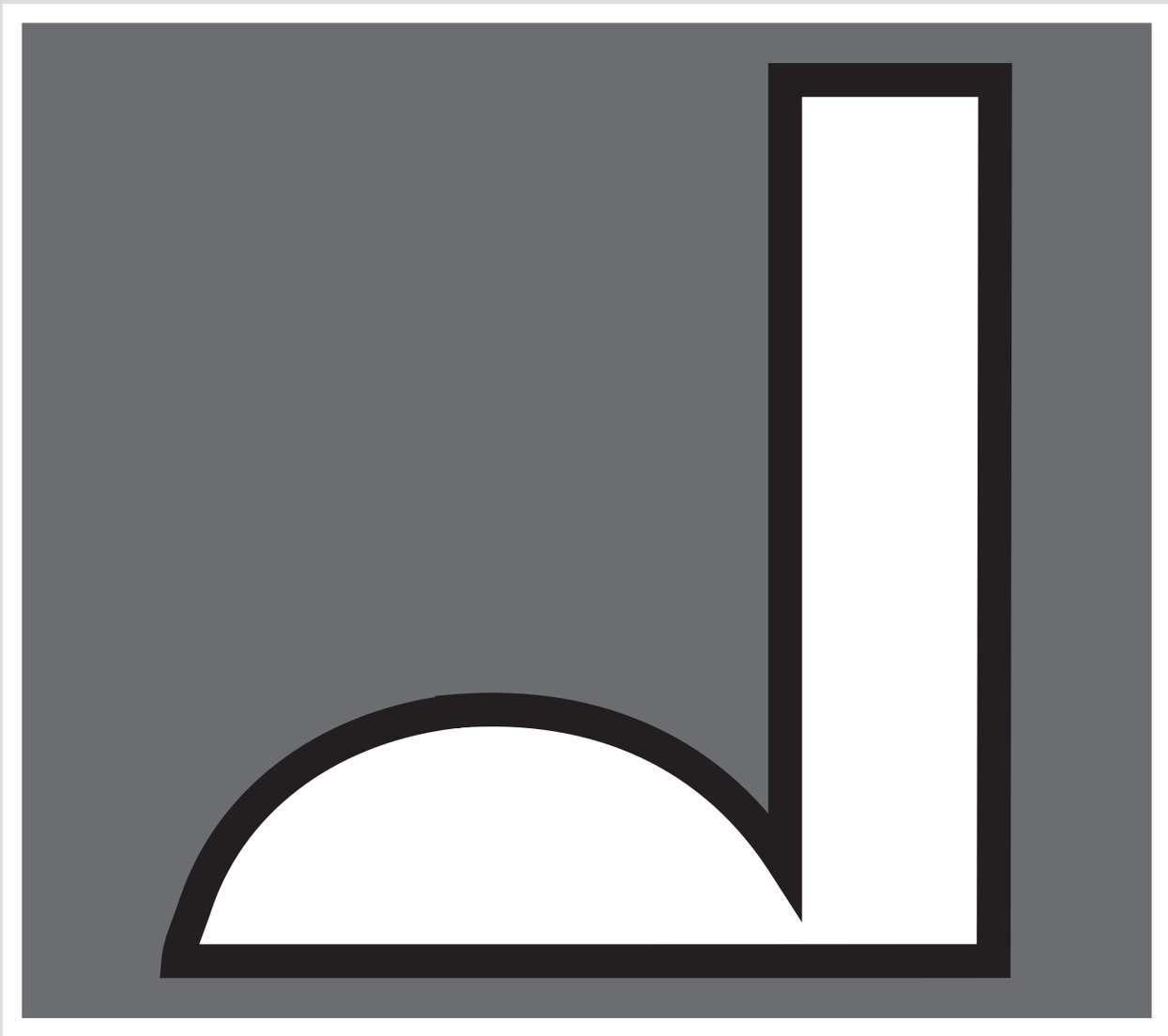
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXII - Nº 133 - QUINTA-FEIRA, 30 DE AGOSTO 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	**LÍDER** **Ideli Salvatti – PT**	**LÍDER** **Demóstenes Torres**
VICE-LÍDERES	VICE-LÍDERES Epitácio Cafeteira João Ribeiro Renato Casagrande Inácio Arruda Marcelo Crivella Francisco Dornelles	VICE-LÍDERES
.....	.....	.....
LÍDER DO PMDB – 19 **Valdir Raupp**	**LÍDER DO PT – 12** **Ideli Salvatti**	**LÍDER DO DEM – 16** **José Agripino**
VICE-LÍDERES DO PMDB Wellington Salgado de Oliveira Valter Pereira Gilvam Borges Leomar Quintanilha Neuto de Conto	VICE-LÍDERES DO PT Eduardo Suplicy Fátima Cleide Flávio Arns	VICE-LÍDERES DO DEM Kátia Abreu Jayme Campos Raimundo Colombo Edison Lobão Romeu Tuma Maria do Carmo Alves
	LÍDER DO PTB – 6 **Epitácio Cafeteira**	**LÍDER DO PSDB – 13** **Arthur Virgílio**
	VICE-LÍDER DO PTB Sérgio Zambiasi	VICE-LÍDERES DO PSDB Sérgio Guerra Alvaro Dias Marisa Serrano Cícero Lucena
	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 DO PDT – 4 **Jefferson Péres**	**LÍDER DO P-SOL – 1** **José Nery**	**LÍDER DO GOVERNO** **Romero Jucá - PMDB**
VICE-LÍDER DO PDT Osmar Dias		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)

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 168, DE 2007

Aprova o ato que autoriza a Associação de Radiodifusão Comunitária de Campo Belo – MG a executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Belo, Estado de Minas Gerais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 80, de 21 de janeiro de 2004, que autoriza a Associação de Radiodifusão Comunitária de Campo Belo – MG a executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Belo, Estado de Minas Gerais.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 169, DE 2007

Aprova o ato que outorga concessão à Fundação Sara Nossa Terra para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens na cidade de Mateus Leme, Estado de Minas Gerais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 28 de novembro de 2005, que outorga concessão à Fundação Sara Nossa Terra para explorar, por 15 (quinze) anos, serviço de radiodifusão de sons e imagens, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Mateus Leme, Estado de Minas Gerais.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 170, DE 2007

Aprova o ato que autoriza a Associação Comunitária Alto Bandeirante – ACABAN a executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Ipaumirim, Estado do Ceará.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 426, de 28 de agosto de 2003, que autoriza a Associação Comunitária Alto Bandeirante – ACABAN a executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Ipaumirim, Estado do Ceará.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 171, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Radiodifusão Alternativa de Cocal para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Cocal, Estado do Piauí.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 158, de 16 de fevereiro de 2005, que outorga autorização à Associação Comunitária de Radiodifusão Alternativa de Cocal para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Cocal, Estado do Piauí.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 172, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária Rádio Novo Amanhecer FM para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São João do Meriti, Estado do Rio de Janeiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 275, de 9 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação Comunitária Rádio Novo Amanhecer FM para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São João do Meriti, Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal**.**

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 173, DE 2007

Aprova o ato que renova a concessão outorgada à Fundação Redentorista de Comunicações Sociais para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Paranaguá, Estado do Paraná.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 8 de agosto de 2006, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 1º de maio de 2004, a concessão outorgada à Fundação Redentorista de Comunicações Sociais para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Paranaguá, Estado do Paraná.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 174, DE 2007

Aprova o ato que renova a concessão outorgada à Televisão Cultura de Maringá Ltda. para executar serviço de radiodifusão de sons e imagens na cidade de Maringá, Estado do Paraná.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 24 de agosto de 2006, que renova por 15 (quinze) anos, a partir de 16 de outubro de 2002, a concessão outorgada à Televisão Cultura de Maringá Ltda. para executar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão de sons e imagens na cidade de Maringá, Estado do Paraná.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 175, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária e Cultural de Virmond para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Virmond, Estado do Paraná.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 280, de 9 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação Comunitária Cultural de Virmond para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Virmond, Estado do Paraná.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 176, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Cultural Comunitária de Brotas para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Brotas, Estado de São Paulo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 342, de 7 de julho de 2006, que outorga autorização à Associação Cultural Comunitária de Brotas para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Brotas, Estado de São Paulo.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 177, DE 2007

Aprova o ato que renova concessão outorgada à Rádio Clube de Goiânia S.A. para explorar serviço de radiodifusão em onda média na cidade de Goiânia, Estado de Goiás.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 20 de julho de 2006, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 1º de novembro de 2003, a concessão outorgada à Rádio Clube de Goiânia S.A. para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Goiânia, Estado de Goiás.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 178, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação de Radiodifusão e Jornalismo Comunitário de Santa Maria para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santa Maria, Distrito Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 286, de 29 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação de Radiodifusão e Jornalismo Comunitário de Santa Maria para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santa Maria, Distrito Federal.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 179, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Incentivo à Cultura para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Irati, Estado do Paraná.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 118, de 23 de março de 2006, que outorga autorização à Associação Comunitária de Incentivo à Cultura para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Irati, Estado do Paraná.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 180, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Cultural e Comunitária Catanduvense para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Catanduva, Estado de São Paulo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 301, de 4 de julho de 2005, que outorga autorização à Associação Cultural e Comunitária Catanduvense para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Catanduva, Estado de São Paulo.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 181, DE 2007

Aprova o ato que outorga permissão à Sistema de Rádio Jornal Cultura do Ceará Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Acaraú, Estado do Ceará.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 166, de 4 de junho de 2003, que outorga permissão à Sistema de Rádio Jornal Cultura do Ceará Ltda. para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Acaraú, Estado do Ceará.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 182, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária Popular Pontanense ASCOPP para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Pontão, Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 265, de 2 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação Comunitária Popular Pontanense ASCOPP para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Pontão, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 183, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação de Comunicação Cultural de Torres para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Torres, Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 145, de 30 de março de 2006, que outorga autorização à Associação de Comunicação Cultural de Torres para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Torres, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 184, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária De Doutor Maurício Cardoso para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Doutor Maurício Cardoso, Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 264, de 2 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária de Doutor Maurício Cardoso para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Doutor Maurício Cardoso, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 185, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação e Movimento Comunitário Rádio Altinho FM para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Altinho, Estado de Pernambuco.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 48, de 9 de fevereiro de 2006, que outorga autorização à Associação e Movimento Comunitário Rádio Altinho FM para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Altinho, Estado de Pernambuco.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 186, DE 2007

Aprova o ato que outorga permissão à SINCO – Sistema Nacional de Comunicação Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Campos Belos, Estado de Goiás.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 190, de 3 de abril de 2006, que outorga permissão à SINCO – Sistema Nacional de Comunicação Ltda. para explorar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Campos Belos, Estado de Goiás.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 187, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária Rural José Galdino de Andrade São João do Rio do Peixe – Paraíba para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São João do Rio do Peixe, Estado da Paraíba.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 445, de 11 de outubro de 2005, que outorga autorização à Associação Comunitária Rural José Galdino de Andrade São João do Rio do Peixe – Paraíba para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São João do Rio do Peixe, Estado da Paraíba.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 188, DE 2007

Aprova o ato que outorga concessão à Fundação Brasil Ecoar para executar serviço de radiodifusão de sons e imagens na cidade de Salvador, Estado da Bahia.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 8 de agosto de 2006, que outorga concessão à Fundação Brasil Ecoar para executar, por 15 (quinze) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão de sons e imagens, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Salvador, Estado da Bahia.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 189, DE 2007

Aprova o ato que outorga permissão à Ecoacre Rádio, Jornal e Televisão Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Plácido de Castro, Estado do Acre.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 241, de 22 de abril de 2005, que outorga permissão à Ecoacre Rádio, Jornal e Televisão Ltda. para explorar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Plácido de Castro, Estado do Acre.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 190, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Tanque D'arca para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Tanque D'Arca, Estado de Alagoas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 270, de 2 de maio de 2006, que outorga autorização à Associação Comunitária de Tanque D'Arca para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Tanque D'Arca, Estado de Alagoas.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 191, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Cultural de Difusão Comunitária de São Francisco para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São Francisco, Estado de Minas Gerais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 57, de 15 de fevereiro de 2006, que outorga autorização à Associação Cultural de Difusão Comunitária de São Francisco para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de São Francisco, Estado de Minas Gerais.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 192, DE 2007

Aprova o ato que outorga concessão à Alagoas Comunicação Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Palmeira dos Índios, Estado de Alagoas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº, de 25 de novembro de 2003, que outorga concessão à Alagoas Comunicação Ltda. para explorar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Palmeira dos Índios, Estado de Alagoas.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 193, DE 2007

Aprova o ato que outorga permissão à Atual Sistema de Comunicação Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 253, de 2 de junho de 2004, que outorga permissão à Atual Sistema de Comunicação Ltda. para explorar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 194, DE 2007

Aprova o ato que outorga autorização à ASCOBI – Associação Comunitária e Beneficente Amigos de Itabela – BA para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Itabela, Estado da Bahia.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 143, de 16 de fevereiro de 2005, que outorga autorização à ASCOBI – Associação Comunitária e Beneficente Amigos de Itabela – BA para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Itabela, Estado da Bahia.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 195, DE 2007

Aprova o ato que outorga permissão à Rádio São José do Patrocínio Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Amaral Ferrador, Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 160, de 3 de abril de 2006, que outorga permissão à Rádio São José do Patrocínio Ltda. para explorar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em freqüência modulada na cidade de Amaral Ferrador, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 29 de agosto de 2007. – Senador **Renan Calheiros,** Presidente do Senado Federal.

ELABORADO PELA SECRETARIA DE ATA DO SENADO FEDERAL

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATA DA 137ª SESSÃO DELIBERATIVA ORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

1.1 – ABERTURA

1.2 – EXPEDIENTE

1.2.1 – Comunicação da Presidência

Referente ao Período do Expediente da presente sessão, que será dedicado a homenagear o Presidente Getúlio Vargas pelo transcurso do qüinquagésimo terceiro aniversário de seu falecimento, nos termos dos Requerimentos nºs 565 e 891, de 2007..... 29032

1.2.2 – Oradores

O SR. PRESIDENTE (Senador Tião Viana). 29032

Senador Epitácio Cafeteira 29033

Senador Geraldo Mesquita Júnior 29036

Senador Mozarildo Cavalcanti 29038

Senador Pedro Simon..... 29040

Senador Eduardo Azeredo 29045

Senador Arthur Virgílio..... 29047

Senador Aloizio Mercadante..... 29048

Senador Mão Santa 29052

Senador Paulo Duque..... 29056

O SR. PRESIDENTE (Senador Efraim Morais) – Leitura de documento da FENAPRF – Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais. 29061

Senador Jayme Campos (Nos termos do art. 203, do Regimento Interno)..... 29066

1.2.3 – Projetos recebidos da Câmara dos Deputados

Projeto de Decreto Legislativo nº 257, de 2007 (nº 1.633/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná. 29066

Projeto de Decreto Legislativo nº 258, de 2007 (nº 1.641/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco..... 29069

Projeto de Decreto Legislativo nº 259, de 2007 (nº 2.250/2006, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais..... 29072

Projeto de Decreto Legislativo nº 260, de 2007 (nº 2.280/2006, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul..... 29075

Projeto de Decreto Legislativo nº 261, de 2007 (nº 2.408/2006, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro..... 29078

Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2007 (nº 6.633/2006, na Casa de origem), que denomina Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha a segunda ponte sobre o Estreito dos Mosquitos, na BR-135, ligando a ilha de São Luís ao continente, no Estado do Maranhão..... 29082

1.2.4 – Comunicação da Presidência

Fixação do prazo determinado de quarenta e cinco dias para tramitação dos Projetos de Decreto Legislativo nºs 257 a 261, de 2007, lidos anteriormente, e abertura do prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas, perante a Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, onde serão apreciados terminativamente. 29083

1.2.5 – Ofícios

Nº 30/2007, de 23 do corrente, do Senador Antonio Carlos Junior, justificando sua ausência na votação nominal do dia 22 do corrente..... 29083

Nº 139/2007, de 15 de junho de 2007, do Senador Arthur Virgílio, justificando sua ausência às votações de Plenário realizadas no dia 14 de junho de 2007..... 29083

Nº 1.138/2007, de 29 do corrente, da Liderança do Bloco do PMDB na Câmara dos Deputados,

de substituição de membro na Comissão Mista Especial destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil..... 29083

Nº 138/07, de 29 do corrente, da Liderança do Bloco de Apoio ao Governo no Senado Federal, de substituição de membro na Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a apurar a liberação, pelo Governo Federal, de recursos públicos para organizações não governamentais – ONGs, e para organizações da sociedade civil de interesse público – Oscips, bem como a utilização, por essas entidades, desses recursos e de outros por elas recebidos do exterior, a partir de 1999 até o ano de 2006..... 29083

1.2.6 – Leitura de requerimentos

Nº 982, de 2007, de autoria da Senadora Marisa Serrano, solicitando autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da Quinta Sessão do Parlamento do Mercosul, na cidade de Montevidéu, Uruguai, no período de 2 a 5 de setembro de 2007. 29084

Nº 983, de 2007, de autoria da Senadora Kátia Abreu, solicitando à Ministra de Estado do Meio Ambiente as informações que menciona..... 29084

Nº 984, de 2007, de autoria do Senador Eduardo Azeredo, solicitando autorização para desempenho de missão parlamentar na Quinta Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul, em Montevidéu, Uruguai, nos dias 3 e 4 de setembro de 2007..... 29085

Nº 985, de 2007, de autoria do Senador Alvaro Dias e outros Srs. Senadores, solicitando, em aditamento ao Requerimento nº 967, de 2007, que a Sessão Especial em homenagem pela passagem dos 50 Anos da Revolta dos Posseiros, seja transformada em homenagem do Período do Expediente, a realizar-se no dia 2 de outubro. 29085

Nº 986, de 2007, de autoria do Senador Gerson Camata, solicitando a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Lei do Senado nº 365, de 2005. **Deferido**. 29085

Nº 987, de 2007, de autoria do Senador Efraim Morais, solicitando autorização para desempenho de missão parlamentar , a fim de participar da Quinta Sessão do Parlamento do Mercosul, na cidade de Montevidéu, Uruguai, no período de 2 a 6 de setembro de 2007. 29086

Nº 988, de 2007, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando autorização para desempenhar missão parlamentar , a fim de participar da Quinta Sessão do Parlamento do Mercosul, na cidade de Montevidéu, Uruguai, no período de 2 a 5 de setembro de 2007. 29086

Nº 989, de 2007, de autoria do Senador Flexa Ribeiro e outros Srs. Senadores, solicitando que o Período do Expediente da sessão do dia 4 de setembro de 2007, seja destinada a homenagear o "Círio de Nazaré", denominado "Patrimônio Imaterial da Cultura Brasileira", pelo transcurso do seu 214ª aniversário que ocorrerá em 14 do referido mês. 29086

1.2.7 – Pareceres

Nº 718, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 132, de 2007 (nº 633/2007, na origem), do Presidente da República, que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Dr. *Carlos Alberto Menezes Direito* para exercer o cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro José Paulo Sepúlveda Pertence. 29087

Nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minireforma Tributária)..... 29088

1.2.8 – Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 505, de 2007, de autoria da Senadora Marisa Serrano, que dispõe sobre restrições à venda e ao consumo de bebidas alcoólicas e altera a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, para ampliar as restrições à propaganda dessas bebidas e modificar sua definição e algumas disposições relativas às advertências sobre o seu consumo..... 29091

1.2.9 – Ofício do Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Nº 374/2007, de 21 do corrente, retificando o Ofício nº 299/07/PS-GSE, datado de 27/06/07, informando que o Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2004 (nº 7.701/2006, na Câmara dos Deputados), que altera a Lei nº 10.260, de 12 de julho de 2001, que dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior (FIES), com o fim de criar forma especial de amortização mediante serviço social, está tramitando em regime de urgência solicitada pelo Senhor Presidente da República. 29094

1.2.10 – Comunicações da Presidência

Determinação de que o Substitutivo da Câmara ao Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2004, passe a tramitar, a partir deste momento, em regime de urgência constitucional, conforme Ofício lido anteriormente. Esclarece, ainda, que a matéria foi recebida no Senado Federal no dia 27 de junho passado, sem a comunicação de que tramitava em regime de urgência constitucional. Por isso, naquela ocasião, foi lida e despachada, em rito normal, às Comissões de Educação e de Assuntos Econômicos. Tendo já sido instruída pela Comissão de Educação, a matéria retorna à Comissão de Assuntos Econômicos, para proferir parecer..... 29094

Na sessão do dia 1º de agosto de 2006, quando da aprovação do Requerimento nº 877, de 2006,

os Projetos de Lei do Senado nºs 84, 153, 184, 325, 378, 426, 475, 489 e 607, de 1999; 94, 190 e 232, de 2000; 50 e 56, de 2001; 167, 210 e 368, de 2003; 75 e 323, de 2004; 87 e 236, de 2005, foram encaminhados ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa. Entretanto, considerando que o Projeto de Lei do Senado nº 153, de 1999, anteriormente, em 9 de março de 2005, já fora despachado pela Presidência à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, houve, em 10 de novembro de 2006, nova distribuição de todos os projetos para esta Comissão, em decisão terminativa, desconsiderando-se o envio à Comissão de Assuntos Econômicos. Ao final da 52ª Legislatura, os Projetos de Lei do Senado nºs 84, 153, 184, 325, 378, 426, 475, 489 e 607, de 1999; 9, 190 e 232, de 2000; 50 e 56, de 2001; 368, de 2003; e 236, de 2005, foram arquivados definitivamente, nos termos do art. 332 do Regimento Interno. Tendo em vista que entre os projetos arquivados consta o referido Projeto de Lei do Senado nº 153, de 1999, exatamente o que provocara a distribuição à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária de todas as proposições apensadas, esta Presidência, agora, está resgatando o despacho inicial de todas as proposições que continuam tramitando, e, portanto os enviará novamente à Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa. ... 29095

1.2.11 – Discursos do Expediente

SENADOR *GARIBALDI ALVES FILHO* – Reflexão sobre o julgamento realizado pelo STF dos envolvidos no episódio do "Mensalão"..... 29095

SENADORA *KÁTIA ABREU* – Considerações sobre a estiagem por que passa a região sudeste do Tocantins..... 29096

SENADOR *MAGNO MALTA*, como Líder – Registro de participação de S. Exa. na Feira Internacional de Mármore e Granito, realizada em Cachoeiro do Itapemirim, no Espírito Santo. Considerações sobre projeto que trata do processo de adoção. Transcurso hoje do dia Nacional de Combate ao Fumo. 29100

1.3 – ORDEM DO DIA

Item extra-pauta (Incluído na pauta nos termos de acordo entre as Lideranças Partidárias)

Parecer nº 718, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 132, de 2007 (nº 633/2007, na origem), que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Dr. *Carlos Alberto Menezes Direito* para exercer o cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro José Paulo Sepúlveda Pertence. **Aprovado,** após usar da palavra os Srs. Aloizio Mercadante, Flexa Ribeiro, Francisco Dornelles, Arthur Virgílio, Alvaro Dias, Marconi Perillo, Magno Malta, Eduardo Suplicy e José Nery (Votação nominal)..... 29101

Item extra-pauta (Incluído na pauta nos termos de acordo entre as Lideranças Partidárias)

Parecer nº 656, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 119, de 2007 (nº 515/2007, na origem), que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Dr. *Pedro Paulo Teixeira Manus* para exercer o cargo de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho. **Aprovado,** após usar da palavra o Sr. Aloizio Mercadante (Votação nominal). 29114

Item extra-pauta (Incluído na pauta nos termos de acordo entre as Lideranças Partidárias)

Parecer nº 657, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 120, de 2007 (nº 516/2007, na origem), que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Dr. *Fernando Eizo Ono* para exercer o cargo de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho. **Aprovado,** após usar da palavra os Srs. Osmar Dias, Alvaro Dias, Marco Maciel e José Agripino (Votação nominal)..... 29117

Item extra-pauta (Incluído na pauta nos termos de acordo entre as Lideranças Partidárias)

Parecer nº 658, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 121, de 2007 (nº 517/2007, na origem), que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Dr. *Guilherme Augusto Caputo Bastos*, para exercer o cargo de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho. **Aprovado** (Votação nominal)..... 29120

Item 1 (Proveniente da Medida Provisória nº 373, de 2007) (Encontra-se sobrestando a pauta, nos termos do § 6º do art. 62 da Constituição Federal)

Projeto de Lei de Conversão nº 24, de 2007, que dispõe sobre a concessão de pensão especial às pessoas atingidas pela hanseníase que foram submetidas a isolamento e internação compulsórios (proveniente da Medida Provisória nº 373, de 2007). **Aprovada a medida provisória,** nos termos do Requerimento nº 990, de 2007, ficando prejudicado o Projeto de Lei de Conversão, após **Parecer nº 720, de 2007-PLEN**, tendo usado da palavra o Sr. Valdir Raupp, a Sra. Marisa Serrano, os Srs. Eduardo Azeredo, Arthur Virgílio, Mão Santa, a Sra. Ideli Salvatti, os Srs. João Pedro, Marconi Perillo, Magno Malta e Inácio Arruda. À Câmara dos Deputados. 29124

Item 2 (Em regime de urgência, nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal) (Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 353, parágrafo único, do Regimento Interno) (Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003)

Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007 (nº 993/2007, na Casa de origem), de iniciativa do Pre-

sidente da República, que dispõe sobre o estágio de estudantes de instituições de educação superior, de educação profissional e de ensino médio; altera a redação do art. 428 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga as Leis nºs 6.494, de 7 de dezembro de 1977, e 8.859, de 23 de março de 1994, e dispositivos da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e da Medida Provisória nº 2.164-41, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. **Apreciação transferida para a sessão deliberativa ordinária de amanhã, quinta-feira, dia 30.** 29134

São os seguintes os demais itens transferidos para amanhã:

Item 3 (Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007)

Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003, de autoria do Senador Osmar Dias, que dispõe sobre os estágios de estudantes de instituições de educação superior, da educação profissional e do ensino médio, inclusive nas modalidades de educação de jovens e adultos e de educação especial e dá outras providências..... 29134

Item 4 (Incluído em Ordem do Dia, nos termos do parágrafo único do art. 353 do Regimento Interno)

Projeto de Decreto Legislativo nº 211, de 2007 (apresentado como conclusão do Parecer nº 575, de 2007, da Comissão de Assuntos Econômicos, Relatora ad hoc: Senadora Ideli Salvatti), que aprova a Programação Monetária relativa ao segundo trimestre e para o ano de 2007..... 29134

Item 5 (Em regime de urgência nos termos do Requerimento nº 647, de 2007 – art. 336, inciso II)

Projeto de Lei do Senado nº 412, de 2003-Complementar, de autoria do Senador Antonio Carlos Magalhães, que estabelece a competência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para prevenir e reprimir infrações contra a ordem econômica e contra a concorrência no Sistema Financeiro Nacional e dá outras providências. 29134

Item 6 (Em regime de urgência, nos termos do Requerimento nº 670, de 2007 – art. 336, II)

Projeto de Resolução nº 23, de 2007 (apresentado pela Comissão de Assuntos Econômicos como conclusão de seu Parecer nº 270, de 2007, Relator: Senador Valdir Raupp), que autoriza a República Federativa do Brasil a conceder garantia à operação de crédito externo, a ser contratada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no valor total equivalente a até cinqüenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América, junto ao Banco Europeu de Investimento – BEI (financiamento do Programa Multissetorial BEI – Linha de Crédito). 29135

Item 7 (Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Projeto de Lei da Câmara nº 33, de 2007 (nº 4.125/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, que torna obrigatória a divulgação pelos meios que especifica de mensagem relativa à exploração sexual e tráfico de crianças e adolescentes apontando formas para efetuar denúncias. 29135

Item 8 (Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Projeto de Lei da Câmara nº 35, de 2007 (nº 4.126/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, que acrescenta a Seção VIII ao Capítulo III – Dos Procedimentos – do Título VI – Do Acesso à Justiça – da Parte Especial da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Estatuto da Criança e do Adolescente, dispondo sobre a forma de inquirição de testemunhas e produção antecipada de prova quando se tratar de delitos tipificados no Capítulo I do Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, com vítima ou testemunha criança ou adolescente e acrescenta o art. 469-A ao Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal. 29135

Item 9

Proposta de Emenda à Constituição nº 13, de 2003, tendo com primeiro signatário o Senador Sérgio Zambiasi, que altera a redação do § 4º do art. 18 da Constituição Federal, dispondo sobre a organização de Municípios. 29135

Item 10

Proposta de Emenda à Constituição nº 48, de 2003, tendo como primeiro signatário o Senador Antonio Carlos Magalhães, que dispõe sobre aplicação de recursos destinados à irrigação..... 29135

Item 11

Proposta de Emenda à Constituição nº 57, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que dá nova redação ao § 4º do art. 66 da Constituição, para permitir que os vetos sejam apreciados separadamente no Senado Federal e na Câmara dos Deputados..... 29136

Item 12

Proposta de Emenda à Constituição nº 2, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que acrescenta parágrafo ao art. 17 da Constituição Federal, para autorizar distinções entre partidos políticos, para fins de funcionamento parlamentar, com base no seu desempenho eleitoral..... 29136

Item 13

Proposta de Emenda à Constituição nº 5, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador Antonio Carlos Magalhães, que cria o Fundo de Combate à Violência e Apoio às Vítimas da Criminalidade. 29136

Item 14

Proposta de Emenda à Constituição nº 50, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Osmar Dias, que acrescenta inciso ao art. 159 da Constituição Federal, para o fim de destinar ao Fundo de Participação dos Estados e dos Municípios dez por cento do produto da arrecadação das contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico..... 29136

Item 15

Proposta de Emenda à Constituição nº 58, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Flexa Ribeiro, que altera o art. 159 da Constituição Federal, para determinar a transferência, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de parte do produto da arrecadação do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, proporcionalmente ao saldo de suas balanças comerciais com o exterior..... 29136

Item 16

Projeto de Lei da Câmara nº 105, de 2005 (nº 2.619/2003, na Casa de origem), que altera a Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972, para assegurar a todos os trabalhadores domésticos o direito ao benefício do seguro-desemprego..... 29136

Item 17

Projeto de Lei da Câmara nº 132, de 2005 (nº 4.412/2001, na Casa de origem), que regulamenta o exercício da profissão de Supervisor Educacional e dá outras providências..... 29137

Item 18

Projeto de Lei da Câmara nº 83, de 2006 (nº 1.996/2003, na Casa de origem), que fica instituído o Programa Disque Idoso..... 29137

Item 19

Projeto de Lei da Câmara nº 108, de 2006 (nº 5.150/2001, na Casa de origem), que institui o dia 27 de setembro de cada ano como o Dia Nacional dos Vicentinos..... 29137

Item 20

Projeto de Decreto Legislativo nº 204, de 2006 (nº 1.798/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção Adicional Alterando a Convenção para Evitar a Dupla Tributação e Regular outras Questões em Matéria de Impostos sobre a Renda e o Protocolo Final assinados em Brasília, em 23 de junho de 1972, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, celebrado em Brasília, em 20 de novembro de 2002..... 29137

Item 21

Projeto de Decreto Legislativo nº 502, de 2006 (nº 1.392/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção nº 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos bem como o texto da Recomendação nº 185, ambas da Organização Internacional do Trabalho – OIT e assinadas em Genebra, em 22 de outubro de 1996..... 29137

Item 22

Projeto de Decreto Legislativo nº 503, de 2006 (nº 1.836/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa sobre Facilitação de Circulação de Pessoas, celebrado em Lisboa, em 11 de julho de 2003..... 29137

Item 23

Projeto de Decreto Legislativo nº 504, de 2006 (nº 2.145/2006, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Croácia sobre Cooperação no Campo de Veterinária, celebrado em Zagreb, em 20 de abril de 2004..... 29137

Item 24

Projeto de Decreto Legislativo nº 4, de 2007 (nº 278/99, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo Relativo à Implementação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, concluído em Nova Iorque, em 29 de julho de 1994... 29138

Item 25

Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 2007 (nº 2.098/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo sobre Regularização Migratória entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Suriname, celebrado em Paramaribo, em 21 de dezembro de 2004..... 29138

Item 26

Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 2007 (nº 638/2003, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Assistência Mútua em Matéria Penal, assinada em Nassau em 23 de maio de 1992 e de seu Protocolo Facultativo, assinado em Manágua em 11 de junho de 1993..... 29138

Item 27

Projeto de Decreto Legislativo nº 25, de 2007 (nº 1.061/2003, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica, Científica e Tecnológica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Dominicana para Implementação do Projeto Manejo da Bacia do Rio Yaque do Norte: Parques Florestais, Ecoturismo, Educação Ambiental e Investigação Hidrológica, celebrado em 11 de novembro de 2002, em São Domingos..... 29138

Item 28

Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 2007 (nº 2.999/2003, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção para a Redução dos Casos de Apatrídia, celebrada em 30 de agosto de 1961..... 29138

Item 29

Projeto de Decreto Legislativo nº 27, de 2007 (nº 1.152/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto das Emendas ao Convênio Constitutivo do Banco Africano de Desenvolvimento – BAD..... 29138

Item 30

Projeto de Decreto Legislativo nº 28, de 2007 (nº 1.297/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo de Cooperação Cultural entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Armênia, celebrado em Brasília, em 7 de maio de 2002..... 29138

Item 31

Projeto de Decreto Legislativo nº 29, de 2007 (nº 1.324/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relacionados à Defesa entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, celebrado em Brasília, em 14 de agosto de 2003..... 29139

Item 32

Projeto de Decreto Legislativo nº 30, de 2007 (nº 1.395/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba para Cooperação Técnica em Matéria de Saúde Animal e Sanidade Vegetal, celebrado em Havana, em 26 de setembro de 2003..... 29139

Item 33

Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 2007 (nº 1.546/2004, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique sobre Cooperação Técnica e Procedimentos nas Áreas Sanitária e Fitossanitária, celebrado em Maputo, em 5 de novembro de 2003..... 29139

Item 34

Projeto de Decreto Legislativo nº 32, de 2007 (nº 1.732/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo de Cooperação Judicial em Matéria Penal entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, celebrado em Havana, em 24 de setembro de 2002..... 29139

Item 35

Projeto de Decreto Legislativo nº 33, de 2007 (nº 1.759/2005, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Romênia sobre Isenção Parcial de Vistos, celebrado em Bucareste, em 16 de outubro de 2004. 29139

1.3.1 – Leitura de Requerimento

Requerimento nº 991, de 2007, solicitando calendário especial para a Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios, para que a matéria consta de Ordem do Dia de sessões deliberativas extraordinárias a serem convocadas para hoje. **Aprovado.** 29140

1.3.2 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 18 minutos, destinada à apreciação da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007..... 29141

1.4 – ENCERRAMENTO

2 – ATA DA 138ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

2.1 – ABERTURA

2.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na primeira sessão de discussão, em primeiro turno.** 29143

2.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 21 minutos, destinada a discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. ... 29143

2.3 – ENCERRAMENTO

3 – ATA DA 139ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

3.1 – ABERTURA

3.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na segunda sessão de discussão, em primeiro turno.** 29145

3.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 23 minutos, destinada a discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007..... 29145

3.3 – ENCERRAMENTO

4 – ATA DA 140ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

4.1 – ABERTURA

4.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que

altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na terceira sessão de discussão, em primeiro turno.** 29147

4.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 26 minutos, destinada a discussão, em primeiro, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. 29147

4.3 – ENCERRAMENTO

5 – ATA DA 141ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

5.1 – ABERTURA

5.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na quarta sessão de discussão, em primeiro turno.** 29149

5.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 28 minutos, destinada a discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. . 29149

5.3 – ENCERRAMENTO

6 – ATA DA 142ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

6.1 – ABERTURA

6.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Aprovada em primeiro turno**, tendo usado da palavra os Srs. Romero Jucá, Arthur Virgílio, Roberto Casagrande, Inácio Arruda, Edison Lobão, Magno Malta, Marconi Perillo, Osmar Dias, Aloizio Mercadante e José Agripino. 29151

6.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 48 minutos, destinada a discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. . 29155

6.3 – ENCERRAMENTO

7 – ATA DA 143ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

7.1 – ABERTURA

7.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na primeira sessão de discussão, em segundo turno.** 29157

7.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 51 minutos, destinada a discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. . 29157

7.3 – ENCERRAMENTO

8 – ATA DA 144ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

8.1 – ABERTURA

8.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Não houve oradores na segunda sessão de discussão, em segundo turno.** 29159

8.2.1 – Comunicação da Presidência

Convocação de sessão deliberativa extraordinária a realizar-se hoje, às 20 horas e 52 minutos, destinada a discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007. . 29159

8.3 – ENCERRAMENTO

9 – ATA DA 145ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

9.1 – ABERTURA

9.2 – ORDEM DO DIA

Item 1

Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minirreforma Tributária). **Aprovada em segundo turno,** tendo usado da palavra os Srs. Mozarildo Cavalcanti, Aloizio Mercadante, a Srª. Rosalba Ciarlini, os Srs. Valdir Raupp, Jayme Campos, Demóstenes Torres, a Srª Ideli Salvatti, os Srs. José Agripino, Marconi Perillo, Raimundo Colombo, Eduardo Azeredo, Neuto de Conto, a Srª Kátia Abreu, os Srs. Heráclito Fortes, César Borges, Flexa Ribeiro, José Nery e Mão Santa. 29161

9.2.1 – Leitura de requerimentos

Nº 992, de 2007, de autoria dos Senador Pedro Simon e outros Senadores, solicitando voto de louvor aos 50 anos do Grupo Rede Brasil Sul de Comunicação-RBS. 29169

Nº 993, de 2007, de autoria do Senador Aloizio Mercadante e outros Srs. Senadores, solicitando voto de louvor ao Presidente da República Francesa,

Sr. Nicolas Sarkozy, por sua proposta de incorporar o Brasil, além da Índia, África do Sul, China e México, ao G8, bem como pelo seu apoio à intenção do Brasil de integrar-se ao Conselho de Segurança da ONU..... 29170

Nº 994, de 2007, de autoria do Senador Arthur Virgílio, solicitando ao Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior as informações que menciona..... 29171

Nº 995, de 2007, de autoria do Senador João Paulo, solicitando voto de louvor à TV Amazonas, afiliada da Rede Globo no Amazonas, pelos seus 35 anos de fundação..... 29171

Nº 996, de 2007, de autoria do Senador Cícero Lucena, solicitando ao Presidente do Banco Central do Brasil as informações que menciona... 29171

9.2.2 – Leitura de proposta de emenda à Constituição

Nº 84, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador José Maranhão, que altera o inciso LXXVII do art. 5º da Constituição Federal, para estabelecer a gratuidade das ações de mandado de segurança e de mandado de injunção..... 29172

9.2.3 – Leitura de projetos

Projeto de Lei do Senado nº 506, de 2007, de autoria do Senador Marconi Perillo, que altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, para determinar a manutenção preventiva nas galerias de águas pluviais..... 29176

Projeto de Lei do Senado nº 507, de 2007, de autoria do Senador Jayme Campos, que altera a redação do art. 9º da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das Agências Reguladoras e dá outras providências, para dispor sobre a exoneração de seus dirigentes..... 29177

Projeto de Lei do Senado nº 508, de 2007, de autoria do Senador Gim Argello, que dispõe sobre a criação de Zona de Processamento de Exportações – ZPE – na cidade de Brasília, Distrito Federal. ... 29179

Projeto de Lei do Senado nº 509, de 2007, de autoria do Senador Gim Argello, que dispõe sobre a criação de incentivos fiscais para pessoas físicas e jurídicas que façam doações financeiras a fundos públicos de geração de emprego, ocupação e renda e dá outras providências..... 29180

9.2.4 – Comunicações da Presidência

Término do prazo, ontem, sem interposição de recurso no sentido da apreciação, pelo Plenário, do Projeto de Lei do Senado nº 137, de 2006, de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, que altera a Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966, que cria o Fundo de Fiscalização das Telecomunicações, para incluir na destinação de seus recursos a instalação de bloqueadores de sinais de radiocomunicações (BSR), e de outros sistemas tecnológicos fixos ou móveis de controle, em estabelecimentos penitenciários, que tendo sido aprovado em apreciação terminativa pela Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, vai à Câmara dos Deputados. 29183

Recebimento dos Ofícios nºs S/44 e S/45, de 2007 (nºs 81 e 80/2007, na origem), do Supremo Tribunal Federal, encaminhando cópia dos pareceres da Procuradoria-Geral da República, da versão dos registros taquigráficos do julgamento, da legislação questionada, das certidões de trânsito em julgado e dos acórdãos proferidos por aquela Corte, nos autos dos Agravos Regimentais nos Agravos de Instrumento nºs 398933 e 408914, que declararam a inconstitucionalidade do art. 250 do Decreto-Lei nº 5, de 15 de março de 1975, com as redações dadas pelas Leis nºs 3.188 e 3.344, de 22 e 29 de dezembro de 1999, todos do Estado do Rio de Janeiro (recurso administrativo – depósito prévio). À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa. 29183

Lembrando ao Plenário que o tempo destinado aos oradores do Período do Expediente da sessão de amanhã será destinado a homenagear o Dia do Comerciante, nos termos dos Requerimentos nºs 825 e 901, de 2007, do Senador Adelmir Santana e outros Senhores Senadores..... 29183

9.2.5 – Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR *EDUARDO SUPLICY* – Participação de S.Exa. em comovente cerimônia no Palácio do Planalto, na qual sob a presidência do Presidente Lula, foi lançado o livro "Direito à memória e à verdade", um cuidadoso trabalho da Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos, presidida pelo advogado Marco Antonio Rodrigues Barbosa. 29184

SENADOR *ARTHUR VIRGÍLIO* – Justificativas ao encaminhamento do Requerimento nº 994, de 2007, de autoria de S.Exa., dirigida ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior pedindo informações do BNDES acerca da existência de projeto de construção de ferrovia de longa extensão na Amazônia. Transcrição de pronunciamento em que faz advertências ao cenário do apagão aéreo..... 29189

9.2.6 – Discursos encaminhados à publicação

SENADOR *ARTHUR VIRGÍLIO* – Transcrição, nos Anais do Senado Federal, do artigo intitulado "Nas ruas, gato por lebre", de autoria do cineasta José Padilha, publicado no jornal **O Globo**, edição de 28 do corrente mês..... 29190

SENADOR *CÍCERO LUCENA* – Registro da matéria intitulada "As autoridades são outra catástrofe", publicada na revista **Veja**, edição de 25 de julho último..... 29192

SENADOR *ALVARO DIAS* – Registro do artigo intitulado "As opiniões dos Lulas", publicado na revista **Veja**, edição de 8 do corrente mês..... 29195

SENADOR *SÉRGIO GUERRA* – Registro do artigo intitulado "Morremos todos", publicado na revista **Veja,** edição de 1º do corrente mês. 29196

9.2.7 – Comunicação da Presidência

Lembrando as Sras. e aos Srs. Senadores a realização de sessão deliberativa ordinária amanhã, quinta-feira, dia 30, às 14 horas, com Ordem do Dia anteriormente designada..... 29197

9.3 – ENCERRAMENTO

10 – RETIFICAÇÃO

Ata da 131ª Sessão Deliberativa Ordinária, realizada em 22 de agosto de 2007, e publicada no **Diário do Senado Federal** do dia subseqüente... 29202

11 – AGENDA CUMPRIDA PELO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL, SENADOR RENAN CALHEIROS, EM 29 DE AGOSTO DE 2007

12 – ATAS DE COMISSÃO

Atas das 16ª a 27ª Reuniões da 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 paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007, realizadas nos dias 10 e 17 de julho; 1, 2, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 21 e 22 de agosto de 2007, respectivamente..... 29203

13 – TERMO DE REUNIÃO

Referente à Medida Provisória nº 385, de 2007..... 29689

SENADO FEDERAL

14 – COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL – 53ª LEGISLATURA

15 – COMISSÕES TEMPORÁRIAS

16 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

17 – CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

18 – CORREGEDORIA PARLAMENTAR

19 – PROCURADORIA PARLAMENTAR

20 – CONSELHO DO DIPLOMA MULHER-CIDADÃ BERTHA LUTZ

CONGRESSO NACIONAL

21 – CONSELHO DA ORDEM DO CONGRESSO NACIONAL

22 – CONSELHO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

23 – REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

24 – COMISSÃO MISTA DE CONTROLE DAS ATIVIDADES DE INTELIGÊNCIA (CCAI)

Ata da 137ª Sessão Deliberativa Ordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência dos Srs. Renan Calheiros, Tião Viana, Efraim Morais, João Vicente Claudino, Epitácio Cafeteira e Delcídio Amaral

ÀS 14 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES

AS SRAS. E OS SRS. SENDORES:

REGISTRO DE COMPARECIMENTO

Senado Federal

SESSÃO DELIBERATIVA ORDINÁRIA ÀS 14:00 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:05:22

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – O tempo destinado aos oradores da Hora do Expediente da presente sessão será dedicado a comemorar o transcurso do 53º ano de falecimento do Presidente Getúlio Vargas, nos termos dos Requerimentos nºs 565 e 891, de 2007, dos Senadores Epitácio Cafeteira, Sérgio Zambiasi, Mozarildo Cavalcanti e outros Srs. Senadores.

Convido, de modo especial, para compor a Mesa o Senador Epitácio Cafeteira e o Senador João Claudino, que fazem parte da história do Partido Trabalhista Brasileiro, lembrando que temos ainda o Senador Mozarildo Cavalcanti e outros Senadores que compõem a legenda desse Partido.

Srªs e Srs. Senadores, é com justa emoção que inicio este período da sessão destinado a reverenciar a memória do Presidente Getúlio Dornelles Vargas.

Cumpre o Senado Federal seu dever de protagonista da História e de guardião da memória nacional.

Ao registrar a passagem dos 53 anos da morte daquele que foi o mais vigoroso personagem da República brasileira ao longo do século XX, ao homenagear tão marcante e ilustre figura de nossa vida pública, esta Casa também abre espaço à útil, necessária e sempre bem-vinda reflexão em torno de nossa trajetória como Nação.

Em Vargas, as qualidades e os defeitos que são próprios à natureza humana jamais se esconderam sob o manto de interesses menores ou meramente pragmáticos.

Creio que, neste instante, todos nos aproximamos na certeza de que, nele, as virtudes que se esperam do homem público suplantaram em muito eventuais falhas.

Getúlio foi grande porque, como ninguém, compreendia o papel do homem de Estado, dele jamais se afastando.

Getúlio foi grande porque, como ninguém, entendia as circunstâncias do tempo em que agia, não raro se antecipando ao futuro.

Getúlio foi grande porque, como ninguém, soube conduzir o Brasil à modernidade, adaptando-o às exigências de uma economia industrial e, sobretudo, assumindo o compromisso de introduzir no Brasil algo que o País desconhecia por completo até então: os direitos sociais.

Hoje, quando o Brasil se aproxima da auto-suficiência na exploração do petróleo, impossível não voltar o olhar para o Vargas de 1953 e sua persistente luta pela criação da Petrobras. Uma luta que – não nos esqueçamos! – foi marcada pelo oposicionismo insano, desumano até, que exigiu dele a dose de serenidade e de coragem que apenas os estadistas de verdade conseguem possuir.

Hoje, quando a Vale do Rio Doce conquista a relevância mundial de que tanto nos orgulhamos, impossível não voltar o olhar para o Vargas dos anos 40 e sua convicção de que o futuro do País dependia da decisão estratégica de criar uma empresa especializada na extração e no beneficiamento de minérios, matéria-prima vital para a industrialização contemporânea.

Hoje, quando a Companhia Siderúrgica Nacional bate recordes de produtividade e de volume de produção, assumindo posição de destaque mundial em sua área de atuação, impossível não voltar o olhar para o Vargas que soube, com inteligência e perspicácia, negociar a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial e garantir o indispensável financiamento para a usina de Volta Redonda.

Hoje, quando a questão da infra-estrutura energética ocupa centralidade absoluta na agenda político-econômica nacional, impossível não voltar o olhar para o Vargas da primeira metade dos anos 50 e sua clarividência ao lançar as bases da futura Eletrobrás, uma empresa estatal cuja criação – também não nos esqueçamos – foi, como ele mesmo registrou em sua Carta-Testamento, "obstaculizada até o desespero".

Por fim, nunca é demais lembrar ter sido Vargas o criador da legislação trabalhista brasileira, uma conquista tão poderosa que chega aos nossos dias intacta em sua essência, alterada apenas naquilo que a evolução dos tempos e do próprio sistema produtivo tornou imperioso.

Em especial, com a Consolidação das Leis do Trabalho, o Brasil se incorporou ao que o século XX produziu de melhor: o sentimento de que a proteção ao mundo do trabalho era exigência moral e imperativo ético dos quais nenhuma Nação civilizada poderia se eximir.

Srªs e Srs. Senadores, esse, em linhas breves e gerais, o Getúlio Vargas que reverenciamos neste momento. Esse mesmo Getúlio, não bastasse a monumental obra administrativa que nos legou, encontrou no gesto derradeiro a oportunidade inigualável para estabelecer os limites suportáveis ante as vicissitudes a que todos os homens públicos estão sujeitos.

Com a decisão de oferecer a vida em holocausto, Vargas abortou o golpe em marcha e uniu em torno de

suas bandeiras os mais pobres, justamente aqueles para os quais dirigia preferencialmente suas ações.

Acima de tudo, porém, ao praticar o ato heróico e corajoso daquele 24 de agosto de 1954, Getúlio desnudou a rudeza extrema, a hipocrisia imperdoável e a mesquinharia tacanha de um oposicionismo doentio e impatriótico. Um oposicionismo que visava a destruir Vargas pelo que ele tinha de melhor, nunca por causa de seus defeitos. O alto poder de destruição, sobretudo moral, da sanha denuncista que se mostrou falsa, impeliu Vargas ao gesto dramático.

Ao fazê-lo, o Presidente demonstrou que, ao homem de bem, há um limite a partir do qual torna-se inaceitável a acusação leviana, o interesse inconfessável e a maldade intrínseca que ferem a verdade, maculam a honra alheia e destroem a reputação construída ao longo de toda uma vida.

Grande em vida, Vargas tornou-se ainda maior pela morte. Por tudo o que foi, por tudo o que fez, "saiu da vida para entrar na História". Até hoje, passados 53 anos, ninguém o superou. Que sejamos dignos de seu legado!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Neste momento, antes de dar prosseguimento à sessão, transfiro a Presidência dos trabalhos ao eminente Senador João Vicente Claudino que, neste momento, passa a homenagear o Partido Trabalhista Brasileiro conduzindo esta homenagem a Getúlio Vargas no plenário do Senado Federal.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB – RN) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O Sr. Tião Viana, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. João Vicente Claudino, Suplente de Secretário.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Pela ordem, concedo a palavra a V. Exª.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente João Claudino, quero me associar ao brilhante pronunciamento do Senador Tião Viana a respeito dessa grande figura da história política brasileira que foi Getúlio Vargas, mas solicito a V. Exª que me inscreva para fazer uso da palavra para uma comunicação inadiável na sessão ordinária, no desdobramento desta sessão, quando voltarmos a ouvir os oradores a respeito dos diversos temas que serão tratados.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Será consignado de acordo com o Regimento.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB – RN) – Muito obrigado.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Pela ordem, Sr. Presidente. Faço a mesma solicitação. São três inscrições para comunicação inadiável na sessão subseqüente. Eu gostaria que o Presidente me colocasse em segundo lugar.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – V. Exª será colocado, Senador Mão Santa.

Concedo a palavra ao Senador Epitácio Cafeteira, autor do requerimento.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA (Bloco/PTB – MA. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Exmº Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, ao iniciar meu pronunciamento nesta sessão destinada a reverenciar a memória do Presidente Vargas, desejo expressar, antes de qualquer outra consideração, minha perplexidade ante o descobrimento de figura tão central da História brasileira por parcela considerável de nossa população. Digo isso, Sr. Presidente, porque um médico perguntou-me, há mais ou menos 15 dias: "Senador Cafeteira, o que foi mesmo que Getúlio Vargas fez pelo Brasil?" Ainda mais grave que o fato em si, que já seria motivo de justa consternação, é a certeza de que se generaliza entre nós o desapreço em relação ao passado, perigoso fenômeno que atinge, preferencialmente, os mais jovens.

Tem-se a sensação de que tudo conspira para que as pessoas – repito, sobretudo as mais jovens – suponham viver um permanente presente, como se o passado não tivesse importância e como se o futuro não estivesse em nossas cogitações. Essa realidade, desumanizadora por excelência, acaba por incentivar atitudes de acirrado individualismo, meio caminho andado para a visão egoísta da vida e do mundo.

Em que falhamos, Sr. .Presidente? Será que a escola não está conseguindo cumprir um de seus mais importantes papéis, ao ensinar aos alunos que o viver é uma experiência coletiva, socialmente partilhada, e é justamente isso o que confere sentido à vida? Ou será que nós, homens públicos, Partidos políticos e instituições, também fracassamos sob esse aspecto? Quem sabe os meios de comunicação, hoje tão mais desenvolvidos, tão mais imprescindíveis do que ontem, esqueceram que sua missão é também formativa?

Não tenho pronta resposta para tais questões. Mas o fato é preocupante e deveria merecer a atenção de todos nós. No caso presente, quando homenageamos a figura de Getúlio Vargas, mostra-se inconcebível, imperdoável mesmo, que personagem tão decisivo de nossa História seja hoje simplesmente desconhecido de boa parte de nossa população. Nunca é demais lembrar

a velha máxima, que jamais perde atualidade: povo que desconhece sua história está condenado a repeti-la, especialmente quanto aos seus desacertos.

Sr. Presidente, há 53 anos, o Brasil amanheceu sob o impacto de uma notícia trágica. Numa época em que o País se informava quase que exclusivamente pelo rádio, com absoluto destaque para a Rádio Nacional do Rio de Janeiro, a voz possante e respeitada de Heron Domingues comunicava o suicídio do Presidente Getúlio Vargas.

Naquele 24 de agosto de 1954, morria o homem, nascia o mito.

À possível exceção de D. Pedro II, com seus 49 anos à frente do governo imperial, ninguém mais entrou tão profundamente na História do Brasil. Os 15 anos que se sucederam à tomada do poder em novembro de 1930, acrescidos dos quase 4 anos que governou a partir da vitória eleitoral de 1950, deram a Vargas a possibilidade de impor sua marca indelével na trajetória da República brasileira.

Como todo grande personagem histórico, Getúlio se presta a qualquer tipo de análise. Aos que sempre o combateram e jamais o perdoaram pelo que fez e pelo que foi, será reiteradamente esgrimida a imagem do homem frio e calculista, aparentemente adverso a emoções, centralizador e autoritário, que desvelou no Estado Novo a dimensão máxima de uma vocação ditatorial ou mesmo totalitária.

Aos demais, justamente aqueles que identificam na ação administrativa a razão suprema para incensá-lo, Vargas é o construtor do Brasil moderno, o estrategista que soube criar condições favoráveis ao desenvolvimento de que o País carecia na difícil conjuntura da Grande Depressão. O estadista, enfim, que, inteligente e patrioticamente, vislumbrou na Segunda Guerra Mundial a chance de ouro para que a industrialização brasileira tivesse seu início efetivo.

Acima de tudo, porém, aos que louvam Vargas haverá sempre o motivo decisivo para o fazer: foi com ele que a Nação conheceu os direitos sociais, em especial no que concerne ao conjunto de leis de proteção ao trabalho. Para um Brasil recém-saído da Primeira República, cujo elitismo antidemocrático e excludente poderia ser sintetizado na infeliz frase atribuída a Washington Luís, segundo a qual a questão social era caso de polícia, as medidas de cunho social assumidas por Vargas feriam de morte a velha e arraigada cultura política oligárquica. Atingia-se uma ordem historicamente assentada no multissecular complexo de Casa Grande, mantenedora de privilégios e reprodutora de desigualdades.

Afora as inúmeras qualidades e os possíveis defeitos que sempre o caracterizaram, Getúlio dominava como ninguém os códigos da política. Nascido em fins do século XIX, na fronteira gaúcha, recebeu e assimilou os fundamentos do Positivismo, corrente de pensamento que encontrou no Rio Grande do Sul terreno fértil para consolidar-se. Homem da Primeira República, tendo sido Deputado, Secretário e Ministro de Estado, além de Governador, foi hábil o suficiente para sepultar as "carcomidas" instituições da "República que não houve" sem, contudo, destruir as pontes que ligariam o Brasil do futuro a ser construído e o passado que se pretendia escorraçar.

A própria montagem da chapa majoritária oposicionista no pleito de 1930, Sr. Presidente, foi obra de extraordinária engenharia política, arquitetada com o esmero que a amadores não é dado conceber. Para neutralizar o poderoso Estado de São Paulo, de onde viera o Presidente Washington Luís e de onde sairia o candidato situacionista Júlio Prestes, Vargas assegurou, em primeiro lugar, o imprescindível apoio de Minas Gerais. Escolheu, no Nordeste, o paraibano João Pessoa para a Vice-Presidência. A previsível vitória da situação – possibilidade assegurada pela ilegitimidade do processo eleitoral, com suas recorrentes fraudes – encontrava, dessa vez, forças políticas mobilizadas e dispostas a não se submeter à farsa de eleição a bico de pena.

Utilizando-se do assassinato de João Pessoa, cuja motivação, diga-se, passava ao largo das questões políticas, Vargas liderou o movimento militar que, iniciado a 3 de outubro de 1930, precisou não mais de um mês para apear do poder o Presidente Washington Luís. Ao receber a chefia do Governo das mãos de uma Junta Militar, Getúlio procedia ao ato inaugural de uma nova era para o País. E o fazia, nunca é demais lembrar, sob os efeitos arrasadores da Crise de 1929, sobretudo a Grande Depressão, que já contabilizava milhões de vítimas.

Getúlio enfrentou – e venceu – o embate conduzido por São Paulo em 1932. A vitória militar, todavia, não o impediu de reconhecer a impossibilidade de prorrogar o caráter provisório de seu Governo. Criou-se a Justiça Eleitoral e convocaram-se as eleições para a Assembléia Constituinte. A Carta de 1934 introduziu o Brasil no novo contexto histórico advindo do fim da Primeira República e que, internacionalmente, era assinalado pela crise do Estado Liberal e o conseqüente avanço dos regimes totalitários.

O Brasil não ficou imune ao clima de polarização ideológica do período. O confronto entre Esquerda e Direita, que monopolizava as atenções pelo mundo afora, também se fez presente entre nós. A fracassada tentativa de golpe de grupos comunistas – a Intentona de 1935 – e a ação cada vez mais ostensiva dos

radicais de direita, acobertados pela Ação Integralista Brasileira de Plínio Salgado, que viria a padronizar sua Intentona em 1938, deram a Vargas o pretexto para interromper a normalidade institucional.

Fazendo uso de cartilha política produzia por um integralista, o Capitão Olímpico Mourão Filho – o mesmo personagem que, como general, iniciou a movimentação das tropas que levaria à queda de João Goulart, em 1964 –, Vargas comunicou ao País a iminência de nova ação golpista dos comunistas. Para debelá-la e manter a ordem pública, alterou radicalmente a fisionomia do regime. Era o Estado Novo que surgia naquele 10 de novembro de 1937. O Brasil adormecia sob a longa noite da ditadura, que permaneceria por oito anos.

Não há como negar, Sr. Presidente: retórica alguma poderá subtrair do Estado Novo sua característica essencial, qual seja, a de uma ditadura, com fortes tons totalitários. Desapareceram os Partidos políticos. O Poder Legislativo deixou de existir. Criou-se tribunal de exceção. O tradicional federalismo republicano sucumbia ante o Estado unitário, decisão simbolicamente retratada na cerimônia de queima das bandeiras estaduais. A polícia política agia continuamente, com toda a carga de violência e de arbitrariedade que lhe era própria. A censura atuava de maneira implacável. Acima de tudo e de todos, sem a necessidade de instâncias mediadoras que a aproximassem do povo, pairava a figura do grande líder, sistematicamente construída e transmitida à sociedade.

Nascia o Getúlio "pai dos pobres"!

Mas também foi no Estado Novo que emergiu a figura do estadista que sabia tirar proveito – para o País, frise-se, jamais em benefício pessoal – das circunstâncias geradas pela Segunda Guerra Mundial. Convicto de que o futuro do Brasil requeria o salto profundo no caminho da industrialização, Vargas negociou o uso militar de áreas no território nacional pelos Estados Unidos e decidiu romper relações diplomáticas com os países do Eixo, vencendo resistências no interior do próprio Governo. Passo seguinte, levou o País a participar diretamente do conflito, sendo o único latino-americano a fazê-lo. Dessas negociações, resultou a criação da Companhia Siderúrgica Nacional e a construção da Usina de Volta Redonda, parceria de capitais estatais, privados nacionais e norte-americanas. É nessa perspectiva que se compreende, também, a criação da estratégica Companhia Vale do Rio Doce.

Fica, ainda, do Vargas ditatorial, a extraordinária obra cultural e educacional conduzida pelo ministro Gustavo Capanema. Pela primeira vez, a Nação era apresentada a um verdadeiro sistema nacional da educação pública, cujos fundamentos atravessaram décadas. De igual modo, sob a liderança de Rodrigues de Melo Franco, o Brasil começava a descobrir seu imenso e riquíssimo patrimônio histórico. Por fim, e penetrando fundamente no tecido social, surgiu a Consolidação das Leis do Trabalho, a CLT, que inaugurou, no Brasil, a modernidade em termos de proteção ao trabalho.

O Estado Novo, Sr. Presidente, foi varrido pelos mesmos ares de liberdade e de democracia suscitados pela derrota dos regimes fascistas. Poucos meses separaram o fim da Segunda Guerra Mundial e a deposição de Vargas, oficializada em outubro de 1945. Em dezembro, eleições diretas anunciavam o novo tempo democrático que o País viveria.

Cinco anos depois de deposto, tempo passado em larga medida no isolamento de sua estância gaúcha, pouco exercendo o mandato de Senador que o povo lhe conferira, Getúlio voltou à Presidência, agora pela vontade expressa do eleitorado. Diferentemente dos 15 anos nos quais exerceu o poder, o Vargas que tomou posse no início de 1951 era alguém mais velho, mais cansado, talvez mais amargurado e, certamente, bem mais vulnerável à crítica impiedosa que o regime democrático possibilitava.

O Getúlio que retornou ao Catete precisava agora se submeter ao jogo das pressões políticas e aos códigos de convivência com um Legislativo na plenitude de suas prerrogativas. Precisava ceder, compor, negociar. Todavia, a presença de uma Oposição sistemática, ferrenha, aguerrida, não raro impiedosamente desumana, expressa particularmente pela ação da UDN, tornava cada vez mais difícil a tarefa de governar.

Independentemente de erros e equívocos – como a desastrada e estúpida tentativa de assassinato do jornalista Carlos Lacerda, conduzida sem o conhecimento do Presidente, mas que o comprometeu definitivamente pelo envolvimento de Gregório Fortunato, chefe de sua guarda pessoal –, Vargas sentiu na pele a reação dos setores atingidos por sua política nacional-desenvolvimentista.

A celeuma em torno da criação da Petrobras e do estabelecimento do monopólio estatal do petróleo, concretizados em outubro de 1953, dá bem a medida do confronto que opunha seus apoiadores aos que defendiam a associação – em bases subalternas, certamente – da economia brasileira aos capitais internacionais. De igual modo, o projeto getulista de criação de outra estratégica empresa estatal, a Eletrobrás, foi, como ele próprio assinalou em sua Carta-Testamento, "obstaculizado até o desespero".

Por fim, mas não menos importante, o Brasil deve a Vargas o surgimento do trabalhismo como movimento político, doutrinariamente bem assentado e filosofi-

camente comprometido com o esforço de oferecer ao capitalismo brasileiro uma face mais humana.

Esse sempre foi, historicamente, o sentido do Partido Trabalhista Brasileiro, o velho PTB, que, hoje, renascido e adaptado às novas condições históricas vividas pelo País e pelo mundo, busca cumprir condignamente sua missão. O mesmo PTB que tenho a honra de integrar e de cujo passado posso me orgulhar.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, registrar os 53 anos de morte do Presidente Vargas é dever de todos nós que amamos este País e em relação ao qual temos responsabilidades políticas. É data que convida à reflexão sobre os caminhos e descaminhos que percorremos na construção da República brasileira. Aprender com os erros, aprimorar as instituições e reconhecer o valor intrínseco da democracia é lição que fica para todos nós.

Não vejo sentido em proceder ao julgamento de Vargas, no sentido de estabelecer juízo de valor a respeito de sua presença marcante na História do Brasil. Não acredito que a história deva se prestar a isso. Prefiro pensar, Sr. Presidente, que ela nos estimula a compreender – isso, exatamente isso, compreender – os atos e os personagens que marcaram o passado.

No caso de Getúlio, ainda mais fortemente, o que se pede é o exame acurado de seus atos, vistos em sua ambiência e temporalidade. Fora disso, é grave a possibilidade de se incorrer no erro do anacronismo. Independentemente da posição que se tenha, de uma verdade não se pode afastar: Getúlio foi grande, até mesmo na hora e pela forma que escolheu para afastar-se do palco. Soube "sair da vida para entrar na História". Mostrou-se estadista. Entendeu como ninguém os rumos da história.

Por tudo isso, talvez mais do que todos, foi decisivo para a construção do Brasil moderno.

Por tudo isso, talvez mais do que todos, conquistou espaço cativo no imaginário nacional.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, cabe a nós do Partido Trabalhista Brasileiro termos a convicção de que esse Partido tem história, nasceu de convicções políticas certas. Não é apenas um Partido para receber votação, mas para seguir um caminho que nos foi dado por Getúlio Vargas.

Por tudo isso, talvez mais do que todos, Getúlio merece ser lembrado e estudado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Concedo a palavra ao nobre Senador Mão Santa.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Peço permissão, Sr. Presidente, para permutar com o grande Líder Geraldo Mesquita Júnior. Depois, utilizarei a palavra no lugar dele.

O SR. GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB – AC. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente Senador João Vicente Claudino, Senador Epitácio Cafeteira, Senador Mozarildo Cavalcanti, quero cumprimentar especialmente os trabalhistas nesta data e neste ensejo em que falamos de Getúlio Vargas, da sua vida e das suas glórias. Quero agradecer a gentileza do Senador Mão Santa pela permuta.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, mais que uma lembrança, mais que um tributo, mais que uma reverência! E por mais justas e fundadas que sejam as homenagens que prestamos à memória do ex-Presidente Getúlio Vargas elas estarão sempre aquém de sua inestimável contribuição à história política do País.

Trata-se do brasileiro que, à exceção de Pedro II, durante mais tempo governou o País.

Se governar fosse o maior de todos os méritos a que pode almejar qualquer homem público, ele teria sido não mais que um entre os trinta e dois dos Presidentes da República que, em caráter não-transitório, tiveram essa honra. Por essa peculiar circunstância, ele transcende, por seu papel preponderante, por sua ação predominante e pela repercussão permanente de seus atos como Chefe de sucessivos governos, em três ocasiões diferentes, a dimensão humana e a expressão cívica, sem demérito para nenhum deles, tanto dos que o antecederam quanto dos que o sucederam. Sr. Presidente, isso é o que distingue o estadista que ele foi do político que tantos, antes e depois dele, apenas conseguiram ser.

"O homem é o homem e suas circunstâncias", escreveu o filósofo espanhol Ortega y Gasset.

Getúlio, Srªs e Srs. Senadores, foi maior, sem dúvida, do que as suas próprias circunstâncias. E essa foi somente uma de suas reconhecidas virtudes.

Derrotado nas urnas pelas práticas que ele prometeu banir e efetivamente expurgou da vida pública brasileira, conseguiu fazer do regime já decadente uma democracia. Discricionariamente, com poderes absolutos assumidos como chefe de uma revolução armada, mas sem sangue, ele plantou a semente da qual surgiu a frondosa árvore à sombra da qual hoje frutifica aquela que um de seus maiores e mais ilustres adversários, Otávio Mangabeira, um dia chamou de "plantinha tenra que ainda não dá sombra nem frutos". A instituição da Justiça Eleitoral e a adoção do sistema de representação proporcional, que ainda hoje subsistem como esteio, fundamento e alicerce de nossa cambiante democracia, constituem, ainda hoje, a garantia que sepultou setenta e cinco anos de

eleições manipuladas, de votos fraudados, de contrafação eleitoral e de chicanas e acordos espúrios que garantiram a formal estabilidade institucional do período que os historiadores convencionaram chamar de República Velha.

Foi na qualidade de chefe do Governo Provisório instalado em outubro de 1930, investido de poderes discricionários, que Getúlio cumpriu algumas das promessas de sua frustrada campanha eleitoral, entre as quais a criação da Justiça Eleitoral, entregando ao Poder Judiciário a legitimidade e a legalidade dos pleitos eleitorais e, por conseqüência, dos governos emanados da livre e soberana manifestação das urnas.

Ao lado desse passo decisivo de nossa evolução política, alinha-se o Código Eleitoral de 1932, implantando a primeira versão no País do sistema proporcional, marco da superação do arcaico princípio do voto majoritário, praticado ainda hoje em poucos países, com os vícios e as deformações que a representação distrital acarreta, em face da aberração que na velha Inglaterra ficou conhecida como "burgos podres".

A legislação trabalhista, que mais tarde culminou com a edição da Consolidação das Leis do Trabalho, em 1943, a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e da Justiça do Trabalho, a organização sindical e a modernização das relações de trabalho urbano foram as conquistas que sepultaram de vez o desprezo e o preconceito contra o tratamento dispensado pela República Velha contra a "questão social" que alguns teriam dito ser um caso de polícia, como ainda hoje muitos acreditam ser.

Acrescente-se a esses passos decisivos na senda das transformações sociais, o avanço representado pela preocupação em superar o velho modelo econômico que ruiu em 1929, com a sexta-feira turbulenta da quebra da Bolsa de Nova Iorque e convocação da I Conferência Econômica Mundial, que deu nova feição ao capitalismo. As conseqüências danosas para o Brasil, até então prisioneiro do modelo exportador, reminiscência do velho mercantilismo que nos transformou em uma economia agrária, monocultora, foram terríveis e duradouros. Os primeiros anos do Governo Provisório implicaram no espetáculo dramático da queima de milhões de sacas de café como último recurso para enfrentar a perda do valor aquisitivo da moeda, a deterioração dos preços de nosso principal receita de comércio exterior e a suspensão do serviço da dívida externa, avassaladora desde o primeiro empréstimo externo, em 1825, sem remissão por mais de um século.

Getúlio, o candidato derrotado nas urnas pela manipulação, chefe vitorioso da Revolução sem sangue de 1930, foi, sem dúvida, o homem que venceu as próprias e adversas circunstâncias de sua retumbante vitória. Estas, contudo, viriam a agravar-se ainda mais e a torná-lo prisioneiro de seu próprio destino.

Restaurada a legitimidade democrática com a Constituinte de 1934, resposta cívica à oposição que em São Paulo se valeu – como nas palavras de João Neves da Fontoura – do "prélio pacífico das urnas", transformado no "prélio terrível das armas", outros embates estavam por vir. A "era dos extremos", como a denominou o historiador inglês Eric Hobsbawn, faria aqui também suas vítimas. A epopéia da Aliança Libertadora Nacional transbordou seus propósitos na jornada de 27 de novembro de 1935, de tão trágicas e inomináveis conseqüências. As feridas então abertas fariam sangrar o País ainda por muitos anos e terminariam por arrastar o País às agruras primeiro do Estado Novo, do Tribunal de Segurança Nacional, do fechamento do Congresso e, logo em seguida, do *putsch* integralista de 1938.

Getúlio, o político, estava novamente sob o domínio das circunstâncias que desta vez não conseguiu domar. E a solução do regime de força, que no Brasil repetiu a alternativa polonesa do Marechal Pilsudski, marcou indelevelmente um dos piores retrocessos de nossa história política. Não foi o primeiro; e no regime republicano, reconheçamos, não seria o último, nem o mais duradouro.

Nem esse intervalo entre 1930 e 1937, denso, dramático e, sob muitos aspectos, sinistro, foi capaz de abater a força renovadora que o movimento de 1930 e a geração que a liderou, Getúlio à frente, tinham desencadeado no País letárgico, conformado e submisso de pouco anos antes. Getúlio Vargas tinha a volúpia de transformar e de modernizar o Estado, uma chama votiva que nele nunca se apagou. Medidas como o Código de Águas, a criação dos Institutos de Previdência, as agências econômicas como o Departamento Nacional do Café, o Instituto Brasileiro do Sal, a Fábrica Nacional de Motores, o Instituo Nacional do Mate, o Instituto Nacional do Pinho, além do Instituto do Açúcar e do Álcool, a criação dos Territórios Federais, do Conselho Nacional do Petróleo, da companhia Vale do Rio Doce e, mais tarde, da Companhia Siderúrgica Nacional e da Companhia Nacional de Álcalis, mais do que marcos, foram símbolos de um País que tinha a ânsia de crescer, impulsionado pelo ânimo de um governo que tinha a necessidade de se afirmar.

Os compromissos decorrentes dos acordos firmados pelo Brasil em Washington, no mundo então conflagrado por um dos piores e mais devastadores conflitos armados, marcaram o fim da dubiedade do político que se acreditava inclinado à contemporização e à passividade ante as ameaças externas estimuladas

por condições internas extremamente adversas a que se somavam parcelas ponderáveis e importantes de correntes imigratórias dos países do Eixo – Alemanha, Itália e Japão –, notadamente em São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O tributo de sangue pago pela presença da Força Expedicionária Brasileira no teatro de operações da Itália, tornou inevitável as manifestações internas pelo fim de um regime que não fincou nem poderia plantar raízes no país de tantas e tão reiteradas manifestações de inconformismo e de insubmissão.

Deposto no dia 27 de outubro de 1945, o ex-Presidente foi eleito, no pleito de 2 de dezembro do mesmo ano, nas eleições por ele mesmo convocadas, quando ainda ditador, Deputado por sete Estados e Senador por dois outros. A soma de seus votos era superior ao eleitorado de cada uma das unidades da Federação isoladamente, exceto o de Minas Gerais. Longe estava o país, seguramente, como longe devia estar ele de supor que, pela primeira vez em sua vida, depois de sua única ascensão ao poder pelo voto, ia cumprir-se o vaticínio de Ortega y Gasset em que o homem terminaria vencido por suas próprias circunstâncias. As "forças terríveis" que, segundo sua Carta Testamento, se desencadearam sobre ele, na foram capazes de impedir a nova leva de realizações no curto período que vai de sua posse, em 31 de janeiro de 1951, a 24 de agosto de 1954, data de sua morte. O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, a Petrobrás, o Banco do Nordeste do Brasil e os alicerces da Eletrobrás, são demonstrações de sua permanente preocupação com os fundamentos de que o Brasil ainda hoje carece para a montagem de sua infra-estrutura que teve continuidade com o binômio preferencial de Juscelino Kubitscheck, "Energia e Transportes" e seu Programa de Metas.

Entre os incidentes que precederam o clamor que se levantou contra o Presidente, em escala jamais vista, é preciso não esquecer o "Manifesto dos Coronéis", instrumento político-militar em que seus signatários protestavam pelo fato de ter o salário mínimo de Cr$380,00, congelado com este valor desde 1º de dezembro de 1943, ter sido reajustado, em 1º de janeiro de 1952, para Cr$1.200,00, e, dois anos depois, em 4 de julho de 1954, ter dobrado de valor para atingir Cr$2.400,00, Senador Mão Santa. Cinqüenta e um dias depois, sob ameaça de deposição, Getúlio Vargas saía da vida para entrar na História.

No dizer de sua neta, hoje lastimavelmente afastada das atividades que com tanto brilho exerceu desde que fundou o CPDOC, da Fundação que leva o nome de seu avô, e dirigiu o Arquivo Nacional, morreu não só o estadista, mas o empreendedor, título com que, com procedente justiça, ela ornou o artigo que escreveu na edição de 21 deste mês no jornal *O Globo*, para lembrar a vida e a morte de um dos maiores e, seguramente, o maior e mais popular Presidente que o Brasil já teve.

Sr. Presidente, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Concedo a palavra ao Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI (Bloco/PTB – RR. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, brasileiras e brasileiros que assistem à TV Senado ou ouvem a Rádio Senado, neste dia, realizamos sessão de homenagem a Getúlio Vargas tendo em vista o 53º aniversário de sua morte, que ocorreu no dia 24 de agosto. Esta homenagem devia ter sido realizada naquele dia, mas, por razões superiores, foi transferida para hoje.

Há muitas formas de se reverenciar a figura histórica de Getúlio Vargas, personagem central da nossa experiência republicana, tendo nela desempenhado um papel até hoje não comparável ao de qualquer outro personagem. Ele encerra múltiplas características, algumas das quais, naturalmente, contraditórias. Assim, dependendo do ponto de vista e dos interesses, são inúmeras as possibilidades que ele oferece à análise de qualquer um.

Quanto a mim, prefiro enfatizar o que classifico de mais profunda e imorredoura contribuição getulista à construção do Brasil moderno. Reporto-me ao fato de ter sido ele o maior responsável pela introdução, em nosso País, do que modernamente chamamos de direitos sociais.

Com efeito, a histórica exclusão que sempre acompanhou nossa trajetória, estruturada desde os primórdios da colonização, não sofreu abalos consideráveis ao longo do tempo sequer com a nossa independência. Basta lembrar que, assegurada a separação da colônia de sua antiga metrópole portuguesa, de que decorreu o surgimento do Estado nacional brasileiro, manteve-se o abjeto regime da escravidão, demonstração cabal e irrefutável do caráter excludente de nossa formação social. Como se sabe, foi preciso que chegássemos ao século XIX para que, depois de tanta procrastinação, de tantos debates e de tanto esforço para que essa terrível chaga continuasse a manchar a Pátria, a Lei Áurea fosse assinada pela Princesa Isabel.

Todavia, também é prudente não esquecer que, por mais bem intencionada que fosse a Princesa Isabel, por melhores que fossem seus sentimentos – e não estou aqui colocando em dúvida os bons propósitos

da Regente –, a Lei Áurea apenas tornou ilegal, sob o ponto de vista jurídico, a escravidão no País. Dela não decorreu nada, absolutamente nada, que permitisse a efetiva inclusão, sobretudo em termos socioeconômicos, desses ex-escravos na sociedade nacional. Eliminava-se formalmente o instituto da escravidão, mas assegurava-se, pela omissão e pelos costumes, a permanência de grande parte da população brasileira na miséria e no desamparo, apartada de tudo que pudesse significar minimamente o que chamamos hoje de cidadania.

Por fim, e é importante frisar isso, a República, instaurada em 15 de novembro de 1889, foi incapaz de alterar esse quadro de frontal desigualdade. Não por outra razão, as idéias que incendeiam o País nos anos 20 do século passado, das quais o movimento tenentista se tornaria porta-voz, combatem radicalmente o estado de coisas em que o regime republicano se transformara: palco da mentirosa urna, calcada nas recorrentes fraudes eleitorais, no clientelismo mais deslavado e no coronelismo asfixiante. Ao cabo, essa República oligárquica constituiu-se em autêntico esteio de sustentação dos mais flagrantes mecanismos de exclusão.

Foi contra tudo isso que se fez a Revolução de 30, comandada por Getúlio Vargas. Foi empalmando a bandeira da moralidade política e da modernização dos costumes que o movimento se fez vitorioso e permitiu ao líder Getúlio Vargas chegar ao poder. Começava ali um novo capítulo da História do Brasil. Tinha início o amplo, complexo e difícil processo de modernização do País, a verdadeira modernização do País, ao qual o político gaúcho entregou-se – sem exagero – de corpo e alma.

Para um País acostumado a conviver tão-somente com uma democracia formal, Vargas foi o passo à frente. Ainda que convivendo com o mais grave cenário da crise que o século XX conhecera até então – iniciado com a falência do modelo liberal de capitalismo que a Grande Depressão pós-1929 escancarara, e culminado com o esgotamento dos regimes políticos liberais –, Getúlio compreendeu, com a clarividência que somente os grandes estadistas costumam possuir, a necessidade de incorporar ao novo Brasil que se pretendia construir as massas populares até então marginalizadas por completo.

Penso residir, Sr. Presidente, justamente nesse ponto o maior feito de Vargas: ao mesmo tempo em que eram dadas as condições para que o Brasil se industrializasse, incorporando-se efetivamente ao dinamismo e às exigências da economia mundial contemporânea, também haveria de oferecer-se ao capitalismo brasileiro algo que nunca conhecera, ou seja, uma face humanizada, incluindo aí o trabalhador.

Daí dizer-lhes: há uma lógica extraordinária a imprimir e a moldar as ações da Era Getulista. Tão importante quanto lançar as bases da indústria pesada no País, de que a Companhia Siderúrgica Nacional seria o emblema incontestável, seria dotar a Nação de uma bem elaborada legislação social, pela qual fosse oferecida ao mundo do trabalho a proteção de que tanto carecia.

Assim, não se trata de mera coincidência a simultaneidade do contexto histórico em que surge a usina de Volta Redonda, marco insofismável da decolagem brasileira em relação ao futuro, e a Consolidação das Leis do Trabalho, a reconhecida CLT, que vige até o dia de hoje.

Imagine, Sr. Presidente, a notável diferença, a monumental mudança de percepção do valor do trabalho e de quem dele se ocupava. Enquanto na Primeira República, pela frase tão esclarecedora quanto denunciadora atribuída a Washington Luiz, "a questão social era caso de polícia", com Vargas, ao contrário, reconhecia-se a dignidade do trabalho. Longe de mera retórica tratou-se de envolvê-lo com a adequada rede de proteção, a começar pelo indispensável conjunto de normas legais.

Por fim, mas não menos importante, registre-se a decisão política tomada em 1945, em meio ao ambiente turbulento que culmina com seu afastamento da Presidência da República. Ao preparar o País para a fase democrática que se avizinhava, Getúlio tratou de criar o Partido Trabalhista Brasileiro, o nosso glorioso PTB, de tanta história e ao qual eu tenho a honra de pertencer.

A criação desse Partido, rigorosamente distinto de todos os demais da época, expressava a exata compreensão dos novos tempos vividos pelo Brasil e pelo mundo. Tempos verdadeiramente novos, nos quais o proletariado passava a ter presença cada vez mais ativa no campo político. Em vez de caudatário das lideranças políticas tradicionais, no mais das vezes expoentes de elites distantes de seus interesses específicos, a nascente classe operária brasileira passava a contar com uma agremiação partidária que lhe dizia respeito diretamente, sem a necessidade da intermediação alheia – de quem quer que fosse.

Ademais, com o PTB, era oferecida às camadas mais simples da população, para as quais as condições de vida eram muito mais difíceis, a possibilidade de contar com um instrumento de ação político-eleitoral próprio, plenamente identificado com as condições brasileiras e afastado das correntes ideologicamente radicalizadas.

É esse o Vargas que fica, o Vargas que coloca o Brasil no compasso econômico do mundo moderno, que nos apresenta a contemporaneidade, que nos ensina a ser a cidadania muito mais que a simples oportunidade de votar e de ser votado, que os direitos fundamentais da pessoa humana não se restringem, muito menos se esgotam, no âmbito da política.

Enfim, o Vargas que antecipa o futuro e que, ao dotar o País – de forma inédita, pioneira e profunda – dos direitos sociais, nos faz mais brasileiros e mais cidadãos.

Sr. Presidente, para encerrar o meu pronunciamento, quero ler a Carta-Testamento que Getúlio, em homenagem aos brasileiros, principalmente aos trabalhadores, escreveu de próprio punho antes de dar um tiro no seu peito, tirando, portanto, a própria vida.

Palavras da Carta-Testamento:

> Mais uma vez, as forças e os interesses contra o povo coordenaram-se novamente e se desencadeiam sobre mim. Não me acusam, insultam; não me combatem, caluniam e não me dão o direito de defesa. Precisam sufocar a minha voz e impedir a minha ação, para que eu não continue a defender, como sempre defendi, o povo e principalmente os humildes. Sigo o destino que me é imposto depois de decênios de domínio e espoliação dos grupos econômicos e financeiros internacionais, fiz-me chefe de uma revolução e venci. Iniciei o trabalho de libertação e instaurei o regime de liberdade social. Tive de renunciar. Voltei ao Governo nos braços do povo. A campanha subterrânea dos grupos internacionais aliou-se às dos grupos nacionais revoltados contra o regime de garantia do trabalho. A lei de lucros extraordinários foi detida no Congresso. Contra a Justiça da revisão do salário mínimo se desencadearam os ódios. Quis criar a liberdade nacional na potencialização das nossas riquezas através da Petrobrás, mal começa esta a funcionar, a onda de agitação se avoluma. A Eletrobrás foi obstaculada até o desespero. Não querem que o trabalhador seja livre. Não querem que o povo seja independente. Assumi o Governo dentro da espiral inflacionária que destruía os valores do trabalho. Os lucros das empresas estrangeiras alcançavam [*vejam bem, naquela época*] até 500% ao ano. Nas declarações de valores de que importávamos existiam fraudes constatadas de mais de 100 milhões de dólares por ano. Veio a crise do café, valorizou-se o nosso principal produto. Tentamos defender seu preço e a resposta foi uma violenta pressão sobre a nossa economia a ponto de sermos obrigados a ceder.
>
> Tenho lutado mês a mês, dia a dia, hora a hora, resistindo a uma pressão constante, incessante, tudo suportando em silêncio, tudo esquecendo, renunciando a mim mesmo, para defender o povo que agora se queda desamparado. Nada mais vos posso dar a não ser meu sangue. Se as aves de rapina querem o sangue de alguém, querem continuar sugando o povo brasileiro, eu ofereço em holocausto a minha vida. Escolho este meio de estar sempre convosco. Quando vos humilharem, sentireis minha alma sofrendo ao vosso lado. Quando a forme bater à vossa porta, sentireis em vosso peito a energia para a luta por vós e vossos filhos. Quando vos vilipendiarem, sentireis no meu pensamento a força para a reação.
>
> Meu sacrifício vos manterá unidos e meu nome será vossa bandeira de luta. Cada gota do meu sangue será uma chama imortal na vossa consciência e manterá a vibração sagrada para a resistência. Ao ódio respondo com o perdão. E aos que pensam que me derrotaram respondo com a minha vitória. Era escravo do povo e hoje me liberto para a vida eterna.
>
> Mas esse povo de quem fui escravo não mais será escravo de ninguém. Meu sacrifício ficará para sempre em sua alma e meu sangue terá o preço do meu resgate. Lutei contra a espoliação do Brasil. Lutei contra a espoliação do povo. Tenho lutado de peito aberto. O ódio, as infâmias, a calúnia não abateram meu ânimo. Eu vos dei a minha vida. Agora ofereço a minha morte. Nada receio. Serenamente dou o primeiro passo no caminho da eternidade e saio da vida para entrar na História.

Sr. Presidente, quero concitar a todos os brasileiros e brasileiras que nos ouvem e nos vêem pela Rádio e TV Senado, para que, numa homenagem a Getúlio Vargas, tão deixado de lado de propósito por governantes, seja homenageado por meio de uma mobilização nacional de filiação ao novo PTB – que nós queremos começar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Concedo a palavra ao nobre Senador Pedro Simon.

O SR. PEDRO SIMON (PMDB – RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, são passados 53 anos da trágica morte daquele que foi, sem dúvida, o maior estadista brasileiro do século que passou. Aliás, eu

poderia dizer o maior brasileiro da História do Brasil: o Presidente Getúlio Vargas.

Estamos aqui reunidos para prestar nossa homenagem a um homem público extraordinário, que, por vinte anos, com muita lucidez e competência, comandou este País.

Getúlio Vargas teve uma vida movimentada. Aos 42 anos, em 1930, liderou uma revolução vitoriosa contra os dois mais poderosos Estados da Nação que vinham se sucedendo na Presidência da República. No poder, levou adiante as alterações no campo social e no da economia que acabaram por mudar a face deste País.

Quando Vargas assumiu o poder, no início da década de 30, a pecuária contribuía com 40% da produção nacional contra apenas 10% da indústria. Quando ele deixou o Governo, em 1954, a indústria já respondia por 30% da produção nacional.

Vargas faleceu tragicamente, levado ao gesto extremo por uma impiedosa campanha de difamação, que foi movida pelos grupos golpistas da imprensa e da política e por militares. Falava-se, naquela época, que estaríamos mergulhados num verdadeiro mar de lama. Dizia a imprensa que havia grossa corrupção no governo do Dr. Getúlio.

Agora, com a passagem do tempo, acresçamos a necessária isenção para analisar aqueles fatos históricos. Sabe-se hoje que tais denúncias eram falsas, pois devo dizer que foram mais do que comprovadas a honra, a dignidade e a decência do Dr. Getúlio Vargas. Do mar de lama, ficou provada a honradez do Dr. Getúlio.

Ele foi, durante 20 anos, Presidente da República. Quando se abriu seu inventário, ele tinha, nos seus bens, metade do que seu pai lhe tinha deixado. Seu pai era muito rico, fazendeiro de São Borja. Metade do que ele recebeu, deixou para os filhos. Ele não tinha uma casa onde morar no Rio de Janeiro – 20 anos como Presidente da República – nem em Porto Alegre. Ele não tinha casa em lugar nenhum, a não ser a de São Borja, do seu pai.

Quanto à acusação contra ele, a imprensa nacional nunca aceitou sua volta ao poder. Nunca aceitou! E a oposição era de um radicalismo total. O crime cometido é que o Banco do Brasil deu um empréstimo para o Sr. Samuel Wainer fundar um jornal, **A Última Hora**. Aí sim, Samuel Wainer, um homem que não tinha tradição, àquela época os jornais eram todos de história de famílias de grande potencialidade, **O Correio da Manhã,** o **JB, O Estadão**, daqui a pouco aparece um jornal mais moderno nas mãos de um cidadão que não tinha história, que não tinha biografia. Isso não perdoaram.

E um guarda-costas do Dr. Getúlio, que veio com ele de São Borja, fazia recomendações à "a", "b" ou "c", gente de segunda categoria do ponto de vista da economia, que poderia ter levado algum dinheiro do Banco do Brasil. Absolutamente nada!

Quando vemos agora as acusações, a decisão de ontem do Supremo com relação ao que houve a respeito desse Governo, quando vemos o que houve com relação ao Governo anterior, vemos a dignidade, a honestidade, a seriedade do Presidente Getúlio Vargas.

Nem um membro do seu Governo, nem um membro da sua família, nem um membro de coisa nenhuma teve qualquer tipo de envolvimento. No entanto, Lacerda e a grande imprensa praticamente o demoliram. Tanto que a revolta foi tão intensa que ele preferiu a renúncia ao confronto.

Quando o Dr. Tancredo, Ministro da Justiça, naquela célebre reunião de madrugada de 24 de agosto, quando o General Zenóbio, Ministro da Guerra, que traiu o General Getúlio, Ministro da Guerra, que queria conversar com os ministros militares para fazer um entendimento para ele se licenciar, para apurar o que quisesse apurar e depois ele voltaria, se ele não tivesse provado nada, eles disseram: "Não, os militares exigem a sua renúncia; não tem volta". O Dr. Tancredo, jovem, trinta e poucos anos, disse: "Presidente, o senhor me designa Ministro da Guerra, que eu mando lá meia dúzia, prendo aquela gente e garanto-lhe que terminou o conflito". O Dr. Getúlio, alquebrado, magoado, machucado, já estava com a idéia da morte, não aceitou e foi ao suicídio.

Por ocasião de seu suicídio, milhões de pessoas saíram às ruas para lamentar a perda do grande líder. Em Porto Alegre, guri, estudante, lembro dos esforços que eu fiz para conseguir uma passagem, uma carona e fui a São Borja. Lembro-me do fantástico discurso de Tancredo Neves e de Osvaldo Aranha, seus dois ministros. Foram os discursos mais bonitos que ouvi na minha vida e a empolgação que tomava conta do Brasil.

Engraçado como é a sociedade e como é o povo... Vinte e quatro horas antes da morte, Lacerda tinha empolgado todos os rádios e havia um ambiente de ódio contra a corrupção imensa que havia no Brasil. Quarenta e oito horas depois, quando as coisas vieram à tona e se publicou o que realmente existia, o quebra-quebra, em Porto Alegre, foi impressionante. A sede da UDN foi depredada, queimada; as sedes dos jornais de Oposição foram dilapidadas. No Rio, em São Paulo, uma revolta nunca vista na morte de um Presidente. Os brasileiros mais humildes foram os primeiros a entender a grandeza do grande Presidente.

O que posso destacar hoje, passados mais de 50 anos daquele trágico episódio é que, infelizmente, a corrupção está crescendo entre nós. Basta uma simples leitura dos jornais para comprovar o que digo. Basta o resultado da sessão histórica do Supremo Tribunal, hoje, para verificarmos que chegamos ao fundo do poço.

Claro que o Supremo Tribunal está no momento mais empolgante da sua história, e ficarão marcados para sempre a sessão, a Presidente, os membros. Mas considero que, a partir da decisão do Supremo, nós, Congresso Nacional, Lula e o Poder Executivo, e o Poder Judiciário temos que fazer uma profunda reflexão: entendermos que todos temos que mudar a partir de agora.

Vejamos a vida de Vargas. Deputado Estadual, elegendo-se pela primeira vez aos 27 anos de idade, já eleito Deputado Federal, Ministro da Fazenda; em 1928 assumiu o Governo do Estado, no qual permaneceria até a Revolução de 1930; foi Presidente da República, em quatro situações diversas, por duas décadas; de 1930 a 1934, foi Presidente do Governo Provisório; de 1934 a 1937, foi eleito, democraticamente, pela eleição de 1934, numa eleição indireta; de 1937 a 1945, foi o Presidente do Estado Novo, num período que se pode entender, de certa forma, porque foi um período negro na história da humanidade: o comunismo na Rússia, o fascismo na Itália, o nazismo na Alemanha e, aqui no Brasil, a luta entre os integralistas fascistas e os comunistas com dois movimentos tentando dar um golpe e assumir o País.

Em 1935, os comunistas; em 1937, Plínio Salgado. Inclusive, avançaram e fizeram um tiroteio com o Presidente da República no Palácio do Catete, onde o próprio Getúlio Vargas e sua filha mais velha, de armas na mão, lutaram para defender o Catete. Com isso, não estou querendo defender a justificativa do Estado Novo – sempre achei ruim, não quero dizer nada –, mas houve uma circunstância em que o mundo inteiro parece que estava caminhando para esse lado.

De 1950 a 1954, governou com o mandato que lhe foi dado pelo povo, sem esquecer que ele foi derrubado em 1945 e, logo depois, quando todas as forças se reuniram em torno de uma figura ilustre, que era o Brigadeiro Eduardo Gomes, Dr. Getúlio indicou – parece até que debochando de nós – para candidato a Presidente da República o Ministro Militar, Sr. Dutra. E quem coordenou, quem fez o golpe, quem o chefiou foi exatamente o General Dutra, que foi eleito pelo povo Presidente da República; isso nem o Brigadeiro, nem a UDN, nem as forças retrógradas, nem os militares comprometidos com aquela linha de pensamento aceitaram.

Desde a posse de Getúlio até a sua morte, foi uma rebelião só, foi uma conspiração só, permanente e constantemente: no Congresso, a UDN, com a banda de música; o Lacerda, com a imprensa de todo o Brasil; e os militares, Cordeiro de Farias e tantos outros, na linha do golpe, que conseguiram dar.

Getúlio teve uma visão pública, uma vida pública que se estendeu por quatro décadas, desde a sua eleição para a Assembléia do Rio Grande do Sul, em 1909, até seu trágico falecimento, em 1954. Não existe até hoje – repito – uma restrição que seja à sua biografia. Foi um homem público digno. Há o episódio do Estado Novo – que lamento, mas justifico –, mas, com relação à sua dignidade e à sua seriedade, ninguém pode dizer nada.

Essa unanimidade de que estou falando agora, porém, só veio com a passagem do tempo, com o fim dos rancores.

Lembro que ele morreu em 1954 e, em 1955, houve eleição; eleição para Governadores, eleição para o Parlamento... E a eleição era feita toda em cima da figura de Vargas, PST e PTB defendendo Vargas e UDN combatendo Vargas.

Agora é fácil elogiar Vargas. Todos os grandes veículos de comunicação do Brasil exaltam com freqüência sua gestão. Os acadêmicos mais respeitados do País vêem nele o administrador público que fundou o Brasil moderno. A verdade é que, sem as obras que ele fez na economia, na legislação trabalhista e na infra-estrutura, o Brasil não seria a grande nação que é hoje.

Muita gente diz que em muitos aspectos se pode analisar o Brasil antes de Vargas e o Brasil depois de Vargas. O Brasil antes de Vargas era um país-colônia, que não dava passo nenhum rumo ao desenvolvimento. Quando ele largou, o Brasil era um país em plena busca do progresso e de uma vida mais moderna.

Getúlio Vargas foi o Presidente que impulsionou uma legislação trabalhista, muito avançada para a época, ao criar a Consolidação das Leis do Trabalho. Eu digo o seguinte: um homem que estava no poder com força total, com autoridade total, teve a visão de fazer uma legislação para os trabalhadores muito além do que eles imaginavam. Eu até digo que algumas coisas não foram positivas para a formação do espírito do povo brasileiro: essa é uma. Nos Estados Unidos, cada uma das leis (da legislação social) foi conquistada na marra, na luta, na briga dos trabalhadores com os policiais. Na Europa, a mesma coisa. No Brasil, não! Os trabalhadores ganharam praticamente de graça a lei das oito horas, salário mínimo, aposentadoria, pensão... Tudo isso eles ganharam sem lutar. E, até hoje, eu digo que, de certa forma, os trabalhadores não se

compenetram de que a isso se deve dar a devida responsabilidade.

É o que eu tenho dito: o Brasil foi descoberto por acaso; não tivemos luta de independência – tivemos a Inconfidência Mineira que não deu em nada! A Independência foi um rei que disse: "Bota essa coroa na sua cabeça antes que um outro pegue". Foi de pai para filho. A República foi um golpe de Estado! Não que ela não seja importante, mas a maneira como ela foi adotada... O povo não sabia! O povo não participou! Não houve um movimento pela República... Não houve! De repente, saiu; os generais entraram, com um Presidente da República doente, gasto e envelhecido; a Princesa Isabel sem o controle da situação... Saíram por ali e proclamaram a República: um golpe de Estado.

Dentro desse contexto é que eu digo que está na hora de nós lutarmos. O povo brasileiro agiu muito bem quando saiu às ruas exigindo "Diretas Já!". E eles conseguiram ir às ruas lutar pelas "Diretas Já". A classe política não tinha conseguido isso, nem iria conseguir.

Quando caiu a emenda Dante de Oliveira neste Congresso, no Rio Grande do Sul, companheiros riam e batiam na minha cara: "Está vendo? E agora? O que vocês vão fazer? Vocês não diziam que não seria preciso luta civil, guerra civil, guerrilha, luta, nada, que com democracia, nas ruas, o povo iria conquistar as eleições diretas e afastar os militares? Olhe aí, terminou".

E não fomos nós, mas os estudantes que lotaram a praça, que nos cercaram... Convenceram o Dr. Ulysses, que era contra, contra, contra o colégio eleitoral, que tínhamos que ir ao colégio eleitoral. Fomos à Arena, e rachou a Arena. E um grupo que estava lá fechado, numa boa, entrou numa aventura que poderia dar certo – mas o normal é que desse errado.

É o que eu acho que deve ser feito agora: o povo deve ir à rua; os jovens devem ir à rua. Não para lutar, mas para exigir e cobrar do Congresso as reformas que devem ser feitas e, do Supremo, agilidade naquilo que começou ontem.

Com Vargas o Estado brasileiro virou promotor do desenvolvimento econômico. Foi a administração comandada pelo estadista gaúcho que impulsionou o avanço da nossa economia por muitos anos, com índices extremamente elevados.

Vargas fundou a Petrobras com um golpe de genialidade, porque a imensa maioria da classe burguesa era contra. Ele enviou para esta Casa um projeto que previa a criação da Petrobras. Mas não era monopólio. Soube-se depois que o Dr. Getúlio combinou com um Deputado da UDN da Bahia, exatamente da UDN, não do PTB ou do PSD, e depois o Getúlio mandou votarem uma emenda, e criou a Petrobras.

Criou o BNDES. Vamos ver a história da economia brasileira para ver o papel do BNDES. Criou a Companhia Siderúrgica Nacional.

A história conta que o Presidente Roosevelt veio ao Brasil quando os nazistas afundaram os navios na costa brasileira. Muita gente hoje fica a se perguntar por que os nazistas fizeram aquilo, se o Brasil não estava na guerra, como a Argentina, que não ficou nem de um lado nem do outro até o fim, vendendo comida para o americano, o inglês, o italiano e o alemão até o fim. A Argentina saiu milionária da guerra. Tinha barras de ouro que é uma coisa fantástica. O Brasil não estava na guerra. Por que o Hitler mandou derrubar os navios brasileiros? Aí o Brasil entrou na guerra. Não digo nada, mas é um episódio que até hoje não está esclarecido.

Quando Roosevelt veio aqui, a Natal, assegurar com o Dr. Getúlio que o Brasil entraria na guerra – parece brincadeira, mas é verdade –, o americano se comprometeu com a construção da Companhia Siderúrgica Nacional. E foi aí que o Brasil começou a fabricar aço. A primeira grande empresa da História do Brasil, a Companhia Siderúrgica Nacional, nasceu de um *tête-à-tête* do Presidente com o Presidente americano. Os americanos não queriam dar. Não saía, e era capaz de levar não sei quantos anos sem sair. Saiu na troca, já que o Brasil tinha que entrar na guerra. Botaram uma faca no peito do Brasil, pois a imprensa nacional estava demolindo com os nazistas, que tinham derrubado os nossos navios, assassinado a nossa gente. Aí veio a Companhia.

Criou a Companhia Vale do Rio Doce. Lá atrás ele previu a importância e criou a Vale do Rio Doce, que o Governo passado vendeu por 3,5 milhões. Hoje ela vale 80 bilhões. Não estou defendendo a criação de uma força para reestatizar a Vale do Rio Doce. Não digo isso, meu nobre companheiro Mercadante, mas digo que um dia nós teremos que debater, analisar e fazer a vistoria do preço pelo qual ela foi vendida. Isso nós vamos ter que fazer, não tenham nenhuma dúvida. Mais dia menos dia essa auditoria vai ter de ser feita, e aí vamos pedir na Justiça o que estão nos devendo, que não nos deram na época. Criada por Getúlio a Companhia Vale do Rio Doce!

Com a substituição de importações, ele alavancou a nascente indústria nacional a fim de reduzir a alta dependência brasileira de produtos vindos de fora. O Brasil não produzia nada! O que se queira imaginar vinha do exterior.

E a atuação do Presidente Vargas na área social? Antes de sua chegada ao Governo Central, nossa atividade econômica era centrada na produção agrícola. Os fazendeiros detinham o poder político e qualquer

questão social era resolvida com o tratamento policial. Questão social era questão de polícia. A partir de 1930, a questão social passou a ser uma preocupação de Estado.

Com o acelerado processo de urbanização e industrialização, surge na política internacional uma nova entidade: o operariado. Começa a formar-se no País uma classe média. Antigamente havia apenas o rico e o pobre; sem nenhum intermediação. A partir da industrialização, passamos a ter o operariado e a classe média passa a existir no Brasil.

Getúlio Vargas surge no cenário nacional ao derrubar a República Velha, ao pôr fim à política do café-com-leite, que consistia no revezamento na Presidência da República de homens saídos dos dois mais populosos Estados: Minas e São Paulo.

Aliás, a República teve um início lamentável entre nós: os partidos não existiam e as eleições eram fraudadas. Sucediam-se sem cessar as sublevações nos Estados, onde governavam as oligarquias que haviam se formado durante o Império.

Interessante salientar que a Revolução de 30 foi feita contra a chamada dupla café-com-leite. A eleição não tinha partido, não tinha nada que tivesse peso. Era a política dos governadores. O Presidente da República fazia uma consulta e depois se dirigia aos Governadores pedindo que cada um dissesse o que queria. E o Presidente sempre saía de Minas e São Paulo.

Quando chegou a vez de Minas indicar seu Governador, São Paulo, cujo Governador, Washington Luís, era paulista, quis manter-se no Governo, quis que o próximo Presidente da República, em vez de ser o Governador de Minas, fosse o Governador de São Paulo. Então, Paraíba, Minas Gerais e Rio Grande do Sul se rebelaram e fizeram a Revolução de 30, contra a bipolaridade Minas-São Paulo.

Agora não há bipolaridade. Agora é São Paulo, sempre São Paulo. É claro que não é café; agora é café, automóvel, avião, tudo que se quiser, pois São Paulo produz de tudo. Mas o Presidente da República é sempre de São Paulo: Fernando Henrique duas vezes e Lula duas vezes. Agora estão dizendo que chegou a vez do Serra.

Essa é uma questão que vamos ter que discutir. Será que, depois de dezesseis anos, não temos que fazer uma alternância com outro Estado? Com Minas Gerais, por exemplo, que está há tanto tempo fora.

É interessante destacar que Vargas comandou o Brasil durante três das décadas mais sangrentas do século XX, época de extremismos políticos, de fanatismo ideológico e uma guerra devassadora.

Durante os anos de Vargas no poder, ganharam terreno o nazismo, o fascismo, Hitler, Mussolini, o franquismo na Espanha – eu já estava me esquecendo da luta de Franco na Espanha, com uma ditadura violenta que durou uma infinidade – e o stalinismo da então União Soviética.

O Brasil não escapou dessas paixões. Houve aqui, repito, uma tentativa de levante comunista, em 1935, e uma outra, de direita, com o ataque dos integralistas, em 1937, ao Palácio da Guanabara.

Para muitos que acompanharam sua trajetória, Vargas não se deixava arrebatar por paixões políticas ou ideológicas. Era sereno, como querem alguns, ou frio, como dizem outros. Segundo os que conviveram com ele, era homem de poucas palavras. Nem mesmo seus auxiliares mais próximos sabiam o que lhe passava pela cabeça. Mascarava suas reações e sabia manipular até mesmo os políticos mais experimentados.

Contam que havia, na época, uma dissidência longa, uma briga entre João Neves da Fontoura e Osvaldo Aranha. Eles eram os grandes líderes da Revolução de 30, que estavam com Getúlio no Governo do Rio Grande do Sul e que vieram para cá e estavam no Governo. Dizem as más-línguas que o Dr. Getúlio meio que simulava um com o outro, para que nenhum dos dois ganhasse a supremacia.

Então, Osvaldo Aranha estava almoçando com o Dr. Getúlio no Catete e começou a falar mal do João Neves, e o Dr. Getúlio dizia: "Tu tens razão. Tu tens razão". Foi assim o tempo todo. Daí a uma semana, o Dr. João Neves estava almoçando com o Dr. Getúlio no Catete e falava mal do Osvaldo Aranha, e Getúlio dizia: "Você tem razão. Você tem razão. Você tem razão". Saíram, e a esposa do Dr. Getúlio disse: "Eu não entendo, Getúlio! O Neves veio aqui, você deu toda a razão para ele! O Osvaldo veio aqui, você deu toda a razão para ele! Eu acho isso errado". Dr. Getúlio vira-se para sua esposa e diz: "Sabe que você também tem razão!"

O Presidente Vargas, bem-humorado, sabia apreciar as piadas que faziam a seu respeito e se divertia com as charges no jornal. Era a época célebre do teatro de comédia, em que 99% dos comediantes faziam piadas e charges do Dr. Getúlio, e ele dava gargalhadas: ria, gostava delas e não tinha nenhuma preocupação com isso. Não era homem de guardar mágoas ou rancores.

Derrotada a Revolta de 32, ele soube aproximar-se da elite paulista, que lhe fizera forte oposição, mas que estava interessada em participar dos projetos econômicos que ele projetava para o País. Colocou sempre os objetivos nacionais acima de seus interesses particulares ou regionais.

Isso é interessante. O Rio Grande do Sul teve dois Presidentes: Vargas, com 20 anos, e o Dr. João Gou-

lart e teve mais o Geisel e o Médici no regime militar. Nenhum desses homens deu um copo d'água para o Rio Grande do Sul. Era uma vergonha fazer alguma coisa pelo Rio Grande. Dizem que, quando ele ganhou a Revolução de 30, dias depois veio toda a turma de São Borja, que foi a turma que alimentou, que deu o gado para os caras comerem, para uma reunião com o Dr. Getúlio. Aí, o Dr. Getúlio disse para o pessoal de São Borja: "Agora nós já ganhamos, agora nós estamos aqui. Vocês me digam o que eu posso fazer para ajudar São Borja". Um fazendeiro mais novo, mais jovem, disse: "Dr. Getúlio, há a ponte com a Argentina". E o Prefeito intendente de São Borja na época disse: "Cala a boca, rapaz. Dr. Getúlio, agora o senhor pensa no Brasil, de São Borja e do Rio Grande nós cuidamos". Dito e feito, a ditadura militar, não sei quantos anos depois, é que foi fazer a ponte. Não saiu ponte nenhuma, porque o Dr. Getúlio Vargas não deu um copo d'água para o Rio Grande do Sul, porque o gaúcho tem uma espécie de pudor. Ele olha para o Brasil e acha que o Rio Grande deve se virar.

Cá entre nós, Dr. Juscelino, um homem fantástico, mas Minas foi uma antes de Juscelino e outra depois de Juscelino, porque ele começou olhando para a casa dele: as estradas, as empresas, a energia elétrica, Furnas e Três Marias. Ele fez muito pelo Brasil. Juscelino fez muito mais pelo Rio Grande do Sul do que os presidentes gaúchos, mas fez mais pela terra dele.

Com Getúlio Vargas, a atividade política passou a incorporar novas forças: o sindicato de trabalhadores, a classe média e a burguesia empresarial.

O próprio serviço público passou a ser organizado com a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público – Dasp –, iniciativa que não teve similar nos demais países latino-americanos.

Repito: surgiram com Getúlio a Petrobras, a Vale do Rio Doce e a Companhia Siderúrgica Nacional.

Outra importante iniciativa de Vargas foi a criação das aposentadorias e pensões do INSS, que se constituem, hoje, num dos melhores sistemas de distribuição de renda do mundo inteiro.

Cá entre nós, não se criou, depois, nenhum órgão semelhante ao BNDES, que continua o mesmo, uma grande instituição por meio da qual o Governo pode fazer justiça social.

Não custa lembrar que foi Vargas quem estabeleceu o salário mínimo, a maior conquista de todos os tempos no Brasil da parcela mais desfavorecida da nossa população.

Por isso, caso único que conhecemos na história no mundo inteiro, depois de ser deposto e passados quatro anos querendo-se liquidar com a imagem dele, Getúlio, em 1946, contribuiu para a eleição de Dutra e foi eleito Senador por dois Estados – naquela época, podia – e Deputado Federal por sete Estados.

Ele foi para o Senado assumir sua cadeira, mas a Oposição demoliu-o, fazendo uma guerra tão grande que ele resolveu ir embora para São Borja e não voltar mais. Ele só voltou eleito Presidente da República. Seu segundo mandato – estou encerrando, Sr. Presidente – começou nos anos mais belicosos da chamada Guerra Fria, que dividiu o mundo em duas facções: uma pró-Estados Unidos e outra pró-União Soviética.

Srªs e Srs. Senadores, encerro lembrando que, até Getúlio Vargas, este País havia tido um grande estadista: Dom Pedro II, que conseguiu levar o seu longo reinado num clima de concórdia e respeito. Mas a tarefa levada adiante pelo político sul-rio-grandense foi de tal magnitude, que, sem dúvida, ele merece seu lugar entre os grandes estadistas de nosso País.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

Durante o Discurso do Sr. Pedro Simon, O Sr. João Vicente Claudino, Suplente de Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Epitácio Cafeteira.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira. Bloco/PTB – MA) – Concedo a palavra ao nobre Senador Eduardo Azeredo.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, o ideal seria que pudéssemos estar aqui sempre recordando não este dia que hoje marca a morte de Getúlio, mas sim o dia 19 de abril, quando Getúlio nasceu, ele que é um dos principais presidentes da nossa História.

Getúlio, a despeito de todas as polêmicas a seu respeito, é, inegavelmente, um marco na República Brasileira.

Mais que isso, a sua passagem pela Presidência foi um ponto de viragem inquestionável, somente igualada pelo Presidente Juscelino Kubitscheck e a modernização econômica que conduziu.

Neste pronunciamento, pela própria riqueza da vida e da atuação política de Getúlio, já tão bem historiada aqui pelo Senador Pedro Simon, concentrar-me-ei em seu primeiro período como Presidente, que se estende de 1930 a 1945 e que, por si só, é relevante para percebermos como um líder que não se omite em governar é capaz de introduzir mudanças fantásticas em um país.

Getúlio Vargas foi importante na medida em que transformou o Brasil, modernizando-o.

Se o processo revolucionário desencadeado na década de 30 foi obra de um grupo bastante heterogêneo, Vargas conseguiu não apenas se sobrepor aos interesses locais, mas soube também estabelecer as bases para erguer o Brasil que conhecemos hoje.

Evidentemente, como bem demonstram inúmeros historiadores, foram muitas as conquistas da chamada Era Vargas. Quero aqui lembrar apenas algumas das medidas que propiciaram ao País lançar as bases de seu desenvolvimento econômico e social.

Em primeiro lugar, em um quadro de terrível turbulência mundial, infinitamente maior do que a que vivemos hoje – pelo contrário, vivemos um quadro em que as turbulências são menores e em que o mundo como um todo progride –, naquela época, o Presidente Vargas não se amesquinhou e promoveu esforços para industrializar o País.

Getúlio, apesar de ser um defensor ardoroso dos interesses nacionais, foi suficientemente pragmático para entender que o desenvolvimento não pode prescindir de capitais estrangeiros.

Esse é um engano que às vezes fazem de que Getúlio seria contra o capital estrangeiro. Em absoluto, em absoluto. Ele não foi contra, pois sabia que os capitais estrangeiros são importantes.

Em segundo lugar, promoveu a incorporação de grupos sociais urbanos ao processo político, incluindo-se aí o estabelecimento de direitos sociais como os consignados na Consolidação de Leis do Trabalho.

Em terceiro, houve a sincera preocupação de modernizar e expandir o sistema educacional como, por exemplo, o estabelecimento do Estatuto das Universidades, em 1931, que visava criar condições de pesquisa e desenvolvimento científico. Ainda nessa linha, buscando dotar o Brasil de informações e estatísticas confiáveis, Getúlio criou o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 1938.

Ainda há um outro ponto que citaria como o quarto. São as reformas políticas consideráveis com a criação da Justiça Eleitoral, designada para fiscalizar as eleições e também da Justiça do Trabalho. Também promoveu mudanças de largo alcance no sistema eleitoral, tornando o voto obrigatório e secreto, e instituindo o direito de as mulheres votarem.

Em quinto lugar, a criação do Dasp – Departamento Administrativo do Serviço Público – representou a primeira iniciativa para racionalizar e profissionalizar a administração do Estado. Neste exato momento, em que alguns pretendem impor ao País os chamados "trens da alegria", ou criar, a torto e a direito, cargos de confiança, é bom lembrar a iniciativa varguista de dar racionalidade ao Estado. A lição de Getúlio é mais atual do que nunca.

Por fim, não poderíamos deixar de lembrar sua contribuição na área da indústria de base e infra-estrutura, axiais para garantir a entrada em nossa economia na era industrial.

Nessa época, foram criadas a Companhia Siderúrgica Nacional, a Vale do Rio Doce, a Companhia Hidrelétrica do São Francisco – Chesf – e, no seu segundo Governo, a Petrobrás.

A verdade é que somente um verdadeiro estadista, como o foi Getúlio Vargas, poderia ter transformado o sonolento País da década de 1920 em uma potência sul-americana. Não é à toa que, nos anos 40, ao ver o ciclo de desenvolvimento levado a cabo no Brasil, o escritor austríaco Stefan Zweig tenha escrito a obra **Brasil, um país do Futuro**.

Para sustentar o que digo, quero trazer aqui duas informações significativas sobre a economia e educação.

A indústria nacional cresceu, entre 1933 e 1939, 11,2% ao ano e, entre 1939 e 1945, 5,4% Essas taxas, dignas de um "tigre", foram obtidas durante os mais anos mais recessivos da história da humanidade.

Em termos de escolaridade, o índice dos que concluíram o antigo ensino primário passou de 9% – ridículos 9%, na década de 20, para 21%, em 1940 – ainda números bem ridículos, mas vejam o saldo de 9% para 21% Além disso, entre 1929 e 1939, o número de alunos no ensino superior cresceu 60%

Evidentemente, nem tudo foram flores no período. Apesar das realizações que levaram o Brasil para o século XX, Getúlio governou boa parte do período que vai de 1930 a 1945 sob regime de exceção. Os seus acertos, é claro, não justificam os seus erros, mas mostram que mesmo os mais competentes administradores não são infalíveis.

Getúlio, deposto em 1945, em razão das circunstâncias internacionais que reclamavam o retorno da democracia, voltaria ao poder, desta vez eleito, em 1950.

O seu legado mais significativo, no entanto, se encontra naquilo que realizou durante a década de 30 e a primeira metade da década subseqüente.

Ainda hoje, podemos afirmar, sem distinção partidária, que todos nós, em gradações diferentes, somos herdeiros do que ele fez por este País.

Sr. Presidente Senador Epitácio Cafeteira, a ligação de Getúlio com o meu Estado foi importante, que fez com que Juscelino Kubitschek viesse logo após Getúlio Vargas e transformasse o Brasil em uma nação moderna.

A grande lição de Getúlio Vargas, mais do que todas as suas realizações, foi o profundo e inesgotável amor demonstrado pelo Brasil. Isto é, sem sombra de dúvida, o que de mais importante todos precisam aprender com ele. Que Getúlio seja sempre lembrado, sim, lembrado pela importância que teve como estadista que soube ouvir, especialmente, as camadas mais humildes do País – os trabalhadores – e criar bases fortes para a industrialização que o País veio a conhecer, a partir especialmente dos anos 50.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira. Bloco/PTB – MA) – Concedo a palavra ao nobre Senador Arthur Virgílio.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, antes de mais nada, registro que é muito estranho esse comportamento do nosso País. Aqui registramos o 53º aniversário de falecimento de Getúlio Vargas, uma figura da História.

Vejo dois pontos cruciais. Seria muito natural que, numa sessão plena de Parlamentares, convidados, e pessoas da sociedade brasileira aqui acorressem, alguém fosse àquela tribuna para, eventualmente, criticar Getúlio, lembrar as atrocidades da ditadura que ele liderou de 1937 a 1945; e que, porventura, nessa outra tribuna, aparecesse alguém para dizer dos méritos desse que foi, sem dúvida alguma, para mim, o maior estadista que a República brasileira já produziu.

Mas, nas nossas sessões solenes, não aparece ninguém para fazer a ponderação pelo contraponto e não cultivamos a figura da História. É como se Getúlio Vargas não tivesse tido importância nenhuma. E ele teve muita importância no que fez de bom e no que fez de mal, na negociação absolutamente genial com os Estados Unidos quando da entrada do Brasil ao lado dos aliados na guerra contra o eixo nazi-fascista, obtendo a Companhia Siderúrgica Nacional, obtendo vantagens comerciais que fizeram o Tesouro brasileiro se abarrotar de U$3 bilhões, que, infelizmente, depois foram gastos em supérfluos ao longo do qüinqüênio do Marechal Eurico Gaspar Dutra – chicletes de bola, materiais de plástico; nada que tivesse a ver com a infra-estruturação do desenvolvimento brasileiro.

Então Dutra não teria tamanho perto de Getúlio Vargas, que, para mim, era maior do que todos os demais; maior do que Juscelino se nós pegarmos as duas eras. Não se fala em Era JK – e admiro muito Juscelino Kubitscheck – mas se fala em Era Vargas. Mas poderia alguém dizer que esse estadista que reconheço, foi no governo dele que se entregou Olga Benário aos nazistas de Adolf Hitler, na Alemanha. Esse é um pecado que a História tem que registrar. É muito mais fácil culpar Filinto Müller que era o sicário, mas o sicário seguia ordens do ditador. E o ditador é o ditador, e com ditadura eu não concordo nem que porventura o papel de ditador coubesse a mim.

Eu registro ainda assim que Getúlio Vargas é a grande figura da República brasileira. Modernizou, pela industrialização, uma economia que era basicamente rural. O Brasil passou a viver, a partir daí, as vantagens e os problemas que a industrialização acarreta, inclusive, com o esvaziamento do campo, o crescimento ou inchaço das cidades.

Senador Paulo Duque, já que tantos de nós estamos aqui a falar de Getúlio Vargas, e sempre pelo viés do passado, eu registraria algo que talvez merecesse ser meditado por quem hoje dirige o Ministério do Trabalho, por quem hoje dirige o Ministério da Previdência, pelo Presidente Lula, pelo Partido dos Trabalhadores, pelas forças que compõe a base aliada do atual Governo.

Eu ouço dizerem e para mim isso seria um equívoco rematado que seria uma traição a Getúlio Vargas se promover aqui a reforma das leis trabalhistas, como se pudesse valer para o amanhã e para o hoje aquilo que foi um avanço do ontem – e o ontem já faz muito tempo. E não projetam o que pensaria Getúlio Vargas do episódio de reformas agora. Getúlio Vargas, se fosse Parlamentar como nós somos, Deputado ou Senador, se fosse Ministro do Presidente Lula, ou se fosse ele o Presidente da República, eu não tenho dúvida alguma de que uma de suas primeiras providências seria cobrar do Congresso a aprovação de ampla reforma das leis trabalhistas, que caducaram e que dificultam o emprego e dificultam o acesso ao mercado formal de trabalho e impedem, portanto, um crescimento brasileiro a taxas maiores.

Eu gostaria de homenagear Getúlio Vargas pelo seu sentido de futuro. Sendo assim, eu considero ser passadismo nosso imaginar que temos o dever de defender um legado que ele próprio – se vivo fosse –, não tenho dúvidas, ajudaria a derrubar, porque, se ele conseguiu ver o futuro àquela altura, ele não se voltaria para o passado se redivivo pudesse ser. Getúlio Vargas tinha, de fato, o talhe dos estadistas com os defeitos do caudilho. Tinha o corte do homem de Estado com o passado obscuro do ditador. Eu divido o Governo Getúlio em duas etapas muito claras, eu, que venho de uma família eminentemente trabalhista: meu pai foi Líder do PTB, aquele PTB de antes, e do Governo Goulart durante o Governo Goulart.

Divido o governo Getúlio Vargas em dois planos. Se eu fosse estudante à época em que ele era dita-

dor, eu teria enfrentado a ditadura dele, como fiz na Ditadura de 1964. Se porventura eu fosse Parlamentar, estudante ou o que fosse quando do seu governo constitucional, aquele que não foi ao fim por força de uma ação golpista coordenada por aquela figura genial, talvez o maior Parlamentar que este País já conheceu, Carlos Frederico Werneck de Lacerda, eu teria estado ao lado do golpeado, daquele que se suicidou, daquele que defendia a ordem constitucional e contra aqueles que tentavam dar o golpe. Divido isso com clareza.

Minha admiração por Getúlio é muito nítida. Eu o admiro como o maior estadista que a República já produziu, mas não perdôo o ditador. Considero extremamente corajoso e generoso seu ato de dar fim à própria vida, para impedir um golpe de estado no País. Tentaram fazê-lo em 1964 e em 1954, impedindo a posse de Juscelino Kubitschek, em 1955. O suicídio de Getúlio impediu que se implantasse uma ditadura dez anos antes. Nunca vi ninguém, com o sacrifício da própria vida, conseguir fazer refluir todo um clima no País, Senador Wellington Salgado, a favor de quem estava com ele e contra quem estava contra Getúlio Vargas.

Político habilidoso que sabia a hora, muito bafejado pelo destino, tinha a coragem da decisão, a paciência daquele que espera sua hora, quer chegue ou não, trabalhando para que chegue, registro, de maneira muito sincera, o que para mim deve ser um dever de cada um de nós. Estou aqui, na verdade, imaginando que estamos ajudando a fazer uma análise do período histórico que foi basicamente liderado por Getúlio Vargas. Não estou aqui para elogiá-lo. Não estou aqui para viver do encômio. Não sou viúva do Getúlio Vargas, até porque não sou viúvo de ninguém, por uma razão bem simples: não sou viúvo; sou casado. Graças a Deus minha mulher está muito bem viva. Não sou viúva. Então, não estou aqui para santificar Getúlio Vargas, porque quem fez o que fez com Olga Benário santo não era. Mas não era corrupto como Lacerda queria dizer. Um homem de parcas posses, de algumas posses, que não aumentou seu patrimônio em coisa alguma no poder. Ao contrário, deixou de ganhar dinheiro nas suas fazendas e perdeu dinheiro enquanto foi Presidente da República. Um homem de bem, mas um ditador; o estadista que soube negociar com os Estados Unidos a entrada do Brasil na guerra, ao lado da democracia; o estadista que cedeu vez a alguém eleito pelo voto direto quando a sua própria perspectiva de permanência no poder se exauriu. E aí Getúlio Vargas volta após o Governo do Marechal Eurico Gaspar Dutra e tenta realizar, nos quadros constitucionais, um governo impossível porque assediado pelo golpismo da União Democrática Nacional.

Gostaria muito que esta sessão fosse mais polêmica. Sou muito contraditório em relação a Getúlio. Senador Aloizio Mercadante, de uma coisa não tenho dúvida alguma: se Getúlio fosse vivo hoje, quereria reformas estruturais. Se Getúlio fosse vivo hoje, ele não aceitaria a esclerose das leis trabalhistas que aí estão.

Se Getúlio fosse vivo hoje, ele acharia ridículo alguém imaginar que está defendendo o patrimônio histórico dele, tentando sustentar a idéia de que ainda é válida a CLT, inspirada na *Carta del Lavoro*, do fascista Mussolini. Getúlio Vargas autoritário, Getúlio Vargas democrático, Getúlio Vargas estadista sempre, Getúlio Vargas ditador, o da Olga Benário, Getúlio Vargas corajoso e generoso, aquele que se suicidou para que o povo não amargasse uma ditadura a partir de sua queda no poder com a instalação da República do Galeão, numa tentativa de humilhar o seu Governo e os seus Ministros. Getúlio Vargas foi uma figura marcante; uma figura tão marcante, Senador Mercadante, que a nós todos nos influencia.

Naquela CPI dos Bingos, quando se falava na convocação do secretário particular do Presidente Lula, V. Exª se lembra de que eu fui contra. E fui contra precisamente porque eu dizia: temos que investigar toda e qualquer ligação de corrupção deste Governo, do Presidente ao contínuo do Palácio do Planalto, mas é muito grave nós ficarmos convocando uma figura tão próxima do Presidente – o secretário particular do Presidente –, porque isso me cheira um pouco a República do Galeão. Disse isso em sessão secreta e já não tenho por que manter secreta essa expressão.

Sr. Presidente, Getúlio Vargas influenciou quem hoje está aqui para, de certa forma, acertando ou errando, trabalhar o seu legado.

Muito obrigado. Era o que eu tinha a dizer.

Durante o Discurso do Sr. Arthur Virgílio, O Sr. Epitácio Cafeteira, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. João Vicente Claudino, Suplente de Secretário.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Concedo a palavra ao Senador Aloizio Mercadante.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, nós estamos realizando uma sessão de homenagem a um Presidente da República que marcou a História

do século passado e cuja obra está presente ainda nos dias de hoje.

Getúlio Vargas começa a vida pública muito jovem. Foi Deputado estadual, Governador de Estado e, ainda com 42 anos de idade, liderou uma revolução que transformará o Estado, a economia e a sociedade brasileiras.

A Revolução de 30 representou uma mudança de etapa histórica no desenvolvimento do Brasil; ela se realiza no contexto de uma economia primária exportadora que era uma herança do período colonial, quando este País era basicamente uma economia que produzia minérios e alguns produtos agrícolas, particularmente o café, que representava, naquela década de 20, nada menos do que 60% das exportações brasileiras.

Com a crise de 1929, em um período muito rápido, o preço do café desaba e junto com ele o nosso balanço de pagamento, as nossas contas externas. E um País prisioneiro do modelo primário exportador era uma economia que precisava exportar para gerar capacidade de importação para abastecer todo o mercado interno. O padrão de consumo, especialmente da elite brasileira, estava totalmente dependente da capacidade de exportação e, em particular, do impulso da economia cafeeira, que permitia, na década de 20, imensa margem de rentabilidade para o setor.

O Brasil vinha, há uma década, estocando pelo menos um terço da produção anual de café; nossos estoques estavam abarrotados, e o acordo de Taubaté, de 1906, a política de valorização do café, permitiu que o Brasil mantivesse a rentabilidade e, ao mesmo tempo, fosse perdendo, de forma crescente, a hegemonia, a predominância que tinha nesse segmento da economia, que vai ficar evidente a partir da crise de 1929.

Getúlio destrói, portanto, o antigo pacto oligárquico do café com leite, e estabelece um novo padrão de governo, de visão de nação, e de impulso desenvolvimentista. O seu primeiro movimento foi o de tentar defender a economia cafeeira, que era o carro-chefe da economia brasileira e que sustentava as exportações. Ele faz uma política tipicamente keynesiana antes mesmo do Keynes ter escrito a **Teoria Geral**, o que vai fazer em 1932.

Getúlio manda comprar os cafés – em nossos cafezais, 33 milhões de sacas seriam colhidas –, manda colher, manda pagar os produtores rurais, emite meios de pagamento para sustentar a dinâmica da economia e manda queimar os estoques de café que vinham sendo acumulados ao longo de toda a década dos anos 20.

Com essa atitude, que aparentemente significava a defesa da economia cafeeira, na realidade, ele criou uma nova dinâmica econômica, e o País, em um momento de dificuldade de seu balanço de pagamento das suas contas externas, passou a substituir importações. E o Brasil, que já em 1934 era um País predominantemente industrial, deixou de ser uma economia primária exportadora e começou a viver uma etapa de industrialização, especialmente no setor de bens de consumo popular, de bens de consumo não duráveis. E aí o Governo de Getúlio passou a ter um papel absolutamente decisivo, que eu gostaria hoje de tratar com um pouco mais de profundidade do que foi discutido até o momento.

Getúlio tem três momentos em seu primeiro período à frente do Governo brasileiro: de 30 a 34, que é o Governo Provisório; de 34 a 37, que é o Governo Constitucional e de 37 a 45, que é o Estado Novo.

Do ponto de vista político, o que ocorre nesse longo governo de 15 anos? Ao emergir, o Governo se sustentava no movimento tenentista, em setores da classe média insatisfeitos com aquela oligarquia, com aquela aristocracia herdeira do passado escravista e colonial, e esse movimento tenentista, que vai sustentar a sua ação política, a sua ousadia histórica e a Revolução de 30, começa a se fragmentar no exercício do Governo. Pela direita, os integralistas acompanham Plínio Salgado e passam a construir uma ação de desestabilização do Governo Getúlio, que viria a ser acionado em 1937. À esquerda, Luiz Carlos Prestes lidera a constituição e o fortalecimento da marcha, da Grande Marcha, e da articulação da Coluna Prestes, e articula outro segmento político à esquerda, que vai, também, tentar o movimento de desestabilização do Governo Getúlio em 1935.

Portanto, pressionado pela Direita e pela Esquerda e incapaz de consolidar o Governo democrático e constitucional, quando ele supera o Governo Provisório – 34/37 – e estabelece esse período de confronto, Getúlio opta, por um Governo autoritário, um Governo que vai reprimir os movimentos sociais, um Governo que vai reprimir especialmente a Esquerda. Olga Benário é um exemplo, eu diria, emblemático do que foram as dificuldades da militância de Esquerda no período da História, mas seríamos simplistas se lêssemos esse período tão rico da nossa História apenas por essa dimensão inaceitável de fatos, que são comprovados historicamente e que, evidentemente, agridem os valores democráticos tão essenciais e tão caros à nossa História republicana.

Getúlio, como disse, consegue romper aquele modelo primário exportador, impulsionar um processo de substituição de importações e construir uma base

muito sólida do que seria o Estado nacional. O Getúlio vai trazendo para dentro do Estado os conflitos regionais de uma economia bastante fragmentada entre os complexos econômicos regionais.

O IAA, o Instituto do Álcool e do Açúcar, foi a forma de ele arbitrar o conflito que existia entre o Nordeste e São Paulo na produção do açúcar: cria um Estatuto do Álcool e do Açúcar, arbitra esse conflito, distribui as funções desses dois complexos regionais e, por meio do IAA, estabelece também um limite de quanto as usinas de açúcar poderiam produzir e estabelece que elas seriam obrigadas a comprar dos produtores independentes da pequena agricultura rural.

Com isso, ele não só organiza esse complexo, abre espaço para a pequena agricultura rural – que produzia açúcar para as grandes usinas, para aquela aristocracia –, arbitra em favor do setor da pequena agricultura familiar e, ao mesmo tempo, impulsiona esse segmento.

O mesmo ele vai fazer com o Instituto Brasileiro do Café, a mesma concepção de internalizar os conflitos de classe e regionais dentro do Estado, arbitrar e estabelecer uma política nacional. Ele vai fazer isso com conflito mais caro àquela época, que era exatamente o conflito Capital X Trabalho.

Getúlio traz para dentro do Estado brasileiro a criação da Consolidação das Leis Trabalhistas, da CLT, estatuto jurídico de proteção do mundo do trabalho, que até hoje debatemos.

É inegável a imensa contribuição que deu na proteção do mercado de trabalho, na constituição de um mercado de trabalho nacional e na estatura de trabalho assalariado do País, que foi o último país a abolir a escravatura em 1888.

Getúlio cria o salário mínimo, um salário que ainda hoje é uma referência de grande debate neste País e é muito bom que a gente relembre esse período. Nos últimos quatro anos o salário mínimo teve um crescimento real de 32%. Ali, nos anos 40, enxergar com essa longevidade que era preciso ter uma base que organizasse o mercado de trabalho assalariado, que puxasse o salário de baixo, que diminuísse as desigualdades sociais, significava a visão de um estadista que enxergava longe, mas enxergava, sobretudo, os que abaixo dele estavam na sociedade.

Getúlio impulsiona, a partir da inspiração da Carta del Lavoro, que era um pouco o movimento corporativista e depois fascista italiano, uma estrutura sindical que, ainda que independente do Estado – e ele pretendia, assim como toda sua concepção e Estado nacional, dirigir, controlar os movimentos sociais –, era uma estrutura extremamente avançada para o tempo dele, estrutura que ainda hoje serve à luta dos trabalhadores e ainda hoje nós não temos a mais plena liberdade e autonomia sindical. A unidade dos trabalhadores por meio dos sindicatos é que permitiu ao longo da sua história que os trabalhadores aumentassem sua participação na renda nacional, disputando salário, condições de trabalho e contrato coletivo de trabalho.

Portanto, tanto na organização dos complexos regionais, quanto na administração da relação Capital X Trabalho com a CLT e com o salário mínimo, com o Ministério do Trabalho, com o Ministério da Saúde, com o Ministério da Educação, essa concepção desse Estado contemporâneo nasce ali, no projeto nacional desenvolvimentista de Getúlio Vargas.

E Getúlio não apenas olhou aquilo que existia, reorganizou e deu impulso, como também apontou para um salto industrializante, que vai permitir, alguns anos depois, no Governo Juscelino Kubitschek, que hoje celebramos, no Plano de Metas 50 anos em 5, a constituição da grande base industrial moderna e contemporânea.

Getúlio criou a Fábrica Nacional de Vagões. Getúlio criou a Fábrica Nacional de Motores. Getúlio criou a Alcalis, a indústria química pesada, que daria sustentação aos insumos de base indispensáveis ao processo de industrialização.

Getúlio, é verdade, teve uma longa ambigüidade na definição tanto dessa pressão dos dois movimentos – a Direita e a Esquerda do seu Governo – quanto no plano internacional para onde ele se alinharia. Ele negociava com os alemães e com os americanos. No entanto, na entrada da guerra, ele consegue nacionalizar o subsolo. Este é um País que nasceu da cobiça estrangeira. Este é um País em que nos autodenominamos de brasileiros que eram aqueles que vinham aqui depredar a Mata Atlântica e levar os minérios para impulsionar o processo de início do capitalismo e do capitalismo mercantil na Europa.

Ele traz de volta as minas e o subsolo para o controle da Nação e do Estado e cria a Companhia Vale do Rio Doce. O subsolo, que foi a grande cobiça durante quatro séculos, volta a ser patrimônio do povo, da Nação e do Estado, sob o Governo Getúlio Vargas.

Ele cria a Companhia Siderúrgica Nacional, que, até hoje, é a maior siderúrgica da América Latina, haja vista que essa empresa seria indispensável para a indústria automobilística que viria logo a seguir com Getúlio Vargas. Não haveria o parque automotivo nem a industrialização pesada no Brasil, se Getúlio não tivesse apoiado a química pesada, a siderurgia e a mineração que dariam suporte ao grande salto industrializante no Brasil.

Portanto, na discussão sobre o que foi esse período da história, eu diria que não foi um período qualquer.

Por isso, mesmo que seu nome não seja lembrado como uma referência política obrigatória, ele sempre marcará a história do Brasil, com esses aspectos contraditórios, mas também com uma contribuição imensa ao grande saldo industrializante, à grande constituição do Estado Nacional, à formação do mercado de trabalho e a um projeto nacional desenvolvimentista. No plano da cultura, a Semana da Arte Moderna já anunciava a necessidade de este País deixar de se ver como uma colônia subalterna e submissa às grandes potências e se olhar como uma grande Nação, como povo, como Estado Nacional.

Quero concluir dizendo que é importante olhar esse período para entender o que aconteceria logo depois, no Governo Juscelino Kubitschek, e também para analisar o que foi o Governo Dutra e o Plano Salte – Saúde, Alimentação, Transporte e Energia. O Plano Salte, do Governo Dutra, era marcado por uma visão liberalizante da economia no tocante aos mesmos argumentos que ouvimos num passado recente: que aquele Estado Nacional, que aquela economia que estava sendo construída por Getúlio Vargas, que aquela participação do Estado Nacional que fazia parceria, com o capital nacional onde ele podia, ou com o capital estrangeiro onde ele não conseguia, que aquele Estado que tinha um projeto de Nação, começou a ser desconstituído no Governo Dutra.

Saímos da Segunda Guerra Mundial acumulando reservas cambiais. Não tínhamos o que importar e exportávamos suportando o esforço de guerra dos aliados. Mas Dutra começou um programa absolutamente liberalizante. Pressionado pelo Plano Marshall, o Brasil teria de pagar todos os seus ativos e as suas dívidas acumuladas com a Inglaterra e outros países europeus.

O Viaduto do Chá, as ferrovias, tudo aquilo foi trazido a valor presente e pegamos as reservas cambiais, liquidamos esses passivos, ajudando a reconstrução da Europa, a financiar o Plano Marshall, mas perdendo o momento mais favorável da nossa história econômica, o momento em que mais condições nós tínhamos. E o Governo, mais do que isso, aceitou comprar toda aquela quinquilharia que tinha sobrado da Segunda Guerra Mundial, aqueles aviões T-6, tanque de guerra, aquelas Marias Gordas que o Exército tinha até recentemente, aqueles caminhões antigos, aqueles mosquetões, aqueles fuzis, todo esse equipamento de guerra foi comprado maciçamente pelo Governo Dutra – e parte dele apodrecia do lado do Maracanã no Rio de Janeiro, porque não havia sequer um soldado que soubesse dirigir. E nós estávamos modernizando as Forças Armadas quando a guerra tinha acabado.

A falta de visão do que foi o Governo Dutra abriu espaço para que Getúlio voltasse eleito pelo povo, em 1950.

E, em 1950, num governo democrático, ele volta com uma visão de longo prazo e de estadista. Ou ontem não estaríamos discutindo o BNDES na Comissão de Assuntos Econômicos. O que seria desta Nação se não tivéssemos o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que hoje mobiliza mais recursos do que o BID? Que tem um papel decisivo no financiamento da infra-estrutura, da logística, da indústria, da inovação tecnológica? BNDE, depois BNDES. BNDE: Getúlio Vargas. Ou a Petrobras, que é a maior empresa desta Nação, a empresa mais lucrativa, a empresa que, a partir do movimento "O Petróleo é Nosso", enfrentou poderes e interesses que não eram os da Nação e os do povo, para que hoje pudéssemos dizer, com muita tranqüilidade, olhando para a história recente: "Temos auto-suficiência no petróleo". Isso porque um dia estava um estadista olhando para o futuro e criando a Petrobras.

É essa a obra. As maiores empresas nacionais são aquelas que Getúlio constituiu a partir do Estado brasileiro.

O capitalista mais competente deste período foi o Estado brasileiro, criando Vale do Rio Doce, CSN, Petrobras, Álcalis, as empresas que suportaram esse processo de industrialização e o grande salto a partir de Juscelino Kubitscheck.

Quero terminar, Sr. Presidente, dizendo que, talvez, no calor daquele momento, a leitura mais simplista de uma parte da Imprensa, de uma parte dos que analisavam o momento histórico e sobretudo daqueles que nos sucederam nesse espaço de representação popular que é o Parlamento, era a de que o Governo Getúlio era um mar de lama, o Governo Getúlio era um mar de corrupção, o Governo Getúlio era uma agressão aos interesses nacionais, o Governo Getúlio era um governo que não poderia ter continuidade porque era uma violação dos paradigmas fundamentais de uma Direita golpista, que vai estar presente durante todo esse período da história.

Se é verdade que a Esquerda sempre enveredou por uma atitude populista, a nossa Direita sempre optou pelo golpismo e por uma tentativa de romper a vontade popular pela força institucional que ela sempre preservou, interrompendo o processo de construção da democracia no País. Fez com Getúlio Vargas exatamente um movimento golpista que foi sufocando, que foi inviabilizando, que foi constrangendo, que foi desmoralizando. E Getúlio, quando não vê mais saída

para o seu projeto histórico, dá um tiro no peito e deixa uma Carta-Testamento que termina dizendo: "saio da vida para entrar na História". E, com aquela atitude, mais uma vez, o grande mestre político entra para a História, desmobiliza o movimento golpista, impede que aquilo que iria acontecer mais tarde, em 1964, acontecesse no Governo dele ou logo em seguida com Juscelino Kubitscheck.

A atitude e o sacrifício dele foi um gesto que fez com que o povo acordasse naquele momento e visse quais eram os interesses que estavam em disputa.

E aquele movimento golpista é abortado por uma multidão que sai às ruas deste País, arrebentando instituições que agrediam o Governo, desmontando a mentira que era contada, entendendo o que era o processo histórico que foi um movimento queremista.

Por isso, Sr. Presidente, o que nós temos que fazer é olhar para história, aprender com a história desses 53 anos. Nós não temos de repetir o passado, mas, primeiro, reconhecer a estatura daqueles que ajudaram a trazer esta Nação ao que ela é hoje neste momento da sua História e, sobretudo, não repetir os erros, não repetir o apequenamento do debate político que impede que os grandes gestos de constituição da Nação brasileira sejam reconhecidos, mesmo que durante tanto tempo a gente continue debatendo o que foi aquele período da história.

Eu entendo que Getúlio, com as suas ambigüidades, com as suas contradições, com as características do que fora o Governo provisório, o Governo democrático, com o Estado Novo, que era uma ditadura, com os erros que foram cometidos – e eles não foram pequenos –, construiu uma obra que é muito maior que esses equívocos. O seu legado é absolutamente inquestionável. E parte dele, não precisa ligar a televisão, basta abrir a janela da sua casa para ver: a Petrobras, a Vale do Rio Doce, a CSN, o salário mínimo, a CLT, os sindicatos.

E nós precisamos, neste Governo, recuperar valores de Nação, valores de planejamento estratégico, valores de incorporação às massas populares ao desenvolvimento e à democracia. Valores que foram perdidos por um discurso de apequenamento da Nação, como se o mercado fosse a solução para os nossos problemas, como se o debate político, o Estado Nacional, o projeto nacional de desenvolvimento não tivesse lugar na história recente do País. Tem. Não é o mesmo lugar, mas é um lugar absolutamente decisivo, se nós quisermos, de fato, continuar nos reencontrando com os grandes destinos da Nação. E isso passa por Getúlio Vargas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Vicente Claudino. Bloco/PTB – PI) – Concedo a palavra ao Senador Mão Santa.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador) – Sr. Presidente, Senador João Vicente Claudino, que preside esta sessão solene em homenagem a Getúlio Vargas e que preside o partido de Vargas no Piauí; Srs. Senadores, Srªs Senadoras, brasileiras e brasileiros aqui presentes e os que nos assistem pelo sistema de comunicação do Senado Federal.

A Revolução de 1930 no Piauí, Francisco Alcides do Nascimento. Mas, serei breve. Senador Pedro Simon, ouvi muitos oradores e o Senador Cícero disse: "nunca fale depois de um grande orador". No caso, o orador foi V. Exª – e tinha que ser do Rio Grande do Sul –, mas vou falar – e vou porque vi uma passagem sobre nós, médicos, em um Congresso de Psicanálise. Uma jovem médica contestou até determinados aspectos do pensamento de Freud, e o Presidente da mesa perguntou: "Como ousas contestar Freud?" Ela disse: "Eu vejo mais porque estou montado na cacunda dele". Como V. Exª não tem cacunda, não vou ver mais do que V. Exª nem poderia montar. V. Exª tem a elegância do homem gaúcho e pode dizer como Aquele que disse: "Eu sou o caminho, a verdade e a luz". Pedro Simon é a luz. Falaram muito, mas Pedro Simon, do Rio Grande do Sul, é a nossa luz, é a luz do meu PMDB e de Jarbas Vasconcelos, que está sentado atrás de V. Exª neste instante.

Eu tenho uma história. O Presidente desta sessão, Senador João Vicente, não tinha nascido nem o Senador Expedito Júnior. Em 1950, conheci Getúlio Vargas. Eu o conheci pessoalmente. Era Prefeito de Parnaíba meu tio, médico, Dr. João Orlando de Morais Correia. Nasci na Avenida Presidente Vargas – naquele tempo, nascia-se em casa mesmo –, onde hoje é o Bradesco. Meu tio morava ao lado. Por muito tempo, esteve lá. Nesta casa, hospedou-se Getúlio Vargas em agosto de 1950. Eu nasci em 1942; tinha oito anos, era sobrinho do Prefeito e vi Getúlio Vargas. Praça Nossa Senhora das Graças, que não devia ser demolida. O comício no coreto. Eu já tinha essa atração. Vi Vargas; vi Juarez Távora, mandando apertar o cinto; vi Eduardo Gomes; vi Jânio Quadros; mas Getúlio Vargas empolgou e depois saiu. Eram 10 horas da manhã.

Sr. Presidente, eu ouvi Vargas dizer: "Se eleito for, farei o Porto de Amarração". Amarração era o nome da atual cidade de Luís Correia. Epitácio Pessoa deu início à obra; Getúlio assim disse; e Luiz Inácio foi lá, tomou banho, prometeu e nada. Só conversa. Ganhou os votos de lá. Levou Alberto Silva e disse que ia colo-

car os trens para funcionar. Senador Jarbas Vasconcelos, nem um dormente trocou. De mentira em mentira, vamos passando o tempo.

Vou dizer o que me prende a Getúlio Vargas. Sou médico, Senador Pedro Simon. Sou Francisco. V. Exª é franciscano. Não sou mão santa, mas sou filho de mãe santa. Minha mãe era terceira franciscana. Há um livro com o qual presenteei V. Exª: **A Vida, um Hino de Amor**, publicado pela Editora Vozes.

Quero dizer o que me prende aqui. É a ciência médica. Para onde vai você leva a sua formação profissional. Então, fui médico, professor de cirurgia, estudei Psicologia. Hoje, temos uma filha da Psicologia, a Neurolingüística. Jarbas, ela diz que há uma modelagem. Todo mundo busca um modelo. Os que querem ser jogadores de futebol buscam o rei Pelé; outros que querem cantar e têm como modelo o rei Roberto Carlos. Quem quer ser artista de novela tem como modelo Tony Ramos. Para quem quer ser político do PMDB, está ali o modelo: Pedro Simon. Por aí vai. Eu era médico, cirurgião. Quando entrei na política Juscelino Kubitschek me encantou. Ô, Jonas, era, como eu, de Santa Casa, passou no Exército, foi Prefeitinho, foi Governador, foi cassado bem ali, humilhado. Juscelino era meu modelo.

Ô, Pedro Simon, interessante: V. Exª conhece Reginaldo Furtado, Conselheiro da OAB do Piauí. Aliás, o pai dele, Afrísio Furtado, tinha sido derrotado pelo meu tio, João Orlando. Mas sou devedor.

Eu era encantado por Juscelino. Foi ele que disse: "É melhor ser otimista. O otimista pode errar, mas o pessimista já nasce errado e continua errado". Eu era encantado com Juscelino, e o Reginaldo Furtado disse: "Getúlio é melhor". Aquilo foi um choque para mim. A minha modelagem e o meu encantamento caíram por terra, Senador Jonas Pinheiro. E ele insistia. Daí comecei a ler muitos livros de Getúlio. Eu tinha conhecimento, porque ele almoçou na casa do meu tio, tirou soneca numa rede, com seu charuto e os Gregórios todos de branco, como Gregório Fortunato. Eu, aos oito anos, era sobrinho do Prefeito. V. Exªs sabem como é. Conheci o Getúlio, que não me havia encantado. Encantava-me Juscelino. Mas Reginaldo Furtado tem razão.

Luiz Inácio, Vossa Excelência é um homem feliz, porque não precisa mesmo nem ler, como Vossa Excelência diz. Vossa Excelência diz que ler uma página lhe dá canseira e que é melhor fazer uma hora de esteira. Basta ouvir o que foi dito aqui: o discurso de Pedro Simon. Ouvir, Luiz Inácio! Não precisa buscar exemplos em outras histórias, em outros mundos! O exemplo está aqui: Getúlio Vargas, Juscelino... Basta pedir. V. Exª, que é do PTB, que está no núcleo do Governo – não é mais aquele núcleo burro e duro, como eu dizia –, leve a fita do discurso do Senador Pedro Simon, contando o estadista que foi Getúlio, para não dizer mais uma besteira, Luiz Inácio! Foi o melhor Presidente.

Pedro II governou esta Pátria por 49 anos, Senador Jarbas Vasconcelos. Ele morreu em Paris. As grandes Lideranças da França disseram que, se eles tivessem tido um rei como Pedro II, eles não teriam feito a República. Então, que figura foi Pedro II!

Que figura foi Getúlio Vargas! O homem é o homem e suas circunstâncias. O Senador Arthur Virgílio não soube retratar isso! Ó, Senador Paulo Duque, não sou eu não; isso é de Ortega y Gasset. Então, Getúlio governou e foram três guerras: uma para entrar; depois, os paulistas quiseram derrubá-lo; depois, houve a Segunda Guerra Mundial. Então, é complicado.

Ditadura não é boa, Arthur Virgílio, mas o ditador era um homem bom, humano e correto. Essa é a diferença que o Senador Arthur Virgílio tinha de entender. Ditadura não é bom.

Leia **Memórias do Cárcere**, de Graciliano Ramos. Mas o ditador era um homem bom. Pedro Simon, Luiz Inácio tem de se limitar a ouvir o discurso de V. Exª. Peça aqui no Senado. O Renan não é aliado dele? Peça, e lhe mandarão de presente o discurso de hoje de Pedro Simon.

Há um livro de Getúlio, **O Diário de Getúlio Vargas**, Senador João Vicente. São dois volumes grandes, Senador Jarbas Vasconcelos. V. Exª já o leu? Já li o primeiro volume e estou terminando o segundo. Quando chego, está na minha mesa de cabeceira no apartamento em Teresina.

Ô homem trabalhador! E sabe o que me prende no **Diário**, Pedro Simon? Era domingo, era Natal, era dia de ano, carnaval – eu me prendo nisso, Jarbas –, quando estava todo mundo brincando, farreando, ele ia estudar, Luiz Inácio, debruçando-se sobre os problemas. O trabalho – ô homem trabalhador! O exemplo arrasta. O PTB, Partido Trabalhista Brasileiro. Ele era um trabalhador e falava pouco. Só falava em 1º de maio: "Trabalhadores do Brasil..." E, aí, trazia essas obras. E ele não andava viajando pelo mundo. Viajava pouquíssimo.

Ô, Luiz Inácio, era diferente. Os outros é que vinham. O Tasso sabe porque o pai dele era do PTB. Eu votei em Carlos Jereissati. Os outros é que vinham. Franklin Delano Roosevelt veio duas vezes; Perón vinha conversar com ele. Esse era o Getúlio estadista.

Vou fazer uma proposta ao Luiz Inácio de hoje: pegue a sua encantadora Primeira-Dama, Marisa, e saia de mãos dadas pela Rua do Ouvidor e na Cinelândia. Expedito Júnior, aquele era um Presidente de moral.

Ele saia do Palácio e ia assistir um filme num cinema da Cinelândia, com um ajudante de ordem.

Este era o Brasil; não era a barbárie de hoje, não.

Ô, Tasso, para eu andar de mãos dadas com a Adalgisa na rua, eu vou lá para Buenos Aires. Aqui é bala perdida. Em Teresina, eles sabem, nem sentinela tem mais de noite, porque assaltam até o defunto.

Outro dia, Senador João Vicente, fui de noite a uma sentinela. A pessoa tinha morrido às quatro horas da tarde e, quando cheguei lá, já a tinham enterrado. Disseram que, de noite, assaltam a casa.

É essa epidemia que no tempo do Getúlio não tinha. E por quê?

Dona Marisa, com todo respeito – Tasso, presta atenção, porque sou testemunha, faço parte da história, fiz residência no Hospital do Servidor do Estado, do Ipase, sou garoto da praça Mauá –, do lado do Hospital do Servidor do Estado, tinha a Casa do Pequeno Jornaleiro, e D. Darcy recrutava todos os meninos de rua e internava. É um prédio do tamanho do Hospital Getúlio Vargas, do Hospital do Servidor do Estado. Está ali o Duque. Nós, os médicos residentes, alugávamos para jogar futebol com eles, os meninos de rua. D. Darcy Vargas os recrutava. E se faz isso. A minha Adalgisa fez em Parnaíba e em Teresina. Está aí, ele é meu adversário; ele é do PTB. Tiramos todos os meninos da rua. Ô D. Marisa, onde estão os meninos de rua do nosso Brasil? Não é conversa, não, está aí. Ele é meu adversário e pode dizer. Tiramos, em Teresina, todos e, muito antes, em Parnaíba. É por isso que estou aqui. Nunca fiz título de eleitor, nunca comprei um voto, não tenho dinheiro.

Esse era o Rio de Janeiro. Tasso, eles entravam no hospital, nós éramos colegas, iam vender jornal para os operados, para os doentes. Abandonou-se, e está aí o Rio de Janeiro.

Eu sou recente: estudei lá em 1967, 1968 e 1970, não sou pré-histórico, Pedro Simon. Governo é para isso. E eu fiz no Piauí, e, hoje, não se tem nenhuma segurança.

Mas o que Getúlio tem para ensinar? Eu só ia deter um quadro e é muito oportuno. Ó Tasso, só um quadro. Eu sei que o Tasso Jereissati tem um patrimônio muito grande. Eu votei no pai dele. Disseram que ele era dono de um dos edifícios lá na Praia do Ferreira. Votei. Estudei lá. Meu avô também tinha, Tasso; eu não tenho, mas meu avô tinha dois navios. Vou citar isso só para que entendam.

Olha, PT, aprenda! Ó, Jarbas, Getúlio Vargas saiu depois de quinze anos. Ó, Senador João Vicente, V. Exª conhece os aloprados do Piauí, aqueles que nunca trabalharam nem têm emprego. Eu sou neto do homem que tinha dois navios-indústria. Vá ao meu apartamento e vá ao desses aloprados. Quarenta anos de médico-cirurgião, Secretário de Saúde de duas cidades, Prefeito, Governador... Os aloprados fizeram fortuna e nunca trabalharam. A gente sabe, porque isso salta aos olhos.

Getúlio, de 1930 a 1945, saiu, e não foi como disseram. Se nós fomos, por decisão deles, lutar pela democracia, ele não foi traído. O homem é o homem e suas circunstâncias. Ele entregou. Nós passamos a ser comandados por Winston Churchill, o homem que uniu Franklin Delano Roosevelt, Stalin e atraiu a liderança de Getúlio.

Ele, voluntariamente, entregou o governo e se recolheu aceitando o mundo democrático. Mas ele saiu, Jarbas. E por que aquela história do pai do Tasso e do meu avô? Tasso, atentai bem! Ele saiu e foi para São Borja. Não tinha energia na fazenda dele. O que é que o aloprado de hoje faz? A primeira coisa é botar energia lá na sua terra, é botar asfalto, água e não pagar e roubar as coisas.

Jarbas, Tasso, os que têm a minha idade sabem. João, você não tinha nascido. A geladeira era uma branca Eletrolux com pé comprido. A gente botava querosene, tinha um espelho metálico, e meu avô gritava: "Menino, olha aí!". Ô, Tasso, eu não sei se você viveu esse tempo, mas tinha uma chama e, quando fazia fumaça, não gelava. Eu não sei explicar a química, mas o meu avô gritava.

E por que eu estou trazendo o meu avô e o pai do Tasso? Olha, na mesma época, Tasso, que eu vivi, meu avô tinha três geladeiras: uma na casa da praia, em Amarração, que é em frente hoje da Ipecea; tinha uma na fábrica e uma no sobrado, a residência dele, que hoje é a Escola Simplício Dias. Três! Eu vivia ouvindo meu avô gritando: "Menino, olha a chama!" Cabeça baixa.

Getúlio Vargas. Atentai bem, Brasil. Depois de quinze anos, ele não tinha uma geladeira. Basta aprender isso e os aloprados não estariam condenados, como ontem. Getúlio, quinze anos, não tinha, Tasso.

Aí ele passou em São Paulo, Pedro Simon, e um amigo empresário – como você pode me oferecer – ofereceu uma geladeira a Getúlio. E ele, com aquele pudor, ética, decência e dignidade, que ninguém vê hoje no Governo do Brasil... E um amigo chegou e disse: "Rapaz, aceite, ele não quer te dar?" E ele levou a geladeira. Meu avô tinha três na mesma época. Getúlio, depois de quinze anos, nem uma geladeira a querosene, Electrolux. Ganhou e, depois, sabe o que ele disse, Tasso? "É bom, de noite eu tomo sorvete de chocolate".

Esse é o grande e oportuno patrimônio de Getúlio a ensinar essa gente. Aí já foi falado tudo. E faço minhas as palavras, que é uma só, para nunca mais: Luiz Inácio, achar que inventou a roda!

Ontem eu disse nesta Casa, com Duque, que quando esse Governo critica as Santas Casas, que foram criadas por Padre Anchieta, no Rio, com Duarte da Costa, o segundo Governador.

Mas o que eu acho interessante para o Luiz Inácio? O Dasp. O que é o Dasp? Foi o Getúlio que criou. É o Departamento Administrativo do Serviço Público.

Ô João Vicente, não é brincadeira esse negócio!

Tasso, eu estava encantado e, mesmo como médico – acho que o cão me atentou –, de repente, eu era prefeito da minha cidade. E tive medo! Olha, Juscelino disse que tinha medo de ter medo. Pois eu tive. Eu dizia: "Você vai assumir à prefeitura?" Eu era um cirurgião bom, da Santa Casa, mas sabia estudar. Comecei a estudar e encontrei o livro do Dasp, de Wagner Estelita, sobre chefia, liderança e critérios de promoção.

Essa era a preocupação de Getúlio Vargas. Todo funcionário tinha essa formação. Este País foi bem estruturado e educado. Milhares de funcionários públicos educados pelo Dasp; estimulados, fizeram crescer este País. E lá há um capítulo a respeito de critérios de promoção, aquilo que Luiz Inácio está eliminando, pois colocou aloprados nas chefias e acabou com o Brasil.

Concedo um aparte ao Senador Tasso Jereissati.

Eu gostaria que ele desse notas para a segurança, para a educação e para a saúde.

O caminho para Luiz Inácio é rever nossos pronunciamentos, para que aprenda o que Getúlio fez por nós.

Ouço o Senador Tasso Jereissati, filho de Carlos Jereissati, Senador do PTB, com o meu voto.

O Sr. Tasso Jereissati (PSDB – CE) – Senador Mão Santa, eu gostaria, primeiramente, de parabenizá-lo pela avaliação que faz da figura do grande estadista Getúlio Vargas. Ressalto a importância de um aspecto que V. Exª lembra: é fundamental – e, hoje, parece esquecido pelas grandes autoridades – o aspecto ético. Getúlio Vargas teve um criticável poder quase que ilimitado. No entanto, com todo esse poder e com toda a sua popularidade, primou por um comportamento ético em que a sua própria figura e o seu próprio comportamento serviam como exemplo – não apenas a sua palavra, mas o seu comportamento no dia-a-dia do exercício do poder, como V. Exª tão bem exemplificou com a passagem da geladeira. Eu, infelizmente, não sou contemporâneo de V. Exª; não havia nascido, ainda, no tempo da geladeira Eletrolux. Eu queria dizer a V. Exª que tenho a grande honra, também, de ser filho de um trabalhista histórico, que fundou o PTB no Estado do Ceará. Ele foi amigo, admirador e correligionário de Getúlio Vargas, e contribuiu com ele para um trabalho que promoveu a maior transformação socioeconômica e política da História do Brasil. Foi ele que deu o passo para a transformação do Brasil rural em Brasil industrial. Foi ele que deu o passo para a transformação do Brasil de população eminentemente do campo para o de população urbana. Foi ele que permitiu que o proletário, o trabalhador urbano, o trabalhador das indústrias e do comércio tivessem voz e vez na política e no poder de decisão do nosso País. Ao contrário do que se faz hoje, cultivou uma popularidade gigantesca nessa população, não a desunindo, mas, ao contrário, unindo-a, conclamando sempre e fazendo da base da sua política a união da população proletária urbana com a burguesia industrial, que começava a nascer. Unindo esses dois setores da vida social e econômica brasileira, ele deu base para o Brasil de hoje, esse Brasil urbano, industrial e internacionalmente independente, com política externa própria, também fruto da sua liderança e dessa política. Por isso, eu queria juntar-me a V. Exª no seu pronunciamento, parabenizando-o, mais uma vez, e a todos aqueles que vêm homenagear Getúlio Vargas no 53º aniversário de seu falecimento.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – As palavras do Senador Tasso Jereissati enriquecem essa festa, porque rememoram o seu pai.

Ô Kátia, V. Exª encanta muito. Deixe o Pedro Simon me ouvir agora.

Pedro Simon, agora, vamos para a volta. Academia de Letras; Getúlio esteve neste Senado e voltou nos braços do povo.

Atentai bem, Senador Pedro Simon! Ele teve um aloprado, que eu vi na minha cidade, o Gregório Fortunato. Gregório Fortunato, de preto, fora trazido menino pequeno ainda, nos anos 30.

Então, ele ouviu os puxa-sacos aloprados, porque Getúlio também os tinha: "Vamos acabar com aquele jornalista". E fez.

Getúlio, quis Deus, fez a última visita a Minas, a Juscelino.

Desta tribuna, as oposições bradavam, com o mineiro que perguntava: "Será mentira o sangue? Será mentira a viúva? Será mentira o órfão? Será mentira o mar de lama?" Getúlio não podia contestar, porque havia trazido aquele moreno, que não era neto dos lanceiros negros gaúchos. E ouviu, envergonhado. Houve um aloprado só! E um governo que tem quarenta aloprados?

Atentai bem, Tasso! Um aloprado!

Fez o Getúlio o seu sacrifício para uma reflexão.

Ó, Deus! Com a ajuda de Deus, o sacrifício de Getúlio vai fazer com que todos nós, juntos, levemos esta Pátria aos caminhos da ética, da decência e da honestidade que Getúlio viveu.

Essas são as homenagens do Piauí que, na ditadura Vargas, foi o único Estado em que não ficou um tenente. O interventor foi um médico, Leônidas de Mello, que encravou lá o Hospital Getúlio Vargas, que faz de Teresina um dos ícones no serviço de saúde.

Então, essas são as palavras de respeito e gratidão pelo exemplo que Vargas deu ao Piauí e ao Brasil.

Durante o Discurso do Sr. Mão Santa, O Sr. João Vicente Claudino, Suplente de Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Efraim Moais, 1º Secretário.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O próximo orador inscrito, Senador Tasso Jereissati, abre mão da palavra em função do adiantado da hora.

Concedo a palavra ao Senador Paulo Duque.

V. Exª dispõe de 10 minutos.

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, não é surpreendente o Senado da República? Mesmo sendo de uma cidade com 2,5 milhões de habitantes, nascido aqui em 1961 – vindo do Rio de Janeiro – lembrar-se com muito entusiasmo, talvez com muito amor, com muita saudade, com muito sentimento, de datas que ocorreram em outros lugares do Brasil?

Em meu gabinete, há mais ou menos uma hora, ouvi o Senador gaúcho Pedro Simon quando subiu à tribuna para discorrer sobre fatos ocorridos com homens, com pessoas, com gaúchos como ele, apenas mais velhos do que ele, sobre a atuação de cada um, sobre o drama e a tragédia de cada um, do maior magistrado do País. Larguei o que estava fazendo e passei a prestar bastante atenção ao orador. Ele sabia o que estava dizendo. Ele tinha aquelas impressões, aquelas marcas digitais do gaúcho, que estava passando, que passou, que foi para o Rio de Janeiro, e que, finalmente, no dia 24 de agosto de 1954, teve um gesto que ficou marcado na história, sobretudo na dos cariocas. Represento aqui os cariocas – não sei quantos têm aqui –, mas represento o Estado do Rio de Janeiro.

Imaginem V. Exªs que esse tumultozinho por que passamos aqui não é nada em relação ao que houve nos meses de junho, julho e agosto de 1954. Foi um ano diferente. A imprensa, de modo geral, não perdoava. Não havia rádio em grande escala praticamente, a televisão era um sonho longínquo, uma raridade, mas havia cerca de vinte jornais na cidade do Rio de Janeiro. Vinte, não se fazia por menos.

O grande chefe da Oposição ao Presidente da República, à época, era um jornalista talentosíssimo, homem que derrubou dois presidentes, portanto, de um talento excepcional e que, além do mais, tinha uma legião, composta por moradores do Rio de Janeiro, cariocas, e gente de todo o Brasil, que o seguia, que o acompanhava ideologicamente ou não, mas o acompanhava.

O próprio Líder da Oposição aqui, Senador Virgílio, citou esse jornalista, esse oposicionista, esse ex-Governador da Guanabara e a sua ação deletéria, o seu papel violento, violentíssimo, em oposição ao Presidente Getúlio Vargas. Essa oposição era tamanha que, à época, no Rio, eu já rapaz, universitário na cidade do Rio de Janeiro, assistíamos, angustiados e apreensivos ao desfecho daquela luta terrível, que se desenrolava nos comícios, nas reuniões, em toda a parte, nos jornais e até nos teatros. Era terrível; era terrível! Até que um dia, na Rua Tonelero, em Copacabana, que V. Exª conhece, Senador Francisco de Assis, o jornalista tenaz de oposição é baleado, à meia-noite, sem mais nem menos.

Era um Rio de Janeiro tranqüilo, bastante calmo. Aquilo ocasionou um escândalo internacional. O Líder de oposição foi baleado, sofreu tentativa de homicídio. Já no Hospital Miguel Couto, foi tratado e curado. A mesma manchete sempre a partir do dia 5 de agosto de 1954. Os jornais não davam outras notícias a não ser aquela manchete.

Pois bem: Getúlio Vargas, que estava cada vez mais acuado no seu Palácio, cada vez mais sofrido e sofrendo, eis que um Governador mineiro, Juscelino Kubitscheck de Oliveira – por isso são muito ligados; por isso que Pedro Simon, em seu discurso, fez questão de ligar os dois: Getúlio e Juscelino –, vem ao Rio de Janeiro para fazer um convite – olhem que coragem àquela época em que todo mundo era contra Getúlio! – a Getúlio para ir a Minas inaugurar uma grande usina siderúrgica, a Mannesmann, cuja principal produção seria a do tubo sem costura, tão necessário para o nosso desenvolvimento e para a nossa siderurgia. Hoje, até exportar nós exportamos esse tubo de aço sem costura, feito na Mannesmann Isso aconteceu em 12 de agosto.

Getúlio embarca, em plena crise, para Belo Horizonte, para atender ao convite de Juscelino e inaugurar a usina. Lá, ele não desvenda uma fita, e lá ele não saúda rapidamente; lá, ele faz um discurso, que tenho em mãos e não vou ler, que é o lançamento da

pedra fundamental, no planalto de Belo Horizonte, na usina siderúrgica Mannesmann.

Para não dizer que eu não li nada do que Getúlio pensou e escreveu, lerei somente a primeira frase do discurso, pedindo a atenção do Senador Pedro Simon. Depois, prometo dar a S. Exª todo o discurso.

Diz Getúlio, em Belo Horizonte, em 12 de agosto:

> "Brasileiros, povo de Minas Gerais! O lançamento da pedra fundamental da grande Usina Mannesmann representa um marco decisivo para o progresso da siderurgia mineira. É com emoção que compareço a esta solenidade, altamente significativa para mim e para os objetivos do meu Governo".

E aí ele se lembra – só a primeira página –, desde 30, em seu primeiro Governo, quando assumiu, do esforço que fez para dotar o País de uma siderurgia.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Sr. Presidente, V. Exª poderia me informar de quanto tempo ainda disponho.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O tempo de V. Exª está esgotado, mas darei mais 2 minutos a fim de que V. Exª conclua seu pronunciamento, pois haverá votação com quórum qualificado em seguida.

Aproveito a oportunidade para convocar as Srªs e os Srs. Senadores para se fazerem presentes no plenário.

V. Exª dispõe de mais 2 minutos, por tolerância da Mesa.

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Dois e dois, quatro.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Não. Dois minutos.

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Dois minutos. Pois bem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Darei 3 minutos a V. Exª.

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Três minutos.

Juscelino foi o único Governador do País que teve a coragem de convidar Getúlio, que estava execrado por todo mundo, para visitar seu Estado e participar de uma grande inauguração de caráter político. Só ele. Ninguém mais. Todo mundo queria distância, distância, distância. E os ataques foram recrudescendo, foram aumentando, aumentando até que, no dia 24 de agosto de 1954, data fatídica e inesquecível, ele reúne o Secretariado – Osvaldo Aranha, Tancredo Neves, Zenóbio da Costa, Amorim do Vale –, todo o Ministério, explica a situação dramática, pede sugestões. E um deles, se não me engano, Tancredo Neves, foi o único que sugeriu a resistência: "Vamos resistir". Mas Getúlio, com seu temperamento, jamais iria sacrificar a vida dos seus amigos e dos seus Ministros, jamais poderia jogar o País em uma guerra civil. Jamais.

Nessa altura, o vice-Presidente Café Filho, que era Senador, já havia pronunciado um discurso no Senado, de tarde, sugerindo a renúncia dos dois – do Getúlio e dele próprio, Café Filho...

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – ... a fim de ser dada uma solução para a crise.

Vejam como a história é grande. Vejam como o Presidente é generoso e cruel ao mesmo tempo, porque me concedeu só dois minutos. E vejam como sou obrigado a obedecer ao pregão de S. Exª e a atendê-lo, agradecendo a gentileza. Mas prometo, Sr. Presidente, que, na primeira oportunidade, vou terminar esta história, com a presença aqui...

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Para que V. Exª não reclame da paciência do Presidente...

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Nada disso. Pelo contrário.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) ... vou dar mais dois minutos a V. Exª, aumentando em 10 minutos o tempo regimental.

O SR. PAULO DUQUE (PMDB – RJ) – Vejam a opção que tinha Getúlio: resistir, como queria Tancredo Neves, ou não sacrificar ninguém. Fechou a pasta de despachos e disse: "Já que os senhores não resolvem, vou resolver. Está encerrada esta reunião". Beleza. Não adiantou Alzirinha, filha dele, que secretariava os trabalhos, e outras pessoas insistirem. Não adiantou Tancredo Neves insistir, Osvaldo Aranha chorar e o outro vibrar. Ele encerrou a sessão, subiu para o seu quarto, e lá ficou, até que, pela madrugada, ouviu-se um tiro seco, cuja bala lhe foi extraída do corpo pelo médico Cevert Neto. O revólver até hoje está guardado no Museu do Catete.

Sr. Presidente, agradeço a V. Exª a gentileza desses quase dez minutos. Este foi o último que ele pronunciou. Talvez V. Exª mande publicá-lo. Vale a pena. É uma peça de grande valor, raramente encontrada.

Muito obrigado a todos.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR PAULO DUQUE EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e § 2º, do Regimento Interno.)

DISCURSO DE GETÚLIO VARGAS EM 12 DE AGOSTO DE 1954

Lançamento da Pedra Fundamental da Usina Mannesmann, em Belo Horizonte - MG

O APARELHAMENTO INDUSTRIAL DO BRASIL PARA A CONQUISTA DA NOSSA EMANCIPAÇÃO ECONÔMICA

"Brasileiros
Povo de Minas Gerais.

O lançamento da pedra fundamental da grande usina Mannesmann representa um marco decisivo para o progresso da siderurgia mineira. É com emoção que compareço a esta solenidade, altamente significativa para mim e para os objetivos do meu Governo.

Até 1930, a indústria siderúrgica no Brasil não era mais que uma tentativa incipiente, na qual nos valíamos dos recursos naturais do país em minério de ferro, carvão de madeira e calcáreo, para a produção de ferro-gusa e de pequenos perfis, em quantidade, aliás, que mal correspondia às necessidades do consumo interno.

Quando, pela primeira vez, assumi o Governo, já trazia no pensamento o desejo de incentivar a criação da grande indústria siderúrgica no país. A 23 de fevereiro de 1931, visitando Belo Horizonte, eu anunciava ao povo mineiro o início dessa companhia, depois de mostrar que o problema máximo da nossa economia era o siderúrgico. Preconizei a necessidade de explorar quanto antes as imensas jazidas de ferro de Minas Gerais.

Mas de vinte anos se passaram, e hoje verifico ter sido obra integral do meu Governo, através de lutas que só Deus e eu sabemos quanto me custaram, o extraordinário surto da indústria do aço no Brasil.

Dessas lutas, saliento uma das que maiores obstáculos me levou a enfrentar: a que arrancou as ricas jazidas de ferro de Itabira das garras de um monopólio prejudicial aos interesses do país para que fossem restituídas ao patrimônio nacional.

Desde os primeiros dias do Governo Provisório, todos os meios ao alcance da administração pública foram postos em prática para impulsionar a nossa siderurgia. Começamos encorajando a iniciativa particular, como no caso da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. Para a construção de Monlevade, era preciso levar os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil até a estação que então se denominava São José da Lagoa, hoje Nova Era. Apesar de ser um trecho de via férrea em terreno bastante acidentado e de custo elevado para as finanças da época, não hesitou o Governo, e completou-se rapidamente e a ligação de Santa Bárbara à estação terminal da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Monlevade constituiu notável progresso, e o seu concurso para o desenvolvimento industrial do país não tem sido pequeno. Nesse clima de encorajamento, prosperaram as outras usinas menores, em Minas Gerais, em São Paulo, no Estado do Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul.

Em seguida, veio a construção da usina siderúrgica de Volta Redonda. Com ela se inaugurou a grande industria pesada em nosso país. Foi um fato inédito na história econômica do Brasil, e me conforta verificar o serviço inestimável prestado ao país por essa iniciativa de meu Governo.

Hoje, Volta Redonda já contribui de maneira apreciável para a indústria nacional. Em 1951, produziu mais de 285 mil toneladas de coque, 342 mil toneladas de gusa, 465 mil toneladas de aço em lingotes e 342.500 toneladas de laminados de aço. As vendas efetuadas pela Companhia Siderúrgica Nacional, durante o ano de 1951, montaram a mais de 1.475 milhões de cruzeiros – quantia bastante expressiva do valor da sua produção industrial.

O plano de expansão da usina vai sendo executado sem desfalecimentos. O capital social da Companhia Siderúrgica foi aumentado para 1.750 milhões de cruzeiros, já integralmente subscrito, e as encomendas de equipamentos nos Estado Unidos ultrapassavam 10 milhões de dólares em fins do ano passado, estando compreendidos entre os melhoramentos projetados a construção de mais um alto forno, de novos fornos de aço, da fábrica de estruturas metálicas e de novas instalações para a aciaria e a laminação.

Volta Redonda constitui hoje uma esplendida realidade, concretização do sonho de toda uma geração e o marco mais assinalado no caminho da evolução industrial do país, que se orgulha, a justo título, desse passo decisivo para a sua emancipação econômica.

Outras fases, contudo, ainda teremos que percorrer. Há duas décadas, naquele discurso ao povo mineiro em que lancei a campanha pelo crescimento da siderurgia brasileira, e vos dizia que a grandeza futura do Brasil depende da exploração das suas jazidas de ferro e que o ferro é Minas Gerais. "Aos mineiros, cujo próprio nome indica certa predestinação histórica nesse sentido, deve caber o esforço maior para a conquista dessa glória. Minas possui montanhas de ferro com capacidade para satisfazer as necessidades do consumo mundial durante séculos. Exploremo-las, adquirindo, com trabalho tenaz e inteligência prática, a abundância e a independência econômica".

Essas palavras foram reafirmadas por mim recentemente, quando me dirigi ao povo de Belo Horizonte na campanha eleitoral de 1950, e prometi que tudo faria para dar ao Brasil uma segunda Volta Redonda, a qual seria, provavelmente, em Minas Gerais.

Nunca duvidei de que a indústria do ferro se desenvolveria ainda nestas montanhas, que encerram nos seus flancos as maiores jazidas de todo o mundo.

Hoje venho cumprir a promessa do candidato. A pedra fundamental da grande usina Mannesmann, que hoje estamos lançando, simboliza uma nova Cidade do Aço, que formará ao lado da primeira para impulsionar a industrialização do país.

Ao apôio que deu o meu Govêrno a esta iniciativa veio juntar-se também a colaboração profícua e decidida do Governador Juscelino Kubistschek, cuja inteligência e operosidade estão dando a Minas Gerais um impulso novo de progresso. O aumento do potencial de energia necessário para o funcionamento da usina, a concessão do terreno para sua instalação, a construção de casas para os operários – constituem elementos preciosos de ajuda, que devemos ao Govêrno do Estado.

A usina que aqui vai ser construída tem finalidade distintas da de Volta Redonda e representa outro passo básico no caminho do nosso reaparelhamento industrial. Vai inaugurar no Brasil a fabricação, em larga escala, de tubos de aço sem costura, em quantidade capaz de cobrir todas as múltiplas necessidades do nosso mercado interno, quer para a fabricação de caldeiras, quer para adução de água em alta pressão, quer para instalação hidro-elétrica, quer enfim para o revestimento de poços de pesquisa de petróleo e de água subterrânea.

Será um grande centro industrial, em cujo derredor crescerão novas fábricas, interessando ás indústrias de maquinas, de produtos químicos, de construções civis, de instrumentos agrícolas e de material refratário. Através duma industrialização de base poderemos computar os efeitos futuros sobre os meios de transporte e de produção de energia.

A importância desse empreendimento, que o meu Governo incentivou e conduziu para o terreno das realizações imediatas, pode medir-se ainda pelo fato de que, enquanto a indústria nacional de tubos de ferros fundido está em condições de atender às necessidades do consumo interno, não se fabricam, entretanto, no Brasil, tubos de aço sem costura. Por outro lado, embora exista no país produção de tubos costurados, essa produção ainda é insuficiente para as nossas necessidades.

Trata-se de produtos industriais de grande utilização e cujo consumo atinge a média anual aproximada de 75.000 toneladas, tomando-se por base o consumo normal do país, sem levar em conta o que gastam as grandes empresas ou as obras de maior vulto, como as do eleoduto São Paulo-Santos e outras, programadas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

A produção brasileira ainda é inferior à metade dessas exigências de consumo e se avizinha da média anual de 30.000 toneladas. Isto nos tem obrigado a importar do estrangeiro a parte excedente. As importações de tubos de aço, feitas dos Estados Unidos e de outros países, oscilaram de 1947 a 1951, em volta da média anual de 45.000 toneladas.

A grande usina Mannesmann, que vai surgir aqui, nos arredores de Belo Horizonte, visa, precisamente, cobrir essas necessidades e resolver, de imediato, um dos problemas capitais da siderurgia nacional, com a produção inicial prevista de 100.000 toneladas. Isto significa que não só deixaremos de importar tubos de aço para consumo interno, mas também teremos margem para exportar o excedente, ou, quando menos, para cobrir as exigências extraordinárias das grandes obras que forem programadas pelo Governo ou pó firmas particulares, no sentido de desenvolver o nosso parque industrial.

Outro aspecto a salientar, e que muito influiu na opinião dos técnicos brasileiros que recomendaram a instalação desta usina, foi o preço relativamente barato do combustível que a alimentará. A Mannesmann não trabalhará com altos fornos, como Volta Redonda, nem fabricará gusa pelo método geralmente adotado no Brasil. Utilizará fornos rotativos Krupp-Reiner, que apenas exigem a terça parte do combustível requerido por um alto forno para a mesma quantidade de minério a ser reduzido. Mais ainda: para esse tipo de forno serve qualquer combustível, inclusive o carvão de má qualidade. Para um país prover em combustíveis sólidos, como o Brasil, esse aspecto do método alemão é muito importante e possibilitará o emprego integral de carvão brasileiro na fabricação do aço.

Os produtos especializados que sairão desta usina virão concorrer, assim, para acrescer o número dos que são fabricados em terra brasileira e darão para cobrir as nossa necessidades em tubos de aço para a construção civil, para a engenharia sanitária, para a pesquisa e produção do petróleo e outras atividades.

Seria oportuno lembrar que a usina Mannesmann, de um lado, Volta Redonda de outro ainda não esgotarão todas as possibilidades de aproveitamento das riquíssimas jazidas de ferro de Minas Gerais. Há um outro aspecto da indústria siderúrgica que tem merecido as atenções e o apôio do meu Governo. Refiro-me aos aços especiais, destinados sobretudo à fabricação de maquinas elétricas e mecânicas, de veículos de todo o gênero e de ferramentas.

Nesse sentido, vem-se empenhando o Governo em expandir a usina de Acesita da Companhia de Aços Especiais Itabira. Colocada em pleno vale do Rio Doce, essa usina desempenhará também importante papel na industrialização do país. Seus produtos são indispensáveis ao desenvolvimento, entre nós, da fabricação de aparelhos e máquinas elétricas, de vagões, locomotivas, automóveis e ferramentas de toda espécie.

Dois decênios bastaram para a indústria pesada brasileira se convertesse de uma remota esperança numa pujante realidade, ao brotarem do solo da Pátria, uma após outras, as cidades industriais e as poderosas usinas onde o esforço de um povo forja e caldeia no metal incandescente, ao clarão das fornalhas, a robusta estrutura do Brasil de manhã. A expansão de Volta Redonda ás margens do Paraíba, o nascimento da usina Mannesmann no planalto mineiro, o ímpeto das aciarias de Acesita no vale do Rio Doce, despertam novos quadrantes do país para a grande produção siderúrgica, abrem novos horizontes a essa indústria matriz, que é um dos esteios essenciais de nossa prosperidade econômica e de nossa segurança militar. Nunca faltou e não faltará a esse empreendimentos, e a outros que visem os mesmos propósitos, o decisivo apôio do meu Governo, que neste instante faz votos para o sucesso e prosperidade da usina cuja pedra fundamental estamos lançando, e que representa um animador exemplo de inteligência e bemfazeja cooperação entre capitais estrangeiros e recursos nacionais.

Brasileiros!

Um Brasil novo desponta, laborioso e forte, cônscio de suas possibilidades, despertado, enfim, de um estéril e enganoso ufanismo para os imperativos de um provir que se anuncia, cheio de prosperidade e grandeza. Mas é preciso que saibamos enfrentar e superar os problemas oferecidos pela realidade presente, entre os quais se coloca em primeiro plano uma industrialização inteligentemente planejada. Nessa grande obra, que será o nosso principal legado às gerações futuras, cabem a Minas Gerais um papel de destaque e uma contribuição capital para o surto do progresso que trará a riqueza, a segurança e o bem-estar à Nação Brasileira".

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Paulo Duque, atendendo à solicitação de V. Exª, na forma regimental, determino que seja incluído nos *Anais* desta sessão o discurso que V. Exª entrega à Mesa.

Mais uma vez, convoco as Srªs e os Srs. Senadores que se encontram em seus gabinetes para se fazerem presentes ao plenário, principalmente as Lideranças partidárias, para que possamos votar matéria com quórum qualificado.

Antes de conceder a palavra ao primeiro orador, o Senador Garibaldi Alves Filho, para uma comunicação inadiável, registro material que se encontra na Mesa, encaminhado a este Presidente, pela Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais, que faz um histórico da situação da classe, um histórico salarial, fala em defasagem, reestruturação, comunicando a todos os Parlamentares do Congresso Nacional suas reivindicações, que resumo em cinco itens:

1) criação imediata de 10 mil novos cargos de Policial Rodoviário Federal;

2) correção das distorções salariais, restabelecendo o tratamento igualitário historicamente estabelecido entre os cargos de Policial Rodoviário Federal e Agente de Polícia Federal;

3) nível superior para ingresso na carreira;

4) definição de critérios objetivos para progressão na carreira de Policial Rodoviário Federal; e

5) reestruturação do Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

É o comunicado da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais e Sindicatos Federados.

Solicitamos e determinamos que este material seja incluído nos *Anais* da Casa e, claro, solicitamos ao Ministro Paulo Bernardo que faça um esforço para atender às reivindicações.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. PRESIDENTE EFRAIM MORAIS EM SEU PRONUNCIAMENTO

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e § 2º, do Regimento Interno.)

FENAPRF

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS POLICIAIS RODOVIÁRIOS FEDERAIS

Senhor Parlamentar:

Em Audiência Pública realizada no dia 28 de agosto de 2007 na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados, sob a presidência do deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP), a Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais – FENAPRF em conjunto com os representantes dos diversos sindicatos que a compõe, bem como da Associação dos Servidores de Apoio Logístico – ANSAL, expuseram as dificuldades enfrentadas pela categoria em diversos aspectos, inclusive históricos, além de propostas e justificativas para saná-las, conforme sintetizamos abaixo.

HISTÓRICO SALARIAL

O tratamento igualitário entre os cargos e salários de Policiais Rodoviários Federais e de Agentes da Polícia Federal remonta ao ano de 1970, quando foi promulgada a Lei 5.645/70, que estabeleceu diretrizes para classificação de cargos na administração federal.

Após esta Lei, todo benefício pecuniário deferido aos Policiais Federais foi estendido aos Policiais Rodoviários Federais, com exceção de benefícios relacionados à formação específica, que possuíam caráter indenizatório (Indenização de Habilitação Policial). Em contrapartida, outros benefícios foram deferidos aos PRF´s para compensar os que foram instituídos apenas para os PF´s, a exemplo da Gratificação por Atividades Rodoviárias.

Assim, quando o Executivo Federal instituiu a Gratificação por Operações Especiais para os Policiais Federais em novembro de 1979, com efeitos financeiros plenos a partir de janeiro de 1980, verificou-se que em fevereiro daquele ano tal benefício foi estendido aos Policiais Rodoviários Federais com efeitos financeiros a partir do mês anterior. Outra verba, Gratificação de Função Policial, concedida em 1984 aos PF´s, foi estendida aos PRF´s após três meses.

Com a promulgação da nova CF em 1988, o § 1º do Art. 39 assegurava a isonomia remuneratória entre cargos assemelhados, tendo sido, inclusive, aprovada uma Lei específica para assegurar tal direito aos Policiais da União (Lei 7.702/88).

No final do Governo do presidente José Sarney foi editada a MP 106/89, convertida na Lei n.º 7.923/89, a qual promoveu a extinção de todas as gratificações, criando duas tabelas remuneratórias e estabelecendo alguns benefícios específicos relacionados aos locais de trabalho. Na ocasião, os Policiais Rodoviários Federais ficaram na Tabela "B", com vencimentos menores que os Policiais Federais, que estavam na tabela "A".

Ocorre que, uma Decisão Judicial assegurou aos Policiais Rodoviários Federais a manutenção de benefício pecuniário que manteve a remuneração dos PRFs em valor superior ao dos Policiais Federais, razão pela qual, na época, não se reivindicava a isonomia assegurada pela Lei 7702/88.

Em janeiro de 1991 foi concedida uma Gratificação aos PF's, denominada GOE, a qual foi estendida aos PRF's em dezembro daquele ano.

A reorganização da Carreira da Polícia Federal ocorreu em 1996 com a criação de três gratificações de 200% cada, sendo que os Policiais Rodoviários Federais receberam provisoriamente 140% até que houvesse recurso orçamentário para a reorganização de sua Carreira, o que ocorreu em junho de 1998, com efeitos financeiros retroativos a janeiro do mesmo ano.

Verifica-se, portanto, que a partir de 1998 a remuneração de um Policial Rodoviário Federal em final de carreira e de um Agente da Policia Federal na mesma situação, sempre guardaram uma relação de igualdade, com variação mínima de aproximadamente R$ 100,00 (cem reais), mantendo, assim, uma equivalência que variava apenas em relação às vantagens pessoais.

No entanto, o tratamento uniforme e justo existente até então foi rompido a partir de 2003, no inicio do Governo do presidente LULA, conforme se pode constatar na tabela abaixo.

ANO	DIF. EM REAIS	DIF. EM %
1998	134,65	4,61
2002	311,87	5,47
2003	314,97	5,42
2004	532,73	8,53
2005	955,83	15,31
2007	1.428,55	17,61

DEFASAGEM DE PESSOAL

Atualmente o déficit de pessoal da Policia Rodoviária Federal esta em dez mil profissionais. O efetivo atual de 10.098 é o mesmo de 1979, época em que a corporação estava vinculada ao DNER e realizava apenas serviços relacionados ao trânsito.

No demonstrativo a seguir, percebe-se claramente que, apesar do crescimento vertiginoso do fluxo nas estradas, praticamente com o mesmo efetivo a PRF manteve sob controle a quantidade de acidentes e aumentou significativamente as prisões e as apreensões de drogas.

Ano	Acidentes com vítima	Apreensão de maconha	Prisões	Efetivo
2003	38558	33213	10918	7309
2004	35829	35338	10800	7694
2005	37622	46785	13930	8551
2006	38707	46633	19441	9755

Sobre este aspecto vale destacar que o Tribunal de Contas da União já se pronunciou favoravelmente ao aumento dos cargos de Policial Rodoviário Federal, de acordo com o contido no Acórdão 353/2006:

> *"No que toca aos recursos humanos do DPRF a auditoria demonstrou que no período de 1995 a 2004 a frota nacional e a malha rodoviária cresceram, respectivamente, em 54,9 e 68,2%, enquanto, o efetivo policial decresceu em 11,3%. No exercício de 2005, com a realização de concursos públicos, o efetivo retornou praticamente ao quantitativo observado em 1995..."*

NÍVEL SUPERIOR E REESTRUTURAÇÃO

A Polícia Rodoviária Federal é a única instituição pública que permite o ingresso em seus quadros exigindo apenas "nível médio" para desempenhar atividades inerentes a profissionais de "nível superior". Essa anomalia dificulta o processo de qualificação e engajamento do policial, pois apesar do salário atraente, os novatos acabam migrando para outros órgãos públicos, inclusive pela falta de perspectiva profissional pelo fato do Plano de Cargos e Salários possuir uma estrutura extremamente simplista, sem possibilidades de grandes melhorias ao longo da carreira funcional.

Tanto o DPRF quanto o Ministério da Justiça já pacificaram o entendimento de que a exigência de curso superior completo em nível de graduação garantirá uma melhor qualificação dos policiais, como também um melhor desempenho de suas atribuições. Além dos benefícios que trará ao exercício do cargo, haverá, ainda, um ganho considerável no que se refere ao amadurecimento emocional e psicológico para lidar com situações difíceis às quais estão expostos diuturnamente os PRFs.

DAS REIVINDICAÇÕES

Considerando que já foi instalada a Mesa de Negociação no Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, com a participação de representantes do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Ministério da Justiça e Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais; além da manifestação unânime de apoio dos parlamentares presentes na referida Audiência Pública em prol da categoria, solicitamos a Vossa Excelência que realize gestões junto ao Ministério da Justiça, MPOG, Casa Civil e Presidência da República, no sentido de que sejam implementadas em caráter de urgência os seguintes pontos de reivindicação, sob pena do *"periculun in mora"*:

1. Criação imediata de dez mil novos cargos de Policial Rodoviário Federal;
2. Correção das distorções salariais, restabelecendo o tratamento igualitário historicamente estabelecido entre os cargos de Policial Rodoviário Federal e Agente de Polícia Federal;
3. Nível superior para ingresso na Carreira;
4. Definição de critérios objetivos para progressão na Carreira de Policial Rodoviário Federal; e
5. Reestruturação do Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

Sendo o que apresenta para o momento, despedimo-nos, na expectativa de acolhimento ao exposto.

Atenciosamente,

Brasília, 29 de agosto de 2007.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS POLICIAIS RODOVIÁRIOS FEDERAIS

e

SINDICATOS FEDERADOS

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O Senador Jayme Campos enviou discurso à Mesa sobre a presente homenagem, para ser publicado na forma do disposto no art. 203, combinado com o inciso I e § 2º do art. 210 do Regimento Interno.

S. Exa. será atendido.

O SR. JAYME CAMPOS (PMDB – RR. Sem apanhamento taquigráfico) –

Compor página 249-6

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Sobre a mesa, projetos recebidos da Câmara dos Deputados que passo a ler.

São lidos os seguintes:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 257, DE 2007

(Nº 1.633/2005, na Câmara dos Deputados)

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná, para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere à Portaria nº 2.850 de 11 de dezembro de 2002, alterada pela Portaria nº 624 de 9 de dezembro de 2003, que outorga autorização à Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 837, DE 2004

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 3º do art 223, da Constituição, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 2.850, de 11 de dezembro de 2002, alterada pela de nº 624, de 9 de dezembro de 2003, que autoriza a Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná a executar, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná.

Brasília, 10 de dezembro de 2004. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

MC Nº 188 EM

Brasília, 30 de julho de 2003

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1) Encaminho a Vossa Excelência portaria de outorga de autorização e respectiva documentação para que a entidade Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná, na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná, explore o serviço de radiodifusão comunitária, em conformidade com o **caput** do art. 223, da Constituição e a Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998.

2) Referida entidade requereu ao Ministério *das* Comunicações sua inscrição para prestar o serviço, cuja documentação inclui manifestação de apoio da comunidade, numa demonstração de receptividade da filosofia de criação desse braço da radiodifusão, de maneira a incentivar o desenvolvimento e a sedimentação da cultura geral das localidades postulantes.

3) Como se depreende da importância da iniciativa comandada por Vossa Excelência, essas ações permitem que as entidades trabalhem em conjunto com a comunidade, auxiliando não só no processo educacional, social e cultural, mas também servem de elo à integração de informações benéficas em todos os seguimentos; e a todos esses núcleos populacionais.

4) Sobre o caso em espécie, determinei análises técnica e jurídica da petição apresentada, constatando a inexistência de óbice legal e normativo ao pleito, o que se conclui: da documentação de origem, consubstanciada nos autos do Processo Administrativo nº 53740.000897/1999, que ora faço acompanhar, com a finalidade de subsidiar os trabalhos finais.

5) Em conformidade com os preceitos educacionais e legal; a outorga de autorização, objeto do presente processo, passará a produzir efeitos legais somente após deliberação do Congresso Nacional, a teor do § 3º, do art. 223, da Constituição Federal.

Respeitosamente, – **Miro Teixeira.**

PORTARIA Nº 2.850, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2002

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, considerando o disposto nos artigos 10 e 19 do Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53740.000897/1999, resolve:

Art. 1º Autorizar a entidade Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná, com sede na Rua Gaspar Dutra nº 225, Centro, na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná, a executar serviço de radiodifusão comunitária, pelo prazo de três anos, sem direito de exclusividade.

Art. 2º Esta autorização reger-se-á pela Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, leis subseqüentes, seus regulamentos e normas complementares.

Art. 3º A entidade fica autorizada a operar com o sistema irradiante localizado nas coordenadas geográficas com latitude em 25º01'52S e longitude em 52º59'30"W, utilizando a freqüência de 104,9 MHz.

Art. 4º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, devendo a entidade iniciar a execução do serviço no prazo de seis meses a contar da data de publicação do ato de deliberação.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Juarez Quadros do Nascimento**

PORTARIA Nº 624 DE 9 DE DEZEMBRO DE 2003

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, considerando o disposto no inciso II, do art. 9º e art. 19 do Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53740.000897/99 e do PARECER/CONJUR/MC nº 1497/2003, resolve:

Art. 1º Alterar o art. 1º, da Portaria nº 2.850, de 11 de dezembro de 2002, publicada no **Diário Oficial da União** de 13 de dezembro de 2002, que passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 1º Autorizar a Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná, com sede na Rua Gaspar Dutra, 225 – Centro, na cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná, a executar pelo prazo de dez anos, serviço de radiodifusão comunitária, sem direito de exclusividade."

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Miro Teixeira.**

RELATÓRIO Nº 604/2002-DOSR/SSR/MC

Referência: Processo nº 53.740.000.897-99 de 8 de Dezembro de 1999.

Objeto: Requerimento de outorga de autorização para a exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária.

Interessado: Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná na localidade de Campo Bonito, Paraná.

I – Introdução

1. Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná, inscrita no CNPJ sob o nº 3.533.918/0001-94, com sede na Rua Gaspar Dutra, nº 225, Centro, Cidade de Campo Bonito, PR, dirigiu-se ao Senhor Ministro de Estado das Comunicações, por meio de requerimento datado de 7 de dezembro de 1999, subscrito por representante legal, demonstrando interesse na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária, na localidade que indica

2. A entidade, que doravante passa a ser tratada como requerente, baseou o seu pleito nos termos do Aviso publicado no **Diário Oficial da União** – **DOU**, de 16 de Agosto de 2.001, Seção 3, que contempla o logradouro onde pretende instalar o seu transmissor, assim como o sistema irradiante e respectivo estúdio.

3. A requerente, por final, solicita "a designação de canal para a prestação do serviço, nos termos do artigo 12, do Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998.", apresentando ao Ministério a documentação constante dos presentes autos.

II – Relatório

• atos constitutivos da entidade/documentos acessórios

4. O Departamento de Outorga de Serviços de Radiodifusão, por determinação do Senhor Secretário de Serviços de Radiodifusão, passa ao exame do pleito formulado pela requerente, consubstanciado na Petição de folha 1, bem como a documentação apresentada, relatando toda a instrução do presente processo administrativo, em conformidade com a legislação, especialmente a Lei nº 9.612, de 19-2-1998, o Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3-3-1998 e Norma nª 2/98, de 6-8-1998.

5. introdução (item 1), ao demonstrar interesse em explorar o serviço, faz indicação da localidade onde pretende instalar seus equipamentos transmissores, complementando com o endereço da respectiva estação e coordenadas geográficas, além de pedir a designação de canal para a prestação do serviço, atendendo os requisitos do item 6.4 da Norma Complementar nº 2/98 e, ainda, juntando a documentação necessária.

6. A documentação (item 6.7 e incisos, da Norma 2/98), está contida nos autos, correspondendo ao seguinte:

> – Estatuto Social;
>
> – ata de constituição e eleição de dirigentes;
>
> – declarações e comprovantes relativos a responsabilidades e obrigações de dirigentes, enquanto vinculados à entidade, face aos ditames legais pertinentes;
>
> – manifestações de apoio da comunidade;

– plantas de arruamento, com indicação do local de instalação do sistema irradiante, e respectivas coordenadas geográficas;

– informações complementares de dirigentes da entidade, como declaração de residência e declaração de fiel cumprimento às normas, recolhimento da taxa de cadastro e cópias de documentos pessoais.

7. Toda a documentação mencionada está contida no intervalo de folhas 01 a 249, dos autos.

8. Analisados os documentos apresentados inicialmente e após o cumprimento de exigências, este Departamento constatou conformidade legal e normativa, pelo que passa a examinar as informações técnicas de relevância.

III – Relatório

• informações técnicas

9. Preliminarmente, a requerente indicou em sua petição que os equipamentos seriam instalados em área abrangida pelo círculo de raio igual a 1 km, com centro localizado na Rua Getúlio Vargas, s/n, Centro, Cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná, de coordenadas geográficas em 25º 01' 51" S de latitude e 52º 59' 27" W de longitude, consoante os dados constantes no aviso no **DOU** de 16-8-2001, Seção 3.

10. A análise técnica desenvolvida, demonstra que, as coordenadas geográficas indicadas deveriam ser alteradas, pelo que se depreende da memória do documento de folhas 154, denominado de "Roteiro de Análise Técnica de RadCom". Posteriormente foram apresentadas novas coordenadas que foram analisadas e aceitas pelo Engenheiro Responsável.

11. O mesmo documento trata de outros dados, conforme se segue:

– informações sobre geração de coordenadas geográficas, instruções sobre coordenadas coincidentes com os levantamentos do IBGE;

– compatibilizarão de distanciamento do canal;

– situação da estação em faixa de fronteira, endereço proposto para instalação da antena;

– planta de arruamento, endereços da sede e do sistema irradiante;

– outros dados e conclusão.

12. Seguiram-se as diligências para apresentação de alteração estatutária, comprovação do devido registro da Ata de Fundação e do Estatuto Social, apresentação do subitem 6,7 III, VI, X da Norma nº 2/98, e posteriormente o subitem 6.11 (Projeto Técnico) da Norma nº 2/98, (fls. 157-248).

13. Cumpridas as exigências, foi expedido o "Formulário de Informações Técnicas", fls. 206, firmado pelo engenheiro responsável, onde estão resumidas as Seguintes informações:

– identificação da entidade;

– os endereços da sede administrativa e de localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio;

– características técnicas dos equipamentos (transmissor) e acessórios (antena e cabo coaxial), com indicação da potência efetiva irradiada e intensidade de campo no limite da área de serviço;

– diagramas de irradiação do sistema irradiante e características elétricas.

14. Segue-se o Roteiro de Verificação de Instalação da Estação, constatando-se conformidade com a Norma nº 2/98, em especial as exigências inscritas em seu item 6.11, folhas 231 e 232.

15. É o relatório.

IV – Conclusão/opinamento

16. O Departamento de Outorga de Serviços de Radiodifusão, a quem cabe a condução dos trabalhos de habilitação de interessados na exploração do serviço de radiodifusão comunitária, conclui a instrução dos presentes autos, após detido exame do rol de documentos, os quais estão compatíveis com a legislação atinente.

17. Assim, a requerente, de acordo com o seu Estatuto Social, e nos termos de seu requerimento, atende os requisitos legais e normativos ao seu pleito, seguindo-se informações básicas sobre a entidade:

• nome

Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva De Campo Bonito – Paraná

• quadro diretivo

Presidente: Antônio Carlos Dominiak
Vice-Presidente: Gilmar Giacomelli
1º Secretário: Alair Antônio dos Santos
2º Secretário: José Carlos de Andrade
1º Tesoureiro: Ezoel Pereira de Araújo
2º Tesoureiro: Dulizete Francisco Simioni

• Localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio

Rua Gaspar Dutra, s/n., Centro, Cidade de Campo Bonito, Estado do Paraná.

• coordenadas geográficas

25º01'52"S de latitude e 52°59'30"W de longitude, correspondentes aos dados constantes no "Formulário de Informações Técnicas", fls. 206 e "Roteiro de Análise de Instalação da Estação de Radcom", fls. 231 e 232, que se refere à localização da estação.

18. Por todo o exposto, opinamos pelo deferimento do pedido formulado pela **Associação Comunitária, Ecológica, Cultural e Esportiva de Campo Bonito – Paraná,** no sentido de conceder-lhe a Outorga de Autorização para a exploração do serviço de radiodifusão comunitária, na localidade pretendida, dentro das condições circunscritas no Processo Administrativo nº 53.740.000.897-99 de 8 de Dezembro de 1999.

Brasília, 5 de Novembro de 2002. – **Sibela Leandra Portela,** Relator da conclusão Jurídica – **Neide Aparecida da Silva,** Relator da conclusão Técnica.

De acordo.

À consideração do Senhor Diretor do Departamento de Outorga de Serviços de Radiodifusão.

Brasília 28 de novembro de 2002. – **Nilton Geraldo Lemes de Lemos,** Coordenador Geral.

De acordo.

À consideração do Senhor Secretário de Serviços de Radiodifusão.

Brasília, 28 de novembro de 2002. – **Hamilton de Magalhães Mesquita,** Diretor do Departamento de Outorga de Serviços de Radiodifusão .

Aprovo o Relatório nº 604/2002/DOSR/SSR/MC. Encaminhe-se à Consultoria Jurídica para exame e parecer.

Brasília, 2 de dezembro de 2002. – **Antonio Carlos Tardeli,** Secretário de Serviço de Radiodifusão.

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 258, DE 2007

(Nº 1.641/2005, na Câmara dos Deputados)

Aprova o ato que outorga autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 49 de 16 de janeiro de 2004, que outorga autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 886, DE 2004

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 3º do art. 223, da Constituição, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhadas de Exposições de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, autorizações às entidades abaixo relacionadas para executar, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade, serviços de radiodifusão comunitária, conforme os seguintes atos:

1 – Portaria nº 21, de 15 de janeiro de 2004 –Associação Cultural Comunitária Rui Barbosa, na cidade de Terra Nova do Norte – MT;

2 – Portaria nº 27, de 15 de janeiro de 2004 – Associação Cultural de Rádio Comunitária de Central Carapina, na cidade de Sara – ES;

3 – Portaria nº 35, de 15 de janeiro de 2004 – Associação Comunitária de Comunicação e Cultura Central de Cajati, na cidade de Cajati – SP;

4 – Portaria nº 37, de 15 de janeiro de 2004 – Associação Nova Esperança de Promoção Social, na cidade de Malhada de Pedras – BA;

5 – Portaria nº 49, de 16 de janeiro de 2004 – Associação de Radiodifusão Comunitária São. Domingos, *na* cidade de Brejo da Madre de Deus – PE;

6 – Portaria nº 57, de 16 de janeiro de 2004 – Associação Artística Virtulino Antônio Mairink – Jovens Unidos de Iguaba Grande, na cidade de Iguaba Grande – RJ;

7 – Portaria nº 92, de 23 de janeiro de 2004 – Associação da Rádio Comunitária Migrantes São Felipe – ARCOMISF, na cidade de São Felipe D'Oeste – RO;

8 – Portaria nº 95, de 23 de janeiro de 2004 – Associação Comunitária Rádio Brasília, 15 de dezembro 2004.

Ondas Verdes FM, na cidade de Tacuru – MS; e

9 – Portaria nº 133, de 16 de abril de 2004 – Associação dos Amigos do Portal do Alvorada/Flexeiras – AL, na cidade de Flexeiras – AL.

Brasília, 15 de abril de 2004. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

MC Nº 52 EM

Brasília, 13 de abril de 2004

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Encaminho a Vossa Excelência Portaria de outorga de autorização e respectiva documentação para que a entidade Associação de Radiodifusão Comunitária de São Domingos, na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco, explore o serviço de radiodifusão comunitária, em conformidade com o

caput do art. 223, da Constituição e a Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998.

2. A referida entidade requereu ao Ministério das Comunicações sua inscrição para prestar o serviço, cuja documentação inclui manifestação de apoio da comunidade, numa demonstração de receptividade da filosofia de criação desse braço da radiodifusão, de maneira a incentivar o desenvolvimento e a sedimentação da cultura geral das localidades postulantes.

3. Como se depreende da importância da iniciativa comandada por Vossa Excelência, essas ações permitem que as entidades trabalhem em conjunto com a comunidade, auxiliando não *só* no processo educacional, social e cultural mas, também, servem de elo à integração, por meio de informações benéficas a todos os segmentos e a todos esses núcleos populacionais.

4. Sobre o caso em espécie, cumpre informar que o Grupo de Trabalho, instituído por meio da Portaria nº 83, de 24 de março de 2003, com a finalidade de proceder criteriosa análise dos processos pendentes, referentes à autorização de funcionamento e execução das Rádios Comunitárias, manifestou–se favoravelmente ao pleito, constatando a legalidade e a regularidade do Processo Administrativo nº 53000.007190/02, que ora faço acompanhar, com a finalidade de subsidiar os trabalhos finais.

5. Em conformidade com os preceitos constitucionais e legais, a outorga de autorização, objeto do presente processo, passará a produzir efeitos legais somente após deliberação do Congresso Nacional, a teor do § 3º, do art. 223, da Constituição Federal.

Respeitosamente, – **Eunício Lopes de Oliveira.**

PORTARIA Nº 49, DE 16 DE JANEIRO DE 2004

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, considerando o disposto no inciso II do art. 9º e art. 19 do Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998, na Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53000.007190/2002 e do Parecer/Conjur/MC nº 0047/2003, resolve:

Art. 1º Outorgar autorização à Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos, com sede na Rua Francisco Barbosa Xavier, nº 311, Distrito de São Domingos, na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco, para executar serviço de radiodifusão comunitária, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade.

Parágrafo único. A autorização reger–se–á pela Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, leis subseqüentes, seus regulamentos e normas complementares.

Art. 2º A entidade autorizada deverá operar com o sistema irradiante localizado nas coordenadas geográficas com latitude em 7º57'45"S e longitude em 36º12'41"W, utilizando a freqüência de 104,9 MHz.

Art. 3º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, devendo a entidade iniciar a execução do serviço, em caráter definitivo, no prazo de seis meses a contar da data de publicação do ato de deliberação.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Miro Teixeira**.

RELATÓRIO Nº 421/2003–DOSR/SSCE/MC

Referência: Processo nº 53000.007190/2002, protocolizado em 4 de dezembro de 2002.

Objeto: Requerimento de autorização para a exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária.

Interessado: Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos, localidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco.

I – Introdução

1. A Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos, inscrita no CNPJ sob o número 05.389.216/0001-04, no Estado de Pernambuco, com sede na Rua Francisco Barbosa Xavier, nº 311 no distrito de São Domingos, cidade de Brejo da Madre de Deus, dirigiu–se ao Senhor Ministro de Estado das Comunicações, conforme requerimento datado de 5 de novembro de 2002, subscrito por representante legal, no qual demonstrou interesse na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária nos termos do art. 12, do Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998.

2. A entidade, que doravante passa a ser tratada como requerente, baseou o seu pleito nos termos do Aviso de Habilitação publicado no **Diário Oficial da União – DOU**. de 11 de novembro de 2002, que contempla a localidade onde pretende instalar o seu transmissor, assim como o sistema irradiante e respectivo estúdio.

3. Em atendimento à citada convocação e ainda, considerando a distância de 4km entre as interessadas nesta localidade, comunicamos que apenas a mencionada entidade demonstrou seu interesse na prestação do referido serviço, não havendo concorrentes .

II – Relatório

• atos constitutivos da entidade/documentos acessórios e aspectos técnicos

4. O Departamento de Outorga de Serviços, em atendimento às normas e critérios estabelecidos para a regular análise dos requerimentos, passou ao exame

do pleito formulado pela requerente, de acordo com petição de folha nº 1, bem como toda a documentação apresentada e vem por meio deste, relatar toda a instrução do presente processo administrativo, em conformidade com a legislação, especialmente a Lei nº 9.612, de 19-2-1998, o Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3-3-1998 e Norma nº 2/98, de 6-8-1998.

5. Preliminarmente, a requerente indicou em sua petição que os equipamentos seriam instalados em área abrangida pelo círculo de raio igual a 1km, com centro localizado na Rua Francisco Xavier, nº 311 – no distrito de São Domingos, na cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco, de coordenadas geográficas em 7º57'42"S de latitude e 36º12'38"W de longitude. Ocorre que, posteriormente, as coordenadas propostas foram retificadas passando a constar 7º57'45"S de latitude e 36º12'41"W de longitude consoante aos dados constantes do Aviso publicado no **DOU** de 11-11-2002.

6. A análise técnica desenvolvida, demonstra que as coordenadas geográficas indicadas deveriam ser mantidas, pelo que se depreende da memória do documento de folhas nº 38 denominado de "Roteiro de Análise Técnica de RadCom", que por sua vez trata de outros dados, quais sejam: informações sobre geração de coordenadas geográficas, instruções sobre coordenadas coincidentes com os levantamentos do IBGE, compatibilização de distanciamento do canal, situação da estação em faixa de fronteira. endereço proposto para instalação da antena; planta de arruamento, endereços da sede e do sistema irradiante, outros dados e conclusão. Vale salientar que ao final, a entidade apontou novas coordenadas, o que foi objeto de análise e conclusão por este Departamento, que constatou a possibilidade de aceitação dos novos dados.

7. Das análises técnico-jurídicas realizadas e considerando a documentação que foi encaminhada pela requerente, constataram–se pendências passíveis do cumprimento das seguintes exigências: comprovação de necessária alteração estatutária, comprovante por meio de Certidão Cartorária de que a Ata de Constituição, Estatuto Social e Ata de Eleição e Posse encontram-se devidamente registrados, cópia do CNPJ retificado da requerente e declaração do endereço da sede, cujo cumprimento e aplicação dos critérios estabelecidos na legislação específica resultou no saneamento dos autos e posterior seleção da Entidade, tendo sido solicitada a apresentação do projeto técnico (fls. 42 a 79).

8. Ao cumprir as exigências, foi encaminhado o "Formulário de Informações Técnicas" – fls. 66, firmado pelo engenheiro responsável, seguindo-se o roteiro de verificação de instalação da estação, constatando–se conformidade com a Norma nº 2/98, em especial as exigências inscritas em seu item 6.11, conforme observa–se nas folhas nºs 80 e 81. Ressaltamos que nestes documentos constam as seguintes informações: identificação da entidade; os endereços da sede administrativa e de localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio; características técnicas dos equipamentos (transmissor) e acessórios (antena e cabo coaxial), com indicação da potência efetiva irradiada e intensidade de campo no limite da área de serviço, diagramas de irradiação do sistema irradiante e características elétricas.

9. Por fim, a documentação exigida pela legislação específica e contida nos autos, mais especificamente no intervalo de folhas nºs 1 a 82, dos autos, corresponde ao que se segue:

• Estatuto Social devidamente registrado e em conformidade com os preceitos dispostos no Código Civil Brasileiro e adequados às finalidades e requisitos da Lei nº 9.612/98;

• ata de constituição e atual ata de eleição dos dirigentes, devidamente registradas e em conformidade com os preceitos dispostos no Código Civil Brasileiro e adequados às finalidades e requisitos da Lei nº 9.612/98;

• comprovantes relativos a maioridade e nacionalidade dos dirigentes;

• manifestações de apoio à iniciativa da requerente, formulados e encaminhados pela comunidade;

• planta de arruamento e declaração de acordo com o disposto no subitem 6.7 incisos XIX e X da Norma Complementar nº 2/98, bem como o Projeto Técnico conforme disposto no subitem 6.11 e incisos da Norma Complementar nº 2/98;

• declarações relativas aos integrantes do quadro administrativo da requerente, demonstrando a sua regularidade, conforme indicado no subitem 6.7, incisos III, IV, V e VIII da Norma Complementar nº 2/98 e ainda, demais declarações e documentos requeridos com intuito de confirmar alguns dados informados;

III – Conclusão/Opinamento

10. O Departamento de Outorga de Serviços, a quem cabe a condução dos trabalhos de habilitação de interessados na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária, conclui a instrução dos presentes autos, após detido exame do rol de documentos, os quais estão compatíveis com a legislação atinente,

seguindo–se abaixo as informações básicas sobre a entidade:

• nome

Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos

• quadro diretivo

Presidente: Valderi José de Almeida
Vice-presidente: Getúlio Pacheco de Lima
Secretária: Ana Rosa Correia da Silva
Tesoureiro: Antônio Clemente Correia de Almeida
Diretor de Patrimônio: Amauri Severino Filho
Diretor Cultural e de Comunicação Social: Fernando Samuel de Amaral

• localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio

Rua Francisco Barbosa Xavier, nº 311 - Distrito de São Domingos , cidade de Brejo da Madre de Deus, Estado de Pernambuco.

• coordenadas geográficas

7°57'45" de latitude e 36°12'41" de longitude, correspondentes aos dados dispostos no "Roteiro de Análise de Instalação da Estação" – fls. nºs 80 e 81, bem como "Formulário de Informações Técnicas" – fls. nº 66 e que se referem à localização da estação.

11. Por todo o exposto, opinamos pelo deferimento do pedido formulado pela Associação de Radiodifusão Comunitária São Domingos, no sentido de conceder–lhe a autorização para a exploração do serviço de radiodifusão comunitária, na localidade pretendida, dentro das condições circunscritas no Processo Administrativo nº 53000.007190 /2002 , de 4 de dezembro de 2002.

Brasília, 8 de dezembro de 2003. – **Lúcia Helena Magalhães Pucelli**, Chefe de Serviço.

De acordo.

À consideração do Senhor Diretor do Departamento de Outorga de Serviços.

Brasília, de dezembro de 2003. – **Jayme Marques de Carvalho Neto**, Coordenador-Geral de Outorga de Serviços de Áudio e Imagem.

De acordo.

À consideração do Senhor Secretário de Serviços de Comunicação Eletrônica.

Brasília, 17 de dezembro de 2003. – **Carlos Alberto Freire Resende**, Diretor do Departamento de Outorga de Serviços.

Aprovo o Relatório nº 421/2003/DOSR/SSCE/MC. Encaminhe–se à Consultoria Jurídica para exame e parecer.

Brasília, 17 de dezembro de 2003. – **Eugênio de Oliveira Fraga**, Secretário de Serviços de Comunicação.

(À Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática – decisão terminativa.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 259, DE 2007

(Nº 2.250/2006, na Câmara dos Deputados**)**

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 569, de 5 de novembro de 2003, que outorga autorização à Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 96, DE 2006

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 3º, do art. 223, da Constituição Federal, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 569, de 5 de novembro de 2003, que outorga autorização à Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte para executar, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais.

Brasília, 15 de fevereiro de 2006. – **Luiz Inácio Lula da Silva**.

MC Nº 497 EM

Brasília, 26 de novembro de 2003

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Encaminho a Vossa Excelência Portaria de outorga de autorização e respectiva documentação para que a entidade Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte, na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais, explore o serviço de radiodifusão comunitária, em conformidade com o **caput** do art. 223, da Constituição e a Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998.

2. A referida entidade requereu ao Ministério das Comunicações sua inscrição para prestar o serviço, cuja documentação inclui manifestação de apoio da comunidade, numa demonstração de receptividade da filosofia de criação desse braço da

radiodifusão, de maneira a incentivar o desenvolvimento e a sedimentação da cultura geral das localidades postulantes.

3. Como se depreende da importância da iniciativa comandada por Vossa Excelência, essas ações permitem que as entidades trabalhem em conjunto com a comunidade, auxiliando não só no processo educacional, social e cultural mas, também, servem de elo à integração, por meio de informações benéficas a todos os segmentos e a todos esses núcleos populacionais.

4. Sobre o caso em espécie, cumpre informar que o grupo de trabalho, instituído por meio da Portaria nº 83, de 24 de março de 2003, com a finalidade de proceder criteriosa análise dos processos pendentes, referentes à autorização de funcionamento e execução das rádios comunitárias, manifestou-se favoravelmente ao pleito, constatando a legalidade e a regularidade do Processo Administrativo nº 53710.001432/2000, que ora faço acompanhar, com a finalidade de subsidiar os trabalhos finais.

5. Em conformidade com os preceitos educacionais e legais, a outorga de autorização, objeto do presente processo, passará a produzir efeitos legais somente após deliberação do Congresso Nacional, a teor do § 3º, do art. 223, da Constituição Federal.

Respeitosamente, – **Miro Teixeira**.

PORTARIA Nº 569 DE 5 DE NOVEMBRO DE 2003.

O Ministro de Estado das Comunicações**,** no uso de suas atribuições, considerando o disposto no inciso II do art. 9º e art. 19 do Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998, na Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53710.001432/00 e do PARECER/CONJUR/MC nº 1.357/2003, resolve:

Art. 1º Outorgar autorização à Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte, com sede na Rua Expedicionário Geraldo Resende, 61, 2º andar, sala 02 – Centro, na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais, para executar serviço de radiodifusão comunitária, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á pela Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, leis subseqüentes, seus regulamentos e normas complementares.

Art. 2º A entidade autorizada deverá operar com o sistema irradiante localizado nas coordenadas geográficas com latitude em 20°05'16"S e longitude em 45°17'38"W, utilizando a freqüência de 104,9 MHz.

Art. 3º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, devendo a entidade iniciar a execução do serviço, em caráter definitivo, no prazo de seis meses a contar da data de publicação do ato de deliberação.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Miro Teixeira.**

RELATÓRIO Nº 229/2003-DOSR/SSR/MC

Referência: Processo nº 53710001432/00, protocolizado em 1º-12-00.

Objeto: Requerimento de autorização para a

exploração do Serviço de

Radiodifusão Comunitária.

Interessado: Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte, localidade de Santo Antônio do Monte**,** Estado de Minas Gerais.

I – Introdução

A Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte**,** inscrita no CNPJ sob o número 03.794.934/0001-30, no Estado de Minas Gerais, com sede na Rua Expedicionário Geraldo Resende 61 , 2º andar , sala 02 – Centro , cidade de Santo Antônio de Monte Belo, dirigiu-se ao Senhor Ministro de Estado das Comunicações, conforme requerimento datado de 12 de junho de 2000, subscrito por representante legal, no qual demonstrou interesse na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária nos termos do artigo 12, do Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998.

2. A entidade, que doravante passa a ser tratada como requerente, baseou o seu pleito nos termos do Aviso de Habilitação publicado no **Diário Oficial da União** – **D**.**O**.**U**. de 5 de dezembro de 2000, que contempla a localidade onde pretende instalar o seu transmissor, assim como o sistema irradiante e respectivo estúdio.

3. Em atendimento à citada convocação e ainda, considerando a distância de 4km entre as interessadas nesta localidade, comunicamos que o requerimento de outra entidade foi objeto de exame por parte do Departamento de Outorga de Serviços, vez que apresentou sua solicitação para a mesma área de interesse, tendo sido seu processo devidamente analisado e arquivado. Os motivos do arquivamento, bem como a indicação da relação constando o respectivo nome e processo se encontra abaixo explicitada:

a) Associação Comunitária e Cultural de Santo Antônio do Monte – Processo nº 53710000711/98, arquivado pelos seguintes fatos e fundamentos: entidade não se caracteriza como de natureza comunitária, conforme comunicado por meio do oficio nº 2.446, datado de 5-6-2000 (cópia anexa)

II – Relatório

• atos constitutivos da entidade/documentos acessórios e aspectos técnicos

4. O Departamento de Outorga de Serviços, em atendimento às Normas e critérios estabelecidos para regular análise dos requerimentos, passou ao exame do pleito formulado pela requerente, de acordo com petição de folha 01, bem como toda a documentação apresentada e vem por meio deste, relatar toda a instrução do presente processo administrativo, em conformidade com a legislação, especialmente a Lei nº 9.612, de 19-2-1998, o Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3-3-1998 e Norma Complementar nº 2/98, de 6-8-1998.

5. Preliminarmente, a requerente indicou em sua petição que os equipamentos seriam instalados em área abrangida pelo círculo de raio igual a 1km, com centro localizado na Rua Expedicionário Geraldo Resende 61 – Centro, na cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais, de coordenadas geográficas em 20º05'16"S de latitude e 45°17'38"W de longitude, consoante aos dados constantes do Aviso publicado no **DOU**., de 5-12-00.

6. A análise técnica desenvolvida, demonstra que as coordenadas geográficas

indicadas deveriam ser mantidas, pelo que se depreende da memória do documento de folhas 59, denominado de "Roteiro de Análise Técnica de RadCom", que por sua vez trata de outros dados, quais sejam: informações sobre geração de coordenadas geográficas, instruções sobre coordenadas coincidentes com os levantamentos do IBGE, compatibilização de distanciamento do canal, situação da estação em faixa de fronteira, endereço proposto para instalação da antena; planta de arruamento, endereços da sede e do sistema irradiante, outros dados e conclusão.

7. Inicialmente os autos do processo foram arquivados pelos fatos e fundamentos dispostos no oficio nº 4.326/01 de 26-1-01, ocorre que, diante da apresentação de pedido de reconsideração, a decisão anterior foi revista, conferindo a regular tramitação do processo. Das análises técnico-jurídicas realizadas e considerando a documentação que foi encaminhada pela requerente, constataram-se pendências passíveis do cumprimento das seguintes exigências: apresentação da documentação elencada no subitem 6.7 inciso II da Norma nº 2/98, cópia do CNPJ da requerente, declaração do endereço da sede , comprovação de necessária alteração estatutária e comprovante das manifestações em apoio, bem como apresentação do projeto técnico (fls. 63 a 123).

8. Ao cumprir as exigências, foi encaminhado o "Formulário de Informações Técnicas" – fls. 86, firmado pelo engenheiro responsável, seguindo-se o roteiro de verificação de instalação da estação, constatando-se conformidade com a Norma nº 2/98, em especial as exigências inscritas em seu item 6.11, conforme observa-se nas folhas 124 e 125. Ressaltamos que nestes documentos constam as seguintes informações: identificação da entidade; os endereços da sede administrativa e de localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio; características técnicas dos equipamentos (transmissor) e acessórios (antena e cabo coaxial), com indicação da potência efetiva irradiada e intensidade de campo no limite da área de serviço, diagramas de irradiação do sistema irradiante características elétricas.

9. Por fim, a documentação exigida pela legislação específica e contida nos autos, mais especificamente no intervalo de folhas 02 a 123, dos autos, corresponde ao que se segue:

• Estatuto Social devidamente registrado e em conformidade com os preceitos dipostos no Código Civil Brasileiro adequados às finalidades e requisitos da Lei nº 9.612/98;

• ata de Constituição e atual ata de eleição dos dirigentes, devidamente registradas e em conformidade com os preceitos dipostos no Código Civil Brasileiro adequados às finalidades e requisitos da Lei º 9.612/98;

• comprovantes relativos a maioridade e nacionalidade dos dirigentes; manifestações de apoio à iniciativa da requerente, formulados e encaminhados pela comunidade;

• planta de arruamento e declaração de acordo com o disposto no subitem 6.7 incisos XIX e X da Norma Complementar nº 2/98, bem como o Projeto Técnico conforme disposto no subitem 6.11 e incisos da Norma Complementar nº 2/98;

• declarações relativas aos integrantes do quadro administrativo da requerente, demonstrando a sua regularidade, conforme indicado no subitem 6.7, incisos III, IV, V e VIII da Norma Complementar nº 2/98 e ainda, demais declarações e documentos requeridos com intuito de confirmar alguns dados informados;

III – Conclusão/Opinamento

10. O Departamento de Outorga de Serviços, a quem cabe a condução dos trabalhos de habilitação de interessados na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária, conclui a instrução dos presentes autos, após detido exame do rol de documentos, os quais estão compatíveis com a legislação atinente, seguindo-se abaixo *as* informações básicas sobre a entidade:

• nome

Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte;

• quadro diretivo

Presidente: Eliana Cristina Gomide

Dir. Adm. e Financeira: Neusa Maria Borges de Oliveira

Dir. de Operações: Ciro Antônio de Couto

• localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio

Rua Expedicionário Geraldo Resende 61, 2º andar – sala 2 – Centro, cidade de Santo Antônio do Monte, Estado de Minas Gerais.

• coordenadas geográficas

20°0516" de latitude e 45°17'38" de longitude, correspondentes aos dados dispostos no "Roteiro de Análise de Instalação da Estação" – fls. 124 e 125, bem como "Formulário de Informações Técnicas" – fls 86 e que se referem à localização da estação.

11. Por todo o exposto, opinamos pelo deferimento do pedido formulado pela **Associação Comunitária de Santo Antônio do Monte,** no sentido de conceder-lhe a autorização para a exploração do serviço de radiodifusão comunitária, na localidade pretendida, dentro das condições circunscritas no Processo Administrativo nº **53710001432/00,** de 1º de dezembro de 2000.

Brasília, 18 de agosto de 2003. – Relator da conclusão Jurídica, **Alexandra Luciana Costa,** Coordenadora – Siape 1311638, – **Neide Aparecida da Silva**, Relator de conclusão Técnica

De acordo.

À consideração do Senhor Diretor do Departamento de Outorga de Serviços.

Brasília, 20 de agosto de 2003. – **Jayme Marques de Carvalho Neto**, Coordenador-Geral de Outorga de Serviços de Áudio e Imagem.

De acordo.

À consideração do Senhor Secretário de Serviços de Comunicação Eletrônica.

Brasília, 20 de agosto de 2003. – **Carlos Alberto Freire Resende,** Diretor do Departamento de Outorga de Serviços.

Aprovo o Relatório nº 229/2003/DOS/SSCE/MC. Encaminhe-se à Consultoria Jurídica para exame e parecer.

Brasília, 20 de agosto de 2003. – **Eugenio de Oliveira Fraga,** Secretário de Serviços de Comunicação Eletrônica

(À Comissão Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática – decisão terminativa.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 260, DE 2007

(Nº 2.280/2006, na Câmara dos Deputados)

Aprova o ato que outorga autorização à Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC para executar serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere a Portaria nº 381, de 10 de agosto de 2005, que outorga autorização à Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC para executar, por 10 (dez) anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária na cidade de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 271, DE 2006

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 3º, do art. 223, da Constituição, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante da Portaria nº 381, de 10 de agosto de 2005, que outorga autorização à Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC para executar, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão comunitária no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul.

Brasília, 24 de abril de 2006. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

MC Nº 248 EM

Brasília, 15 de agosto de 2005

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Encaminho a Vossa Excelência Portaria de outorga de autorização e respectiva documentação para que a entidade Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC, no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul, explore o serviço de radiodifusão comunitária, em conformidade com o **caput** do art. 223, da Constituição e a Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998.

2. A referida entidade requereu ao Ministério das Comunicações sua inscrição para prestar o serviço, cuja documentação inclui manifestação de apoio da comunidade, numa demonstração de receptividade da

filosofia de criação desse braço da radiodifusão, de maneira a incentivar o desenvolvimento e a sedimentação da cultura geral das localidades postulantes.

3. Como se depreende da importância da iniciativa comandada por Vossa Excelência, essas ações permitem que as entidades trabalhem em conjunto com a comunidade, auxiliando não só no processo educacional, social e cultural mas, também, servem de elo à integração, por meio de informações benéficas a todos os segmentos e a todos esses núcleos populacionais.

4. Sobre o caso em espécie, cumpre informar que o Grupo de Trabalho, instituído por meio da Portaria nº 83, de 24 de março de 2003, com a finalidade de proceder criteriosa análise dos processos pendentes, referentes à autorização de funcionamento e execução das rádios comunitárias, manifestou-se favoravelmente ao pleito, constatando a legalidade e a regularidade do Processo Administrativo nº 53700.001239/98, que ora faço acompanhar, com a finalidade de subsidiar os trabalhos finais.

5. Em conformidade com os preceitos constitucionais e legais, a outorga de autorização, objeto do presente processo, passará a produzir efeitos legais somente após deliberação do Congresso Nacional, a teor do § 3º, do art. 223, da Constituição Federal.

Respeitosamente, **Helio Calixto da Costa.**

PORTARIA Nº 381, DE 10 DE AGOSTO DE 2005

O Ministro de Estado das Comunicações, no uso de suas atribuições, considerando o disposto no inciso II do art. 9º e art. 19 do Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998, na Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53700.001239/98 e do Parecer/MC/Conjur/GAT/Nº 178 –1.08/2005, resolve:

Art. 1º Outorgar autorização à Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC, com sede na Rua Ciríaco de Toledo, nº 62, Bairro Guarani, no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul, para executar serviço de radiodifusão comunitária, pelo prazo de dez anos, sem direito de exclusividade.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á pela Lei nº 9.612, de 19 de fevereiro de 1998, leis subseqüentes, seus regulamentos e normas complementares.

Art. 2º A entidade autorizada deverá operar com o sistema irradiante localizado nas coordenadas geográficas com latitude em 19º03'07"S e longitude em 57º38'52"W, utilizando a freqüência de 87,9 MHz.

Art. 3º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição, devendo a entidade iniciar a execução do serviço, em caráter definitivo, no prazo de seis meses a contar da data de publicação do ato de deliberação.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. – **Hélio Costa.**

RELATÓRIO Nº 297/2004/RADCOM/DOS/SSCE/MC

Referência: Processo nº 53.700.001.239-98, protocolizado em 19-8-1998.

Objeto: Requerimento de autorização para a exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária.

Interessado: Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC, no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul.

I – Introdução

1. A Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC inscrita no CNPJ sob o número 02.754.220/0001-36, no Estado do Mato Grosso do Sul, com sede na rua Ciríaco de Toledo, nº 62 – Bairro Guarani, Município de Corumbá, dirigiu-se ao Senhor Ministro de Estado das Comunicações, conforme requerimento datado de 18 de agosto de 1998, subscrito por representante legal, no qual demonstrou interesse na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária nos termos do artigo 12, do Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3 de junho de 1998.

2. A entidade, que doravante passa a ser tratada como requerente, baseou o seu pleito nos termos do Aviso de Habilitação publicado no **Diário Oficial da União – DOU** de 14-12-1998 que contempla a localidade onde pretende instalar o seu transmissor, assim como o sistema irradiante e respectivo estúdio.

3. Em atendimento à citada convocação e ainda, considerando a distância de 4Km entre as interessadas nesta localidade, comunicamos que apenas a mencionada entidade demonstrou seu interesse na prestação do referido serviço, não havendo concorrentes .

II – Relatório

• atos constitutivos da entidade/documentos acessórios e aspectos técnicos

4. O Departamento de Outorga de Serviços, em atendimento às Normas e critérios estabelecidos para a regular análise dos requerimentos, passou ao exame do pleito formulado pela requerente, de acordo com petição de folha 1, bem como toda a documentação apresentada e vem por meio deste, relatar toda a instrução do presente processo administrativo, em

conformidade com a legislação, especialmente a Lei nº 9.612, de 19-2-1998, o Regulamento do Serviço de Radiodifusão Comunitária, aprovado pelo Decreto nº 2.615, de 3-3-1998 e Norma nº 2/98, de 6-8-1998.

5. Preliminarmente, a requerente indicou em sua petição que os equipamentos seriam instalados em área abrangida pelo círculo de raio igual a 1Km, com centro localizado na rua Ciríaco de Toledo, nº 62, Bairro Guarani, no Município de Corumbá, Estado do Mato Grosso do Sul, de coordenadas geográficas em 19º00'33"S de latitude e 57º39'12"W de longitude. A Entidade apresentou novas coordenadas antes mesmo da primeira análise, às fls. 141 dos autos.

6. A análise técnica inicial desenvolvida, demonstra que as coordenadas geográficas indicadas deveriam ser retificadas, pelo que se depreende da memória do documento de folhas 198 e 199, denominado de "Roteiro de Análise Técnica de RadCom", que por sua vez trata de outros dados, quais sejam: informações sobre geração de coordenadas geográficas, instruções sobre coordenadas coincidentes com os levantamentos do IBGE, compatibilização de distanciamento do canal, situação da estação em faixa de fronteira, endereço proposto para instalação da antena; planta de arruamento, endereços da sede e do sistema irradiante, outros dados e conclusão. Vale salientar que ao final, a entidade apontou novas coordenadas e endereço, em resposta ao Ofício nº 4.205/04, de 28-4-2004 e 9.750/04, de junho de 2004 o que foi objeto de análise e conclusão por este Departamento, que constatou a possibilidade de aceitação dos novos dados, conforme documentos de fls. 229, 233, 290 e 291 dos autos.

7. Das análises técnico jurídicas realizadas e considerando a documentação que foi encaminhada pela requerente, constataram-se pendências passíveis do cumprimento das seguintes exigências: apresentação da documentação elencada no subitem 6.7 incisos II, III, IV, V, VIII e X da Norma nº 2/98, comprovação de necessária alteração estatutária, CNPJ das entidades que manifestaram apoio, cópia do CNPJ retificado da requerente e declaração do endereço da sede, cujo cumprimento e aplicação dos critérios estabelecidos na legislação específica resultou no saneamento dos autos e posterior seleção da entidade, tendo sido solicitada a apresentação do projeto técnico (fls. 82 a 287).

8. Ao cumprir as exigências, foi encaminhado o "Formulário de Informações Técnicas" – fls. 229 firmado pelo engenheiro responsável, seguindo-se o roteiro de verificação de instalação da estação, constatando-se conformidade com a Norma nº 2/98, em especial as exigências inscritas em seu item 6.11, conforme observa-se nas folhas 290 e 291. Ressaltamos que nestes documentos constam as seguintes informações: identificação da entidade; os endereços da sede administrativa e de localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio; características técnicas dos equipamentos (transmissor) e acessórios (antena e cabo coaxial), com indicação da potência efetiva irradiada e intensidade de campo no limite da área de serviço, diagramas de irradiação do sistema irradiante e características elétricas.

9. Por fim, a documentação exigida pela legislação específica e contida nos autos, mais especificamente no intervalo de folhas 1 a 292 dos autos, corresponde ao que se segue:

- Estatuto Social devidamente registrado e em conformidade com os preceitos dispostos no Código Civil Brasileiro e adequados às finalidades e requisitos da Lei nº 9.612/98;
- ata de constituição e atual ata de eleição dos dirigentes, devidamente registradas e em conformidade com os preceitos dispostos no Código Civil Brasileiro e adequados às finalidades e requisitos da Lei nº 9.612/98;
- comprovantes relativos a maioridade e nacionalidade dos dirigentes;
- manifestações de apoio à iniciativa da requerente, formulados e encaminhados pela comunidade;
- planta de arruamento e declaração de acordo com o disposto no subitem 6.7 incisos XIX e X da Norma Complementar nº 2/98, bem como o Projeto Técnico conforme disposto no subitem 6.11 e incisos da Norma Complementar nº 2/98;
- declarações relativas aos integrantes do quadro administrativo da requerente, demonstrando a sua regularidade, conforme indicado no subitem 6.7, incisos III, IV, V e VIII da Norma Complementar nº 2/98 e ainda, demais declarações e documentos requeridos com intuito de confirmar alguns dados informados;

III – Conclusão/Opinamento

10. O Departamento de Outorga de Serviços, a quem cabe a condução dos trabalhos de habilitação de interessados na exploração do Serviço de Radiodifusão Comunitária, conclui a instrução dos presentes autos, após detido exame do rol de documentos, os quais estão compatíveis com a legislação atinente, seguindo-se abaixo as informações básicas sobre a entidade:

• nome

Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC

• quadro diretivo

Presidente: Regina Fátima dos Santos
Vice-presidente: Rosilda Batista dos Santos
1º Secretário: Mathias da Silva
2º Secretário: Cesarino Ferreira de Santana
1º Tesoureiro : José Dias do Nascimento

• localização do transmissor, sistema irradiante e estúdio

Rua José Belmiro M. de Barros, nº 25 – Guanã I, Município de Corumbá, Estado do Mato Grosso do Sul.

• coordenadas geográficas

19°03'07" de latitude e 57°38'52" de longitude, correspondentes aos dados dispostos no "Roteiro de Análise de Instalação da Estação" – fls. 290 e 291, bem como "Formulário de Informações Técnicas" – fls. 229 e que se referem à localização da estação.

11. Por todo o exposto, opinamos pelo deferimento do pedido formulado pela Associação Comunitária de Desenvolvimento Artístico e Cultural de Corumbá – ACODAC, no sentido de conceder-lhe a autorização para a exploração do serviço de radiodifusão comunitária, na localidade pretendida, dentro das condições circunscritas no Processo Administrativo nº 53.700.001.239-98 de 19 de agosto de 1998.

Brasília, 17 de dezembro de 2004. – **Sibela Leandra Portela**, Relator da conclusão Jurídica – **Regina Aparecida Monteiro**, Relator da conclusão Técnica.

De acordo.

À consideração do Senhor Diretor do Departamento de Outorga de Serviços .

Brasília, 20 de dezembro de 2004. – **Waldemar Gonçalves Ortunho Junior**, Coordenador– Geral.

De acordo.

À consideração do Senhor Secretário de Serviços de Comunicação Eletrônica.

Brasília, 20 de dezembro de 2004. – **Carlos Alberto Freire Resende**, Diretor do Departamento de Outorga de Serviços.

Aprovo o Relatório nº 297/2004/RADCOM/DOS/SSCE/MC. Encaminhe-se à Consultoria Jurídica para exame e parecer.

Brasília, 20 de dezembro de 2004. – **Sérgio Luiz de Moraes Diniz**, Secretário de Serviços de Comunicação Eletrônica.

(Às Comissões de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, – decisão terminativa).

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 261, DE 2007

(Nº 2.408/2006, na Câmara dos Deputados)

Aprova o ato que renova a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o ato a que se refere o Decreto s/nº de 11 de setembro de 2006, que renova por 10 (dez) anos, a partir de 1º de novembro de 2003, a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda., para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 825, DE 2006

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 49, inciso XII, combinado com o § 3º do art. 223, da Constituição, submeto à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Comunicações, o ato constante do Decreto de 11 de setembro de 2006, que "Renova a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora, em onda média, sem direito de exclusividade, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro".

Brasília 21 de setembro de 2006. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

MC Nº 345 EM

Brasília, 20 de junho de 2006

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submeto à apreciação de Vossa Excelência o incluso projeto de Decreto, para renovação da concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda., para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em ondas médias, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, pelo prazo de 10 (dez) anos.

2. A Requerente recebeu a outorga pelo Decreto nº 51.155 de 7 de agosto de 1961, tendo sido renovada pela última vez pelo Decreto s/nº, de 1º de outubro de 2001, publicado no **DOU**, do dia 2 de outubro de 2001, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 835 de 2004, publicado no **DOU**, do dia 9 de novembro de 2004.

3. Pretende a Requerente a renovação de sua concessão por igual período, ou seja, 10 (dez) anos, a partir de 1º de novembro de 2003.

4. Observo que a renovação do prazo de vigência da outorga para explorar serviços de radiodifusão é regida pelas disposições contidas na Lei n 5.785, de 23 de junho de 1972, e no Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, que a regulamentou.

5. Cumpre ressaltar que os órgãos técnicos e a Consultoria Jurídica deste Ministério manifestaram-se sobre o pedido, considerando-o de acordo com a legislação aplicável e demonstrando possuir a entidade as qualificações necessárias à renovação da concessão, o que me levou a deferir o requerimento de renovação.

6. Nessa conformidade, e em observância aos termos do §3º do art. 223 da Constituição Federal, esclareço que o ato de renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, para onde solicito seja encaminhado o referido ato, acompanhado do Processo nº53000.021638/2004, que lhe deu origem.

Respeitosamente,– **Hélio Calixto da Costa.**

DECRETO DE 11 DE SETEMBRO DE 2006

Renova a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora, em onda média, sem direito de exclusividade, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223, **caput,** da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 22 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta dos Processo Administrativo nº 53000.021638/2004, decreta:

Art. 1ºFica renovada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por dez anos, a partir de 1º de novembro de 2003, a concessão outorgada à Televisão Verdes Mares Ltda. pelo Decreto nº 51.155, de 7 de agosto de 1961, renovada mediante o Decreto de 1º de outubro de 2001, publicado no **Diário Oficial da União** de 2 de outubro de 2001, e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 835, de 8 de novembro de 2004, publicado no **Diário Oficial da União** de 9 de outubro de 2004, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

Parágrafo único. A concessão ora renovada reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subseqüentes, regulamentos e obrigações assumidas pela outorgada.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 11 de setembro de 2006; 185º da Independência e 118º da República. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

PARECER/MC/CONJUR/DMM/Nº 358 – 1.13/2006

PROCESSOS Nº 53000.021638/2004

Ementa: Concessão para explorar o serviço de radiodifusão sonora, em ondas médias. Pedido de renovação formulado intempestivamente. A requerente apresentou toda a documentação exigida. O deferimento do pedido de renovação reveste-se de legalidade a despeito da intempestividade do pedido.

I – Do Relatório

1. Veio a exame desta Consultoria requerimento formulado pela Televisão Verdes Mares Ltda., concessionária do serviço de radiodifusão sonora, em onda média, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, solicitando a renovação da concessão que lhe foi outorgada pelo Decreto nº 51.155, de 7 de agosto de 1961, publicado no **DOU** do dia 11 de agosto do mesmo ano.

2. A Secretaria de Serviços de Comunicação Eletrônica, por meio da Informação nº 228/2005/COSMS/CGLO/DEOC/SC (fls. 115 a 116), manifestou-se favoravelmente ao deferimento do pedido, concluindo pela regularidade da situação técnica e da vida societária da requerente.

3. A mais recente renovação da concessão foi deferida à entidade pelo Decreto s/nº de 1º de outubro de 2001, publicado no **DOU** do dia 2 de outubro do mesmo ano, através do Decreto Legislativo nº 835, de 2004, publicado no **DOU** do dia 9 de novembro de 2004, renovando a outorga por 10 (dez) anos, a partir de 1º de novembro de 1993.

II – Da Análise

4. Inicialmente, é preciso ressaltar que a requerente efetuou intempestivamente o pedido de renovação da outorga. A mencionada legislação sobre a matéria reza que: "as entidades que pretenderem a renovação do prazo de concessão ou permissão deverão dirigir requerimento ao órgão competente do Ministério das Comunicações no período compreendido entre o 6º (sexto) e o 3º (terceiro) mês anteriores ao término do respectivo prazo" (art. 4º da Lei nº 5.785/72 e art. 3º do Decreto nº 88.066/83).

5. Nesse contexto, o termo final a ser respeitado no presente caso concreto seria o dia 1º de agosto de 2003, uma vez que a respectiva outorga concedida se esvaiu em 1º de novembro do mesmo ano. Ocorre que, a emissora requerente formalizou seu pedido apenas em 18 de maio de 2004. Desse modo, não é difícil notar que a requerente perdeu o prazo para requerer a renovação da concessão.

6. Não obstante a requerente tenha formulado o pedido fora do prazo legal, a opinião da presente Consultoria é no sentido da manutenção da outorga, ou seja, pela renovação da concessão.

7. Ora, não seria razoável, nem haveria atendimento ao interesse público negar renovação de outorga a uma emissora que já está em operação há mais de uma década, e ademais, preenche todos os demais requisitos técnicos e jurídicos para tanto, apenas com fulcro único e concentrado num lapso de pequena monta da requerente.

8. Nesse diapasão, temos que as condições para a renovação da outorga podem ser divididas em cinco espécies: **a**) temporal (requerimento entre os 180 e 120 dias anteriores ao término dos respectivos prazos); **b**) formal (submissão aos requisitos legais, regulamentares e contratuais, durante a vigência da concessão e ao tempo da renovação – art. 113, incisos I e II, Decreto nº 52.795 de 31-10-1963); **c**) técnico-financeira (ostentar as condições de oferta dos serviços em termos técnicos e econômico-financeiros – art. 113, inciso III, Decreto nº 52.795/1963); **d**) moral (manter-se em conformidade aos padrões de idoneidade moral – art. 113, inciso III, Decreto nº 52.795/1963); **e**) finalística (atendimento ao interesse público, particularmente no que se refere à finalidade educativa e cultural da radiodifusão – art. 113, inciso IV, Decreto nº 52.795/1963).

9. O Regulamento dos Serviços de Radiodifusão, aprovado pelo Dec. nº 52.795/63, prevê no parágrafo único do art. 32, **in verbis**:

> "A permissão entrará em vigor **após deliberação do Congresso Nacional**, nos termos do art. 223 da Constituição, **publicada em ato competente**." (*grifos nossos*).

10. Analisando-se a legislação pertinente a este ponto, tem-se que a situação da requerente, conforme dispõe o art. 7º do Decreto nº 88.066/83 configuraria, em tese, caso de perempção, cuja conseqüência é a perda do direito de ter renovada a outorga, pois deixou de cumprir exigências legais e regulamentares aplicáveis ao serviço.

11. Não obstante, essa regra deve ser cotejada com os princípios que regem a administração pública, em especial o serviço público, bem como deve ser examinada à luz da intenção do legislador constitucional quando tratou da matéria. Uma vez que, não se deve olvidar que a comunicação social, envolvendo a proliferação do pensamento e da informação, tem sede constitucional, inclusive, capitulada em título próprio, devendo ser cultuada e estimulada em todos os sentidos no seio da sociedade brasileira. Não sendo, assim, razoável, nem adequado ao interesse público a negativa da manutenção da outorga por parte do Poder Público por pequeno atraso na formulação do pedido, formulado, inclusive, quando ainda vigia a outorga anterior.

12. O art. 223 da Constituição Federal, em seus parágrafos, dispõe, **in verbis**:

> .....
>
> "§ 2º A **não-renovação da concessão ou permissão** dependerá de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal.
>
> § 3º O ato de outorga ou **renovação somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional**, na forma dos parágrafos anteriores." (*grifos nossos*).

13. Da leitura dos dispositivos depreende-se que a exigência de quórum qualificado e votação nominal apenas no caso de não-renovação, dificultando a aprovação do ato, demonstra, claramente, a intenção do legislador de evitar que a outorga regularmente obtida deixe de ser renovada.

14. Há que se avaliar ainda a regra da perempção em relação ao Princípio da Continuidade do Serviço Público. A exploração dos serviços de radiodifusão é serviço público que o Estado tem obrigação de prestar por si ou através de concessão ou permissão, em obediência ao princípio da complementaridade dos sistemas privado, público e estatal, previsto no art. 223, **in fine**. E, em ambos os casos, deve zelar pelo bom funcionamento do serviço.

15. Nesse sentido, a Lei nº 8.897/95, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, estatui:

> "Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.
>
> § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas."

16. Observe-se que o Princípio da Continuidade subordina o exercício do serviço público, seja ele pres-

tado diretamente pela administração ou por meio de concessão ou permissão, decorrendo do dever inerente à administração de desempenhar a atividade pública, não podendo dispor do interesse público. É preciso reconhecer que, no presente caso, a cessação do serviço acarretaria prejuízo à coletividade, o que justifica a renovação da outorga.

17. O ilustre autor Augustín Gordillo, em sua obra, **Tratado de derecho administrativo**. 3ª ed. Buenos Aires: **Fundación de Derecho Administrativo**, 1998. t.2. p. 52, acentua que:

> *"La continuidad no significa que la actividad sea ininterrumpida, sino tan sólo que satisfaga la necesidad pública toda vez que ella se presente; pero tampoco es una característica uniforme. Ella residiria en que se satisfaga oportunamente – sea en forma intermitente, sea en forma ininterrumpida, según el tipo denecesidad de que se trate – la necesidad pública. Pero ello no es así, pues no se trata de una determinación abstracta que haga la doctrina em función de la necesidad pública a satisfacer, sino de una decisión concreta del orden jurídico en función de la posibilidad material de prestar el servido o atender la necesidad pública."*

18. Note-se que a interessada jamais interrompeu o serviço prestado. Inexistiu dano ao usuário, mantiveram-se as finalidades essenciais desse tipo de execução da finalidade pública. É de ser temperada a inobservância de apenas uma das cinco condições para renovação de outorgas, a temporal, mediante o concurso do princípio da proporcionalidade, que se completa por três elementos: a adequação, a necessidade e a proporcionalidade em sentido estrito. A proporcionalidade ou a razoabilidade, como prefere o Supremo Tribunal Federal (HC nº 80.379/SP, HC nº 80.448/RN, ADIMC nº 2.353/ES, AGRAG nº 269.104/RS), é um instrumento essencial à defesa dos direitos fundamentais, aqui se inserindo a prerrogativa de comunicar e de receber comunicação, afetando o radiodifusor e os usuários de seus serviços.

19. A boa-fé objetiva no Direito Administrativo, caracterizada subprincípio da moralidade, apresenta deveres inseridos, os quais se entremostram nos conceitos de lealdade, dever de cuidado, correção no proceder e dever de informar, dentre outros. Mais especificamente, é uma verberação no Direito Público dos princípios **venire contra factum proprium** (**Eine Ausprügung des Handelns nach Treu und Glauben gemäB**, § 242, BGB) e **tu quoque**, a significar que minha conduta equívoca não pode ser invocada para me beneficiar.

20. Tanto certo quanto evidente que a intempestividade não pode ser negada. No entanto, o Ministério das Comunicações suprimiu o avoengo, e louvável, proceder de informar os entes radiodifusores, com necessária antecedência, sobre o vencimento de suas concessões ou permissões, o que não ocorreu.

21. Conservar a possibilidade de renovação da outorga, haja vista existentes todas as demais condições normativas, exceto a temporal, é algo razoável ante o cotejo evidente dos meios e fins.

22. Em outra vertente argumentativa, porém, no mesmo sentido note-se que a Constituição Federal somente admite o cancelamento da concessão ou permissão, antes de vencido o prazo, por força de decisão judicial (art. 223, § 4º). Não é por outro motivo que, de modo extremamente revelador quanto à opção por esse primado, "a Constituição Federal ignorou a tradicional diferença conceitual entre os institutos da concessão e permissão, ligada, basicamente, à precariedade da permissão, pois exigiu, em ambos os casos, que a não-renovação dependesse de aprovação de, no mínimo, dois quintos do Congresso Nacional, em votação nominal" (MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil Interpretada** e legislação constitucional. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2004. p. 2.050).

23. Desse modo, dando sustentação aos argumentos acima expostos, constata-se que toda documentação presente nos autos encontra-se perfeita, não havendo, pois, qualquer óbice documental ao deferimento do pedido, conforme corrobora a Informação nº 207/2005/COSMS/CGLO/DEOC/SC (fls. 129 a 131) da lavra da Secretaria de Serviços de Comunicação Eletrônica.

24. Cumpre explicitar que a requerente tem seus quadros societário e diretivo autorizados pela Portaria nº 38, de 9 de outubro de 1992, contando atualmente com a seguinte composição:

COTISTA	COTAS	VALOR (em R$)	%
Yolanda Vidal Queiroz	37.016	102.888.192,96	74,032
Airton José Vidal Queiroz	2.164	6.014.967,84	4,328
Edson Queiroz Filho	2.164	6.014.967,84	4,328
Myra Eliane Vidal Queiroz	2.164	6.014.967,84	4,328
Renata Queiroz Jereissati	2.164	6.014.967,84	4,328
Lenise Queiroz Rocha	2.164	6.014.967,84	4,328
Paula Queiroz Frota	2.164	6.014.967,84	4,328
TOTAL	50.000	138.978.000,00	100

CARGO	PESSOA EXERCENTE
Diretor-Presidente	Yolanda Vidal Queiroz

25. Ressalte-se, ainda, que a emissora encontra-se operando regularmente, dentro das características técnicas que lhe foram atribuídas, sendo parte integrante dos autos o laudo de ensaio de transmissores acompanhado da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART devidamente quitada (fls. 4 a 14/fl. 89).

26. A situação da concessionária perante o Fundo de Fiscalização de Telecomunicações – FISTEL é regular, inexistindo débitos pendentes com a Anatel (fl. 66).

27. Também é regular a situação da concedente em face das Fazendas Públicas Federal (fl. 37), Estadual (fl. 36), Municipal (fl. 35), INSS e da CEF, gestora do FGTS (fl. 34), destacando-se que a certidão positiva com efeitos de negativa apresentada pela requerente (fls. 72, 73, 78 e 79) tem os mesmos efeitos da certidão negativa exigida para a presente renovação, conforme expressamente disposto no art. 206 do Código Tributário Nacional.

III – Da Conclusão

28. Diante do exposto, cumpridas as praxes processuais no que se refere à análise técnico-jurídica da matéria, propõe-se o encaminhamento dos autos, acompanhados de minutas dos atos próprios – decreto e exposição de motivos – à consideração do Senhor Ministro de Estado das Comunicações.

29. Posteriormente, deverá a matéria ser apreciada pelo Congresso Nacional, consoante o disposto do § 3º do art. 223 da Constituição Federal, para que o ato de renovação possa surtir seus efeitos legais.

30. Em se tratando de concessão, nos termos do art. 6º da Lei nº 5.785/72, compete ao Presidente da República decidir o pedido.

31. É o parecer, o qual submeto à apreciação superior.

Brasília, 16 de fevereiro de 2006. – **Daniel Mandelli Martin Filho**, Advogado da União.

De acordo. À consideração superior.

Em 21-2-2006. – **Eduardo Magalhães Teixeira**, Coordenador Jurídico de Serviços de Radiodifusão.

De acordo. À consideração do Sr. Consultor Jurídico.

Em 21-2-2006. – **Maria da Glória Tuxi F. dos Santos,** Coordenadora-Geral de Assuntos Jurídicos de Comunicação Eletrônica.

Aprovo. Encaminha-se o presente processo acompanhado do respectivo ato ao gabinete do Exmo Sr. Ministro de Estado das Comunicações, para as providências de sua alçada.

Em 19-6-2006. – **Marcelo Bechara de S. Hobaika**, Consultor Jurídico.

(Às Comissões de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática – decisão terminativa).

PROJETO DE LEI DA CÂMARA DOS DEPUTADOS Nº 67, DE 2007

(Nº 6.633/2006, na Casa de origem)

Denomina Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha a segunda ponte sobre o Estreito dos Mosquitos, na BR-135, ligando a ilha de São Luís ao continente, no Estado do Maranhão.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominada Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha a segunda ponte, em fase de conclusão sobre o Estreito dos Mosquitos, na BR-135, ligando a ilha de São Luís ao continente, no Estado do Maranhão.

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

PROJETO DE LEI Nº 6.633, DE 2006

Denomina a segunda ponte sobre o Estreito dos Mosquitos na BR-135, ligando a Ilha de São Luis ao continente, de Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominada Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha, a segunda ponte em fase de conclusão sobre o Estreito dos Mosquitos na BR-135, ligando a ilha de São Luís ao continente, no Estado do Maranhão.

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

Justificação

A ponte sobre o Estreito dos Mosquitos na BR-135 se constitui de extrema importância para o Estado do Maranhão, sendo, até então, a ponte Marcelino Machado a única via de acesso rodoviário a São Luís, capital do Estado.

Em recente episódio a referida obra de arte esteve a ponto de colapso estrutural, levando o Governo Federal a empreender a sua recuperação em caráter de urgência, dado os transtornos causados pelo episódio, e, também, promover a construção de uma nova ponte, obra há muito clamada pela sociedade Maranhense.

É de senso comum que os logradouros e vias e monumentos ganham maior identificação, quase personalidade própria, quando adotam nomes em vez de números, ou simplesmente permanecem sem uma denominação usual. É cultural, também, o hábito de homenagear cidadãos notáveis, conferindo a locais, praças, avenidas, monumentos etc. o nome de ilustres personalidades.

Ivar Figueiredo Saldanha foi uma personalidade ilustre na história recente do Estado Maranhão e sempre cultivou pelo Município de Rosário, sua terra natal, um carinho e dedicação especial.

Governador do Estado, Deputado Federal, Deputado Estadual por mais de 23 anos, duas vezes Presidente da Assembléia Legislativa e Prefeito da Capital São Luís foram cargos ocupados por esse maranhense de origem humilde e que bem demonstra a importância da sua participação na vida pública do Estado.

Impossível prognosticar o número de vezes que em vida Ivar procedeu à travessia do Estreito dos Mosquitos para ir estar com seus conterrâneos, ou simplesmente para ir pernoitar na sua querida Rosário e retornar na manhã seguinte para dar cumprimento a sua exigente agenda de homem público, criando assim uma perfeita identidade com aquela paisagem tão familiar. Mesmo como Governador do Estado Ivar Saldanha manteve esse hábito, deixando por incontáveis ocasiões os aposentos do Palácio dos Leões para ir estar com sua gente.

Nada mais oportuno que no momento em que se constrói uma nova ponte de acesso da ilha ao continente se venha, merecidamente, prestar uma homenagem póstuma a esse ilustre maranhense, para que com o seu nome passe a se denominar de Ponte Governador Ivar Figueiredo Saldanha a nova ponte rodoviária sobre o Estreito dos Mosquitos em fase de conclusão de obras na BR-135, no Estado do Maranhão.

São essas as razões que me levaram a propor o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 14 de fevereiro de 2006. – Deputado **Pedro Fernandes.**

(À Comissão de Educação)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os projetos que acabam de ser lidos serão publicados e remetidos às Comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os **Projetos de Decreto Legislativo nºs 257 a 261, de 2007**, que acabam de ser lidos, tramitarão com prazo determinado de quarenta e cinco dias, de acordo com o art. 223, § 1º, da Constituição Federal.

A Presidência comunica ao Plenário que, nos termos do Parecer nº 34, de 2003, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, aprovado pelo Plenário em 25 de março de 2003, e da Resolução nº 1, de 2007, do Senado Federal, os Projetos lidos serão apreciados terminativamente pela Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, onde poderão receber emendas pelo prazo de cinco dias úteis, nos termos do art. 122, II, **b**, combinado com o art. 375, I, ambos do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Sobre a mesa, ofícios que passo a ler.

São lidos os seguintes:

OF. Nº 30/2007 – GSACJR

Brasília, 23 de agosto de 2007

Senhor Presidente,

Com os meus cumprimentos, comunico a Vossa Excelência que na data de ontem, no período da tarde, tive que me ausentar dos trabalhos da Casa para tratar assuntos parlamentares de natureza inadiável e, mesmo tendo registrado meu comparecimento no painel de votação do Plenário, deixei de participar da votação nominal.

Informo, outrossim, que estive pela manhã, em meu gabinete, despachando regularmente, além de estar presente nos trabalhos das Comissões de Ciência e Tecnologia e Constituição, Justiça e Cidadania.

Na oportunidade, apresento-lhe meus protestos de estima e consideração.

Respeitosamente, – Senador **Antonio Carlos Junior.**

OF. GABSAV Nº 139/2007

Brasília, 15 de junho de 2007

Exmº Sr. Presidente,

Em razão das inúmeras reuniões de que participei como Líder do PSDB, com vistas a examinar as várias questões suscitadas pelo conselho de Ética do Senado Federal, não pude estar presente às votações de plenário realizadas no dia de ontem, 14-6-2007. Em face disso, solicito a V. Exª., o especial obséquio em abonar minha justificada ausência.

Na oportunidade, renovo meus protestos de elevado apreço e distinta consideração. – Senador **Arthur Virgílio,** Líder do PSDB.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os ofícios que acabam de ser lidos vão à publicação.

Sobre a mesa, ofícios que passo a ler.

São lidos os seguintes:

Of./GAB/I/nº 1.138

Brasília 29,de agosto de 2007

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que o Deputado Colbert Martins passa a integrar, na qualidade de titular**,** a Comissão Mista Especial destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil**,** em substituição ao Deputado Paulo Piau**.**

Por oportuno, renovo a Vossa Excelência protestos de estima e consideração. –Deputado **Henrique Eduardo Alves,** Líder do Bloco.

Ofício nº 138/2007 – GLDBAG

Brasília, 29 de agosto 2007

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico o Senador Inácio Arruda**,** como membro titular, em substituição ao Sena-

dor Eduardo Suplicy**,** que torna-se membro suplente na Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a "apurar a liberação pelo Governo Federal, de recursos públicos para organizações não governamentais – ONG – e para organizações da sociedade civil de interesse público – OSCIP, bem como a utilização, por essas entidades, desses recursos e de outros por elas recebidos do exterior, a partir de 1999 até o ano de 2006".

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração. – Senadora **Ideli Salvatti,** Líder do Partido dos Trabalhadores e do Bloco de Apoio ao Governo.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Serão feitas as substituições solicitadas.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 982, DE 2007

Tendo sido designada pelo Senador Geraldo Mesquita, Presidente da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, para participar da Quinta Sessão do Parlamento do Mercosul, que se realizará na cidade de Montevidéu, Uruguai, no período de 2 a 5 de setembro próximo, solicito autorização do Senado para ausentar-me do País neste período, nos termos dos arts. 55, III, da Constituição e 40, § 1º, inciso I, do Regimento Interno.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senadora **Marisa Serrano.**

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será apreciado oportunamente.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 983, DE 2007

Solicita informações à Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente sobre as deliberações do Conselho de Gestão do Patrimônio Genético – CGEN.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 215, I, **a**, 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, solicito que seja o presente requerimento encaminhado à Excelentíssima Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente para que providencie, dentro do prazo constitucional, respostas às informações abaixo solicitadas:

• Informar os processos protocolizados no Conselho de Gestão do Patrimônio Genético – CGEN, no período de janeiro de 2003 a julho de 2007. Informar a data do respectivo protocolo, o número do processo, a finalidade do pleito, o nome do interessado, a data da deliberação aprovando ou indeferindo o pedido com a respectiva publicação no **Diário Oficial da União**, e a situação dos processos que ainda não foram concluídos.

• Informar quais os processos aprovados que envolviam bioprospecção geraram produtos. Informar o número do processo e o produto desenvolvido.

• Para o Ministério do Meio Ambiente a Medida Provisória nº 2.186-16/2001 regulamenta de forma satisfatória o segmento? Por que?

Justificação

Atualmente é comum ouvir e ler afirmações, que confirmam de que o Brasil é o País mais rico do mundo em matéria de patrimônio genético. Essa afirmação, decididamente, não pode ser entendida apenas como referência à quantidade imponente do conjunto dos recursos naturais existentes no território brasileiro. Esse conceito de riqueza que envolve o patrimônio genético nacional, embora não tenha sido devidamente avaliada do ponto de vista econômico, e certamente não será possível fazer uma avaliação econômica realista antes de seu pleno conhecimento, deve ser compreendido também como riqueza no sentido de potencial abundância econômica.

Na página do Conselho de Gestão do Patrimônio Genético – CGEN na internet, a Secretaria Executiva do CGEN elaborou texto de apresentação que contém o seguinte conteúdo:

"O Brasil se notabiliza pela sua biodiversidade. São mais de 200 mil espécies já registradas em seus biomas (Amazônia, Caatinga, Cerrado, Mata Atlântica, Pantanal e Pampa) e na Zona Costeira e Marinha. Estima-se que este número possa chegar a mais de um milhão e oitocentas mil espécies. Além disso, o Brasil conta com uma sociodiversidade expressiva. São mais de 220 etnias indígenas e diversas comunidades locais (quilombolas, caiçaras, seringueiros, etc.) que detém importantes conhecimentos tradicionais associados à biodiversidade.

Historicamente, o uso dos recursos genéticos e dos conhecimentos tradicionais associados tem ocorrido de forma injusta. A importante contribuição destes componentes para o desenvolvimento de novos produtos comerciais, muitos deles patenteados, via de regra, tem sido apropriada pelos países desenvolvidos sem que tenha havido previamente alguma solicitação para o acesso, o respeito a algum tipo de consentimento prévio ou alguma forma

de repartição de benefícios para com os países de origem da biodiversidade ou para com as comunidades tradicionais detentoras.

Diante deste cenário, a Convenção sobre Diversidade Biológica – CDB representou um avanço notável no âmbito das negociações internacionais, especialmente para os países megadiversos como o Brasil. Ao reconhecer a soberania nacional sobre a biodiversidade, estabelecer o objetivo da repartição de benefícios decorrente do uso dos recursos genéticos e reconhecer os direitos das comunidades indígenas e locais sobre seus conhecimentos, definiu as bases para uma nova cultura no uso destes componentes.

A CDB também estabeleceu que cabe a cada país regular por legislação nacional o acesso a repartição de benefícios, bem como o consentimento prévio fundamentado, relativos aos recursos genéticos e aos conhecimentos tradicionais.

No Brasil, o tema é regulado pela Medida Provisória nº 2.186-16/2001 que instituiu regras para acesso, a remessa e a repartição de benefícios. Também estabeleceu o Conselho de Gestão do Patrimônio Genético, como a autoridade nacional, com função normativa e deliberativa sobre as autorizações de acesso e remessa.

A regulação do acesso e da repartição de benefícios, juntamente com a promoção do uso sustentável da biodiversidade representam ações estratégicas para a própria conservação da biodiversidade e oportunidade de afirmação dos direitos soberanos sobre a biodiversidade e dos direitos das comunidades tradicionais".

Considerando o que foi reconhecido pela Secretaria Executiva do CGEN e o que consta do conteúdo da matéria publicada no dia 28 de agosto de 2007 pelo jornal **The New York Times**, repleta de depoimentos de cientistas brasileiros, cujo título – "Enquanto Brasil defende sua biodiversidade, regras amarram os cientistas" –, já indica a existência de problemas de gestão no setor, relevante conhecer o funcionamento deste Conselho que aplica a regulação à regulamentação vigente, com o objetivo de promover o sustentável da biodiversidade, para assim poder aferir sua eficiência ou ineficiência.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senadora **Kátia Abreu**, Vice-Líder do Democratas.

(À Mesa para decisão.)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será despachado à Mesa para decisão, nos termos do art. 216, III, do Regimento Interno.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 984, DE 2007

Requeiro, nos termos do inciso I do art. 39 e o art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, que seja justificada a minha ausência nos dias 3 e 4 do mês de setembro de 2007, quando estarei em missão oficial, junto à 5ª Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul, em Montevidéu, Uruguai.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – **Eduardo Azeredo.**

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será apreciado oportunamente.

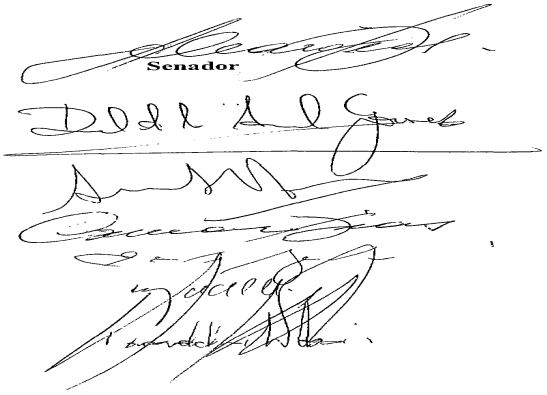
Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 985, DE 2007

Requeremos, em aditamento ao Requerimento nº 967, de 2007, que a Sessão Especial em homenagem pela passagem dos 50 Anos da Revolta dos Posseiros, seja transformada em homenagem do Período do Expediente, a realizar-se no dia 2 de outubro.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007.



O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será apreciado oportunamente.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 986, DE 2007

Requeiro, com base no art. 256, I, do Regimento Interno desta Casa, a retirada definitiva do Projeto de Lei do Senado nº 365, de 2005, que dispõe sobre concurso de prognósticos da Loteria Federal, para determinar a identificação do apostador no comprovante de aposta pelo número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), do Ministério da Fazenda.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Gerson Camata.**

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência defere o requerimento nos termos do art. 256, § 2º, I, do Regimento Interno.

O **Projeto de Lei do Senado nº 365, de 2005**, vai ao arquivo e o de **nº 189, de 2002**, que tramitava em conjunto, volta ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Sobre a mesa, requerimentos que passo a ler.

São lidos os seguintes:

REQUERIMENTO Nº 987, DE 2007

Senhor Presidente,

Tendo sido designado senador pelo Mercosul, requeiro, nos termos do inciso II, **a** do artigo 40, do Regimento Interno do Senado Federal, seja concedida licença dos trabalhos desta Casa para participar da Sessão Legislativa Ordinária nos dias 3 e 4 de setembro de 2007, em Montevidéu, Uruguai.

Comunico, por oportuno, que estarei ausente do País no período de 2 a 6 de setembro de 2007.

Sala das Sessões, 29 agosto de 2007. – Senador **Efraim Morais**.

REQUERIMENTO Nº 988, DE 2007

Exmº Senhor Presidente do Senado Federal,
Senador Renan Calheiros

Em aditamento ao Requerimento nº 961/2007, já aprovado pelo Plenário desta Casa e com fundamento nos arts. 39 e 40 do Regimento Interno, requeiro a Vossa Excelência a alteração do período informado no qual me ausentarei do País, para participar como integrante da representação brasileira da Reunião do Parlamento do Mercosul, que será entre os dias 2 a 5 de setembro do corrente ano.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Pedro Simon.**

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os requerimentos que acabam de serem lidos serão apreciados oportunamente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 989, DE 2007

Requeiro, nos termos do art. 199 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de período do expediente no Plenário do Senado Federal, às 14h, do dia 4-9-2007, destinada a homenagear o Círio de Nazaré, denominado "Patrimônio Imaterial da Cultura Brasileira" pelo transcurso do seu 214º aniversário que ocorrerá em 14-9-2007.

Justificação

Realizado em Belém do Pará há mais de dois séculos e considerado Patrimônio Imaterial da Cultura Brasileira, o Círio de Nazaré é uma das maiores e mais belas procissões católicas do Brasil e do mundo. Reúne, anualmente, cerca de dois milhões de romeiros numa caminhada de fé pelas ruas da capital do Estado, num espetáculo grandioso em homenagem a Nossa Senhora de Nazaré.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Flexa Ribeiro.**

1 - José Nery Azevedo

2 - Ilegível

3 - Ilegível

4 - Ilegível

5 - Ilegível

6 - (MARCO MAIA)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será apreciado oportunamente.

Sobre a mesa, pareceres que passo a ler.

São lidos os seguintes:

PARECER Nº 718, DE 2007

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 132, de 2007 (nº 633/2007, na origem) do Presidente da República, que submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Doutor Carlos Alberto Menezes Direito para exercer o cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro José Paulo Sepúlveda Pertence.

À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em votação secreta realizada em 29 de agosto de 2007, apreciando o relatório apresentado pelo Senador Valter Pereira sobre a Mensagem (SF) nº 132, de 2007, opina pela aprovação da indicação do Doutor Carlos Alberto Menezes Direito para compor o Supremo Tribunal Federal, no cargo de Ministro, nos termos do art. 52, inciso III, combinado com o art. 84, inciso XIV, da Constituição Federal, por 22 votos favoráveis, 0 contrários e 0 abstenções e 1 (um) em branco.

Sala da Comissão, 29 de agosto de 2007.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: MSF Nº 132 DE 2007

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 29/08/2007, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE:	
RELATOR:	Sen. Valter Pereira
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PTB, PR, PSB, PCdoB, PRB e PP)	
SERYS SLHESSARENKO	1.IDELI SALVATTI
SIBÁ MACHADO	2.INÁCIO ARRUDA
EDUARDO SUPLICY	3.PATRÍCIA SABOYA GOMES
ALOIZIO MERCADANTE	4.MARCELO CRIVELLA
EPITÁCIO CAFETEIRA	5.JOÃO RIBEIRO
MOZARILDO CAVALCANTI	6.MAGNO MALTA
ANTONIO CARLOS VALADARES	
PSOL	
	7.JOSÉ NERY
PMDB	
PEDRO SIMON	1.ROSEANA SARNEY
VALDIR RAUPP	2.WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA
ROMERO JUCÁ	3.LEOMAR QUINTANILHA
JARBAS VASCONCELOS	4.PAULO DUQUE
VALTER PEREIRA (RELATOR)	5.JOSÉ MARANHÃO
GILVAM BORGES	6.NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
ADELMIR SANTANA	1.ELISEU RESENDE
MARCO MACIEL (PRESIDENTE)	2.JAYME CAMPOS
DEMÓSTENES TORRES	3.ANTONIO CARLOS JÚNIOR
EDISON LOBÃO	4.KÁTIA ABREU
ROMEU TUMA	5.MARIA DO CARMO ALVES
ARTHUR VIRGÍLIO	6.FLEXA RIBEIRO
EDUARDO AZEREDO	7.JOÃO TENÓRIO
LÚCIA VÂNIA	8.MARCONI PERILLO (sem voto)
TASSO JEREISSATI	9.MÁRIO COUTO
PDT	
JEFFERSON PÉRES	1.OSMAR DIAS

Atualizada em: 09/08/2007

RELATÓRIO

Relator: Senador **Valter Pereira**

Pela Mensagem nº 132, de 2007, do Senhor Presidente da República, o Senado Federal é chamado a se manifestar sobre a indicação do Doutor Carlos Alberto Menezes Direito ao cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal, na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro José Paulo Sepúlveda Pertence.

A Constituição Federal (arts. 52, III, **a**, e 101, parágrafo único) atribui ao Senado Federal competência privativa para aprovar, por maioria absoluta, previamente e por voto secreto, a escolha de Ministro do Supremo Tribunal Federal, após argüição em sessão pública.

Outrossim, o art. 101, II, **i**, do Regimento Interno desta Casa, confere a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, competência para emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito prescrito no art. 383, também da nossa Carta regimental.

Constam dos autos da presente mensagem **curriculum vitae** do indicado, em obediência à prescrição regimental do art. 383, I.

O indicado nasceu a 8 de setembro de 1942, na cidade de Belém, Estado do Pará.

Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, formou-se em 1965.

Diplomou-se Doutor pela mesma instituição de ensino em 1968, tendo, ainda, participado de Cursos de Extensão Universitária sobre Direito Bancário, Sociedade Anônima e Doutrina Social na Igreja.

Sempre atento a evolução do direito, participou de Seminários de Direito Internacional na Universidade de Oxford no Reino Unido e Cursos sobre Direitos Humanos no Sistema Interamericano realizado no Instituto de Investigaciones Jurídicas de La Universidad Nacional Autónoma de México.

Profissional de brilhante carreira, o Doutor Carlos Alberto Menezes Direito, militou como advogado no Foro do Rio de Janeiro e exerceu profícua atividade profissional em diversos setores da vida pública e da área privada.

Merece relevo sua experiência como Presidente da Casa da Moeda do Brasil de 1985 a 1987; Secretário de Estado de Educação, de 1987 a 1988; Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, de 1988 a 1996, quando foi alçado ao cargo de Ministro do Superior Tribunal de Justiça, onde permanece até a presente data.

De outra parte, demonstrou intensa produção acadêmica no ramo do Direito. Nesse sentido o seu currículo registra mais de cinco dezenas de artigos publicados, além da participação em mais de oitenta seminários, comissões, congressos e colegiados na área do Direito.

Cumpre destacar sua participação como membro do Conselho Seccional da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção da Guanabara, de 1973 a 1976; membro efetivo do Instituto dos Advogados Brasileiros desde 1968; membro do Conselho Universitário da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, de 1970 a 1972; e, na condição de convidado especial, na XVI Conferência Nacional dos Advogados, promovida pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, em 1996.

É digno de nota, ainda, sua participação em mais de uma centena de debates, palestras e conferências, no Brasil e no exterior.

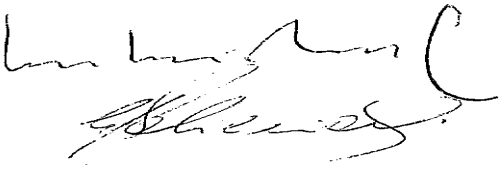
Respeitado jurista, levou seus conhecimentos para o magistério, na condição de Professor titular de Direito Constitucional da Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e outras instituições de ensino superior na mesma cidade.

Sua experiência e credibilidade o levaram a condição de membro da Banca Examinadora do Concurso para Professor Titular da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, ao lado de Caio Tácito, Oscar Dias Corrêa, Raymundo Faoro e Miguel Seabra Fagundes, em 1980.

Além dos atributos profissionais que lhe renderam diversos títulos e homenagens, cumpre finalmente consignar suas grandes virtudes pessoais, ornamentadas por sua notória religiosidade e inquebrantável fé.

Diante do exposto, entendemos que esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania dispõe de suficientes elementos para deliberar sobre a presente indicação.

Sala da Comissão, 29 de agosto de 2007.



PARECER Nº 719, DE 2007

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre o Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007, de iniciativa do Presidente da República, (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), altera o artigo

159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (Minireforma Tributária).

Relator: Senador **Romero Jucá**

I – Relatório

Vem ao exame desta Comissão, a Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007, de autoria do Presidente da República, que aumenta em um ponto percentual, de 22,5% para 23,5%, o repasse de tributos da União ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Por oportuno, informo aos nobres pares que fui relator da Reforma Tributária e, por isso, passo a discorrer sobre o conteúdo da presente proposta.

De autoria do Poder Executivo, a proposta do Governo Federal foi aprovada pelo Plenário da Câmara dos Deputados, por unanimidade, sem a apresentação de qualquer emenda, prevalecendo a regra específica para 2007, segundo a qual o aumento atinge apenas a arrecadação realizada a partir de 1º de setembro. Os repasses para o fundo recaem sobre a arrecadação do Imposto de Renda e do Imposto sobre Produtos Industrializados. A partir de 2008, o aumento abrangerá a arrecadação do ano todo.

A PEC nº 75/07, foi enviada pelo governo depois do compromisso do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de aprovar o repasse maior sem os demais itens da reforma tributária. Na Câmara dos Deputados, tomou o número de PEC nº 58, de 2007. A promessa foi feita a prefeitos presentes à 10ª Marcha a Brasília em Defesa dos Municípios, em meados de abril.

Logo, tal medida atende importante pleito dos municípios brasileiros, aumentando a capacidade desses Entes Federados de fazerem frente às suas responsabilidades, especialmente no final de cada exercício fiscal, época do ano em que suas despesas se avolumam.

II – Análise

De acordo com o art. 101, inciso I, do Regimento Interno, compete a esta Comissão pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas. Nos termos do inciso II, alínea **f**, do mesmo dispositivo regimental, cabe, adicionalmente, deliberação quanto ao mérito da proposição, tendo em vista tratar-se de matéria constitucional.

No plano da constitucionalidade, a PEC nº 75, de 2007, mostra-se adequado, uma vez que são atendidos os requisitos referentes ao processo legislativo. A iniciativa da proposição é legítima, tendo em vista a reserva de competência ao Presidente da República para apresentação de proposta de Emenda à Constituição relativa à matéria tributária, instituída no art. 61, da Constituição Federal.

Da mesma forma, é clara a juridicidade da proposta, que se apresenta em condições de inserção harmônica no ordenamento. Do ponto de vista regimental, igualmente, não subsistem óbices ao prosseguimento regular da tramitação do projeto.

Com respeito ao mérito da proposição, somos favoráveis às suas disposições, tendo em vista que a presente proposição tem o objetivo de dar clareza à aplicação do aumento pretendido aos repasses do Fundo de Participação dos Municípios, bem como delimitar objetivamente a sua vigência no exercício de 2007.

A aprovação dessa medida implicará um aumento anual estimado em R$1,7 bilhão nos repasses da União aos municípios.

III – Voto

Em face do exposto, somos pela aprovação, por constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007.

Sala da Comissão, 29 de agosto de 2007.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PEC Nº 75 DE 2007

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 29/08/2007, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE :	
RELATOR:	Sen. Romero Jucá
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PTB, PR, PSB, PCdoB, PRB e PP)	
SERYS SLHESSARENKO	1.IDELI SALVATTI
SIBÁ MACHADO	2.INÁCIO ARRUDA
EDUARDO SUPLICY	3.PATRÍCIA SABOYA GOMES
ALOIZIO MERCADANTE	4.MARCELO CRIVELLA
EPITÁCIO CAFETEIRA	5.JOÃO RIBEIRO
MOZARILDO CAVALCANTI	6.MAGNO MALTA
ANTONIO CARLOS VALADARES	
PSOL	
	7.JOSÉ NERY
PMDB	
PEDRO SIMON	1.ROSEANA SARNEY
VALDIR RAUPP	2.WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA
ROMERO JUCÁ (Relator)	3.LEOMAR QUINTANILHA
JARBAS VASCONCELOS	4.PAULO DUQUE
VALTER PEREIRA	5.JOSÉ MARANHÃO
GILVAM BORGES	6.NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
ADELMIR SANTANA	1.ELISEU RESENDE
MARCO MACIEL (Presidente)	2.JAYME CAMPOS
DEMÓSTENES TORRES	3.ANTONIO CARLOS JÚNIOR
EDISON LOBÃO	4.KÁTIA ABREU
ROMEU TUMA	5.MARIA DO CARMO ALVES
ARTHUR VIRGÍLIO	6.FLEXA RIBEIRO
EDUARDO AZEREDO	7.JOÃO TENÓRIO
LÚCIA VÂNIA	8.MARCONI PERILLO
TASSO JEREISSATI	9.MÁRIO COUTO
PDT	
JEFFERSON PÉRES	1.OSMAR DIAS

Atualizada em: 09/08/2007

LEGISLAÇÃO CITADA
ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

.....

SUBSEÇÃO III
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I – fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II – disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

.....

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os pareceres que acabam de ser lidos vão à publicação.

Sobre a mesa, projeto que passo a ler.

É lido o seguinte:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 505, DE 2007

Dispõe sobre restrições à venda e ao consumo de bebidas alcoólicas e altera a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, para ampliar as restrições à propaganda dessas bebidas e modificar sua definição e algumas disposições relativas às advertências sobre o seu consumo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º No período compreendido entre zero e seis horas, são vedados:

I – a comercialização de bebida alcoólica para consumo imediato;

II – o consumo de bebida alcoólica em vias e equipamentos urbanos públicos.

Art. 2º Considera-se bebida alcoólica, para os efeitos desta Lei, o líquido potável com teor alcoólico superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 3º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios fiscalizarão e controlarão os atos ilícitos previstos nesta Lei, mediante a edição, no âmbito de sua atuação, das normas que se fizerem necessárias ao seu cumprimento.

Art. 4º Os estabelecimentos que comercializam bebidas alcoólicas manterão esses produtos em áreas reservadas, com acesso permitido apenas aos maiores de dezoito anos de idade.

Art. 5º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeita os infratores às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo de outras, em especial as de natureza civil ou penal:

I – multa;

II – suspensão temporária de atividade;

III – cassação de autorização ou licença do estabelecimento ou da atividade;

IV – interdição, total ou parcial, do estabelecimento.

§ 1º Para os fins desta Lei, é considerado infrator a pessoa física ou jurídica proprietária ou exploradora do estabelecimento vinculado ao exercício de atividade de comercialização de bebidas alcoólicas.

§ 2º A multa será em montante não inferior a cinco mil reais e não superior a cinqüenta mil reais, corrigidos monetariamente, a partir da publicação desta Lei, pelo

IPCA ou índice equivalente que venha a substituí-lo, na periodicidade definida em regulamento.

§ 3º As penas de suspensão temporária de atividade, cassação de autorização ou licença do estabelecimento ou da atividade e interdição, total ou parcial, do estabelecimento serão aplicadas quando o infrator reincidir na prática das infrações definidas nesta Lei, mediante processo administrativo, assegurada a ampla defesa.

Art. 6º O parágrafo único do art. 1º e o art. 4º da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

Parágrafo único. Consideram-se bebidas alcoólicas, para os efeitos desta Lei, os líquidos potáveis com teor alcoólico superior a meio grau Gay-Lussac." (NR)

"Art. 4º A propaganda comercial de bebidas alcoólicas somente poderá ser efetuada por meio de pôsteres, painéis e cartazes localizados na parte interna dos locais de venda.

Parágrafo único. Os locais de venda das bebidas alcoólicas devem exibir, no seu interior, painel ou cartaz que informe ser proibida sua venda a menores de dezoito anos de idade." (NR)

Art. 7º A Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art. 4º-A. A propaganda comercial de bebidas alcoólicas, são vedados em todos os meios de comunicação:

I – o incentivo ao consumo exagerado ou irresponsável;

II – a associação do produto, ainda que de maneira indireta, às celebrações cívicas ou religiosas, ao incentivo, por meio de imagens de interação festiva de grupos sociais, à condução de veículos, à prática desportiva, à condição de maior êxito sexual das pessoas e às imagens ligadas à sexualidade;

III – o direcionamento a crianças e adolescentes e a inclusão de imagem de criança ou adolescente na peça publicitária;

IV – o emprego de expressões imperativas que induzam diretamente ao consumo;

V – o anúncio de propriedades medicinais, estimulantes, ansiolíticas ou relaxantes das bebidas alcoólicas;

VI – a realização de visitas promocionais e a distribuição gratuita de amostras ou brindes contendo bebidas alcoólicas, suas denominações ou marcas;

VII – o patrocínio de eventos culturais e esportivos;

VIII – a propaganda indireta contratada de bebidas alcoólicas, denominada **merchandising**, nos programas de rádio e televisão produzidos no Brasil;

"Art. 4º-B. A embalagem, o rótulo e a propaganda das bebidas alcoólicas exibirão advertência sobre os malefícios do seu consumo e sobre a proibição da venda a menores de dezoito anos.

Parágrafo único. As demais especificações relativas à forma e ao conteúdo das advertências de que trata este artigo serão definidas em regulamento."

Art. 8º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação.

Justificação

O consumo excessivo de bebidas alcoólicas constitui um dos mais relevantes problemas de saúde pública dos dias atuais. As conseqüências do abuso de álcool afetam a saúde da população de diversas maneiras, com repercussões negativas sobre áreas distintas, tais como educação, saúde, economia e segurança pública.

O desafio que se impõe aos formuladores de políticas públicas de todo o mundo é o de mitigar os efeitos perniciosos dessa substância para a sociedade, por meio de medidas cientificamente embasadas, porém adequadas à realidade local.

Registra-se o uso do álcool por comunidades humanas desde a Antiguidade, como parte da alimentação ou em associação com festividades e rituais religiosos. Nessa época, as bebidas alcoólicas eram de difícil obtenção e, regra geral, de baixa qualidade, o que limitava sobremaneira seu consumo e abuso. No entanto, a partir da Revolução Industrial, as técnicas de produção evoluíram bastante, permitindo um aumento exponencial na sua disponibilidade. Como seria de se esperar, os problemas decorrentes do consumo da substância cresceram em ritmo semelhante.

Cabe salientar que os efeitos nocivos do álcool não se resumem ao alcoolismo e suas conseqüências, como muitas vezes somos levados a crer. O consumo abusivo de bebidas alcoólicas contribui para a violência urbana e familiar e para problemas no trabalho, mesmo no caso de pessoas que não podem ser consideradas dependentes, os chamados bebedores com problemas.

Se os alcoolistas freqüentemente não reconhecem sua condição, os bebedores com problemas praticamente nunca admitem que o álcool lhes traz transtor-

nos. São indivíduos capazes de passar dias sem beber, porém, quando bebem, passam dos limites, dirigem embriagados, envolvem-se em brigas e tomam parte em outras situações perigosas, a exemplo do sexo inseguro, no caso dos adolescentes.

Dessa forma, o álcool afeta uma ampla faixa etária da população: seus efeitos crônicos (cirrose, câncer de fígado etc.) são mais evidentes em pessoas de idade mais avançada, enquanto os eventos violentos associados à intoxicação alcoólica (acidentes de trânsito, homicídios, violência doméstica) provocam mortes e seqüelas em idades relativamente baixas, resultando na perda de muitos anos potenciais de vida ou em incapacidades permanentes. Por isso, de acordo com estudo sobre a carga global de doenças, patrocinado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pelo Banco Mundial, as mortes e incapacidades resultantes do consumo de álcool têm maior repercussão negativa sobre a longevidade da população do que aquelas decorrentes do uso do tabaco.

Ressalte-se que aproximadamente metade dos danos decorrentes do consumo de bebidas alcoólicas está associada ao uso por pessoas que bebem de maneira moderada e só eventualmente embriagam-se. Nessa categoria, os adolescentes respondem por uma parcela desproporcionalmente elevada de eventos adversos relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas, a exemplo dos acidentes automobilísticos, pois têm menor experiência em conduzir automóveis e são mais suscetíveis aos efeitos físicos e cognitivos do álcool. Por representarem a grande maioria dos consumidores de álcool, os bebedores moderados merecem a atenção das autoridades envolvidas na luta contra o abuso da bebida alcoólica, apesar de que cada uma dessas pessoas causa poucos problemas individualmente.

Segundo levantamento recente (2005), realizado pelo Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas (CEBRID), 12,3% da população brasileira entre 12 e 65 anos de idade tem sinais de dependência de álcool – na região Nordeste esse percentual sobe para 14%. Trata-se de um aumento de dez por cento se compararmos com levantamento semelhante realizado em 2001.

O alcoolismo (a terceira doença que mais mata no mundo), impacta drasticamente as despesas do Sistema Único de Saúde (SUS). Segundo dados do Ministério da Saúde, no Brasil, 90% das internações em hospitais psiquiátricos por dependência de drogas referem-se a pacientes alcoólatras. Anualmente, o Governo gasta mais de R$180 milhões para tratar dependentes do álcool. Caso se considere o tratamento de doenças que têm correlação com o uso de álcool, esses valores podem ser triplicados ao longo do ano.

Não obstante, mais inquietantes do que esses dados são os percentuais encontrados pela pesquisa do Cebrid a respeito do uso de álcool por adolescentes de 12 a 17 anos, faixa etária para a qual é proibida sua venda. Nada menos que 54% desses jovens já fizeram uso de álcool, muitas vezes de maneira abusiva. Tão expressivo consumo de álcool não poderia passar impune: para a OMS, 3,7% das mortes em todo o mundo (6,1% entre os homens e 1,1% entre as mulheres) são decorrentes do abuso de bebidas alcoólicas.

As conclusões mais importantes das pesquisas científicas sobre problemas relacionados ao consumo de álcool referem-se ao fato de que as políticas públicas voltadas para sua prevenção não podem ser direcionadas apenas aos dependentes e aos bebedores pesados. O álcool afeta toda a sociedade, direta ou indiretamente, por isso as medidas preventivas com maiores probabilidade de sucesso devem ser voltadas para todos os consumidores da bebida, e não somente para os bebedores mais problemáticos.

O projeto de lei que ora submetemos à apreciação do Congresso Nacional tem por objetivo reduzir o consumo abusivo de álcool no Brasil, principalmente entre os jovens, e os problemas decorrentes desse consumo. Propomos a limitação da disponibilidade das bebidas alcoólicas, por meio da restrição dos horários de venda, e a ampliação das restrições à propaganda das bebidas.

Para o controle dos problemas relacionados ao álcool, a restrição dos horários de funcionamento dos bares ou de venda de bebidas constitui estratégia consagrada na literatura médico-científica nacional e internacional. Os exemplos estrangeiros são numerosos, mas consideramos mais significativa a medida adotada pelo Município de Diadema, no Estado de São Paulo. A partir de 2002, os bares do município passaram a fechar as portas no período de 23 às 6 horas. Como resultado, houve progressiva redução do número de ocorrências violentas: o número anual de homicídios reduziu-se de 238, em 2001, para 78, em 2006. A taxa de agressão contra mulheres também foi reduzida, ainda que em menor proporção (diminuição de cerca de nove agressões por mês).

Em Campo Grande (capital de Mato Grosso do Sul) foi implantada em 2003 uma legislação severa (Lei Seca) para coibir o abuso do uso do álcool. No período em que a legislação foi aplicada efetivamente pelo setor de segurança pública (no período compreendido entre 2003 e 2006) registrou-se uma queda de 17% no número de assassinatos no município.

Outro ponto importante, de acordo com levantamentos da Diretoria Geral da Polícia Civil (DGPC) foi que a Lei Seca favoreceu a diminuição dos índices de violência contra a mulher. Os números apresentados apontaram uma queda no registro de violência contra a mulher de aproximadamente 32%.

Ainda segundo os dados da polícia, no ano de 2003, quando a lei foi colocada em vigor, eram registradas cerca de 680 ocorrências em que mulheres eram submetidas a violência por seus parceiros que chegavam em casa sob efeito do álcool. Depois da implantação da lei, o número de registros caiu para uma média de 412 ocorrências.

Em ambos os municípios, registra-se que a legislação que coibia o abuso do uso de bebidas alcoólicas foi inicialmente recebida com certa desconfiança pela população. Atualmente, porém, ela é apoiada pela grande maioria dos moradores de Diadema e Campo Grande, em função dos resultados práticos obtidos: os bebedores perderam algumas horas de funcionamento dos bares e, em troca, os moradores receberam uma cidade mais segura, com melhor qualidade de vida. Os ganhos foram inquestionáveis.

Em relação à propaganda, os especialistas em políticas públicas de saúde são unânimes quanto à sua influência sobre o consumo de bebidas alcoólicas, principalmente entre os adolescentes. No Brasil, contudo, o controle do Estado sobre a publicidade do álcool é muito frágil, visto que a lei que regula a propaganda das bebidas (Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996) não alcança aquelas de teor alcoólico inferior a treze graus Gay-Lussac, ou seja, as mais consumidas pela população. Dessa forma, a propaganda de cervejas, das bebidas ice e dos vinhos mais populares está isenta de controle legal.

Ainda que a propaganda dessas bebidas esteja submetida às regras do Código Brasileiro de Auto-Regulamentação Publicitária, resta evidente que suas normas não são satisfatórias. Basta assistir às mensagens publicitárias veiculadas na televisão e no rádio em qualquer horário, especialmente em associação com os jogos de futebol, os quais têm grande audiência de crianças e adolescentes. Até mesmo os treinos da Seleção Brasileira de Futebol têm placas publicitárias com anúncios de cervejas. Não podemos continuar tolerando essa ubiqüidade da propaganda do álcool em nossas vidas.

Destarte, propomos que as restrições à propaganda das bebidas alcoólicas sejam equiparadas às da publicidade dos derivados do tabaco, além de modificar o conceito legal da bebida.

Ademais, julgamos importante implementar medidas para restringir o contato das crianças e adolescentes com o álcool nos pontos de venda, a fim de dar mais eficácia ao dispositivo do Estatuto da Criança e do Adolescente que veda o fornecimento de bebida alcoólica aos menores de 18 anos de idade.

Sala das Sessões, em 29 de agosto de 2007. – Senadora **Marisa Serrano.**

(Às comissões de Assuntos Sociais e à de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última – decisão terminativa)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O projeto que acaba de ser lido será publicado e remetido às Comissões competentes.

Sobre a mesa, ofício que passo a ler.

É lido o seguinte:

Of. nº 374/2007/PS-GSE

Brasília, 21 de agosto de 2007

Assunto: Retifica Of. nº 299/2007/PS-GSE.

Senhor Primeiro-Secretário,

Retificando o Ofício nº 299/2007/PS-GSE, datado de 27-6-2007, informo, que o Projeto de Lei nº 7.701 de 2006 do Senado Federal (PLS nº 5/2004 na Casa de origem), que "altera a Lei nº 10.260, de 12 de julho de 2001, que dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior (FIES), com o fim de criar forma especial de amortização mediante serviço social.", está tramitando em regime de urgência solicitada pelo Senhor Presidente da República, nos termos do disposto no art. 64, § 1º, da Constituição Federal, conforme consta na Mensagem de nº 281/2007, anexa.

Atenciosamente, – Deputado **Osmar Serraglio**, Primeiro-Secretário.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Com referência ao expediente que acaba de ser lido, a Presidência determina que o Substitutivo da Câmara ao **Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2004**, passe a tramitar, a partir deste momento, em regime de urgência constitucional, nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal.

A Presidência esclarece ao Plenário que a referida matéria foi recebida no Senado Federal no dia 27 de junho passado, sem a comunicação de que tramitava em regime de urgência constitucional. Por isso, naquela ocasião, foi lida e despachada, em rito normal, às Comissões de Educação e de Assuntos Econômicos.

Tendo já sido instruída pela Comissão de Educação, a matéria retorna à Comissão de Assuntos Econômicos, para proferir parecer.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência informa ao Plenário que na sessão do dia 1º de agosto de 2006, quando da aprovação do Requerimento nº 877, de 2006, os **Projetos de Lei do Senado nºs 84, 153, 184, 325, 378, 426, 475, 489 e 607, de 1999; 94, 190 e 232, de 2000; 50 e 56, de 2001; 167, 210 e 368, de 2003; 75 e 323, de 2004; 87 e 236, de 2005**, foram encaminhados ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.

Entretanto, considerando que o **Projeto de Lei do Senado nº 153, de 1999**, anteriormente, em 9 de março de 2005, já fora despachado pela Presidência à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, houve, em 10 de novembro de 2006, nova distribuição de todos os projetos para esta Comissão, em decisão terminativa, desconsiderando-se o envio à Comissão de Assuntos Econômicos.

Ao final da 52ª Legislatura, os **Projetos de Lei do Senado nºs 84, 153, 184, 325, 378, 426, 475, 489 e 607, de 1999; 94, 190 e 232, de 2000; 50 e 56, de 2001; 368, de 2003; e 236, de 2005**, foram arquivados definitivamente, nos termos do art. 332 do Regimento Interno.

Tendo em vista que entre os projetos arquivados consta o referido **Projeto de Lei do Senado nº 153, de 1999**, exatamente o que provocara a distribuição à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária de todas as proposições apensadas, esta Presidência, agora, está resgatando o despacho inicial de todas as proposições que continuam tramitando, e, portanto os enviará novamente à Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Garibaldi Alves Filho.

V. Exª dispõe de cinco minutos para uma comunicação inadiável.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB – RN. Para uma comunicação inadiável. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, neste momento em que há euforia da parte de alguns e desolação por parte de outros em torno da decisão do Supremo Tribunal Federal, algumas reflexões se devem fazer, não só para avaliar com precisão o significado político da decisão da Suprema Corte, mas para que do episódio possamos colher algumas lições que norteiem ações e práticas para o futuro.

Não é demais enfatizar, Sr. Presidente, que o Congresso Nacional, notadamente este Senado Federal, cumpriu seu papel, atendendo prontamente aos reclamos da sociedade, quando surgiram as primeiras denúncias com referência a esse caso. A CPMI que aqui foi instalada deu um soberbo exemplo de eficiência e presteza na apuração desse complexo caso. E, aqui, quero exaltar a CPMI, na pessoa do Senador Delcídio Amaral, que, juntamente com o Relator, Osmar Serraglio, fizeram um trabalho minucioso, objetivo, sério, oportuno, a respeito de tudo aquilo que precisava ser apurado com relação ao chamado mensalão.

Não é excessivo fazer notar que a CPMI mostrou destreza ímpar, ao angariar provas, inquirir testemunhas que realmente tinham algo a esclarecer, completando, de forma célere, um trabalho que, como vimos, serviu de base não só à denúncia do Procurador-Geral da República, mas também fundamentou a decisão do Supremo Tribunal.

Nesse sentido, Srªs e Srs. Senadores, também não será demais observar que, enquanto, em poucos meses, o Congresso, por intermédio de sua CPMI, pôde apontar as provas, ainda hoje válidas e suficientes à deliberação judicial, essa deliberação ainda está muito longe de surtir efeito, chegando ao fim a ação penal só agora instaurada.

Temos, então, Sr. Presidente, que o Congresso exibiu as provas ao Judiciário – provas que parecem acabadas –, mas a resposta judicial anuncia-se arrastada com horizonte de destino ainda incerto, dilatando-se no tempo a condenação dos culpados e também, se for o caso, a urgente absolvição dos inocentes.

É preciso deixar claro, porém, não haver qualquer culpa a ser imputada ao Supremo Tribunal por tal situação. Registro, a propósito, que esse processo, talvez mesmo em atenção ao trabalho feito pelo Senado e pela Câmara, numa CPI Mista, mereceu atenção bem especial da Suprema Corte. É de justiça realçar as providências prontas e eficazes tomadas pelo então Presidente do Supremo, Ministro Nelson Jobim, logo quando da chegada da denúncia do Procurador-Geral à Corte. De fato, importantes medidas de cunho prático foram desde então implementadas pela Secretaria do Tribunal, por determinação da Presidência, possibilitando que os 40 envolvidos fossem notificados, para defender-se, e tivessem amplo e irrestrito acesso a todo processo e a seu enorme repositório de provas.

De forma inovadora, os meios eletrônicos mais modernos foram acionados, sendo de destacar não se ter ouvido reclamo algum da defesa quanto a restrições indevidas de acesso aos autos ou do pleno exercício dos direitos constitucionalmente outorgados aos acusados.

Nesse sentido, Sr. Presidente, o Supremo Tribunal, a despeito das críticas que freqüentemente se fazem ao chamado foro privilegiado e ao despreparo das Cortes superiores para tratar de ações penais originárias, a despeito disso, o Supremo deu exemplo a todos os juízes brasileiros, deixando patente que, para

ser eficiente, o Judiciário não precisa afastar direitos dos acusados, nem restringir acesso a provas ou angariar elementos probatórios de forma clandestina e violenta. Não são poucas as vezes em que ações espetaculares são feitas à luz de refletores, com agressão à privacidade das pessoas e à inviolabilidade de seus lares, sem que surjam os efeitos práticos que a serena ação do Supremo Tribunal acaba de efetivar.

Para tanto, é também de justiça registrar que a atual Presidente do Supremo, Ministra Ellen Gracie, dando curso às providências antes postas em prática por seu antecessor e aprimorando-as, deu testemunho de equilíbrio a par de eficiência, igual ao testemunho dado pelo Relator da ação, o Ministro Joaquim Barbosa.

Srªs e Srs. Senadores, está vencida a primeira fase. Abre-se agora, entretanto, o caminho mais árduo. São 40 réus, dezenas e dezenas de fatos tidos como criminosos, muitos deles em concurso ou praticados de forma continuada, sendo de esperar-se um longo tempo, para que seja possível chegar ao termo do processo, com o julgamento final.

Penso ser oportuno pedir a atenção do Congresso Nacional e do Senado para sua responsabilidade não no trato desse caso concreto, afeto evidentemente a outro Poder da República, mas desse e de casos semelhantes vistos de forma abstrata e impessoal, ou seja, da perspectiva não do julgamento, mas sim da lei aplicável. A visão dessa perspectiva é, sim, Sr. Presidente, atribuição nossa, e dessa responsabilidade não podemos fugir, especialmente agora, sob o calor dos aplausos da sociedade à presteza com que o Supremo Tribunal tomou sua decisão. Refiro-me, Sr. Presidente, aos ritos e procedimentos, às regras de processo que são aplicáveis às ações penais que, por força da Constituição, devem ter curso nos Tribunais Superiores e também nos Tribunais Federais e Estaduais de Segunda Instância.

Tem-se dito que não estão eles preparados e que seus juízes não têm a qualificação necessária. Mas, na verdade, não me parece, Sr. Presidente, que a questão se limite a isso. A vocação dos Tribunais, inclusive do Supremo Tribunal Federal, para tal missão, decorre de expresso mandamento constitucional, sendo legítima, portanto. Pretende a Constituição, com isso, preservar não as pessoas individualmente consideradas, mas as mais altas instituições republicanas.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores...

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Peço que conclua, Senador.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB – RN) – Penso, entretanto, ser o caso de se realizarem profundas alterações nas leis processuais penais, de forma que haja procedimentos próprios e específicos para os casos dessas ações penais de competência originária dos Tribunais.

Não tenho, é evidente, um modelo pronto e acabado quanto a isso, mas acredito que uma idéia que poderia ser pensada e prosperar, para aprimorar-se, seria a criação de juízos de instrução, à semelhança com que se faz nos processos do Júri, juízos que seriam os responsáveis por toda a fase de colheita das provas, decidindo inclusive todos os incidentes pertinentes, indo o processo ao Supremo já pronto, apenas para o julgamento.

Sr. Presidente, antiga tradição do direito criminal qualifica os códigos penais como leis de defesa dos homens de bem, e isto porque é no rigor das figuras restritas e nos tipos penais perfeitamente delimitados dos crimes elencados nos códigos que se protegem aqueles que são vítimas de acusações infundadas. Mas os códigos de processo penal, ao contrário, parecem ser leis feitas para os malfeitores, na medida em que trazem meios e instrumentos que dificultam, e tantas vezes impedem, o julgamento pronto e com efeito prático dos delinqüentes.

Srªs e Srs. Senadores, estas breves reflexões são uma singela contribuição que penso poder dar a um debate que se anuncia vigoroso, pois aos aplausos que a Nação está tributando ao Supremo Tribunal nestes dias logo se juntará a cobrança por resultados mais concretos.

O meu preito também é de homenagem à imprensa, que teve um papel importante na cobertura desses fatos.

Sr. Presidente, há situações em que a lei não permitirá que certos ritos sejam afastados, prazos dilatados e multiplicados sejam descumpridos, diligências, afinal inúteis, tenham de ser realizadas, afastando para as calendas a decisão final.

Por tudo isso, Sr. Presidente, exorto o Congresso a pensar o tema com a mesma responsabilidade e eficiência com que este Senado pôde apresentar ao Judiciário as provas sobre as quais se baseou a aplaudida decisão do Supremo Tribunal Federal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª, Senador Garibaldi Alves Filho.

Concedo a palavra à Senadora Kátia Abreu. Em seguida, iniciaremos a Ordem do Dia. Posteriormente, haverá o tempo necessário para que todos os oradores inscritos façam uso da palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão da oradora.) – Obrigada, Sr. Presidente.

Antes de fazer meu pronunciamento – objetivo e prioritário, pois vou tratar de questão do meu Estado –, gostaria de também homenagear Getúlio Vargas, que implementou neste País ações duradouras que têm mais de sessenta anos, como a promulgação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o código de leis trabalhistas que ainda perdura com poucas mudanças; como a criação da Petrobras; como a criação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e como a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a primeira do País. Quero, portanto, também render minhas homenagens a esse grande líder que o Brasil teve.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, venho aqui hoje falar de um tema bastante triste relativo ao meu Estado de Tocantins, especialmente à região sudeste do meu Estado, região que se divide com o Estado de Goiás e também com o Estado da Bahia. Estamos passando por uma seca jamais vista no Estado de Tocantins, especialmente nessa região: são 160 dias em que não cai uma gota de chuva nessa região. Situação de emergência foi decretada nos Municípios de Paranã, de Arraias, de Dianópolis e de Conceição. São quase quinze mil pessoas afetadas por essa grande seca no meu Estado. Soma-se, hoje, um prejuízo de quase R$15 milhões, decorrente de problemas urbanos e de problemas rurais, que são os mais graves. Ainda estão sob análise, para a avaliação de danos pela Defesa Civil, os Municípios de Almas, de Taguatinga e de Silvanópolis. Há também novos pedidos das cidades de Novo Jardim, de Taipas e de Porto Alegre. Ao todo, Sr. Presidente, são dez Municípios que estão com calamidade decretada. A seca castiga nosso povo, a produção e nosso rebanho.

Há prejuízos na agricultura familiar. Apenas na produção de arroz, a perda chega a 50%. A produção estimada seria de 19,3 mil sacas na agricultura familiar, mas eles estão colhendo apenas 50% disso. Com relação ao milho, também há perda de 50% da produção por falta de chuva. Na pecuária, apesar de ainda não haver mortes no rebanho, houve uma desvalorização imensa em decorrência da perda de peso e da perda de bezerros nessa região, e baixou a fertilidade das fêmeas. Principalmente, os pequenos agricultores e os assentamentos da reforma agrária tiveram enormes prejuízos. Somente com o Banco do Brasil, foram contratadas 616 operações de crédito de Pronaf, num total de R$3 milhões. Queremos que o Banco do Brasil se antecipe diante dos fatos e chame os produtores rurais, os pequenos agricultores dos assentamentos, para que possam fazer suas renegociações, porque eles não irão pagar seus empréstimos devido a essa seca na região. No Banco da Amazônia, deu-se o mesmo: 279 operações de Pronaf para os pequenos agricultores e para assentamentos da reforma agrária no valor de quase R$1 milhão. Eles também não irão pagar esse financiamento por falta de condições de pagamento única e exclusivamente.

O Governador de Tocantins, Marcelo Miranda, tem feito o que pode, tem empregado todos os esforços e recursos necessários para minimizar esse sofrimento, vem buscando alimentos, cestas básicas, junto aos órgãos federais. Só o Governo de Estado entregou centenas de cestas básicas em agosto e ainda vai entregar mais na região na próxima semana, no mês de setembro. Já disponibilizou doze caminhões-pipas e cinco retroescavadeiras para atender os Municípios de Arraias, de Paranã, de Conceição, de Dianópolis, de Ponte Alta e de Taipas, para minimizar as dificuldades decorrentes da seca para nosso rebanho.

Quanto aos recursos hídricos de Tocantins – há uma Secretaria específica para cuidar desse assunto no meu Estado, que é um Estado promissor em termos de irrigação –, já há equipes de engenheiros para acompanhar a distribuição de água e comboios de combustível para reabastecer os caminhões-pipas.

O Sr. João Ribeiro (Bloco/PR –TO) – V. Exª me permite um aparte?

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO) – Pois não, Senador João Ribeiro, Senador do meu Estado de Tocantins.

O Sr. João Ribeiro (Bloco/PR – TO) – Senadora Kátia Abreu, cumprimento V. Exª pela importância do assunto que traz a esta Casa na tarde de hoje. Realmente, sofre muito a região sudeste do nosso Estado de Tocantins, como diz V. Exª com muita propriedade, já que é uma representante de vários setores, mas, sobretudo, dos agropecuaristas, da área rural, e que conhece essa área como poucos neste País. Tocantins realmente vive um momento de muitas dificuldades, e é preciso que todos nós – sobretudo, o Governo Federal – voltemo-nos para a região. O Governador Marcelo tem procurado apoio em Brasília. Hoje, inclusive, S. Exª está aqui. Tivemos uma audiência no Ministério dos Transportes para tratar da questão de Lajeado, que é extremamente importante para nós, de Tocantins, e para o Brasil. Portanto, essa é uma preocupação do Governo, da população e de todos nós, Parlamentares. Cumprimento V. Exª pelo pronunciamento. Conte com meu apoio, sobretudo nessa situação tão triste de seca, de falta de água, que nosso povo está vivendo naquela região.

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO) – Muito obrigada, Senador João Ribeiro. V. Exª é um profundo conhecedor do Estado de Tocantins e sabe das dificuldades que essa região enfrenta todos os anos, mas,

especialmente neste ano, aconteceu esse desastre que está judiando muito do nosso povo, da nossa gente, e que está acabando com nossa produção.

Tudo o que o Governador Marcelo Miranda pode fazer está sendo feito em termos de distribuição de alimentos – como o arroz –, de cestas básicas, de caixas d'água e de caminhões-pipas para abastecer com água principalmente as famílias na zona rural.

A Secretaria de Ação Social, a Secretaria de Saúde e a Secretaria de Agricultura do Estado de Tocantins estão trabalhando num esforço concentrado com os Deputados Estaduais, com os Deputados Federais e conosco, Senadores, no sentido de minimizar essas dificuldades, tudo em uma ação suprapartidária em prol do nosso Estado e dessa região.

O Sr. Mão Santa (PMDB – PI) – Permite V. Exª um aparte?

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO) – Pois não, Senador Mão Santa. É um prazer poder dar-lhe esse aparte.

O Sr. Mão Santa (PMDB – PI) – Nobre Senadora, V. Exª mostra muita sensibilidade e responsabilidade com o mandato. O clamor estende-se ao Piauí, pois meu Estado tem 40% do semi-árido, e esse fenômeno da seca é cíclico. A história já relata que Dom Pedro II, em uma dessas calamidades – e conto isso para inspirar o Presidente Luiz Inácio –, disse: "Venderei o último diamante da minha coroa para mitigar o sofrimento da seca". O Presidente Emílio Garrastazu Médici, Presidente do período revolucionário, esteve em situação dessa e disse: "O Governo vai bem, mas o povo vai mal". O Presidente Luiz Inácio tem de ver isso, até porque agora está pior. Governei o Piauí, houve seca, mas havia a Sudene. Na Sudene, havia órgãos estruturados e especializados para minimizar esse sofrimento, mas a Sudene só ficou em discurso e em fantasia. Recebi do Deputado Estadual Roncalli Paulo a informação de que o Piauí nunca sofreu tanto com a seca como neste Governo do PT.

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO) – Obrigada, Senador Mão Santa, por falar da sua experiência no seu Estado do Piauí. V. Exª é profundo conhecedor desses problemas da seca. Tenho a certeza de que sua sensibilidade também para com Tocantins é verdadeira. É exatamente isso.

Sabemos que Israel, um dos países mais áridos e secos do mundo, conseguiu contornar essa situação, usando a tecnologia e a pesquisa, e, hoje, é um exemplo mundial nessa técnica de irrigação. O que nos entristece é exatamente a falta de planejamento no nosso País, que não sabe antever nossos problemas e, principalmente, o sofrimento de nossa gente.

Aqui está a manchete do ***Jornal do Tocantins***, um dos jornais mais importantes do meu Estado, filiado à Rede Globo. Sua manchete principal – e não é a primeira – diz: "Seca já atinge metade dos Municípios do Sudeste". Nosso Estado está, hoje, totalmente mobilizado em prol dessa região, porque jamais houve uma seca como a de agora. A curto prazo, precisamos providenciar água para consumo humano – está faltando água potável – e também para os animais. São cinco cidades em situação mais crítica em relação a esse aspecto da água potável: Paranã, Conceição, Arraias, Taipas e Ponte Alta do Bom Jesus.

Também precisamos das barragens nos rios intermitentes, e o Governador do Tocantins, Marcelo Miranda, já conta com os comitês populares montados e criados, trabalhando no sentido de fazer o planejamento para resolver o problema e para prever acontecimentos futuros, a fim de evitar essa desolação.

Quero aproveitar este importante momento, Sr. Presidente, para solicitar ao Ministro da Integração Nacional, Geddel Vieira Lima, que recebeu hoje o Governador Marcelo Miranda em audiência com alguns Parlamentares do Estado, a colaboração do Governo Federal.

V. Exªs devem acompanhar as notícias que saem na imprensa nacional e sabem que Tocantins dá muito pouco trabalho ao Governo Federal, mas o momento que estamos atravessando faz com que precisemos do apoio do Governo Federal, do Poder Executivo.

Peço, portanto, ao Ministro Geddel Vieira Lima que olhe para o Tocantins, porque a Bahia, que é seu Estado, também já sofreu, sobremaneira, com a seca. S. Exª conhece de perto a situação. Que sejam atendidos os pleitos do Governador Marcelo Miranda – e falamos aqui em nome de toda a Bancada – em relação às cestas básicas, às caixas d'águas necessárias, aos carros-pipas e aos alimentos, que devem ser colocados à vontade para essa gente tão sofrida, tudo em prol da superação dessas dificuldades!

E quero que os prefeitos das cidades do sudeste saibam que contam com nossa solidariedade. Para tanto, estamos fazendo um trabalho árduo em Brasília junto ao Governo Federal, a fim de que possa cumprir com suas obrigações e atender aos brasileiros tocantinenses, que tanto precisam dele neste momento.

Muito obrigada, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores.

O SR. JAYME CAMPOS (DEM – MT) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Pela ordem, tem a palavra o Senador Jayme Campos.

Em seguida, concederei a palavra a V. Exª, Senador Demóstenes Torres.

O SR. JAYME CAMPOS (DEM – MT. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de comunicar à Casa que encaminhei hoje à Secretaria-Geral da Mesa projeto de lei alterando dispositivos do princípio da estabilidade dos diretores das agências reguladoras. Pela nova proposta, os dirigentes estariam sujeitos a um voto de censura, aprovado por dois terços do Senado Federal. Esse mecanismo vai restituir a importância política da Câmara Alta do Congresso Nacional, que tem o ônus de aprovar as indicações do Executivo, mas que não possui, em contrapartida, a prerrogativa de afastá-los quando não desempenham a contento suas funções.

Neste momento em que o modelo de gestão das agências reguladoras tornou-se uma situação aflitiva para a sociedade e um problema de natureza institucional para o Governo, o Senado precisa impor um papel moderador, assumindo a responsabilidade política de fazer face às novas contingências de mercado que exigem mais controle e eficiência desses organismos.

Do jeito que estão, as agências se transformaram em feudos, encastelados numa legislação anacrônica e antiquada, que cria vários elementos corporativos internos e assume poucos compromissos com a comunidade.

O voto de censura, Sr. Presidente, é um instrumento legítimo e universal que confere ao Parlamento a instância de rever posições equivocadas ou de demitir funcionários inaptos para determinadas missões públicas. No caso das agências reguladoras, ele se apresenta como uma fórmula adequada para reparar erros nas indicações do Executivo, dividindo com o Presidente da República, a quem cabe a demissão, a responsabilidade política pelo afastamento dessas autoridades.

Devo lembrar, no entanto, que proposta semelhante já foi requerida pelo Senador Paulo Hartung, atual Governador do Espírito Santo, mas, atendendo ao Regimento Interno, foi arquivada porque, findada a Legislatura passada, não teve apreciação do mérito.

De qualquer forma, este é um tema extremamente atual, e peço o apoio das Srªs Senadoras e dos Srs. Senadores para tal iniciativa.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª, Senador Jayme Campos.

Vou conceder a palavra ao Senador Magno Malta. Porém, antes, ouviremos o Senador Demóstenes Torres, para uma questão de ordem.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, haverá votação no dia de hoje? E, se houver, quando isso se dará?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Esta Presidência comunica às Srªs Senadoras e aos Srs. Senadores que, logo após a palavra, como Líder, por cinco minutos, do Senador Magno Malta, ouvirá as Lideranças, para que se pronunciem se há entendimento para votar as indicações das autoridades.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Então, peço a V. Exª a minha inscrição, como Líder da Minoria, após a Ordem do Dia, caso esta ocorra.

O SR. EXPEDITO JÚNIOR (Bloco/PR – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Quero comunicar a V. Exª, Senador Demóstenes Torres, que o Senador Osmar Dias está inscrito logo após o Senador Magno Malta e que também o Senador Antonio Carlos Júnior está inscrito. Logo em seguida, V. Exª falará, pela Minoria.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Agradeço a V. Exª.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Tem V. Exª a palavra.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, peço minha inscrição, após a Ordem do Dia, como Líder da Bancada do PMDB.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª está inscrito como Líder do PMDB.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Sr. Presidente, quero saber se estou inscrito?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Delcídio Amaral, V. Exª é o primeiro orador inscrito.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Após quantos oradores, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Se não iniciarmos de imediato a Ordem do Dia, após a palavra do Senador Magno Malta, tendo em vista a intercalação que tem de haver, V. Exª será o próximo orador. Tenho a certeza de que será um pronunciamento da maior importância para este País.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. EXPEDITO JÚNIOR (Bloco/PR – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Expedito Júnior.

O SR. EXPEDITO JÚNIOR (Bloco/PR – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, pedindo licença ao meu companheiro Senador Magno Malta, quero informar que a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, hoje, votou o projeto do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Assim, na mesma linha do Senador Demóstenes Torres, gostaria de fazer um apelo a V. Exª, para que convidasse os Líderes, a fim de que pudéssemos chegar a um acordo e votar a matéria hoje. O projeto chegou praticamente ontem no Senado e, numa demonstração de rapidez, foi votado na Comissão, atendendo ao coro e ao clamor dos Prefeitos de todo o Brasil.

Gostaria de fazer um apelo ao Presidente e a todos os Líderes desta Casa, para que pudéssemos votar a matéria hoje e dar uma resposta aos Prefeitos de nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – É o entendimento das Lideranças. Comunico a V. Exª que, para que essa matéria seja votada, temos de votar todas as medidas provisórias que estão trancando a pauta.

Tem a palavra o Senador Magno Malta, que dispõe de cinco minutos. Em seguida, usará da palavra o Senador Delcídio Amaral, até que haja quórum suficiente para votarmos matéria que diz respeito à vaga decorrente da aposentadoria do Ministro Sepúlveda Pertence. A indicação do Sr. Ministro Dr. Carlos Alberto Menezes Direito já foi aprovada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Tem a palavra o Senador Magno Malta.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES. Pela Liderança do PR. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, gostaria de fazer um registro importante. Ontem, dia 28 de agosto, tive oportunidade, Senador Gerson Camata, de participar da abertura da Feira Internacional de Mármore e Granito em Cachoeiro do Itapemirim. Lá estavam o Sr. Governador, o Sr. Secretário e o Prefeito Roberto Valadão, além de Vereadores e do Presidente da Câmara Municipal, Marco Coelho, nosso amigo, Wilson Dílio, o Vereador Amaral, todos amigos que lá encontrei.

Trata-se de uma feira extremamente importante para o Brasil, porque Cachoeiro do Itapemirim e o sul do Estado são extremamente importantes para o mundo. Agora, inclua-se o norte do Estado, onde estão as jazidas de granito. Marcamos uma posição importante.

Senador César Borges, tivemos a oportunidade de receber uma delegação da Bahia que foi conhecer como o Espírito Santo conseguiu se organizar, tornando-se essa força significativa no mármore e no granito do mundo inteiro.

Participei da solenidade, o que nos orgulha muito – são 24 anos de feira – e, depois, tive oportunidade de entrar no estande do meu querido amigo Romário Rosa, da RR Granitos, especializada em artesanato com reaproveitamento de material, uma empresa extremamente importante criada em Cachoeiro de Itapemirim.

Visitei também o estande da Gramobrás – Granitos e Mármores Brasileiros, do meu amigo Aremildo Pessin e do seu irmão Arildo, lutadores na causa para que o Estado do Espírito Santo alcançasse destaque na exploração do mármore e do granito para o mundo, fato importante para a economia brasileira.

Entrei também no estande da Gramil, de Benito Paulo Secchin e seus filhos Marcos Secchin e Áttila Secchin, uma empresa de 25 anos de história, que dignifica Cachoeiro de Itapemirim, orgulha a todos e dignifica o Estado do Espírito Santo.

Até domingo será possível visitar a Feira em Cachoeiro, especializada na produção de máquinas, na criação, na invenção de máquinas. Lá está o grande pólo, e as maiores jazidas de mármore estão em Cachoeiro de Itapemirim.

Conclamo, convido o Brasil e o Senado Federal a conhecerem as riquezas do Espírito Santo, que tem um complexo portuário extremamente importante e que é um Estado pujante e estratégico para o Brasil.

Assim, cumprimento o nosso querido Estado do Espírito Santo.

Sr. Presidente, gostaria de fazer outro registro importante.

Estão, nesta Casa, algumas pessoas de Minas Gerais. Senador Eduardo Azeredo, sua atenção, por favor, pois são do seu Estado. Peço às estas pessoas que fiquem de pé para que a câmera as mostre: o Dr. Núbio Parreiras, Juiz de Direito de Divinópolis; o Promotor Carlos Fortes; a Presidente do Conselho de Mulheres Empreendedoras, Denise Lara; e as integrantes Neusa Oliveira Lima, Sandra Amaral e Viviane Carregal.

Essas mulheres, esse Juiz e esse Promotor Público têm-nos ajudado na grande luta na qual estamos empenhados neste País, junto com a Deputada Maria do Rosário. Daqui a exatamente dois minutos, vamos à Associação de Magistrados do Brasil para nos juntarmos numa grande corrente e mudarmos o Estatuto da Criança e do Adolescente no que diz respeito à adoção. Senador, a questão da adoção, no Brasil, é extremamente grave.

Lá em Divinópolis, Minas Gerais, contamos com a iniciativa dessas mulheres e a boa vontade desse Juiz e desse Promotor, que têm trazido subsídios ao meu relatório a um projeto do Senador Marcelo Crivella, que acaba definitivamente com a burocracia.

Acabar com a burocracia é dar oportunidade a homens e mulheres que querem ser pais e mães de crianças que estão em abrigos e em orfanatos esperando quem queira enxugar seu xixi e acordar à noite com seu choro, pedindo uma mamadeira. Existem milhões de homens e mulheres dispostos a preparar mamadeira à noite, a enxugar xixi de criança, mas a burocracia não lhes permite, Senador. A burocracia faz com que essas crianças sejam mandadas ao exterior. Isso é facilitado. O estrangeiro vem e, após ficar trinta dias em um hotel, a criança é cedida para ir ao exterior. Algumas vão para a morte, porque terão o coração tirado e vendido, os olhos, o rim. Existem casos graves. Em outros abrigos, as crianças ficam presas para que os donos possam se beneficiar das esmolas, das cestas-básicas. Essas crianças, presas lá, não são apresentadas à adoção. Com dez, quinze anos, saltam o muro e vão delinqüir do outro lado, entram para a prostituição.

Por isso, a presença desse grupo de Minas Gerais é extremamente importante. Estou convocando homens e mulheres que comungam dessa visão no meu Estado, o Espírito Santo, e convocando homens e mulheres do Brasil. Por que, Senador Renato Casagrande, não criarmos, no Brasil, uma associação de pais e mães adotivos? Sou pai adotivo. Aliás, a adoção é a única chance que o homem tem de dar à luz. Dei à luz pela adoção. Sou o homem mais feliz do mundo, porque sou pai adotivo, tenho uma filha do coração. Milhões de crianças estão esperando por esse momento em suas vidas.

Quero agradecer a esse grupo de Minas Gerais, que tenho orgulho de receber, por acrescentar, trazer subsídios ao projeto, para que possamos presentear o Brasil e as nossas crianças de uma forma definitiva e contundente.

Posso ceder um aparte ao Senador Eduardo Azeredo?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Lamentavelmente, o tempo de V. Exª está esgotado.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES) – Só tenho doze segundos?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Darei mais um minutos para V. Exª concluir.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES) – Agradeço a V. Exª.

Concluirei dizendo que hoje é o Dia Nacional de Combate ao Fumo. Nos países desenvolvidos, morrem dois milhões de fumantes por ano e, a partir de 2020, morrerão três milhões. Nos países em desenvolvimento, morrem 1 milhão por ano, e a partir de 2020, serão 7 milhões. A partir de 2020, morrerão 10 milhões de fumantes no mundo. No Brasil, o cigarro mata dez pessoas por hora, Senador. No mundo, a cada minuto, morrem sete pessoas. Agora, quando V. Exª me dá um minuto, morrem sete pessoas.

É preciso que criemos legislação dura e impostos sobre o tabaco, restrinjamos as áreas. De cada dez viciados em drogas ilegais recuperados no Brasil, nove são filhos de fumantes. Precisamos trabalhar de forma responsável, para termos uma sociedade sadia, longe do tabaco. Nas casas de recuperação, de cada dez drogados que vão embora, assim procedem por causa do cigarro, não por causa da cocaína.

Por isso, juntemo-nos numa grande corrente hoje, o Dia Nacional de Combate ao Fumo.

Obrigado, Sr. Presidente.

OSR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª, Senador Magno Malta.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Aloizio Mercadante.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, solicitaria a abertura da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Exatamente.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Há acordo para votar matérias de grande interesse do País. Depois, poderemos continuar o debate parlamentar.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Vamos iniciar a Ordem do Dia.

Informo que o Senador Delcídio Amaral abriu mão do uso da palavra antes da Ordem do Dia. Esta Presidência já anuncia o Senador Delcídio Amaral como o primeiro orador após a Ordem do Dia. S. Exª disporá de 20 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item extrapauta:

PARECER Nº 718, DE 2007
(Escolha de Autoridade)

Discussão, em turno único, do Parecer nº 718, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Relator: Senador Valter

Pereira, sobre a Mensagem nº 132, de 2007 (nº 633/2007, na origem), pela qual o Presidente da República *submete à deliberação do Senado a escolha do Doutor Carlos Alberto Menezes Direito para exercer o cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro José Paulo Sepúlveda Pertence.*

Em discussão o parecer, em turno único. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no parágrafo único, do art. 101, da Constituição Federal, a matéria depende, para sua aprovação, do voto favorável da maioria absoluta da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico.

Para encaminhar a votação, concedo a palavra às Lideranças. (Pausa.)

As Srªs e os Srs. Senadores já podem votar.

Não havendo quem queira fazê-lo, comunico às Srªs Senadoras e aos Srs. Senadores que vamos abrir o painel. (Pausa.)

(Procede-se à votação nominal.)

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, quero usar a palavra apenas para fazer um apelo aos Senadores do PMDB que estejam nas dependências da Casa para que venham ao plenário, pois teremos votação nominal. Iremos votar a indicação de várias autoridades. Então, em nome da Liderança, faço esse apelo aos membros da minha Bancada.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – As Srªs e os Srs. Senadores já podem votar.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª tem a palavra, pela ordem.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero somente fazer, na verdade, um apelo a todas as lideranças; estou fazendo pessoalmente e já o fiz na semana passada. Tivemos, na Câmara dos Deputados, a votação da Proposta de Emenda à Constituição que eleva o percentual do Fundo de Participação dos Municípios de 22,5% para 23,5%. Está pronto, já foi apreciado, hoje, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado e já podemos votar.

Peço a compreensão, especialmente dos Partidos de Oposição, ao Senador José Agripino, Senador Arthur Virgílio ou outro líder que por acaso esteja fazendo obstrução da matéria. Essa matéria, Senador Agripino, já está em pauta desde o ano passado, num compromisso de ser aprovada. No ano passado, não foi aprovada. Há um apelo de todos os Municípios para que possamos votar essa matéria. Então, quero aqui fazer um apelo para que, dentro do acordo de votação, Senador Romero Jucá, possamos votá-la esta semana. Se não votarmos hoje, que votemos amanhã, mas o ideal é que votemos ainda esta semana.

É o apelo que faço, também demandado por diversos Prefeitos, amigos nossos da Confederação Nacional dos Municípios, que têm trabalhado muito para que possamos votar essa matéria.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Casagrande, não tenho a menor dúvida de que é uma matéria que tem o consenso desta Casa, tem a unanimidade desta Casa. Mas, por uma questão regimental, lamentavelmente, não poderemos colocá-la em votação, a não ser que haja entendimento dos Srs. Líderes para votá-la após as MPs.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, pela ordem, sobre a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª tem a palavra, Senador Romero Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Queria prestar uma informação ao Presidente, à Mesa, aos Líderes e a todos os interessados na questão do FPM, especialmente ao Senador Casagrande, que levantou esta questão.

Nós recebemos a matéria esta semana no Senado. Sou o Relator da matéria na CCJ, eu a recebi hoje e hoje mesmo a votamos. Já conversei com todos os Líderes e, para votar uma emenda constitucional, é preciso que haja uma tramitação: tem de haver cinco sessões de discussão antes da votação. Então, combinei com os Líderes, falei com o Senador José Agripino, Senador Arthur, Senador Raupp, Senadora Ideli, que, no começo da próxima semana, vou apresentar uma proposta para que possamos diminuir o interstício, fazer mais de uma sessão por dia, especificamente para essa PEC e, provavelmente, vou sugerir algumas outras PECs que estão na mesma situação, como a PEC do Senador Marco Maciel e várias outras que estão tramitando aqui.

Mas, hoje, nós não poderíamos nem contar como sessão porque a pauta ainda está trancada – há uma medida provisória no primeiro item da Ordem do Dia.

Então, quero dizer que o Senado já respondeu de forma pronta ao pleito dos Prefeitos. Essa matéria foi aprovada há quatro anos pelo Senado por unanimidade e, agora, vamos construir uma votação rápida, vamos apressar a sua votação, Senador Casagrande, mas dentro do Regimento, com a aquiescência dos Líderes. Tal proposta será feita e apresentada aos Líderes no início da próxima semana.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Mercadante, V. Exª tem a palavra pela ordem e, em seguida, o Senador Flexa.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Eu queria, sem desmerecer a relevância em torno da discussão dessa Proposta de Emenda Constitucional, registrar, ainda que se trate de uma votação secreta, a importância deste momento que o Senado Federal vive, para poder assegurar a sua prerrogativa constitucional, que é privativa do Senado, de aprovação dos membros para o Supremo Tribunal Federal.

O Sr. Carlos Alberto Menezes Direito vem de uma trajetória de grande experiência na administração pública. Um longo período como desembargador do Estado do Rio de Janeiro e, posteriormente, membro do Superior Tribunal de Justiça, teve um papel absolutamente destacado na defesa do Código do Consumidor, este que é o tribunal da cidadania, enfrentando a complexidade jurídica e técnica que exige o parecer da Magistratura em temas da defesa do consumidor. Seguramente, foi um dos grandes sustentáculos nas decisões favoráveis ao interesse do consumidor, tendo prestado também contribuição bastante relevante em temas relacionados à defesa do meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável.

E ainda que possamos ter polêmicas em relação à sua visão acerca de temas sensíveis como as células embrionárias, a utilização das células-tronco para pesquisa científica, a relação dos limites entre a ética e a ciência, parece-nos uma indicação que tem um notório saber jurídico, uma carreira bastante longa e consistente juridicamente na Magistratura, o que só vem engrandecer a composição do Supremo Tribunal Federal, a instância maior do Poder Judiciário no Brasil.

Por isso, neste momento, acho que nós não poderíamos votar sem registrar o sentimento que a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, hoje, expressou numa votação praticamente unânime, com uma única abstenção, o que mostra o sentimento da Comissão, daqueles que puderam participar da rica argüição que tivemos na manhã de hoje.

Queria também agradecer aos Partidos de uma forma geral e, em particular, à Oposição, por essa atitude de permitir a aprovação rápida de um nome que tem um prazo definido, porque completa seus 65 anos de idade. Estavam certos os Constituintes quando exigiram a idade máxima de 65 anos para permitir, pelo menos, uma tramitação e uma presença na vida do Supremo Tribunal Federal de pelo menos cinco anos de mandato.

Por isso, eu queria aqui registrar este momento importante do relacionamento entre Poder Legislativo e Poder Judiciário, um momento honroso de indicação de um membro do Supremo Tribunal Federal.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª tem a palavra pela ordem. Em seguida, falará o Senador Francisco Dornelles.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente Efraim Morais, quero associar-me ao Senador Aloizio Mercadante nas referências que fez ao Ministro Carlos Alberto Menezes Direito, do STJ, que hoje terá sua indicação votada pelo Plenário, para assumir o cargo de Ministro do Supremo Tribunal Federal.

Sua indicação foi aprovada com 22 votos favoráveis e uma abstenção na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, hoje pela manhã.

Essa é, sem sombra de dúvida, uma indicação correta e importante do Presidente Lula para o STJ, porque tem um currículo que responde por sua competência jurídica, pelo seu caráter ilibado, pela sua moral.

Senador Efraim Morais, quero fazer um registro especial e dizer que se trata do primeiro Ministro do STF paraense. O Ministro Carlos Alberto Direito nasceu no Pará. Foi criado e fez sua carreira jurídica no Rio de Janeiro, mas é paraense por nascimento, sendo, como eu disse, o primeiro Ministro paraense da República. Houve dois Ministros do Supremo Tribunal Federal durante o Império, sendo o Ministro Carlos Alberto Menezes Direito o primeiro da República.

Quero parabenizar o Ministro e tenho certeza de que ele prestará grande serviço à Nação brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Francisco Dornelles. Antes, porém, convoco as Srªs e os Srs. Senadores que se encontram nas dependências do Senado Federal para se dirigirem ao plenário.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Francisco Dornelles. Em seguida, falará o Senador Arthur Virgílio.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero congratular-me com o Presidente da República, em nome do meu Partido, o Partido Progressista, em meu nome pessoal, em nome do Estado do Rio de Janeiro e em nome do Governador Sérgio Cabral, pela indicação do Ministro Carlos Alberto Direito para o Supremo Tribunal Federal, aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça quase que por unanimidade. E o Senado Federal, estou certo, vai ratificar a aprovação da Comissão de Constituição e Justiça.

Carlos Alberto Direito ocupou importantes postos na Administração Pública brasileira. Foi Secretário de Educação do Estado do Rio de Janeiro, Secretário Executivo do Ministério da Educação, Presidente da Casa da Moeda e Ministro do STJ, onde sempre foi respeitado por todas as posições tomadas.

Sr. Presidente, quero, mais uma vez, dizer que é motivo de orgulho para o Rio de Janeiro, para todos nós e para o Senado ver Carlos Alberto Direito no Supremo Tribunal Federal.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Arthur Virgílio. Logo em seguida, falará o Senador Alvaro Dias.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, foi brilhante a exposição do Ministro Carlos Alberto Menezes Direito hoje, na Comissão de Constituição e Justiça da Casa. S. Exª revelou sinceridade, revelou a emoção, que deve ser um ponto a compor a personalidade dos juízes.

E, Senador João Pedro, algumas pessoas me diziam: "Uma pessoa correta e tem um certo corte conservador". E tocaram na questão do aborto, e sua resposta foi brilhantíssima. Disse que tem, pessoalmente, essa convicção, mas que acata e decide de acordo com as leis aprovadas pelo Congresso Nacional do País dele. Fiquei extremamente impressionado.

É evidente que, a esta altura – e eu não faria isso se não estivesse havendo essa seqüência de manifestações a favor do Sr. Carlos Alberto Menezes Direito -, estou aqui também, eu próprio, abrindo o meu voto.

Foi brilhante a sua vitória, foi consagradora a sua vitória na Comissão de Justiça, mas isto aqui mostra, Sr. Presidente, que precisamos enfrentar certas verdades. Não é verdade que abrir voto anule eleição. Estamos aqui abrindo voto, e, no entanto, isso não vai impedir o Ministro Carlos Alberto Direito de ser consagrado Ministro do Supremo Tribunal Federal.

Remeto, portanto, à questão de que, no Conselho de Ética, é possível perfeitamente se fazer um voto claro e aberto, assim como é impossível se fazer voto aberto para se decidir sobre cassação de mandato aqui. Seria grotesco pedir a abertura de voto aqui; mas lá é plausível, tanto quanto, neste momento, estou dizendo aqui que acabei de votar "sim" para a indicação do Sr. Carlos Alberto Menezes Direito para o Supremo Tribunal Federal.

Precisamos buscar coerência e as verdades que vão fazer este Congresso ressurgir, como o Supremo está sabendo ressurgir para os seus melhores momentos.

Volto a dizer que fiquei impressionado com o saber jurídico, com a respeitabilidade de que se cerca o Ministro Direito e, sobretudo, com a emoção que revelou ao falar de seus filhos, a clareza com que tocou em pontos polêmicos que supostamente o colocariam como uma figura de cabeça conservadora. Impressionou-me muito e, por isso, não tenho dúvida alguma de que o Plenário da Casa haverá de dar a ele o mesmo tratamento que lhe foi reservado pela Comissão de Justiça da Casa, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (PSDB – PR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero também manifestar a satisfação em poder acolher a indicação do Presidente Lula neste caso.

Nós, que cumprimos o dever de combater indicações de natureza política, aquelas que guardam uma relação muito estreita com o objetivo de aparelhar o Estado brasileiro partidariamente, temos o dever de enaltecer quando a indicação guarda outro tipo de relação, com critérios básicos indispensáveis para que o exercício da função seja o mais perfeito, o mais competente, o mais probo possível.

Esses critérios são conhecidos para o preenchimento de qualquer cargo público e ganham relevância

quando se trata de preencher a função de julgador, a de Ministro do Supremo Tribunal Federal.

Sem dúvida, o Dr. Carlos Alberto Menezes Direito é um homem que reúne todas as condições exigidas para a função. Os critérios da probidade, da competência e da qualificação profissional estão perfeitamente atendidos nessa indicação que faz o Presidente Lula ao Senado Federal, exatamente num momento importante vivido pelo Poder Judiciário, pela Suprema Corte – a instituição onde estão ficados os alicerces fundamentais do Estado democrático de direito –, quando há um julgamento histórico que proclama a real estatura do Supremo Tribunal Federal e consagra sua independência e sua autonomia.

Poderíamos afirmar que o Presidente Lula foi o responsável pela indicação de seis dos atuais Ministros do Supremo Tribunal Federal. Portanto, está contemplado com a maioria dos votos naquela Corte. Em que pese esse fato, assistiu-se à proclamação da independência, da autonomia do Supremo Tribunal Federal, da honradez de seus Ministros, da competência e da qualificação técnica de todos eles, quando aceitaram a denúncia do Procurador-Geral da República, envolvendo os 40 indiciados pela CPMI dos Correios.

Portanto, Sr. Presidente, é claro, como disse o Senador Arthur Virgílio, que não há necessidade de declaração de voto, nem deveríamos declará-lo numa sessão secreta, mas o fazemos com a satisfação de poder, pelo menos nesta circunstância, aplaudir a indicação do Presidente Lula.

O Sr. Efraim Morais, 1º Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Renan Calheiros, Presidente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Flexa Ribeiro.

Se todos já votaram, vou encerrar a votação e proclamar o resultado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente Renan Calheiros, quero fazer um apelo ao Líder do Governo, Senador Romero Jucá, para que votemos, ainda hoje, a PEC nº 75, de 2007, que trata do aumento de 1% da participação do FPM dos Municípios.

Isso é algo que os Prefeitos dos mais de cinco mil Municípios brasileiros aguardam há mais de quatro anos. Todos os anos, eles fazem a Marcha a Brasília em Defesa dos Municípios, é prometido a eles que será feito esse aumento, mas isso nunca aconteceu, nem em 2003, nem em 2004, nem em 2005, nem em 2006! E agora, em 2007, aprovamos essa PEC hoje – ela veio da Câmara nesta semana -, na CCJ, e, se houver acordo de Lideranças, Senador Romero Jucá, podemos fazer tantas sessões quantas forem necessárias para o interstício, a fim de responder aos mais de cinco mil Prefeitos dos Municípios brasileiros. Vamos votá-la hoje, mostrando que o Senado Federal, assim como a aprovou anteriormente, hoje, em 24 horas, aprove a PEC, para que, já em setembro, ela possa surtir os efeitos que os Prefeitos necessitam, ou seja, um reforço de caixa. Mesmo não sendo o todo prometido, pelo menos é um terço daquilo que os Prefeitos esperam desde 2003, e é um terço do que esperam em 2007.

Faço um apelo ao Líder Romero Jucá, pois já há consenso da Liderança do Governo e da Oposição para que votemos ainda hoje a PEC nº 75.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Marconi Perillo.

O SR. MARCONI PERILLO (PMDB – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, gostaria de manifestar a minha satisfação pela indicação do Dr. Carlos Alberto Menezes Direito.

Tive a oportunidade de participar da sabatina feita hoje pela Comissão de Constituição e Justiça ao indicado e, confesso, saí de lá vivamente convencido não só da competência, do preparo profissional, mas também do caráter, da dignidade de um cidadão comprometido com a ética e com o que há de melhor na cidadania brasileira.

Dessa forma, registro minha satisfação de votar favoravelmente à indicação do nome do Sr. Carlos Alberto Menezes Direito, futuro Ministro do Supremo Tribunal Federal.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – V. Exª expressa, nesta oportunidade, pelas manifestações que tivemos a honra de ouvir do Plenário, o pensamento da Casa.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES) – Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Com a palavra o Senador Magno Malta, pela ordem.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, também para revelar o contentamento e fazer coro aos que me antecederam. Não se trata de chover no mo-

lhado. Conheci o Dr. Carlos Alberto Menezes Direito antes de ele ser sabatino pela Comissão de Justiça. Infelizmente, hoje, tendo em vista outros compromissos, não pude estar presente àquela reunião. Mas, ao final, pude cumprimentá-lo.

Sr. Presidente, ganha o País e ganha a sociedade com a indicação do nome do Dr. Carlos Alberto, que a todos nós orgulha. Nós representantes do Estado do Espírito Santo estamos orgulhosos em votar favoravelmente à indicação do nome de Dr. Carlos Alberto e, portanto, em conduzir ao cargo de Ministro, após ser sabatinado, esse cidadão preparado, honrado e que, sem dúvida alguma, orgulha esta Casa.

Das ponderações feitas na Comissão, assisti, pela televisão, às do Senador Arthur Virgílio, que se dirigiu ao Dr. Carlos Alberto discorrendo sobre pontos afeitos à posição do indicado em seguir a justiça acima de tudo, ainda que seja contrário àquilo que ele pensa. Sr. Presidente, precisamos disso, e a aprovação da indicação do nome do Dr. Carlos Alberto Menezes Direito por esta Casa, por este Plenário é um presente que estamos ajudando a entregar à sociedade brasileira.

O SR. MÁRIO COUTO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Com a palavra o Senador Mário Couto, pela ordem.

O SR. MÁRIO COUTO (PSDB – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, uso da palavra apenas para reforçar as palavras do Senador Flexa Ribeiro no momento em que questionou o Líder do Governo, Senador Romero Jucá, sobre os problemas dos prefeitos deste querido Brasil. O Líder do Governo, tenho certeza absoluta, deve saber da situação de cada prefeitura de seu Estado, como também das prefeituras deste País hoje.

Senador Romero Jucá, se V. Exª não vislumbrar a possibilidade de acordo por questões regimentais hoje, que possamos sair daqui com a certeza de que em breve, amanhã ou terça-feira, possamos votar definitivamente o aumento do Fundo de Participação dos Municípios(FTM) para as prefeituras, porque os prefeitos não podem e não devem esperar mais. Então, gostaria que V. Exª pudesse se pronunciar em relação a isso.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, sobre a questão levantada pelo Senador Mário Couto, gostaria de registrar o seguinte: estamos prontos para votar a matéria. Já a aprovamos na CCJ. Portanto, se for da vontade da Casa e dos Líderes partidários votar a matéria hoje, quais procedimentos devemos adotar? Concluir a votação da pauta da Ordem do Dia, já instalada, votar a indicação das autoridades, votar a medida provisória, que está trancando a pauta; depois disso, precisamos encerrar esta sessão e reabrir mais cinco sessões seguidas, contar as cinco sessões, para, então, votar a matéria em primeiro turno. Se for da vontade da Casa, aprova-se a quebra do interstício do primeiro para o segundo turno, que é de três dias, fazem-se mais três sessões seguidas e, depois, vota-se o segundo turno.

Estou pronto para votar, mas dependo disso, de toda essa manobra e da aprovação por parte dos Líderes, porque é preciso que se quebre o interstício, que se tenha uma decisão unânime de todas as Lideranças.

O Relator está pronto, e defendo isso; aprovamos essa matéria há quatro anos; ela foi encaminhada para a Câmara dos Deputados e lá ficou.

Então, se hoje pudermos fazer um esforço, aprovaremos a porcentagem de 1% para o Fundo de Participação dos Municípios.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Concederei, pela ordem, a palavra ao Senador Arthur Virgilio, que a havia solicitado anteriormente; em seguida, falará V. Exª, Senadora Ideli Salvatti.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, é bastante razoável a colocação do Líder do Governo, e, ao ver do PSDB, a votação de hoje na Comissão de Justiça e eventualmente hoje aqui no Plenário da Casa dessa matéria que aumenta a receita do Fundo de Participação dos Municípios, retirando recursos do Tesouro Nacional, da União, descentralizando na direção de quem vivencia o primeiro impacto dos problemas, isso é uma prova de força da democracia brasileira.

Afinal de contas – disse a mesma coisa na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e repito aqui o argumento, com outras palavras talvez – ,se fosse uma ditadura, o ditador simplesmente escorraçaria, da porta do palácio, a pressão dos prefeitos. Como é uma democracia, o Presidente Lula relutou, relutou, mas foi obrigado a ceder à pressão dos pre-

feitos; foi obrigado a ceder à pressão democrática dos prefeitos.

Por isso, antes que digam que houve alguma benemerência, é bom que se registre a luta de muitos anos dos prefeitos, que se registre a perda de receita que eles tiveram todo esse tempo em que foram *bypassados*, em que foram jogados para a posição secundária, Sr. Presidente.

Por outro lado, a pressão que aqui fizemos, a pressão do Congresso Nacional, se chegarmos a votar essa matéria, o PSDB entende que essa matéria é uma vitória da pressão democrática contra um Governo democrático. E, se o Governo democrático cede, ele não está perdendo o prestígio nem está sofrendo nenhum desdouro não. Estamos apenas reconhecendo que não é a benemerência do Palácio pelo prefeitos, porque o General Médici não faria essa benemerência. Ele tocaria, a peso de baioneta, os prefeitos da porta do Palácio. É que não dá para fazer isso hoje – não acredito que fosse jamais essa a intenção do Presidente da República –, mas é uma conquista – e sou a favor de votar essa matéria – arrancada pelo Congresso e arrancada pela pressão dos prefeitos brasileiros.

Por outro lado, Sr. Presidente, quais são os pontos – e isso é algo em concerto com a Liderança do DEM – acertados conosco para se votar? Já estamos praticamente com a votação do Ministro Direito concluída. Em seguida, Sr. Presidente, teríamos a votação do nome dos três Ministros do Tribunal Superior do Trabalho, e a medida provisória dos hansenianos. Com isso, já estamos de acordo. E resolvemos, nós e o DEM, que faríamos uma avaliação muito criteriosa para a próxima semana, e por aí em diante, das autoridades e das demais matérias que sejam pinçadas como relevantes para o funcionamento da economia e da vida brasileira.

Portanto, em relação a essa matéria e dentro desse entendimento, o PSDB concorda, sim, em dar esse reconhecimento à luta dos prefeitos e à pressão que fizeram para que o Poder Central renunciasse receitas, aumentando em 1% a participação dos Municípios no FPM, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Senadora Ideli Salvatti, com a palavra V. Exª.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC. Pela ordem. Sem revisão da oradora.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero realçar que estamos plenamente de acordo em quebrar todos os interstícios e fazermos a votação do 1% para o FPM.

Trata-se de matéria muito importante – isso já foi realçado –, que passou por esta Casa em dezembro de 2003, não foi votada na Câmara, porque ela estava dentro de um contexto maior de reforma tributária, que, infelizmente, não andou. Este ano, inclusive, houve um acordo para separar, a Câmara aprovou, fez uma pequena modificação e, portanto, temos plena condição de votar.

Sr. Presidente, creio que devemos cumprir a Ordem do Dia – e peço muito a atenção do Senador Arthur Virgílio e do Senado José Agripino –, porque, na Ordem do Dia, está o projeto de lei que trata da Lei do Estágio, que também está na iminência de trancar a pauta.

Hoje, pela manhã, houve uma votação, e foi aprovado, por unanimidade, na reunião conjunta da Comissão de Assuntos Sociais e da Comissão de Educação, um acordo. Na Comissão de Educação, o Relator foi o Senador Raimundo Colombo, e eu fui a Relatora na Comissão de Assuntos Sociais. Fizemos um belíssimo acordo. Estamos inclusive com um relatório único. Por incrível que pareça, Senador Delcídio Amaral, não houve qualquer celeuma, qualquer polêmica. Nós acertamos, ajustamos o texto do substitutivo de comum acordo, e foi aprovado por unanimidade.

Portanto, poderíamos aproveitar a oportunidade, até porque a matéria já consta da Ordem do Dia, e votar também o projeto que diz respeito à Lei do Estágio, para colaborar com o acordo feito nas duas Comissões, entre esta Senadora e o Senador Raimundo Colombo.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Senador Romero Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, apenas para fazer um registro. Se quisermos cumprir o que é intenção de todos, vamos ter que dar celeridade às votações para realizar as oito sessões de votação.

Portanto, peço o apoio de todos para que possamos, rapidamente, votar todas as matérias que estão na Ordem do Dia atual, dentro do acordo que foi feito, e iniciar a questão da emenda constitucional.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Senador José Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, em maio, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva teve um encontro com os Prefeitos do Brasil. E o

grande anúncio que Sua Excelência fez, Senador Arthur Virgílio, foi o 1% do Fundo de Participação como um grande benefício, que, na verdade, é um benefício, que estaria sendo anunciado, sacramentado aos Prefeitos do Brasil.

Senador ACM Júnior, isso foi em maio. Lá se foi maio, lá se foi junho, lá se foi julho, estamos no final de agosto. Foram quatro meses. Se o Relator Romero Jucá está em condições de apresentar seu relatório, não vamos ser nós... Eu, Senador José Sarney, desta ou daquela tribuna, por duas vezes, manifestei minha posição de criar dificuldades, até à própria tramitação de matérias, se o compromisso do Presidente não fosse cumprido.

Ora, se eu tomei esse compromisso, não seria eu nem meu partido que iria criar qualquer tipo de dificuldade. Se o Relator está em condições de apresentar seu relatório e suas justificativas, eu, pelo meu partido e em nome dos Prefeitos do Brasil, e dado o compromisso que tomei no meu partido por antecipação, estou absolutamente de acordo com a quebra de interstícios, com o entendimento, de forma que os Municípios possam hoje celebrar a aprovação pelo Congresso, Câmara e Senado, daquilo que há quatro meses o Presidente Lula prometeu, e até agora não pôde cumprir ou não quis cumprir. Poderia ter feito no dia seguinte. No dia seguinte poderia ter feito. Porque nós, do Congresso, teríamos feito aquilo que vamos fazer agora.

Se o Presidente Lula, no dia seguinte ao compromisso tomado na reunião de Prefeitos, tivesse mandado para a Câmara dos Deputados, a Câmara tivesse aprovado e enviado para o Senado, eu teria a atitude que tenho hoje. Se só hoje o estamos fazendo é porque só agora o Presidente Lula tomou o compromisso de saldar a palavra empenhada. Pelo Democratas, a quebra do interstício está garantida e o acordo será feito.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, pela ordem. Quero dar uma breve palavra.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Em seguida, Senador Eduardo Suplicy.

Senador Eduardo Azeredo, V. Exª pode falar, se for rápido, porque vou encerrar a votação.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, minha intervenção é rápida. Quero apenas deixar bem claro que os Municípios não estão recebendo esse FPM há muito tempo por carência de ação do Governo. O projeto foi aprovado no Senado há mais de três anos. Que fique bem claro que, se dependesse do Senado, os Municípios estariam recebendo esse 1% há muito tempo. O Governo não conseguiu aprovar o projeto na Câmara e, depois, apresentou uma nova medida provisória, esta que estamos discutindo agora.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Senador Eduardo Suplicy, por favor, seja breve.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de registrar meu voto favorável à indicação do Dr. Carlos Alberto Menezes Direito, dizendo da boa impressão que causou ao responder às inúmeras perguntas feitas por mim e pelo conjunto dos Srs. Senadores.

Minha tradição é de voto aberto.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Vou encerrar a votação e proclamar o resultado. V. Exª poderia falar depois pela ordem ou é sobre o assunto?

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – É sobre o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – V. Exª tem a palavra.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu me associo a todos que se pronunciaram para manifestar apoio à indicação do Ministro Carlos Alberto Direito para o Supremo Tribunal Federal.

Na argüição feita hoje, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, vários temas foram colocados em debate para se conhecer o pensamento do Ministro, o trabalho que deve ser feito pelo Judiciário brasileiro e as questões graves que chegam ao Tribunal, de ordem trabalhista, social e política. Diante do que discutimos na sabatina, o Senado, neste momento, com certeza, aprovará, por ampla maioria, senão por unanimidade, a indicação do Ministro Carlos Alberto Direito para o Supremo Tribunal Federal.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Vou proclamar o resultado.

Declaro encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

PARECER Nº 718, DE 2007 (ESCOLHA DE AUTORIDADE)

Sr. CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, PARA EXERCER O CARGO DE MINISTRO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Num.Sessão:	1	Num.Votação:	1	Abertura:	29/8/2007 18:01:49
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	14:00:00	Encerramento:	29/8/2007 18:36:30

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	Votou
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	Votou
PSDB	PR	ALVARO DIAS	Votou
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	Votou
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	Votou
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	Votou
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	Votou
DEM	BA	CÉSAR BORGES	Votou
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	Votou
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	Votou
DEM	MA	EDISON LOBÃO	Votou
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	Votou
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	Votou
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	Votou
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	Votou
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	Votou
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	Votou
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	Votou
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	Votou
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	Votou
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	Votou
PMDB	ES	GERSON CAMATA	Votou
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	Votou
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	Votou
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	Votou
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	Votou
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	Votou
DEM	MT	JAYME CAMPOS	Votou
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	Votou
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	Votou
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	Votou
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	Votou
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	Votou
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	Votou
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	Votou
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	Votou
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	Votou
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	Votou
PMDB	PI	MÃO SANTA	Votou
DEM	PE	MARCO MACIEL	Votou
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	Votou
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	Votou
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	Votou
PSDB	MS	MARISA SERRANO	Votou
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	Votou
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	Votou
PDT	PR	OSMAR DIAS	Votou
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	Votou
PMDB	RS	PEDRO SIMON	Votou
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	Votou
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	Votou
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	Votou
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	Votou
DEM	SP	ROMEU TUMA	Votou
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	Votou
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	Votou
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	Votou
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	Votou
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	Votou
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	Votou
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	Votou
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	Votou
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	Votou
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	Votou

Presidente: EFRAIM MORAIS

Votos SIM : 61
Votos NÃO : 02
Votos ABST. : 01

Total : 64

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 18:36:32

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Votaram SIM 61 Srs. Senadores; e NÃO, 2.

Houve uma abstenção.

Total de votos: 64

Está, portanto, Srªs e Srs. Senadores, aprovado o nome do Ministro Carlos Alberto Menezes Direito para o Supremo Tribunal Federal.

Será feita a devida comunicação ao Presidente da República.

Passo a Presidência...

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Pela ordem, concedo a palavra V. Exª.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de ouvir a palavra de V. Exª a respeito deste último fato, envolvendo funcionário da Casa, que se diz pressionado e que, por isso, teria aberto mão de um cargo em comissão na Casa.

Gostaria de ouvir a palavra de V. Exª porque esta é uma indagação que responderia aos anseios do Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Agradeço a oportunidade da pergunta, sobretudo pela possibilidade de, de uma só vez, fazer o esclarecimento ao Senado Federal e ao Brasil.

Desde que foi instaurado o processo contra mim, passei o comando da condução da investigação para o Senador Tião Viana, demonstrando absoluta isenção com o aprofundamento da investigação, objetivando as verdades que o Brasil sempre quis saber.

Pedi, Sr. Presidente – e também não foi divulgado –, que o Ministério Público me investigasse para que eu pudesse, comprovadamente, apresentar as provas da verdade, fazendo a inversão do ônus da prova e a prova contrária, que é algo condenado desde o Direito Romano.

Antes disso, sem que ninguém tivesse me pedido nada, absolutamente nada, abri mão de todos os meus sigilos perante este Senado Federal. Nunca permiti que utilizassem a máquina do Senado Federal para beneficiar ninguém, absolutamente ninguém, muito menos o seu Presidente.

V. Exª sabe, o Senado sabe, que sou um democrata. Já disse, durante esta semana, que, mesmo sendo vítima do excesso da democracia, continuarei defendendo, com toda ênfase, a democracia como o melhor regime de governo.

Simplesmente não conheço o Dr. Marco Evandro. Não o conheço. Hoje, recebi uma carta, que exibo ao Senado Federal, dizendo o seguinte:

> "Solicito a V. Exª, Secretária-Geral da Mesa, que encaminhe ao Excelentíssimo Sr. Presidente do Senado Federal minha solicitação de dispensa, em caráter irrevogável, da função comissionada da Secretaria-Geral da Mesa Adjunta, símbolo FC – 9." [Vou repetir para que a Casa e o País ouçam:] "Esclareço, por oportuno, que em momento algum concedi entrevista a qualquer veículo de comunicação, o que pode ser comprovado com as formas mais desencontradas com que os diferentes órgãos de comunicação têm divulgado este assunto."

Então, quem me conhece sabe, quem conhece o meu perfil sabe que eu jamais permitiria que alguém fosse pressionado. Os Senadores sabem. Eu indaguei de vários Senadores: "V. Exª já sentiu algum tipo de pressão neste processo?" "Nenhum, absolutamente nenhum." Os Senadores vão decidir de acordo com as provas e com as suas consciências.

Está aqui a carta, a resposta assinada pelo Dr. Marcelo, segundo a qual é mais um equívoco. É mais um equívoco parecido com aquele de que mudei o imposto de renda, de que eu tinha comprado bens imóveis por intermédio de laranja. É um equívoco parecido com os outros equívocos que foram divulgados e que logo foram negados com provas contrárias, que são as mais difíceis de se apresentarem no Direito.

Daí dizer, Sr. Presidente, que este processo é absolutamente esquizofrênico. Eu queria só esclarecer à Casa, já que V. Exª pediu, que acabo de receber da Secretária-Geral da Mesa uma carta que diz que esse episódio não tem absolutamente nada a ver e que o Consultor do Senado Federal, que é adjunto da Mesa Diretora, não estava com nenhuma demanda desse processo.

Não pedi parecer a ninguém. O Senador Tião Viana é quem conduz o processo. No Conselho de Ética, é o Senador Leomar Quintanilha, que pediu um parecer à Consultoria-Geral do Senado Federal. Esse servidor não foi demandado em nenhum momento. Daí o esclarecimento definitivo que ele manda à Mesa do Senado Federal.

Passo a Presidência ao Senador Tião Viana.

O Sr. Renan Calheiros, Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Tião Viana, 1º Vice-Presidente.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Vou conceder a palavra ao Senador José Agripino e ao Senador Demóstenes Torres, pela ordem.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Peço apenas a obediência regimental, para termos o melhor aproveitamento da sessão – um pedido pela ordem deve ser "pela ordem" mesmo.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de aproveitar a presença do Senador Renan Calheiros.

Essa questão, que, pela sua natureza, provocou muita discussão, muito disse-que-disse, versões para aqui e versões para acolá, tem uma força, uma substância, que é a discussão em torno do voto, sobre se é secreto ou aberto. Na minha concepção, a grande diferença entre o voto ser secreto ou ser aberto é a de que, sendo aberto, todo o trabalho dos Relatores, os Senadores Almeida Lima, Marisa Serrano e Renato Casagrande – a apuração de elementos, a coletânea de dados, a juntada de provas, a argumentação de um lado e do outro – irá para o papel e será transmitido num voto para o Plenário do Conselho de Ética e Decoro Parlamentar. O voto é secreto, por exemplo, em indicação de Embaixadores, em que o relatório é apenas indicativo, mas seqüenciado por uma sabatina do indicado, que se submete a perguntas por parte do Plenário. Neste caso, não seria. Quando se faz a indicação de um Embaixador ou de um Ministro do Supremo Tribunal Federal, como hoje aconteceu, o relatório é descritivo, não é conclusivo, e em seguida há uma sabatina.

Para mim e para o meu Partido, o fundamental é que, como o Senador Renan Calheiros deseja, as evidências sejam todas expostas, na sua inteireza, pelos Relatores, que vão abrir os argumentos que coletaram ao longo de um tempo, com responsabilidade e senso de justiça, dentro do seu pensamento, argumentos em favor e argumentos em contrário – até porque não conheço o teor dos relatórios, mas supõe-se que haja relatório pedindo a absolvição, assim como a condenação, e os Senadores vão votar pela absolvição ou pela condenação de acordo com a força e a consistência dos argumentos. E os argumentos só serão expostos, se o relatório for detalhado, não descritivo.

Daí a posição que o meu Partido vai defender, claramente, no Conselho de Ética, de o voto ser aberto, para que os argumentos sejam postos por inteiro, com transparência absoluta, para que tanto os Senadores como o Brasil tenham a consciência de que o voto que será dado é movido à convicção de provas que estejam consignadas no relatório conclusivo, amplo, transparente, aberto, à luz de elementos coletados ao longo do tempo.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, pela ordem. Não é uma questão de ordem, é pela ordem, depois do nobre Senador José Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN) – Agradeço, Senador Valdir Raupp.

Por isso é que o meu Partido terá uma posição clara, claríssima, de recomendar que o voto seja aberto no Conselho de Ética, para garantir a transparência e fazer com que os Senadores tenham elementos de convicção para votarem "sim" ou "não".

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Senador José Agripino, já darei a palavra ao Senador Renan Calheiros, Presidente do Senado Federal, depois ao Senador Demóstenes Torres, mas só faria uma consideração antes.

Acabamos de ter uma votação secreta para a escolha de um Ministro do Supremo Tribunal Federal, e inúmeros Senadores desobedeceram à Constituição Federal e ao Regimento da Casa, declarando o seu voto. Ou nos apegamos à norma legal, ou esta Casa vai para um caminho muito delicado.

Há sobre voto secreto ou não, em comissão ou no plenário, o art. 55 da Constituição Federal, os arts. 133, 116 e 197. Só espero que a decisão amanhã esteja pautada e protegida pelo Regimento do Senado Federal e pela norma constitucional. É o que espero dos Srs. Senadores.

Presidente do Senado, Senador Renan Calheiros, V. Exª tem a palavra.

O SR. RENAN CALHEIROS (PMDB – AL. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Senador Tião Viana, Presidente, Srªs e Srs. Senadores, queria, gentilmente, dizer ao Senador José Agripino que também vejo virtudes no voto aberto. O que não vejo é a necessidade de discutirmos aqui, conceitualmente, o que é melhor para o Brasil para este momento, se é o voto aberto ou o secreto, porque essa discussão nos levará a uma mudança de princípios, a uma mudança constitucional. A única discussão que vai ser travada lá no Conselho de Ética, por enquanto, e não aqui, é sobre se vamos seguir ou não o princípio constitucional; não é sobre o que cada um pensa do voto aberto ou do voto fechado. Tenho muita concordância com S. Exª em relação ao voto aberto, mas preciso ter uma concordância maior com a Constituição Federal e com o Regimento do Senado Federal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Vou conceder a palavra pela ordem. Peço o máximo de objetividade dos Srs. Senadores, pela relevância da Ordem do Dia.

Senador Demóstenes Torres, V. Exª tem a palavra.

A seguir falará o Senador Valdir Raupp e o Senador Renato Casagrande.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Sr. Presidente, V. Exª se esqueceu de mim.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, gostaria até de ter falado na presença do Senador Renan Calheiros, porque tive a oportunidade hoje de passar por uma reunião à qual estavam presentes o Senador Renato Casagrande e a Senadora Marisa Serrano, em que os dois ouviram o servidor que pediu exoneração do cargo.

Esse servidor teve oportunidade de dizer a mim e aos dois Senadores – e afirmou que à tarde diria ao Senador Renan Calheiros – que realmente não sofreu uma pressão direta, como, por exemplo, alguém chegar até ele e dizer "O senhor tem de fazer isso sob pena disso". Não! Mas disse que se sentiu coagido o tempo todo, porque o corpo de Consultoria do Senado Federal, um dos mais ilustres do Brasil – ou o mais ilustre do Brasil –, o tempo todo, sim, foi chamado de encomenda a produzir determinadas peças que, de forma alguma, coadunam com essa inteireza, com essa capacidade, com tudo que até hoje é reconhecido na Consultoria do Senado. Então, um exemplo foi dado.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Permita-me terminar a minha fala. Se aqui Senador fala durante uma hora e dez minutos, posso falar no mínimo cinco minutos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – A Presidência pede que V. Exª não a culpe pela condução correta dos trabalhos.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Concluirei. O primeiro jabuti colocado em cima do pau, em cima da árvore, foi quando V. Exª disse que o Senador Renan Calheiros tinha despachado *ad referendum* do Plenário, e, depois, lá na frente: não, o Senador não encaminhou, porque a Mesa não se reuniu, para fazer *ad referendum*. Em várias outras oportunidades, disse o servidor a mim, ao Senador Casagrande e também à Senadora Marisa Serrano: a Consultoria ou a Advocacia Geral do Senado ou os Assessores foram orientados a produzir a peça de determinada forma. E a Consultoria, Sr. Presidente, do Senado, tem de agir com isenção: não tem de orientar os Senadores a procederem dessa ou daquela forma, mas dizer que a Constituição está escrita de determinada forma e como devemos seguir o Regimento.

Então, o que o Consultor disse foi o seguinte: "Ontem foi a gota d'água quando chegaram até nós e disseram: 'A peça tem que ser produzida para dizer que o voto é secreto e, mais, que o voto nem conclusivo deve ser'." Aí ele disse: "Vou pedir o meu boné que eu não agüento mais pressão, e o Senado e os Consultores não merecem mais isso". Ele disse isso a mim, disse isso ao Senador Renato Casagrande e disse isso à Senadora Marisa Serrano.

Com relação a esse ofício: ele simplesmente disse que não deu entrevista para a imprensa. Para nós, Senadores, ele disse exatamente isso que repeti aqui.

Peço ao Senador Renato Casagrande e à Senadora Marisa Serrano, que estavam presentes, que confirmem o que eu disse aqui, se é verdade ou não.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Com a palavra o Senador Valdir Raupp.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Pela ordem também, Sr. Presidente.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, eu também quero me inscrever pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Eu só pediria aos Líderes que estabelecessem um diálogo objetivo.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Presidente, nós estamos no meio da Ordem do Dia. Nós estamos em processo de votação.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Se esse for o entendimento dos Líderes, eu aplicarei o Regimento, que diz que não se pode falar pela ordem neste momento; senão, eu peço que se limitem a manifestações de, no máximo, um minuto cada um.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Pela ordem, o Senador Raupp tem um minuto.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador) – Sr. Presidente, era só para dizer que nós estamos no meio de um processo de votação. Eu acho que, para o que está sendo discutido agora, o momento não é oportuno. Vamos terminar as votações e depois passaremos ao debate.

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP) – Falou um, todos têm direito a falar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra ao Senador Renato Casagrande por um minuto. Depois V. Exª.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES. Pela ordem. Sem revisão do orador) – Sr. Presidente, eu concordo que estamos no meio da Ordem

do Dia, só que foi dada a possibilidade do debate sobre esse tema.

Eu participei da reunião hoje, uma reunião informal, e, depois, como testemunha, de reunião formal na Corregedoria, a convite do Corregedor, o Senador Romeu Tuma. Como eu ouvi a manifestação do Presidente Renan Calheiros, quero dizer que nós ouvimos do servidor Marcos Santi que ele, de fato, por todo o processo que tramitou aqui desde o início dessa representação contra o Senador Renan Calheiros, ele se sentiu pressionado e, por isso, estava entregando o cargo. Não foi uma pressão direta; foi uma pressão indireta – palavras dele. Daí que nós temos que nos manifestar, porque, tendo participamos dessa oitiva, não poderíamos abrir mão de dar o nosso testemunho aqui daquilo que ele de fato nos disse. O ofício que ele encaminhou ao Senador Renan Calheiros trata das entrevistas dadas nos meios de comunicação. Portanto, para corrigir, para colocar essa informação e fazer justiça às informações que nós recebemos hoje, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

Senador Gilvam Borges, V. Exª tem a palavra.

Peço a compreensão dos Srs. Senadores no sentido de se limitarem a um minuto em suas manifestações.

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, peço que seja registrado o meu voto "sim" na votação anterior, pois eu estava em audiência com o Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Será consignado em ata o voto de V. Exª.

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP) – Agradeço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Senador Jarbas Vasconcelos e, em seguida, Senador Wellington.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Sr. Presidente, estou...

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Estou tentando, objetivamente...

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Mas eu me inscrevi, pedi pela ordem. Reafirmo meu pedido.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Não cabe, regimentalmente, pedir a palavra pela ordem. Estou colaborando com os Srs. Senadores e abrindo o espaço para manifestações, Senador José Nery.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Senador Jarbas Vasconcelos, V. Exª tem a palavra.

O SR. JARBAS VASCONCELOS (PMDB – PE. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu quero apelar para a responsabilidade e o bom senso de V. Exª, que tem norteado essa conduta desde o início da atual legislatura como 1º Vice-Presidente.

Esse tumulto todo no plenário foi provocado, novamente, pela permanência do Presidente Renan Calheiros nessa cadeira em que V. Exª está sentado. Foi ele que foi se defender, mais uma vez sentado aí, quando não deveria, desde o início, desde quando estava indiciado junto ao Conselho de Ética.

Esta Casa está virando uma verdadeira bagunça, e é preciso, Sr. Presidente, que saiamos desse episódio. Quando falei sobre o odor dele, houve repercussão negativa aqui.

Aqui está cheio de jurisconsultos, o Presidente do Conselho de Ética ditando regras para o Conselho amanhã... Acho que o Senado inteiro tem que ir amanhã para esse Conselho de Ética para dar garantias e condições aos Relatores de votarem de acordo com suas consciências, sem pressão. Então, é importante fazer isso, Sr. Presidente.

Quero apenas ressaltar que o que aconteceu hoje, mais uma vez, é de responsabilidade única e exclusiva do Sr. Renan Calheiros, que deveria ter se afastado dessa cadeira. Como assim não fez, tumultuou esta Casa, mais uma vez se defendendo na cadeira da Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Com a palavra o Senador José Nery e, em seguida, o Senador Wellington Salgado.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente Tião Viana, Srªs e Srs. Senadores, o Presidente Renan Calheiros, ao se defender, mais uma vez, da cadeira de Presidente do Senado, promoveu aqui – e talvez os senhores não tenham compreendido – um insulto a todos nós, quando disse que esse processo é um processo esquizofrênico, ou seja, é um processo de loucos. Respeito aos loucos, porque, se queremos aqui fazer a apuração devida, responsável, como manda a Constituição, como manda o nosso Regimento, nós não podemos admitir que o Presidente use da cadeira de Presidente para, o tempo todo, fazer sua defesa.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Senador Wellington Salgado.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Por favor, eu gostaria de concluir o meu pensamento.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Para concluir, V. Exª tem mais dez segundos por gentileza.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA) – Então, quero dizer que os loucos que estão aqui neste Senado e os milhões de loucos que estão pelo Brasil, que querem dignidade, justiça e pôr fim à corrupção, não aceitam

o insulto e esperam desta Casa o cumprimento do seu dever de, quando tiver de investigar, investigar. Que se apure e se puna conforme a Constituição e a lei.

Quero também, Sr. Presidente, declarar aqui que o voto amanhã no Conselho de Ética deve ser um voto aberto, porque não há nenhum impedimento na Constituição ou no Regimento Interno do Senado.

O Senador Renan, com seu gesto e com suas palavras, agrediu este Senado, esta Casa e a todos no Brasil que querem dignidade e respeito de seus representantes.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Senador Wellington Salgado, um minuto por gentileza.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu queria dizer o seguinte. O Presidente Renan Calheiros acabou de ler um ato administrativo, um documento em que o cidadão, ontem, pediu demissão ou licença, porque estava pressionado. Ele leu apenas. Era um documento escrito. Quer dizer, nem escrito está valendo mais aqui! O funcionário escreveu e assinou. Estamos chegando a um ponto em que nem escrito está valendo mais. Ele não disse não, ele escreveu, e o Presidente trouxe um ato administrativo e o mostrou da mesa. Agora, todo mundo pega aquilo e se sente ofendido, "que esta Casa está sob pressão". Aqui só se vive sob pressão! O cidadão que pediu demissão, de repente, não agüentou a pressão do cargo. Eu tenho um parecer desta Casa, apresentado há um mês. Eu pedi normalmente, e foi dado o parecer pelo voto secreto. Está comigo. Ninguém pressionou ninguém nem ninguém gritou que estava sendo pressionado.

Agora, chega aqui e todo mundo está pressionado! Tudo que é a favor do Presidente Renan Calheiros é pressão. E o que ele sofre não é pressão? Não tem uma prova dele que o coloque em lugar nenhum, e todo mundo aqui se sente pressionado. Pelo amor de Deus!

Não vou falar mais Sr. Presidente, porque temos que votar algo importante aqui. Mas, no final, gostaria de participar do debate.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

Senador Romeu Tuma, um minuto.

O SR. ROMEU TUMA (DEM – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, apenas, como Corregedor, queria confirmar que fiz a oitiva do funcionário na presença do Senador Renato Casagrande, da Senadora Marisa Serrano e do Senador Jefferson Péres. Ficou registrado todo o depoimento, e é claro que está à disposição dos Srs. Senadores. A Corregedoria já pediu a degravação.

De forma que confirmo que realmente ele fez esse depoimento no meu gabinete, com a presença e o testemunho de todos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – **Item extrapauta**

PARECER Nº 656, DE 2007

(Escolha de autoridade.)

Discussão, em turno único, do Parecer nº 656, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator Senador Aloizio Mercadante, sobre a Mensagem nº 119, de 2007 (nº 515/2007 na origem), submetendo à apreciação do Senado a indicação do Doutor Pedro Paulo Teixeira Manus para compor o Tribunal Superior do Trabalho no cargo de Ministro Togado, na vaga reservada a juízes de carreira da magistratura trabalhista.

Discussão do parecer.

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 111-A da Constituição Federal, a matéria depende, para sua aprovação, do voto favorável da maioria absoluta da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico.

As Srªs e os Srs. Senadores já podem votar.

A Presidência esclarece que a votação é secreta. O painel está aberto para a votação das Srªs Senadoras e dos Srs. Senadores.

(Procede-se à votação nominal.)

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra ao Senador Papaléo Paes e, a seguir, ao Senador Aloizio Mercadante. A Presidência só pede a compreensão dos oradores no sentido de usarem apenas um minuto para sua fala.

O SR. PAPALÉO PAES (PSDB – AP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, peço que registre meu voto "sim" na votação anterior e quero fazer um ligeiro comentário sobre essa questão de Regimento.

Discute-se o Regimento aqui, mas esse Regimento deixou de ser obedecido por toda esta Casa há muito tempo. O Regimento passou a ser usado dentro das devidas conveniências. Quando convém se usa o Regimento; quando não convém, arruma-se um

jeitinho para lá e outro para cá, e acaba-se não cumprindo o Regimento. Por exemplo, um orador que tem certa liderança nacional, quando vai falar da tribuna, pode manifestar-se por duas ou três horas, se quiser. Quando é um orador novato, este fica na tribuna durante seus dez minutos, mas, toda hora, o Presidente fica tocando a campainha.

Outra coisa é essa questão do voto secreto. Vai-se votar secretamente aqui. O voto secreto serve para nos preservar, para nos proteger, mas, de repente, é conveniente dizer que se está votando em algum Ministro do Tribunal Superior, porque, lá adiante, ele poderá resolver algum tipo de problema. Começa, então, a declaração de voto. Ou é secreto ou não é secreto.

Dou outro exemplo: na votação do Senador Renan Calheiros, os que não têm coragem de votar contra vão querer votar secretamente e assim por diante.

Acredito que a Casa precisa ser moralizada, principalmente por intermédio deste instrumento que é a nossa constituição interna: nosso Regimento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra aos Senadores Aloizio Mercadante, Alvaro Dias e Sérgio Zambiasi e à Senadora Marisa Serrano.

O pedido da Mesa é o de que falem por um minuto apenas, como colaboração ao Plenário.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, como Relator da matéria na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, considero indispensável um breve informe aos demais Senadores e Senadoras que não tiveram a oportunidade de participar da audiência que tivemos para a argüição do Dr. Pedro Paulo Teixeira Manus, que tem décadas de magistratura na Justiça do Trabalho e uma longa carreira acadêmica. Há pelo menos 30 anos, é Professor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, que é uma das escolas de Direito mais consistentes, e foi o mais votado na indicação da lista para exercer essa função. Portanto, sua função acadêmica, sua longa trajetória na magistratura, sua representatividade junto à Justiça do Trabalho e sua argüição na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, no nosso ponto de vista, consolidaram essa convicção das Srªs Senadoras e dos Senadores, que, tenho certeza, será agora referendada pelo Plenário do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

A Presidência faz um apelo às Srªs Senadoras e aos Srs. Senadores no sentido de que votem, pois estamos em processo de votação secreta. A Presidência, em breve, encerrará a votação.

Concedo a palavra ao Senador Alvaro Dias. (Pausa.)

Concedo a palavra ao Senador Sérgio Zambiasi e, logo a seguir, à Senadora Marisa Serrano.

O SR. SÉRGIO ZAMBIASI (Bloco/PTB – RS. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero apenas reforçar um apelo que outros colegas já fizeram, para que possamos votar ainda hoje a PEC nº 58, de 2007, lembrando que esse foi um compromisso assumido pelo Presidente Lula ainda em abril, por ocasião da 10ª Marcha dos Prefeitos em Brasília.

Neste momento, quase seis mil Municípios brasileiros estão atentos a este plenário, a esta sessão, aguardando que um acordo de Líderes resolva essa questão. Já estamos quase no final do ano, e é fundamental que essa PEC seja aprovada, para que esses Municípios cumpram com seus compromissos, especialmente no mês de dezembro.

Esse é o apelo que deixo aqui. E meu Líder, Senador Epitácio Cafeteira, autorizou-me a dizer que o PTB está solidário aos Municípios brasileiros. Saúdo os Prefeitos gaúchos que estão presentes aqui, aguardando este momento que, seguramente, é de extrema importância para que possamos encontrar soluções para o municipalismo brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Há acordo de Líderes. A matéria entrará na pauta no dia de hoje, Senador Sérgio Zambiasi.

Concedo a palavra à Senadora Marisa Serrano, pela ordem.

Reitero novamente que o apelo da Mesa é o de que os oradores usem apenas um minuto em suas falas.

A SRA. MARISA SERRANO (PSDB – MS. Pela ordem. Sem revisão da oradora.) – Sr. Presidente, como estamos vendo, como já foi dito, mas quero reiterar, há uma votação para aprovação do nome de uma pessoa para determinado cargo. Para tanto, o Senador Aloizio Mercadante expôs a vida pregressa e o trabalho executado pelo País, fazendo um voto descritivo sobre a vida da pessoa em quem estamos votando; e a votação é secreta.

Portanto, quero dizer a V. Exª, Sr. Presidente, e a todos os colegas que é necessário, sim, rever as questões desta Casa e que é bom que possamos discutir o voto secreto que estamos afirmando agora e o voto que daremos amanhã no Conselho de Ética.

Também é necessário que se veja aquilo que se passa na Casa aqui ao lado – não só o que se passa

no Rio de Janeiro ou em outros Estados da Federação –, ou seja, é preciso ver como é que funciona o Conselho de Ética da Câmara dos Deputados, que tem um Regimento, do qual pude participar, já que pude subscrevê-lo como Deputada Federal – meu nome consta como mentora daquele Regimento feito na Câmara dos Deputados. O Regimento da Câmara dos Deputados prevê que o voto do Conselho deve ser nominal e aberto; o voto é secreto quando vai ao plenário. Todos os que foram votados ontem, no Supremo, pela CPI do Mensalão, passaram pelo Conselho de Ética da Câmara dos Deputados, onde o assunto foi discutido e votado nominalmente, sendo que houve voto secreto somente no plenário, conforme prevê a Constituição.

Então, é bom que se esclareça isso, Sr. Presidente, para que as coisas sejam colocadas nos seus devidos lugares e para que não haja nenhum tipo de falsidade nos esclarecimentos aqui prestados.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

Declaro encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

PARECER Nº 656, DE 2007 (ESCOLHA DE AUTORIDADE)

Sr. PEDRO PAULO TEIXEIRA MANUS, PARA COMPOR O TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

Num.Sessão:	1	Num.Votação:	2	Abertura:	29/8/2007 18:59:44
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	14:00:00	Encerramento:	29/8/2007 19:06:38

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	Votou
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	Votou
PSDB	PR	ALVARO DIAS	Votou
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	Votou
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	Votou
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	Votou
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	Votou
DEM	BA	CÉSAR BORGES	Votou
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	Votou
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	Votou
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	Votou
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	Votou
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	Votou
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	Votou
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	Votou
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	Votou
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	Votou
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	Votou
PMDB	ES	GERSON CAMATA	Votou
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	Votou
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	Votou
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	Votou
DEM	MT	JAYME CAMPOS	Votou
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	Votou
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	Votou
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	Votou
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	Votou
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	Votou
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	Votou
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	Votou
DEM	TO	KÁTIA ABREU	Votou
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	Votou
PMDB	PI	MÃO SANTA	Votou
DEM	PE	MARCO MACIEL	Votou
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	Votou
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	Votou
PSDB	MS	MARISA SERRANO	Votou
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	Votou
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	Votou
PDT	PR	OSMAR DIAS	Votou
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	Votou
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	Votou
PMDB	RS	PEDRO SIMON	Votou
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	Votou
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	Votou
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	Votou
DEM	SP	ROMEU TUMA	Votou
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	Votou
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	Votou
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	Votou
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	Votou
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	Votou
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	Votou
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	Votou
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	Votou
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	Votou
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	Votou

Partido	UF	Nome do Senador	Voto

Presidente: TIÃO VIANA

Votos SIM : 51
Votos NÃO : 05 **Total : 57**
Votos ABST. : 01

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 19:06:39

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Votaram SIM 51 Senadores, e NÃO, 5.

Houve uma abstenção.

Aprovada a matéria.

Será feita a devida comunicação ao Senhor Presidente da República.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – **Item extrapauta**:

PARECER Nº 657, DE 2007

(Escolha de autoridade)

Discussão, em turno único, do Parecer nº 657, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, tendo como Relator o Senador Osmar Dias, sobre a Mensagem nº 120, de 2007 (nº 516/2007, na origem), submetendo à apreciação do Senado a indicação do Doutor Fernando Eizo Ono, para compor o Tribunal Superior do Trabalho, no cargo de Ministro Togado, na vaga reservada a juízes de carreira da magistratura trabalhista.

Discussão do parecer.

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 111-A da Constituição Federal, a matéria depende, para sua aprovação, de voto favorável da maioria absoluta da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico secreto.

As Srªs Senadoras e os Srs. Senadores já podem votar.

(Procede-se à votação.)

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Tem V. Exª a palavra.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de registrar meu voto "sim", embora reservado, na votação anterior em favor do Ministro Pedro Paulo Teixeira Manus.

O SR. OSMAR DIAS (PDT – PR) – Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Fica feito o registro em ata, Senador Suplicy.

Senador Osmar Dias, V. Exª tem a palavra.

O SR. OSMAR DIAS (PDT – PR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, tive a honra de ser Relator do Parecer nº 657, referente à indicação do Dr. Fernando Ono, que foi escolhido pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e que recebeu votação unânime pela aprovação da sua indicação para compor os quadros do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

Deixo apenas o testemunho do trabalho que o Dr. Fernando Ono realizou pela magistratura do Paraná. Ele dedicou seu tempo, durante muitos anos, ao trabalho em Santa Catarina e, depois, no Paraná. Portanto, foi com absoluta convicção que apresentei o parecer favorável, por conhecer o Dr. Fernando Ono e por ter a certeza de que ele, no TST, vai honrar essa indicação, essa votação e o cargo que vai assumir, Sr. Presidente.

Gostaria de deixar aqui registrado este meu depoimento a respeito de uma pessoa muito importante para a magistratura do Paraná, que é o Sr. Fernando Ono.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

Concedo a palavra ao Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (PSDB – PR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, apenas registro minha satisfação de ver o Dr. Fernando Ono ascendendo à condição de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho. Eu o conheço desde os bancos escolares, na nossa cidade de Londrina.

Conheço razoavelmente a história da sua vida. Ele tem valor. Atende a todos os critérios estabelecidos para a boa escolha: competência, probidade e qualificação profissional. Certamente, é um grande Juiz. Será para nós do Paraná, sobretudo, um orgulho vê-lo atuando no Tribunal Superior do Trabalho, porque sabemos que suas decisões estarão sempre marcadas pela competência e pela correção.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra, ao Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, o eminente Senador Marco Maciel.

O SR. MARCO MACIEL (DEM – PE. Pela ordem. Com revisão do orador.) – Sr. Presidente, aproveito o ensejo em que estamos discutindo a indicação de novos membros para o Tribunal Superior do Trabalho, para manifestar minha alegre surpresa com as manifestações dos três Magistrados perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Os três fizeram excelentes exposições com grande conhecimento e saber jurídico e os respectivos currículos demonstram que estão na Magistratura há, pelo menos, duas dé-

cadas, o que os recomenda para o exercício das altas funções de Ministro do Superior Tribunal do Trabalho. Daí, estou certo, de que o Plenário do Senado chancelará o entendimento que teve a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania ao aprovar as indicações do Poder Executivo.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª, Senador Marco Maciel.

A Presidência faz um apelo ao Plenário, visto que se trata de matéria que exige maioria absoluta da composição da Casa. Na votação passada, 57 Srs. Senadores votaram, e, agora, só 51 Senadores registraram seu voto.

Faço um apelo aos Srs. Líderes, para que chamem suas Bancadas para votar a matéria. Trata-se de matéria que exige maioria absoluta de votantes.

Concedo a palavra ao Senador José Agripino e, em seguida, eu a concederei ao Senador Renato Casagrande.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, faço um apelo aos companheiros do Democratas que porventura tenham saído do plenário, para que retornem, pois se trata da votação de indicação de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, aprovado, amplamente qualificado, merecedor do apoio da Casa. Contamos aqui com apenas 54 presenças, mas precisamos assegurar o quórum de pelo menos 60 Parlamentares. Faço, portanto, um apelo aos companheiros do Democratas que estejam fora do plenário para que venham votar. O voto é secreto, mas a recomendação do Partido é a vinda imediata ao plenário para votar.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço ao Líder José Agripino Maia.

Concedo a palavra ao Senador Renato Casagrande, Líder do PSB.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, quero concluir minha fala com relação à carta apresentada pelo Senador Renan Calheiros. Como sou Relator do processo sobre o Senador, estou envolvido no debate sobre voto secreto e voto aberto. Ontem, recebemos uma informação da Consultoria da Casa, na reunião do Conselho de Ética e Decoro Parlamentar, com o Presidente Leomar Quintanilha, de que a orientação seria pelo voto secreto, com um relatório descritivo, sem conclusão de mérito. Isso, de fato, deixou-nos surpresos, porque o trabalho que fizemos até agora foi no sentido de apresentar um relatório conclusivo, com parecer de mérito, pelo arquivamento ou pela quebra do decoro parlamentar. Vamos apresentar relatório nesse sentido, nessa direção, porque não concordamos com essa avaliação, com a tese de que a votação no referido Conselho seja secreta.

Já há precedentes nesta Casa de votação aberta, temos a experiência de votação aberta na Câmara dos Deputados, e o art. 55 da Constituição Federal estabelece que votação que envolva perda de mandato, no Senado Federal, seja secreta. Mas a perda de mandato, Senador Agripino, dá-se no plenário do Senado, não no Conselho de Ética e Decoro Parlamentar.

Se aprovarmos amanhã a quebra de decoro parlamentar no Conselho de Ética e se deixarmos de votar no plenário, o Senador não perde o mandato. Então, a votação ocorre aqui, e aqui ela deve ser secreta, de acordo com a Constituição Federal. O Regimento e a resolução são omissos. Assim, a tese pela votação aberta tem defesa técnica.

Por isso, amanhã, se houver orientação para voto secreto, apresentaremos questão de ordem e recurso ao Plenário, para que a votação relativa a esse tema seja aberta, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Está encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

PARECER Nº 657, DE 2007 (ESCOLHA DE AUTORIDADE)

Sr. FERNANDO EIZO ONO, PARA COMPOR O TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

Num.Sessão:	1	Num.Votação:	3	Abertura:	29/8/2007 19:07:59
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	14:00:00	Encerramento:	29/8/2007 19:15:21

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	Votou
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	Votou
PSDB	PR	ALVARO DIAS	Votou
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	Votou
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	Votou
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	Votou
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	Votou
DEM	BA	CÉSAR BORGES	Votou
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	Votou
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	Votou
DEM	MA	EDISON LOBÃO	Votou
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	Votou
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	Votou
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	Votou
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	Votou
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	Votou
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	Votou
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	Votou
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	Votou
PMDB	ES	GERSON CAMATA	Votou
PMDB	AP	GILVAM BORGES	Votou
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	Votou
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	Votou
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	Votou
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	Votou
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	Votou
DEM	MT	JAYME CAMPOS	Votou
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	Votou
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	Votou
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	Votou
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	Votou
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	Votou
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	Votou
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	Votou
PMDB	PI	MÃO SANTA	Votou
DEM	PE	MARCO MACIEL	Votou
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	Votou
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	Votou
PSDB	MS	MARISA SERRANO	Votou
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	Votou
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	Votou
PDT	PR	OSMAR DIAS	Votou
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	Votou
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	Votou
PMDB	RS	PEDRO SIMON	Votou
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	Votou
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	Votou
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	Votou
DEM	SP	ROMEU TUMA	Votou
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	Votou
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	Votou
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	Votou
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	Votou
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	Votou
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	Votou
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	Votou
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	Votou
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	Votou

Presidente: TIÃO VIANA

Votos SIM : 52
Votos NÃO : 04 **Total : 58**
Votos ABST. : 02

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 19:15:22

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Votaram SIM 52 Senadores e NÃO, 4.

Houve 2 abstenções.

Total: 58 Senadores.

Aprovada a matéria.

Será feita a devida comunicação ao Senhor Presidente da República.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – **Item extrapauta:**

PARECER Nº 658, DE 2007
(Escolha de Autoridade)

Discussão, em turno único, do Parecer nº 658, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relatora: Senadora Serys Slhessarenko, sobre a Mensagem nº 121, de 2007 (nº 517/2007, na origem), submetendo à apreciação do Senado a indicação do Doutor Guilherme Augusto Caputo Bastos para compor o Tribunal Superior do Trabalho no cargo de Ministro Togado, na vaga reservada a juízes de carreira da magistratura trabalhista.

Em discussão o parecer. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 111-A, da Constituição Federal, a matéria depende, para sua aprovação, do voto favorável da maioria absoluta da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico.

As Srªs Senadoras e os Srs. Senadores já podem votar.

(Procede-se à votação.)

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, atendendo o apelo de V. Exª, reforço, mais uma vez, o convite aos Senadores do PMDB que estão nas dependências da Casa para que venham ao plenário. Ainda vamos votar matérias importantes, entre elas o Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Chamo os membros do PMDB e os simpatizantes, as Bancadas, principalmente da base aliada. As matérias de hoje não têm oposição. Todos estão votando favoravelmente. Vamos votar matéria muito importante, o aumento de 1% do FPM, beneficiando os Municípios brasileiros.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra ao Senador Arthur Virgílio, Líder do PSDB.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, reitero o pedido de que os Senadores do PSDB mantenham-se em plenário ou a ele acorram, para fazermos face ao compromisso de concluir a votação dos três ilustres e competentes membros dos Tribunais do Trabalho, sendo, agora – imagino –, guindados ao Tribunal Superior do Trabalho, e também para votarmos outra matéria acordada, a que beneficia os Municípios com 1% a mais para eles no rateio do FPM.

Portanto, solicito a presença dos Senadores do PSDB neste plenário, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço ao Líder, Senador Arthur Virgílio, que faz um apelo aos membros do PSDB, para que venham votar.

Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Wellington Salgado.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, peço que, ao final das votações, o Senador Renato Casagrande me diga qual foi a votação para a cassação de mandato que teve voto aberto no Conselho de Ética e Decoro Parlamentar. Aguardarei o final das votações. Não consegui, em consulta alguma, identificar tal acontecimento. Gostaria que, ao final, já que não quero atrapalhar as votações, o Senador Casagrande nominasse os casos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Agradeço a V. Exª.

Vou encerrar a votação.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES) – Sr. Presidente, fui citado pelo Senador.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – V. Exª usará a palavra para uma explicação pessoal, nos termos do art. 14, inciso VI, do Regimento.

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES. Para uma explicação pessoal. Sem revisão do orador.) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero apenas esclarecer ao Senador Wellington Salgado que meu depoimento e minha defesa são os de que houve diversas votações no Conselho de Ética e Decoro Parlamentar – não digo que foram diversas, porque não houve tantas – de representações que julgaram parlamentares. Foram votações abertas. Essa é uma das argumentações. A segunda argumentação é a de que há o exemplo da Câmara dos Deputados, cuja votação no Conselho de Ética é aberta. A terceira argumentação é a de que o art. 55, inciso II, da Constituição Federal diz que cassação de mandato se dá por meio de votação secreta, mas só votamos cassação de mandato, perda de mandato, no plenário do Senado.

São essas as três argumentações que embasam tecnicamente a posição da defesa do voto aberto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Declaro encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

PARECER Nº 658, DE 2007 (ESCOLHA DE AUTORIDADE)

Sr. GUILHERME AUGUSTO CAPUTO BASTOS, PARA COMPOR O TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

Num.Sessão:	1	Num.Votação:	4	Abertura:	29/8/2007 19:16:22
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	14:00:00	Encerramento:	29/8/2007 19:19:19

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	Votou
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	Votou
PSDB	PR	ALVARO DIAS	Votou
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	Votou
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	Votou
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	Votou
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	Votou
DEM	BA	CÉSAR BORGES	Votou
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	Votou
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	Votou
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	Votou
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	Votou
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	Votou
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	Votou
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	Votou
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	Votou
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	Votou
PMDB	ES	GERSON CAMATA	Votou
PMDB	AP	GILVAM BORGES	Votou
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	Votou
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	Votou
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	Votou
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	Votou
DEM	MT	JAYME CAMPOS	Votou
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	Votou
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	Votou
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	Votou
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	Votou
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	Votou
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	Votou
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	Votou
DEM	TO	KÁTIA ABREU	Votou
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	Votou
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	Votou
PMDB	PI	MÃO SANTA	Votou
DEM	PE	MARCO MACIEL	Votou
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	Votou
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	Votou
PSDB	MS	MARISA SERRANO	Votou
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	Votou
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	Votou
PDT	PR	OSMAR DIAS	Votou
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	Votou
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	Votou
PMDB	RS	PEDRO SIMON	Votou
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	Votou
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	Votou
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	Votou
DEM	SP	ROMEU TUMA	Votou
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	Votou
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	Votou
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	Votou
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	Votou
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	Votou
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	Votou
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	Votou
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	Votou

Presidente: TIÃO VIANA

Votos SIM : 53
Votos NÃO : 04 **Total : 57**
Votos ABST. : 00

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 19:19:21

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Votaram SIM 53 Srs. Senadores; e NÃO, 4.

Não houve abstenções.

Total: 57 Senadores.

Aprovado.

Será feita a devida comunicação ao Senhor Presidente da República.

A Presidência cumprimenta os Srs. Ministros do Tribunal Superior do Trabalho, desejando-lhes pleno êxito em suas missões.

O SR. JONAS PINHEIRO (DEM – MT) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Tião Viana. Bloco/PT – AC) – Concedo a palavra, pela ordem, ao Senador Jonas Pinheiro.

O SR. JONAS PINHEIRO (DEM – MT. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, nós estamos, o Senador Jayme Campos, a Senadora Serys Slhessarenko e eu, preocupados porque existem ainda duas indicações de autoridades aprovadas nas respectivas Comissões para serem votadas. E estamos sentindo que vai-se encerrar a sessão daqui a pouco e não será votada a indicação do Dr. Luiz Antônio Pagot e do Sr. Miguel de Souza para a diretoria do Dnit.

Sr. Presidente, qual a justificativa para isso, se os nomes já foram aprovados na Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura e o Dnit está a precisar urgentemente da indicação desses Diretores?

Portanto, Sr. Presidente Delcídio Amaral, V. Exª, tanto quanto os outros Senadores, sabe da necessidade da indicação e nomeação desse Diretores. Por que não votar agora, se a pauta está destravada e já votamos indicações de outras autoridades?

Obrigado.

Durante o discurso do Sr. Jonas Pinheiro, o Sr. Tião Viana, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Delcídio Amaral.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Meu caro Senador Jonas Pinheiro, eu gostaria de registrar que não há acordo entre os Líderes para votação das indicações do Dnit. Por isso é que nós não realizaremos nesta sessão a votação fundamental e importante dos dois indicados para o Dnit, aprovados na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, o Dr. Pagot e o Dr. Miguel.

Essa é a razão pela qual não vamos, infelizmente, votar essas duas indicações.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Pela ordem, concedo a palavra ao Senador Romero Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, sobre a questão, eu gostaria de dizer algo. Fizemos um entendimento para votar o FPM e, agora, na seqüência, deveríamos votar a Medida Provisória nº373, cujo Relator é o Senador Tião Viana, que já está na tribuna, para que pudéssemos desobstruir a pauta. Sei da angústia e da necessidade de votar as indicações dos Diretores do Dnit. Então, peço que a votação das indicações para o Dnit fosse feita depois que votássemos o FPM dos Prefeitos. Vamos precisar de quórum qualificado, 49 votos.

Assim, neste momento, vamos tentar construir a votação ou o entendimento, para que possa definir, de uma vez por todas, essa situação. Não é possível mais ficarmos suspensos, o Dnit sem a direção definida, com a política pungente de recuperação de estradas que precisa ser feita.

Desse modo, peço que discutamos isso depois de votarmos a questão dos FPM, porque, até a votação do FPM, já há entendimento, já há acordo, para que possamos votar. Então, vamos agilizar as votações e peço a V. Exª que possamos votar.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Meu caro Líder, Senador Romero Jucá, a proposição de V. Exª é absolutamente sensata. Vamos, agora, conceder a palavra ao nobre Senador Tião Viana.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem, se o Senador Tião Viana me permite.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO) – Sr. Presidente, eu solicitei a palavra pela ordem.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, isso tem muito a ver com o PSDB.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO) – Há um Líder solicitando a palavra, Sr. Presidente – embora de um pequeno Partido, trata-se de um Líder, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Mas um Partido de fundamental importância, meu caro Senador João Ribeiro.

Concedo a palavra a V. Exª.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, acho que tudo tem limite e confesso a V. Exª que o meu limite chegou ao fim. Nós não podemos continuar mais com essa enrolação, essa tapeação, com referência a esses Diretores do Dnit. Portanto, eu, como Líder do PR, não abro mão.

Na semana passada, havia um "acordo" de que, nesta semana, votaríamos e que, inclusive, os Partidos de Oposição, que estão fazendo obstrução, estariam de acordo que se votasse nesta semana. Um deles, inclusive, disse isso a mim e prefiro até não polemizar...

Quero dizer a V. Exª que estou de acordo com o que disseram os Senadores Jonas Pinheiro e Jayme Campos. Precisamos votar agora, Sr. Presidente. Não abrimos mão. Quem não quiser votar que vote contra.

Não é possível que vamos viver agachados nesta Casa, Sr. Presidente. Não é possível que a Base do Governo não tenha peito para enfrentar, em certos momentos. Faço um apelo à Base do Governo para que enfrentemos. Vamos colocar em votação. Quem não quiser que vote contra, que rejeite.

Mas é preciso respeitar o direito dos outros. Já tem quase seis meses que o Dr. Pagot está sendo questionado e sabatinado nesta Casa. Então, que derrotem em plenário se não quiserem aprovar; mas que seja colocada em votação.

Sr. Presidente, são as considerações que faço a V. Exª.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Arthur Virgílio, com a palavra.

Depois, concederei a palavra ao Senador Tião Viana sobre o item 1, para que destravemos a pauta.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Certas manifestações podem, inclusive, não ajudar a que o quadro se desanuvie daí para frente. Vou historiar de maneira bem clara o quadro.

Houve um questionamento em relação ao indicado para a direção-geral do Dnit, em relação a salários que seriam percebidos e que, supostamente, não seriam legítimos. Isso é responsável pelo tempo que tomou a decisão. Isso e mais nada.

Acabei de falar com uma jornalista lá de Mato Grosso do Sul e disse, de maneira muito delicada, o que agora vou dizer e espero também que de maneira delicada. Em primeiro lugar, nós temos um entendimento com a Liderança do Governo que, a meu ver, tem sido absolutamente frutífera, para o Governo inclusive, no momento em que temos arredondado matéria, facilitado votações, em momentos em que o Governo às vezes está fragilizado numericamente. Os acordos têm sido cumprido todos. Agora, o que disse à jornalista repito ao Plenário da Casa: nós estamos em processo de discussão dentro do PSDB, a Bancada não está unida e eu não posso colaborar com votação qualquer para defender interesse de quem quer que seja, desunindo a minha Bancada, até porque não recebo ordem do Palácio do Planalto, até porque não tenho nenhuma satisfação a prestar a quem quer que seja e, no momento em que democraticamente o Governo entender que chega a hora de se bater chapa aqui, se bate como algumas vezes já se fez. Isso não é novidade nenhuma: bater chapa é uma coisa natural, já fizemos mais de mil vezes isso aqui.

Mas, hoje, transmitimos ao Líder Romero Jucá, e no tom que tem sido mutuamente respeitoso, que, nesse processo que vive o Senado de crise – e nós não precisamos aqui rememorar os porquês da crise e o que causa a paralisia do Plenário –, nós já abrimos exceções três vezes: para o agronegócio, quando foram fundamentais, por exemplo, o Senador Jonas, a Senadora Kátia, o Senador Osmar Dias, o Senador Alvaro Dias; nós abrimos exceção outro dia não me recordo para que matérias; e hoje para outras matérias relevantes – três Ministros de tribunais superiores; a matéria que beneficia os hansenianos, relatada de maneira muito correta por esse Senador correto e de espírito público, que é o Senador Tião Viana; e a matéria que une a todos, aquela que descentraliza recursos do FPM para os Municípios. E dissemos ao Líder que não tínhamos consenso para mais nada.

Agora, evidentemente que uma pessoa experimentada, e que é capaz de firmeza, sim, como o Senador Jucá, e já demonstrou em outras ocasiões, sabe que certamente é mais prudente não se esgarçar uma relação com a Oposição porque amanhã o Governo se encontra fragilizado em outro momento de votação e aí não poderá contar com a ajuda que sempre contou quando se tratava do interesse do País.

Portanto, de parte do PSDB, que fique bem claro: não tem de ligar para a Casa Civil agora, não tem de ligar para o Ministério dos Transportes. Nada, nada; não tem de ligar para ninguém, não tem de ligar para ninguém mesmo, não tem de ligar absolutamente para ninguém. A minha Bancada não está unida e eu disse ao DEM, que foi quem nos propôs a obstrução, e concordamos: "Agora eu preciso da solidariedade de vocês, porque nós, que fizemos a obstrução e discutimos largamente a obstrução na nossa Bancada, fizemos a obstrução e agora a vontade do nosso pessoal era manter a obstrução para não votar coisa alguma".

Fomos fazendo acordo com o DEM, como sempre fizemos: discorda-se aqui, acerta-se no atacado, discorda-se no varejo.

E não tem sido diferente o comportamento que temos tido com a Liderança do Governo há muito tempo, desde quando o Líder era o Senador Aloizio Mercadante, e não houve quebra de compromisso quando passou a ser Líder o Senador Romero Jucá.

Se formos olhar a pauta de votações, vamos ver as vezes em que votamos apressadamente. Alguém pode escrever: "A Oposição votou, no Senado, 65% das vezes com o Governo". É verdade, mas nós modificamos, aprovamos uma emenda nossa, melhoramos o projeto, outras vezes concordamos com o projeto.

Eu falava, há pouco, a alunos do Mackenzie que estavam me entrevistando sobre o que significa essa experiência de Oposição. Eu disse: muito para o Brasil. Muito, porque aquela oposição que faziam antes nunca mais vai poder ser exercitada pelo PT, daqui para a frente, quando ele voltar a ser Oposição. E o Presidente Lula, muito felizmente, disse que apóia a alternância de poder. E nós estamos, quando nada, mostrando uma outra forma de se fazer oposição.

No entanto, sinceramente, não vamos compactuar com a pressa de ninguém. Vamos continuar dialogando democraticamente e esperamos que seja mantido esse clima de respeito entre nós e as Lideranças do Governo, para que, responsavelmente e sem perda de densidade dentro das nossas Bancadas de Oposição, nós possamos contribuir para que as votações aconteçam, para que as dúvidas sejam esclarecidas.

Vou ser bem claro: eu não gostaria de ter chegado a isso, mas, com relação ao Sr. Carlos Alberto Menezes Direito, não tinha nenhum questionamento a se fazer sobre ele. Então, a indicação de seu nome foi votada a jato, foi votada rapidamente, foi votada meteoricamente.

Houve questionamentos em relação ao indicado para a Direção-Geral do Dnit, figura que conheço pessoalmente, com quem tenho boa relação, figura que conheço pela sua capacidade de trabalho, que tenho certeza de que é capaz de arregaçar as mangas e trabalhar; mas houve questionamentos, houve dúvidas, houve polêmica e houve dificuldade de convencimento da minha Bancada, que não está convencida disso. Tenho dito ao Líder Jucá, diariamente, que estamos trabalhando e vendo em que se pode avançar para se buscar um consenso. Agora, seis meses por culpa nossa? Qual foi a outra matéria que atrasamos por seis meses aqui? Qual foi a outra? Qual foi a outra vez em que, aqui, empatamos a votação de alguma coisa por seis meses? Eu gostaria que alguém apontasse ou jogasse a primeira pedra. Qual foi a outra vez em que a Oposição, nesta Casa, impediu uma votação por seis meses?

É terrível. Imaginar que a culpa está do outro lado é um raciocínio simplista. Esconder as suas próprias dificuldades, os seus próprios defeitos é uma forma simplista de tentar, inclusive, obter os seus resultados.

É hora, portanto, de humildade e de muita calma, muita tranqüilidade, porque o que não queremos é ser violentados aqui. E sem nervosismo, pois não é preciso nenhum gesto de heroísmo. Tenho horror a herói. Herói é o Batman, que, graças a Deus, separou-se do Robin. Graças a Deus! Eu não sou herói não.

No momento em que for para bater chapa, quando o Governo disser que é para bater chapa, vai bater chapa, sem rompimento nenhum. Hoje, se batesse chapa, haveria rompimento. Hoje, se batesse, haveria rompimento, porque me estariam colocando, como Líder, numa situação difícil perante os meus companheiros. Estariam criando uma situação difícil na minha relação com o DEM, Partido de Oposição com o qual tenho trocado todas as melhores figurinhas desde o momento em que pisei no Senado Federal – e quero aqui ressaltar o papel sempre conjuntivo do Líder José Agripino. Hoje não é uma coisa simples. Se fosse, já teria sido votado. Se não tivesse havido nenhum problema curricular, teria sido votado também.

Portanto, acredito que acabei de dar uma entrevista mais longa para a repórter, muito prezada, do jornal de Mato Grosso, Sr. Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – **Item 1**:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO
Nº 24, DE 2007
(Proveniente da Medida Provisória
nº 373, de 2007)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei de Conversão nº 24, de 2007, que dispõe sobre a concessão de pensão especial às pessoas atingidas pela hanseníase que foram submetidas a isolamento e internação compulsórios (proveniente da Medida Provisória nº 373, de 2007).

A matéria constou da Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de ontem, quando teve sua apreciação transferida para hoje.

Antes de submeter a matéria ao Plenário, a Presidência presta os seguintes esclarecimentos:

– foram apresentadas à medida provisória 13 emendas;

– a proposição foi remetida à Câmara dos Deputados no dia 12 de junho, tendo sido apreciada naquela Casa no dia 10 de julho;

– a Relatora da matéria naquela Casa foi a Deputada Maria do Carmo Lara (PT – MG);

– o prazo de vigência de sessenta dias foi prorrogado por igual período pelo Ato do Presidente do Congresso Nacional nº 47, de 2007, e se esgotará no dia 5 de outubro;

– a medida provisória foi recebida formalmente pelo Senado Federal no dia 7 de agosto.

Prestados esses esclarecimentos, passa-se à apreciação da matéria.

Concedo a palavra ao nobre Senador Tião Viana, Relator revisor da matéria.

PARECER Nº 720, DE 2007–PLEN

O SR. TIÃO VIANA (Bloco/PT – AC. Para proferir parecer.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, trata-se da Medida Provisória nº 373, de 2007, de autoria do Senhor Presidente da República, que a encaminhou ao Congresso Nacional, de acordo com as atribuições que lhe são conferidas pelo art. 62 da Constituição Federal.

Ela está em plena consonância com a adequação financeira, orçamentária, com os pressupostos constitucionais de urgência, relevância e mérito, e ajustada à Lei de Responsabilidade Fiscal. É uma matéria, talvez, das mais bonitas da história republicana, das mais bonitas da História do Brasil, de autoria do Governo e acolhida com afeto e fraternidade pelo Congresso Nacional – assim o foi na Câmara dos Deputados e nesta Casa.

Essa matéria diz respeito a uma indenização sanitária para todos os cidadãos e cidadãs atingidos pela hanseníase.

Penso, Sr. Presidente, que se trata do resgate de uma dívida de 500 anos da história republicana. Talvez esse tenha sido o maior holocausto vivido pelo Brasil – talvez, não; certamente o foi, para quem conhece a fundo a história dos doentes da hanseníase. Isso aconteceu devido à incapacidade do Estado brasileiro de dar resposta a esse tipo de situação patológica que viveram alguns cidadãos e cidadãs brasileiras.

Centenas, milhares de crianças foram recolhidas do seio de suas famílias, de madrugada, porque tinham uma doença que era considerada incurável e contagiante. A polícia sanitária retirava-as das famílias, à força, levava-as para uma colônia de isolamento e nunca mais elas viam seus familiares.

Ao se transferirem os doentes, como o Presidente Lula e Parlamentares de todos os Partidos ouviram, como eles não podiam ser levados para as colônias-asilos por vias normais, eram colocados em canoas puxadas por uma corda longa, de forma que ficassem distantes do navio, pois a doença é contagiante e perigosa. Não importava se aquelas pequenas canoas ou barcos virassem e as pessoas morressem afogadas, pois isso seria uma coisa do destino.

Então, esses dramas humanos constituíram-se em um holocausto pleno, vivido pelo Brasil nesses 500 anos.

Lembro-me de quando eu e o Senador Arthur Virgílio embarcamos em um avião com destino ao Acre, juntamente com o Presidente Fernando Henrique, para participarmos de um debate e da vistoria de obras públicas que o Governo Federal realizava em meu Estado. Lá ficamos, eu e o Senador Arthur Virgílio, debatendo com o Presidente Fernando Henrique a respeito do apoio que o Brasil deveria dar à luta contra essa doença, que já foi a primeira, no mundo, em termos de prevalência. Já houve mais de 110 casos por 10 mil habitantes em nossa região amazônica. Hoje, ainda ocorrem mais de 40 mil casos por ano, mas a curva de decréscimo é extraordinária, e há chances de o Brasil, em dois ou três anos, conseguir a eliminação da doença.

O que o Governo fez? Havia uma norma internacional que estabelecia que, de 1959 em diante, não deveria haver isolamento compulsório, que as pessoas não deveriam ser recolhidas e isoladas; mas o Brasil não a cumpriu, porque o Governo não tinha condição de acolher os doentes, devido ao preconceito da sociedade.

Em 1930, os hansenianos foram proibidos de trabalhar. Eles também não podiam constituir família ou viver em liberdade. Então, não houve holocausto maior que esse na vida brasileira.

Agora, o Governo do Presidente Lula, sensível à história da doença, presta uma homenagem com essa indenização sanitária, inicialmente no valor de R$750,00 mensais, para cada pessoa colocada em condição de isolamento compulsório.

Tive a sorte de ser o autor da matéria, que sensibilizou o Conselho Nacional de Saúde, assim como o Brasil e o Governo Federal, que teve a sensibilidade de acolhê-la como medida provisória. Não se trata de mérito do Presidente Lula, mas do Brasil, de todos os Partidos, de todos os Parlamentares.

A única diferença para a sua consolidação, em termos de matéria, de projeto de lei de conversão, Sr. Presidente, é que ela tem uma emenda do eminente Deputado Fernando Coruja, estabelecendo que a indenização não se aplica apenas a essa matéria, mas que outras indenizações serão também reservadas a esses cidadãos.

Esse é um ponto grave, porque, se o Estado já pode fazer a indenização, juntamente com a União, se o Município já pode fazê-la, não há necessidade, no meu entendimento, de mais uma, porque isso, legalmente, fere a Constituição Federal e implica despesa. Não é competência do Parlamento aprovar matéria que implique despesa. Essa é uma prerrogativa, segundo a Constituição, do Executivo.

A SRA. MARISA SERRANO (PSDB – MS) – Senador, V. Exª me permite um aparte?

O SR. TIÃO VIANA (Bloco/PT – AC) – Já lhe concederei o aparte, Senadora.

Lamentavelmente, também o art. 230 do Regimento Interno não permite que o Senado acolha a emenda do Deputado Federal Fernando Coruja. Diz o Regimento:

Art. 230. Não se admitirá emenda:

I – (...)

II – em sentido contrário à proposição quando se trate de proposta de emenda à Constituição, projeto de lei ou de resolução.

Assim, sob o ponto de vista humanitário, a intenção do Deputado Fernando Coruja é correta, mas, legalmente, não.

Creio que houve um esforço sobre-humano do Governo em atender aos milhares de cidadãos e cidadãs.

Tenho a certeza de que não é matéria do Presidente Lula, mas, sim, uma conquista do Brasil, que teve uma luta secular, de tantos que tentaram e não obtiveram êxito, e que o Congresso brasileiro pode ter neste momento. Por isso, o meu parecer é favorável.

Concedo o aparte à Senadora Marisa Serrano.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senadora Marisa Serrano, quando da discussão da matéria, daremos a palavra a V. Exª, como também aos demais inscritos: Senador Valdir Raupp, Senador Romeu Tuma, Senador Eduardo Azeredo.

O parecer preliminar do Relator Revisor, Senador Tião Viana, é pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência. (Pausa.)

O SR. JOÃO PEDRO (Bloco/PT – AM) – Sr. Presidente, peço minha inscrição para discutir a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – V. Exª está inscrito.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Peço a palavra para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – V. Exª a terá no devido tempo, pois já está inscrito.

Apenas estamos concluindo a burocracia da Mesa Diretora do Senado para, em seguida, ouvir V. Exª.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Peço às Srªs e aos Srs. Senadores paciência, até que as coisas de ajustem na Mesa Diretora do Senado.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, enquanto aguardamos pacientemente, gostaria de expressar meus cumprimentos ao Senador Tião Viana.

Testemunhei a assinatura, pelo Presidente da República, da medida provisória que ora convertemos em projeto de lei, pela qual tanto batalhou o Senador Tião Viana, que confere pensão àqueles que, por alguma razão, ou por serem portadores da hanseníase, estiveram internados em locais isolados, até mesmo sem terem contato com seus familiares.

Ouvimos, no Palácio do Planalto, o depoimento de inúmeros brasileiros e brasileiras, das mais diversas cidades, que sofreram com essa doença e que agora têm o reconhecimento da sociedade brasileira, através do Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – O parecer preliminar, de autoria do Relator revisor, Senador Tião Viana, é pelo atendimento dos pressupostos constitucionais e de relevância e urgência, e pela adequação financeira e orçamentária da medida provisória, nos termos do art. 8º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

No mérito, favorável ao projeto de lei de conversão, rejeitando a emenda do Deputado Fernando Coruja.

Em votação os pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária.

As Srªs e os Srs. Senadores que os aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovados.

Passa-se à apreciação do mérito.

Em discussão o Projeto de Lei de Conversão, a Medida Provisória e as Emendas, em turno único.

Tem a palavra o Senador Valdir Raupp, para discutir a matéria.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente, peço a palavra para discutir a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Marconi, V. Exª também está inscrito para discutir a matéria.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, a concessão de pensão especial às pessoas atingidas pela hanseníase, que foram submetidas a isolamento e internação compulsória até 1986, permitirá a essas pessoas viverem com mais dignidade, pois se trata de medida reparadora e justa, que merece todo o nosso apoio.

No entanto, Sr. Presidente, embora os horrores do internamento compulsório sejam coisas do passado, a hanseníase ainda é uma realidade presente em muitos Estados brasileiros. Em meu Estado, Rondônia, 1.300 a 1.400 novos casos são identificados a cada ano, o que caracteriza a hanseníase como um problema de saúde pública nacional.

A comunidade de Santa Marcelina, que está localizada em Rondônia, próxima a Porto Velho, nossa capital, mantém casas destinadas a atender os portadores de hanseníase mais carentes. Um trabalho digno e de respeito. A comunidade possui um hospital, em que cem leitos são reservados para os portadores da doença. Somente neste ano, até o mês de julho, foram atendidos mais de 3.200 doentes com hanseníase, não só de Rondônia mas também do Amazonas, do Acre e até do país vizinho, a Bolívia. O hospital, além de efetuar cirurgias reparadoras, possui também oficina de próteses, com a maioria dos materiais importados. Além disso, devido a peculiaridades da doença, os pacientes necessitam freqüentemente de vários exames caros, inclusive de ressonância magnética, o que tornam insuficientes os recursos recebidos pelo SUS.

O Brasil havia assumido o compromisso de acabar com a hanseníase até 2005, o que, infelizmente, não foi cumprido. Embora, nos últimos 14 anos, a taxa de prevalência da doença tenha caído de 39 para menos de 9 casos a cada 10 mil habitantes, ainda há prevalência alta em alguns lugares, como no caso de Rondônia.

É preciso que a população seja esclarecida acerca da doença, ainda cercada de preconceitos renitentes e medos infundados.

Espero que, dentro de alguns anos, alguém possa estar aqui, ocupando o lugar que hoje ocupo nesta Casa, para anunciar, enfim, que não há novos casos de hanseníase reportados no Brasil.

Para encerrar, parabenizo o brilhante relatório do Senador Tião Viana. Com certeza, a atenção especial vai ajudar, e muito, essas pessoas que tanto sofreram.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Valdir Raupp.

Peço às Srªs e aos Srs. Senadores que permaneçam em plenário, porque teremos votação do FPM, que requer votação nominal de 49 Senadores, no mínimo. Portanto, peço às Lideranças que solicitem a suas Bancadas que permaneçam em plenário.

Com a palavra a Senadora Marisa Serrano.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

Perguntaria à Senadora Marisa se nós não poderíamos, se há entendimento em torno da matéria e os Senadores vão falar sobre o mérito, abrir o painel e permitir que as intervenções continuem sendo feitas para assegurar, efetivamente, a presença, porque precisa-se de quórum constitucional. Ou seja, poderíamos abrir o painel, começaríamos a votação, e todos os Senadores que quiserem discutir a matéria poderiam fazê-lo durante ou após a votação. Isso se não houver contraditório. Essa é a ponderação que faço à Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Meu caro Senador Aloizio Mercadante, esta é uma votação simbólica; o problema é a votação do FPM. Precisamos aprovar esta matéria para destravarmos a pauta.

Com a palavra a Senadora Marisa Serrano.

O SR. MARISA SERRANO (PSDB – MS. Para discutir. Sem revisão da oradora.) – Obrigada, Sr. Presidente.

Quero aqui registrar a importância de apoiarmos os que lutam contra a hanseníase no País.

Os Senadores Delcídio Amaral e Valter Pereira conhecem muito bem, em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, o Hospital São Julião, referência nacional, mantido por uma sociedade e dirigido pela Irmã Sílvia Vecellio, que tem, na Operação Mato Grosso, um vínculo com entidades italianas para a manutenção e o trabalho daquele hospital.

Portanto, trata-se de um hospital que orgulha o sul-mato-grossense. É um hospital lindíssimo, bem administrado, em que as pessoas se sentem bem.

Há escola e casas, que eram da antiga Colônia São Julião e que, hoje, foram integradas à cidade, ao Estado e ao País, recebendo pacientes de todo o Brasil e dos países vizinhos, como Bolívia e Paraguai.

É necessário, Sr. Presidente, que não seja apenas um apoio ou auxílio para aqueles portadores de hanseníase ou que tiveram hanseníase no passado e que, hoje, estão curados. Nós queremos muito mais. Queremos que o Governo Lula olhe por esses hospitais de referência, que ajude a Irmã Sílvia a ajudar tanta gente, que apóie o Hospital São Julião, que apóie esses hospitais que estão encravados em vários pontos do País e que precisam de apoio efetivo.

O que estamos vendo hoje é o Ministro da Saúde pedindo pelo amor de Deus ao Ministro Mantega que lhe dê suporte financeiro para que ele auxilie a saúde do País. O que estamos vendo hoje são os Estados nordestinos com problemas seriíssimos para manter seus hospitais porque não há recursos. As pessoas morrem à míngua porque não há médicos, já que estão

em greve. Tudo isso é preocupante. Estamos vendo o "apagão" na saúde deste País.

É necessário, sim, que assuntos como este sejam debatidos, sejam votados por unanimidade nesta Casa, porque estaremos apoiando as pessoas que mais precisam, mas é necessário que se apóie a saúde com seriedade. Que sejam, então, editadas medidas provisórias dando mais recursos ao Ministério da Saúde, a fim de solucionar os problemas que estamos vendo acontecer, principalmente no Nordeste.

Tenho certeza de que quem é nordestino aqui deve estar sentindo na pele o que estou falando, porque o que vejo, pelas notícias dos jornais de cada Estado nordestino, de pessoas morrendo, como o caso de uma senhora de 28 anos, que, pela televisão, se despediu das pessoas e morreu logo depois.

Fico muito contente ao ver a sensibilidade para esse caso, mas precisamos de muito mais. Só isso não basta. Mato Grosso do Sul sente, sim, que os hansenianos lá são bem cuidados, pois há uma ONG, uma entidade católica, como os Irmãos Salesianos, e pessoas que se dispõem a ajudar o Hospital São Julião.

Parabenizo a sociedade, que está dando uma mão à saúde do Brasil. Oxalá continuemos a contar com pessoas como a Irmã Sílvia, que se dispõe a ajudar tantos, dando uma parcela do seu cuidado e da sua vida àqueles que mais precisam.

Sr. Presidente, é o registro que faço, na certeza de que V. Exª e o Senador Valter Pereira também o fariam de bom grado.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senadora Marisa Serrano. Faço minhas as palavras de V. Exª, principalmente com relação ao Hospital São Julião, à Irmã Sílvia e ao trabalho competente e solidário que tem realizado e continuará realizando com o apoio de todos nós.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Concedo a palavra ao Senador Romeu Tuma.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Demóstenes Torres, estamos já em discussão.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, apenas para fazer um apelo para que quem estiver inscrito, devido à relevância desta matéria e da próxima, que registre o voto e desista da inscrição. É apenas um apelo, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Demóstenes Torres.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – V. Exª tem a palavra.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, reitero a colocação do Senador Demóstenes Torres, que é mais do que devida.

Esta matéria é produto de consenso, mas o quórum, é visível, está diminuindo. Se é para fazer entendimento, temos de fazer um entendimento real, claro que embasado na legalidade. Mas vamos tentar antecipar a abertura do painel às votações, porque, se não, não faremos justiça aos Municípios que estão implorando a Deus, com as mãozinhas postas, pela aprovação da matéria, para que cresça o Fundo de Participação dos Municípios, que irá socorrer suas finanças miseráveis.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Com a palavra o Senador Romeu Tuma.

Peço aos demais inscritos...

O SR. ROMEU TUMA (DEM – SP) – Em homenagem ao Senador Tião Viana, pela luta que desenvolveu, retiro minha inscrição.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – O Senador Romeu Tuma retirou sua inscrição.

Com a palavra o Senador Eduardo Azeredo.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Serei mais rápido do que os apelos para deixar de falar.

Quero apenas registrar que o projeto do Senador Tião Viana foi aprovado pelo Senado. Não precisava de medida provisória. O Governo deveria ter apoiado o projeto do Senador Tião Viana, ao invés de apresentar mais uma medida provisória. O projeto, em si, é meritório. No Estado de Minas Gerais, realmente, há várias colônias, e muitas pessoas irão se beneficiar.

Registro apenas meu inconformismo com a apresentação da medida provisória. Não havia necessidade dela. Tudo poderia ter sido resolvido com o projeto de autoria do Senador Tião Viana, já aprovado por nós.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Pela ordem, o Senador Arthur Virgílio.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, ao tempo em que retiro a minha inscrição para facilitar a votação da outra matéria ligada aos Municípios, digo

que o meu sentimento é parecido com o do Senador Eduardo Azeredo. Ou seja, temos populações que sofrem de hanseníase no Amazonas, e esse projeto revela, a um tempo, a sensibilidade do Senador Tião Viana e a sensibilidade do Senado Federal como um todo.

Tive ocasião de relatar a matéria na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e entendo que, dessa forma, todos retiramos um grande peso da consciência, porque não há ninguém mais deserdado socialmente do que o hanseniano, portador de uma doença do século XIX, que o Brasil precisa vencer tardiamente neste século XXI.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Mão Santa, V. Exª abre mão da sua inscrição?

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, quero apenas cumprimentar o Senador Tião Viana e fazer justiça.

O Governo está lançando esta medida provisória, mas o Governador Francisco das Chagas Caldas Rodrigues, que governou o Piauí de 1958 a 1962 e terminou sua carreira política aqui no Senado, tendo sido vice-presidente desta Casa, fez leis semelhantes. Eu governei o Estado do Piauí. Ele era do PSDB. Já havia esta lei que dava uma segurança às famílias dos hansenianos, principalmente os deformados. A deformação só acontecia quando não havia a sulfona, que surgiu em 1948.

Louvo o nosso Senador Tião Viana pela sua sensibilidade política e competência médica, já que é professor de doenças infecto-contagiosas. Essa enfermidade, que é até bíblica, nós vamos vencendo.

Presto esta homenagem àquele grande político do Estado do Piauí e que foi vice-presidente do Senado, Francisco das Chagas Caldas Rodrigues, autor de uma lei semelhante em 1958.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Mão Santa.

Concedo a palavra à Senadora Ideli Salvatti.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC. Para discutir. Sem revisão da oradora.) – Sr. Presidente, muito rapidamente, parabenizo o Senador Tião Viana, que foi a pessoa que sensibilizou o País, o Senado e o próprio Presidente Lula para a questão.

Senador Tião Viana, se há matéria que merece ser medida provisória, não há dúvida, é esta. Em primeiro lugar, pela urgência. Estamos atrasados décadas para reparar essa chaga social, essa situação da hanseníase no País. Segundo, pela relevância. Trata-se de um ato humanitário. O Brasil vai ser o segundo país no mundo a fazer uma reparação a esse contingente populacional que sempre sofreu, que sempre foi marginalizado, e, agora, a sociedade brasileira tem a capacidade de reparar o mal que infelizmente causou a essas pessoas.

Parabéns, Senador Tião Viana. Foi realmente uma das cerimônias mais emocionantes de que participei em minha vida aquela em que o Presidente assinou a MP. Creio que hoje será um grande dia para V. Exª e para todos aqueles cuja sensibilidade e cujo coração V. Exª cativou para ver esse direito garantido aos hansenianos do País.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senadora Ideli Salvatti.

Concedo a palavra ao Senador João Pedro.

O SR. JOÃO PEDRO (Bloco/PT – AM. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, não poderia ficar calado no momento em que o Senado da República, ao fazer um gesto para o passado, reparando principalmente a discriminação, reafirma um compromisso humanitário com o seu presente e com o futuro do País e de gerações vitimadas pela hanseníase.

Sou lá do Amazonas. Os Senadores Arthur Virgílio e Jefferson Péres conhecem duas comunidades que ali acomodaram centenas de brasileiros e brasileiras, que se tornaram amazonenses, oriundos principalmente do Nordeste. Estou falando de Paricatuba e da Colônia Antonio Aleixo.

E não poderia deixar de registrar a luta grandiosa de dois profissionais da Medicina que têm a vida marcada pela defesa da cidadania, do combate a essa doença. Refiro-me ao trabalho renomado dos médicos José Carlos Sardinha e Sinésio Talhari.

Parabéns ao Senado! Parabéns ao Senador Tião Viana e ao Presidente Lula, que, mais uma vez, reafirma seu compromisso humanitário e justo para com todo o Brasil, particularmente com o Norte e a Amazônia brasileira, que têm milhares de brasileiros vítimas da hanseníase! Muito obrigado.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente...

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Concedo a palavra ao Senador Marconi Perillo, para discutir.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, serei rápido...

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP) – Sr. Presidente, pedi a palavra a V. Exª pela ordem.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente, gostaria de louvar a iniciativa e o trabalho do Senador Tião Viana, que contou também com a nossa simpatia, com o nosso apoio.

Essa medida provisória, que bem poderia já ter sido aprovada mediante projeto de lei, é justa, colaborará muito com centenas de hansenianos que vivem na Colônia Santa Marta e em outras partes do meu Estado. Terá, portanto, o meu apoio irrestrito.

Agora, Sr. Presidente, estamos discutindo, já há algum tempo, medidas reparatórias para as vítimas do acidente com Césio 137, que ocorreu, em Goiás, exatamente há vinte anos. Ele vitimou centenas de pessoas. Obtivemos, da parte do Senador Romero Jucá, recentemente, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, o compromisso de que o Governo enviaria para cá uma medida provisória. A Senadora Lúcia Vânia apresentou ao Projeto de Lei de Conversão nº 24 treze emendas. Se aprovadas, elas resolvem definitivamente esse assunto.

Então, o apelo que faço, em nome de centenas de vítimas que sofreram amarguras inúmeras em função do episódio do Césio 137, é o de que elas possam também ser incluídas nessa medida provisória. Faço esse apelo ao Senador Tião Viana, que é o Relator e um dos proponentes dessa medida provisória, e ao Líder do Governo. Faço esse apelo em nome de centenas ou talvez milhares de goianos que sofreram muito por conta desse que foi um dos maiores acidentes nucleares do Brasil e do mundo.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Obrigado.

O SR. PAPALÉO PAES (PSDB – AP) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Concedo a palavra ao Senador Gilvam Borges, para discussão.

O SR. GILVAM BORGES (PMDB – AP. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, faço um apelo a V. Exª, para darmos prosseguimento à votação. Esse blablablá está muito complicado. Amanhã, fazemos discursos; está na hora de votarmos. O plenário está-se esvaziando, e temos de atender aos Prefeitos.

Durante o discurso do Sr. Gilvam Borges, o Sr. Delcício Amaral, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Efraim Morais, 1º Secretário.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, para discutir.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Marconi Perillo, pela ordem.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de obter resposta por parte do Líder do Governo e do Senador Relator sobre um assunto da mais alta relevância para o meu Estado e para as vítimas do Césio 137. Não se trata de bláblábla, mas de um assunto da mais alta relevância, por isso peço a palavra do Líder do Governo e do Relator da matéria, em caráter definitivo.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Com a palavra, o Líder do Governo, Senador Romero Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, quero registrar a preocupação que é minha, do Senador Marconi Perillo e, tenho certeza, também do Senador Tião Viana e de todos nós, com as vítimas do Césio.

Recebi agora o texto que a Senadora Lúcia Vânia e o Senador Marconi Perillo estão propondo. Quero dizer que vou, com esse texto, discutir dentro do Governo. Não posso assumir agora a posição sobre qual será o valor, qual será a sistemática, quem será atendido ou não; mas é claro que temos toda a sensibilidade, toda a consciência de que precisamos buscar uma solução para as vítimas do Césio.

Registro ao Senador Marconi Perillo que levaremos a demanda para dentro do Governo. Conversaremos com o Ministro Temporão e com diversos segmentos do Governo, e o Senador Tião Viana, que é um *expert* na área, sem dúvida alguma, será um parceiro importante nessa discussão.

A medida provisória foi feita, exatamente para resolver esse fato agora, estabelecendo-se a origem da despesa do Governo. Claro que o Senador Tião Viana se manifestará. Mas, pela Liderança do Governo, quero registrar o compromisso de buscarmos um caminho de discussão. Não estou comprometendo-me com o texto que está aí, mas com a discussão do tema, que é relevante para o povo de Goiás e do Brasil.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª tem a palavra pela ordem.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, vamos ser obrigados a pedir verificação de quórum, afinal de conta, já são 20 anos que se arrastam, desde que houve o acidente com o Césio 137.

Líder Romero Jucá, não dá para esperar mais: são vinte anos de espera. A responsabilidade, em relação a esse tema, é da Comissão Nacional de Energia Nuclear, que nunca se manifestou, que nunca apoiou as vítimas do Césio 137. De modo que peço a V. Exª uma palavra definitiva, sob pena de nós pedirmos verificação, apoiado pelo Senador Demóstenes Torres e pelo Senador Papaléo Paes.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Senador Romero Jucá, queremos um compromisso de V. Exª e da Senadora Ideli Salvatti, no sentido de que esse tema será levado ao Governo, imediatamente, para uma deliberação, porque hoje, no Estado de Goiás, há dezenas e centenas de vítimas, talvez até milhares, do maior acidente nuclear da história do Brasil, que precisam ser amparadas.

Então, gostaríamos de ter a sensibilidade de V. Exª, para que esse tema não fosse tratado como mais um. É um tema que precisa ser tratado pelo Governo com a devida prioridade, porque assim teremos como acudir essas vítimas; por mais que o Estado de Goiás faça, não há qualquer possibilidade de uma reparação efetiva. Ainda mais que a responsabilidade pela guarda do césio, em todo o Brasil, ou de qualquer outro elemento radioativo é da União.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Senador Demóstenes Torres, acabei de dizer que me comprometo a levar o assunto para dentro do Governo. Para tratar das questões aqui, penso que não precisamos registrar que vai haver pedido de verificação de quórum, ameaça para lá ou para cá. O Governo não precisa disso para tratar das questões.

Estamos resolvendo a questão da hanseníase, resolvemos a dos pescadores, tenho tido sensibilidade em parceria, independentemente de qualquer questão...

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Precisamos desse compromisso de V. Exª e da Senadora Ideli Salvatti.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Eu tenho o compromisso de discutir com o Governo. Agora, não posso comprometer-me com uma pensão de R$750,00, de R$500,00, de R$800,00, ou com a sistemática de escolha, dizendo como vai ser.

Há um projeto da Senadora Lúcia Vânia, que está tramitando aqui na Casa, que versa sobre o mesmo assunto e que tem um texto diferente. Então, temos de sentar para discutir. Os Senadores de Goiás e do Brasil são sensíveis a essa questão, quero ser parceiro na busca de uma solução como essa; agora, já que temos construído aqui caminhos convergentes, penso que derrubar a sessão e deixar de votar o FPM dos Municípios não é o caminho.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Queremos que V. Exª e a Senadora Ideli Salvatti nos ajudem nessa questão.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Nem é necessário esse tipo de instrumento comigo.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Líder, confiamos na palavra de V. Exª; queremos é a sua palavra.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – A minha palavra é a de que vamos trabalhar juntos, para construir uma solução.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Vou conceder a palavra... Senadora Ideli Salvatti, V. Exª deseja falar?

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC. Pela ordem. Sem revisão da oradora.) – Sr. Presidente, em primeiro lugar, estamos aqui, como já tive oportunidade de falar, corrigindo algo que foi praticado pela sociedade brasileira e que atingiu milhares de brasileiros por 500 anos. Portanto, este é um momento extremamente positivo: o de finalmente se reparar um crime que foi cometido contra pessoas que tiveram de ficar literalmente encarceradas, separadas do convívio de sua família, por causa de uma doença que nunca foi contagiosa.

Há essa situação do Césio. Há quantos anos, Senador Marconi Perillo?

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Vinte anos.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Vinte anos! Portanto, também muito grave. Não vejo nenhum problema, até porque a Senadora Lúcia Vânia, segundo a assessoria, tem projeto sobre isso.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – E as emendas são de S. Exª.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – S. Exª apresentou as emendas. Agora, há uma questão...

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Solicito aos Srs. Senadores...

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – A questão é a seguinte: nem a sansão presidencial supre o vício de iniciativa, quando houver aumento de despesas.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Perfeito, tem de vir da Presidência.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Tem de vir do Executivo.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Exatamente.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Queremos é o compromisso, Senadora.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Queremos o compromisso de levar o assunto, de fazer o apelo.

E vou dizer mais: o Presidente se sensibilizou. Por isso, fiz questão de aqui elogiar o Senador Tião, não por S. Exª ter apresentado o projeto, porque o projeto dele também seria inconstitucional por causa da questão do vício de origem, da iniciativa de gerar despesa, mas porque, ao apresentar o projeto, S. Exª conseguiu sensibilizar o Senado da República, o Presidente, a área da Fazenda, que é sempre é muito difícil de sensibilizar. E tenho certeza absoluta de que quem teve a sensibilidade de reparar a questão da hanseníase vai ter sensibilidade também de reparar algo que, há vinte anos, está aguardando efetivamente uma reparação. Meu compromisso é o do apelo.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Esta Presidência parabeniza os Srs. Senadores pelo entendimento e pelo compromisso assumido pelas Lideranças do Governo e do PT, para que o Presidente encaminhe a matéria.

Volto a palavra ao Senador Tião Viana.

O SR. TIÃO VIANA (Bloco/PT – AC. Como Relator revisor. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente Efraim Morais, Srªs e Srs. Senadores, a matéria, para ser interpretada de maneira correta e para ser encaminhada de maneira correta pela Mesa, precisa de um esclarecimento meu, como Relator, e o esclarecimento que deixo aqui é o seguinte. Foi apresentada uma emenda, aprovada no projeto de lei de conversão da Câmara, referente ao art. 3º, que precisa ser suprimido. Então, a melhor maneira regimental de tratar o assunto é dar preferência e votar a medida provisória. Ao fazer isso, ao ser aprovada a medida, esta acomoda, do ponto de vista regimental e constitucional, o item e nos dá a tranqüilidade de que o assunto vai ser tratado à luz da legislação correta, à luz do Regimento, de maneira adequada, com a devida homenagem a toda a população atingida pela hanseníase.

Por isso, peço a votação favorável à medida provisória que trata do assunto. Esse é o apelo que faço a V. Exªs.

Encerro, dizendo que essa votação é uma homenagem de todos. O Senador Marconi Perillo viu essa matéria na Comissão, e a primeira coisa que S. Exª fez foi pedir que ela pudesse ser tratada em caráter de urgência urgentíssima. A mesma manifestação solidária dou a essa matéria do césio, e acho que já houve precedentes: quando votamos a lei da distribuição gratuita de medicamentos para Aids, essa foi uma prerrogativa do Congresso, que teve a coragem de enfrentar a norma legal, o que é possível em excepcionalidades.

Então, assino a urgência urgentíssima, o apoio ao Senador Marconi Perillo, do jeito que S. Exª fez essa matéria, e mando um abraço a todos que foram atingidos pela hanseníase no Brasil, inclusive ao Pirelli, do Ceará, grande amigo do Senador Tasso Jereissati, um símbolo da luta contra essa doença, que fez o Governo brasileiro chorar no dia em que depôs na emissão dessa medida pelo Presidente Lula.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Parabenizo V. Exª, Senador Tião Viana!

Concedo a palavra ao Senador Magno Malta.

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, serei breve, porque sei que estamos prontos para votar. Eu queria parabenizar o Senador Tião e dizer que as vítimas da hanseníase realmente merecem esse tratamento. Na verdade, o Brasil se redime hoje. Quero dizer que o fato de o Governo, os Líderes do Governo e a Base do Governo se empenharem na aprovação do projeto do Senador Marconi Perillo não significa que estejam fazendo favor nem a Marconi nem a Lúcia Vânia nem a Demóstenes, mas, sim, ao Brasil, ao Estado de Goiás, Estado que eles representam tão bem! Todos devemos nos empenhar para fazer tramitar o projeto que trata das vítimas do césio com a mesma velocidade, a fim de darmos a resposta que o Brasil espera para essa questão.

Aqui quero louvar o empenho do Senador Marconi Perillo e dos Senadores de Goiás com relação a essa matéria e, assim, parabenizar o Senador Tião Viana, que abriu uma porta para que as pessoas vitimadas dessa forma fossem ressarcidas ou, de alguma forma, olhadas pelo Governo, que, durante tanto tempo, delas se esqueceu.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Inácio Arruda.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero, primeiro, registrar a sensibilidade do Presidente da República em relação a esse projeto e, especialmente, o esforço e o trabalho do Senador Tião Viana. E o faço em nome de duas comunidades do meu Estado, o Ceará: a Comunidade Antônio Justa e a Comunidade de Antônio Diogo, dois locais onde as pessoas passaram anos e anos internadas sem ver suas famílias, sem poder ter contato

com a população, sendo vítimas de um preconceito atroz. Hoje, digamos assim, essa matéria foi, no meio do povo, razoavelmente resolvida.

Há pouco, no Palácio do Planalto, houve um ato muito importante, com os anistiados do Brasil inteiro, com o lançamento de um livro e com a presença do Presidente da República. E digo mais ou menos assim: agora, também estamos concedendo uma anistia, de fato, a essa população de pessoas atingidas por uma enfermidade que as tornou vítimas de preconceito.

Por isso, quero saudar especificamente o Senador Tião Viana e dizer que nosso Partido vai votar favoravelmente a essa matéria, para que se faça justiça a todos os que foram vítimas desse preconceito e de um conhecimento precário na área da Medicina no Brasil, o que, finalmente, é resolvido.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Muito bem, Senador Inácio Arruda!

Vou aproveitar para economizar tempo. Vou parabenizar o Congresso Nacional pela decisão, porque, se não fosse o Congresso Nacional, também não existiria esse benefício. Meus parabéns a todos os Senadores, a todas as Senadoras, a todos os Deputados e a todas as Deputadas!

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 990, DE 2007

Nos termos do art. 300, inciso XIII e 311, III, do Regimento Interno, requeiro preferência para a Medida Provisória nº 373, de 2007, a fim de ser submetido à apreciação do Plenário antes do Projeto de Lei de Conversão nº 24, de 2007.

Sala nas Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Tião Viana.**

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Em votação.

As Srªs e os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Passamos à votação da Medida Provisória.

As Srªs e os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

Fica prejudicado o Projeto de Lei de Conversão.

A Medida Provisória volta à Câmara dos Deputados.

É a seguinte a medida provisória aprovada:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 373, DE 24 DE MAIO DE 2007

Dispõe sobre a concessão de pensão especial às pessoas atingidas pela hanseníase que foram submetidas a isolamento e internação compulsórios.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder pensão especial, mensal, vitalícia e intransferível, às pessoas atingidas pela hanseníase e que foram submetidas a isolamento e internação compulsórios em hospitais-colônia, até 31 de dezembro de 1986, que a requererem, a título de indenização especial, correspondente a R$750,00 (setecentos e cinqüenta reais).

§ 1º A pensão especial de que trata o **caput** é personalíssima, não sendo transmissível a dependentes e herdeiros, e será devida a partir da entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 2º O valor da pensão especial será reajustado anualmente, conforme os índices concedidos aos benefícios de valor superior ao piso do Regime Geral de Previdência Social.

§ 3º O requerimento referido no **caput** será endereçado ao Secretário Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, nos termos do regulamento.

§ 4º Caberá ao Instituto Nacional do Seguro Social – INSS o processamento, a manutenção e o pagamento da pensão, observado o art. 62.

Art. 2º A pensão de que trata o art. 1º será concedida por meio de ato do Secretário Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, após parecer da Comissão referida no § 1º.

§ 1º Fica criada a Comissão Interministerial de Avaliação, com a atribuição de emitir parecer prévio sobre os requerimentos formulados com base no art. 1º, cuja composição, organização e funcionamento serão definidos em regulamento.

§ 2º Para a comprovação da situação do requerente, será admitida a ampla produção de prova documental e testemunhal, e, caso necessário, prova pericial.

§ 3º Na realização de suas atividades, a Comissão poderá promover as diligências que julgar convenientes, inclusive solicitar apoio técnico, documentos, pareceres e informações de órgãos da administração pública, assim como colher depoimentos de terceiros.

§ 4º As despesas referentes a diárias e passagens dos membros da Comissão correrão à conta das dotações orçamentárias dos órgãos a que pertencerem.

Art. 3º A pensão especial de que trata esta Medida Provisória, ressalvado o direito à opção, não é acumulável com indenizações que a União venha a pagar decorrentes de responsabilização civil sobre os mesmos fatos.

Parágrafo único. O recebimento da pensão especial não impede a fruição de qualquer benefício previdenciário.

Art. 4º O Ministério da Saúde, em articulação com os sistemas de saúde dos Estados e Municípios, implementará ações específicas em favor dos beneficiários da pensão especial de que trata esta Medida Provisória, voltadas à garantia de fornecimento de órteses, próteses e demais ajudas técnicas, bem como na realização de intervenções cirúrgicas e assistência à saúde por meio do Sistema Único de Saúde – SUS.

Art. 5º O Ministério da Saúde, o INSS e a Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República poderão celebrar convênios, acordos, ajustes ou outros instrumentos que objetivem a cooperação com órgãos da administração pública e entidades privadas sem fins lucrativos, a fim de dar cumprimento ao disposto nesta Medida Provisória.

Art. 6º As despesas decorrentes desta Medida Provisória correrão à conta do Tesouro Nacional e constarão de programação orçamentária específica no orçamento do Ministério da Previdência Social.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 24 de maio de 2007; 186º da Independência e 119º da República. – **Luiz Inácio Lula da Silva**.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a Ordem do Dia.

São os seguintes os itens cuja a votação fica transferida para a próxima sessão deliberativa ordinária de amanhã, quinta-feira, dia 30.

2

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 44, DE 2007

(Em regime de urgência, nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal)

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 353, parágrafo único, do Regimento Interno)

(Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003)

Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007 (nº 993/2007, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que *dispõe sobre o estágio de estudantes de instituições de educação superior, de educação profissional e de ensino médio; altera a redação do art. 428 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga as Leis nºs 6.494, de 7 de dezembro de 1977, e 8.859, de 23 de março de 1994, e dispositivos da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e da Medida Provisória nº 2.164-41, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.*

3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 473, DE 2003

(Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007)

Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003, de autoria do Senador Osmar Dias, que *dispõe sobre os estágios de estudantes de instituições de educação superior, da educação profissional e do ensino médio, inclusive nas modalidades de educação de jovens e adultos e de educação especial e dá outras providências.*

(Dependendo de pareceres das Comissões de Educação e Assuntos Sociais).

4

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 211, DE 2007

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do parágrafo único do art. 353 do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 211, de 2007 (apresentado como conclusão do Parecer nº 575, de 2007, da Comissão de Assuntos Econômicos, Relatora *ad hoc:* Senadora Ideli Salvatti), que *aprova a Programação Monetária relativa ao segundo trimestre e para o ano de 2007.*

5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 412, DE 2003-COMPLEMENTAR

(Em regime de urgência nos termos do Requerimento nº 647, de 2007 – art. 336, inciso II)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 412, de 2003-Complementar, de autoria do Senador Antonio Carlos Magalhães, que *estabelece a competência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para prevenir e reprimir infrações contra a ordem econômica e contra a concorrência no Sistema Financeiro Nacional e dá outras providências.*

Pareceres sob nºs 109 e 110, de 2007, das Comissões

– de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador César Borges, favorável, com as Emendas nºs 1 a 6-CCJ, que apresenta; e

– de Assuntos Econômicos, Relatora: Senadora Serys Slhessarenko, favorável ao Projeto e às Emendas nºs 1 a 6-CCJ, apresentando a Emenda nº 7-CAE.

6

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 23, DE 2007

(Em regime de urgência, nos termos do Requerimento nº 670, de 2007 – art. 336, II)

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 23, de 2007 (apresentado pela Comissão de Assuntos Econômicos como conclusão de seu Parecer nº 270, de 2007, Relator: Senador Valdir Raupp), que *autoriza a República Federativa do Brasil a conceder garantia à operação de crédito externo, a ser contratada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no valor total equivalente a até cinqüenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América, junto ao Banco Europeu de Investimento – BEI* (financiamento do Programa Multissetorial BEI – Linha de Crédito).

7

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 33, DE 2007

(Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei da Câmara nº 33, de 2007 (nº 4.125/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, que *torna obrigatória a divulgação pelos meios que especifica de mensagem relativa à exploração sexual e tráfico de crianças e adolescentes apontando formas para efetuar denúncias.*

8

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 35, DE 2007

(Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei da Câmara nº 35, de 2007 (nº 4.126/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, *que acrescenta a Seção VIII ao Capítulo III – Dos Procedimentos – do Título VI – Do Acesso à Justiça – da Parte Especial da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Estatuto da Criança e do Adolescente, dispondo sobre a forma de inquirição de testemunhas e produção antecipada de prova quando se tratar de delitos tipificados no Capítulo I do Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, com vítima ou testemunha criança ou adolescente e acrescenta o art. 469-A ao Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.*

9

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 13, DE 2003

(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 13, de 2003, tendo com primeiro signatário o Senador Sérgio Zambiasi, que *altera a redação do § 4º do art. 18 da Constituição Federal, dispondo sobre a organização de Municípios.*

Pareceres sob nºs 768, de 2003; 21, de 2005; e 14, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador João Alberto Souza; 1º pronunciamento: favorável à matéria; 2º pronunciamento (em reexame, nos termos do Requerimento nº 1.018, de 2003): ratificando o seu parecer anterior; 3º pronunciamento: Relator: Senador Luiz Otávio (em reexame, nos termos do Requerimento nº 479, de 2005): favorável, nos termos da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo), que oferece.

10

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 48, DE 2003

(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 48, de 2003, tendo como primeiro signatário o Senador Antonio Carlos Magalhães, que *dispõe sobre aplicação de recursos destinados à irrigação.*

Pareceres sob nºs 1.199, de 2003; e 15, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania: 1º pronunciamento: Relator: Senador João Alberto Souza, favorável, com a Emenda nº 1-CCJ, que apresenta; 2º pronunciamento: (sobre a Emenda nº 2, de Plenário), Relator *ad hoc*: Senador João Batista Motta, favorável, nos termos de subemenda que apresenta.

11
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 57, DE 2005
(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 57, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que *dá nova redação ao § 4º do art. 66 da Constituição, para permitir que os vetos sejam apreciados separadamente no Senado Federal e na Câmara dos Deputados.*

Pareceres sob nºs 779, de 2006; e 272, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, – 1º pronunciamento (sobre a Proposta): Relator: Senador Ramez Tebet, favorável; – 2º pronunciamento (sobre a Emenda nº 1, de Plenário): Relator: Senador Adelmir Santana, favorável, e apresentando a Emenda nº 2-CCJ, de redação.

12
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 2, DE 2007

Terceira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 2, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que *acrescenta parágrafo ao art. 17 da Constituição Federal, para autorizar distinções entre partidos políticos, para fins de funcionamento parlamentar, com base no seu desempenho eleitoral.*

Parecer sob nº 91, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Jarbas Vasconcelos, favorável, com as Emendas nºs 1 e 2-CCJ, que apresenta, com votos contrários dos Senadores Antonio Carlos Valadares e José Nery, e, em separado, do Senador Inácio Arruda.

13
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 5, DE 2007

Segunda sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 5, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador Antonio Carlos Magalhães, que *cria o Fundo de Combate à Violência e Apoio às Vítimas da Criminalidade.*

Parecer sob nº 191, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Demóstenes Torres, favorável, com as Emendas nºs 1 a 3-CCJ, que apresenta, e abstenção do Senador Jefferson Péres.

14
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 50, DE 2005

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 50, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Osmar Dias, que *acrescenta inciso ao art. 159 da Constituição Federal, para o fim de destinar ao Fundo de Participação dos Estados e dos Municípios dez por cento do produto da arrecadação das contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico.*

Parecer sob nº 290, de 2006, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Juvêncio da Fonseca, favorável, nos termos da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo), que oferece, com votos contrários dos Senadores Eduardo Suplicy e Sibá Machado, e, em separado, da Senadora Ideli Salvatti.

15
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 58, DE 2005

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 58, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Flexa Ribeiro, que *altera o art. 159 da Constituição Federal, para determinar a transferência, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de parte do produto da arrecadação do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, proporcionalmente ao saldo de suas balanças comerciais com o exterior.*

Parecer sob nº 291, de 2006, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator ad hoc: Senador João Batista Motta, favorável, com a Emenda nº 1-CCJ, que apresenta, com votos contrários das Senadoras Ideli Salvatti e Serys Slhessarenko, do Senador Eduardo Suplicy, e, em separado, do Senador Sibá Machado.

16
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 105, DE 2005

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 105, de 2005 (nº 2.619/2003, na Casa de origem), que *altera a Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972, para assegurar a todos os trabalhadores domésticos o direito ao benefício do seguro-desemprego.*

Parecer favorável, sob nº 539, de 2006, da Comissão de Assuntos Sociais, Relator *ad hoc:* Senador Pedro Simon.

17
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 132, DE 2005

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 132, de 2005 (nº 4.412/2001, na Casa de origem), que *regulamenta o exercício da profissão de Supervisor Educacional e dá outras providências.*

Pareceres favoráveis, sob nºs 541 e 925, de 2006 das Comissões de Assuntos Sociais, Relator: Senador Wellington Salgado de Oliveira; e de Educação (em audiência, nos termos do Requerimento nº 642, de 2006), Relator: Senador Sérgio Zambiasi.

18
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 83, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 83, de 2006 (nº 1.996/2003, na Casa de origem), que *fica instituído o Programa Disque Idoso.*

Pareceres favoráveis, sob nºs 282 e 283, de 2007, das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador José Jorge; e de Direitos Humanos e Legislação Participativa, Relatora ad hoc: Senadora Maria do Carmo Alves.

19
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 108, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 108, de 2006 (nº 5.150/2001, na Casa de origem), que *institui o dia 27 de setembro de cada ano como o Dia Nacional dos Vicentinos.*

Parecer favorável, sob nº 88, de 2007, da Comissão de Educação, Relator: Senador Marco Maciel.

20
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 204, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 204, de 2006 (nº 1.798/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção Adicional Alterando a Convenção para Evitar a Dupla Tributação e Regular outras Questões em Matéria de Impostos sobre a Renda e o Protocolo Final assinados em Brasília, em 23 de junho de 1972, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, celebrado em Brasília, em 20 de novembro de 2002.*

Parecer favorável, sob nº 991, de 2006, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator ad hoc: Senador Arthur Virgílio.

21
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 502, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 502, de 2006 (nº 1.392/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção nº 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos bem como o texto da Recomendação nº 185, ambas da Organização Internacional do Trabalho – OIT e assinadas em Genebra, em 22 de outubro de 1996.*

Parecer favorável, sob nº 124, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator : Senador Antônio Carlos Valadares.

22
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 503, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 503, de 2006 (nº 1.836/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa sobre Facilitação de Circulação de Pessoas, celebrado em Lisboa, em 11 de julho de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 125, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Jarbas Vasconcelos.

23
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 504, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 504, de 2006 (nº 2.145/2006, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Croácia sobre Cooperação no*

Campo de Veterinária, celebrado em Zagreb, em 20 de abril de 2004.

Parecer favorável, sob nº 126, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marcelo Crivella.

24
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 4, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 4, de 2007 (nº 278/99, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo Relativo à Implementação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, concluído em Nova Iorque, em 29 de julho de 1994.*

Parecer favorável, sob nº 170, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marco Maciel.

25
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 6, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 2007 (nº 2.098/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo sobre Regularização Migratória entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Suriname, celebrado em Paramaribo, em 21 de dezembro de 2004.*

Parecer favorável, sob nº 477, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Augusto Botelho.

26
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 2007 (nº 638/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Assistência Mútua em Matéria Penal, assinada em Nassau em 23 de maio de 1992 e de seu Protocolo Facultativo, assinado em Manágua em 11 de junho de 1993.*

Parecer favorável, sob nº 344, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Paulo Duque.

27
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 25, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 25, de 2007 (nº 1.061/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica, Científica e Tecnológica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Dominicana para Implementação do Projeto Manejo da Bacia do Rio Yaque do Norte: Parques Florestais, Ecoturismo, Educação Ambiental e Investigação Hidrológica, celebrado em 11 de novembro de 2002, em São Domingos.*

Parecer favorável, sob nº 345, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Flexa Ribeiro.

28
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 26, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 2007 (nº 2.999/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção para a Redução dos Casos de Apatrídia, celebrada em 30 de agosto de 1961.*

Parecer favorável, sob nº 385, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Romeu Tuma.

29
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 27, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 27, de 2007 (nº 1.152/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto das Emendas ao Convênio Constitutivo do Banco Africano de Desenvolvimento – BAD.*

Parecer favorável, sob nº 277, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Eduardo Azeredo.

30
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 28, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 28, de 2007 (nº 1.297/2004, na Câmara dos Deputados), que

aprova o texto do Acordo de Cooperação Cultural entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Armênia, celebrado em Brasília, em 7 de maio de 2002.

Parecer favorável, sob nº 346, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Pedro Simon.

31
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 29, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29, de 2007 (nº 1.324/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relacionados à Defesa entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, celebrado em Brasília, em 14 de agosto de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 171, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Romeu Tuma.

32
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 30, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 30, de 2007 (nº 1.395/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba para Cooperação Técnica em Matéria de Saúde Animal e Sanidade Vegetal, celebrado em Havana, em 26 de setembro de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 386, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relatora: Senadora Rosalba Ciarlini.

33
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 31, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 2007 (nº 1.546/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique sobre Cooperação Técnica e Procedimentos nas Áreas Sanitária e Fitossanitária, celebrado em Maputo, em 5 de novembro de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 387, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marcelo Crivella.

34
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 32, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 32, de 2007 (nº 1.732/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo de Cooperação Judicial em Matéria Penal entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, celebrado em Havana, em 24 de setembro de 2002.*

Parecer favorável, sob nº 278, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Jarbas Vasconcelos.

35
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 33, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 33, de 2007 (nº 1.759/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Romênia sobre Isenção Parcial de Vistos, celebrado em Bucareste, em 16 de outubro de 2004.*

Parecer favorável, sob nº 388, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Houve entendimento entre as Lideranças, assinado por todos os Srs. Líderes, para que possamos votar o aumento do repasse de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Vamos iniciar a apreciação da matéria.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 991 , DE 2007

Senhor Presidente,

Requeremos calendário especial para a Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios, para que a matéria conste da Ordem do Dia de sessões deliberativas extraordinárias a serem convocadas para o dia 29 / 08 /2007, na forma que se segue:

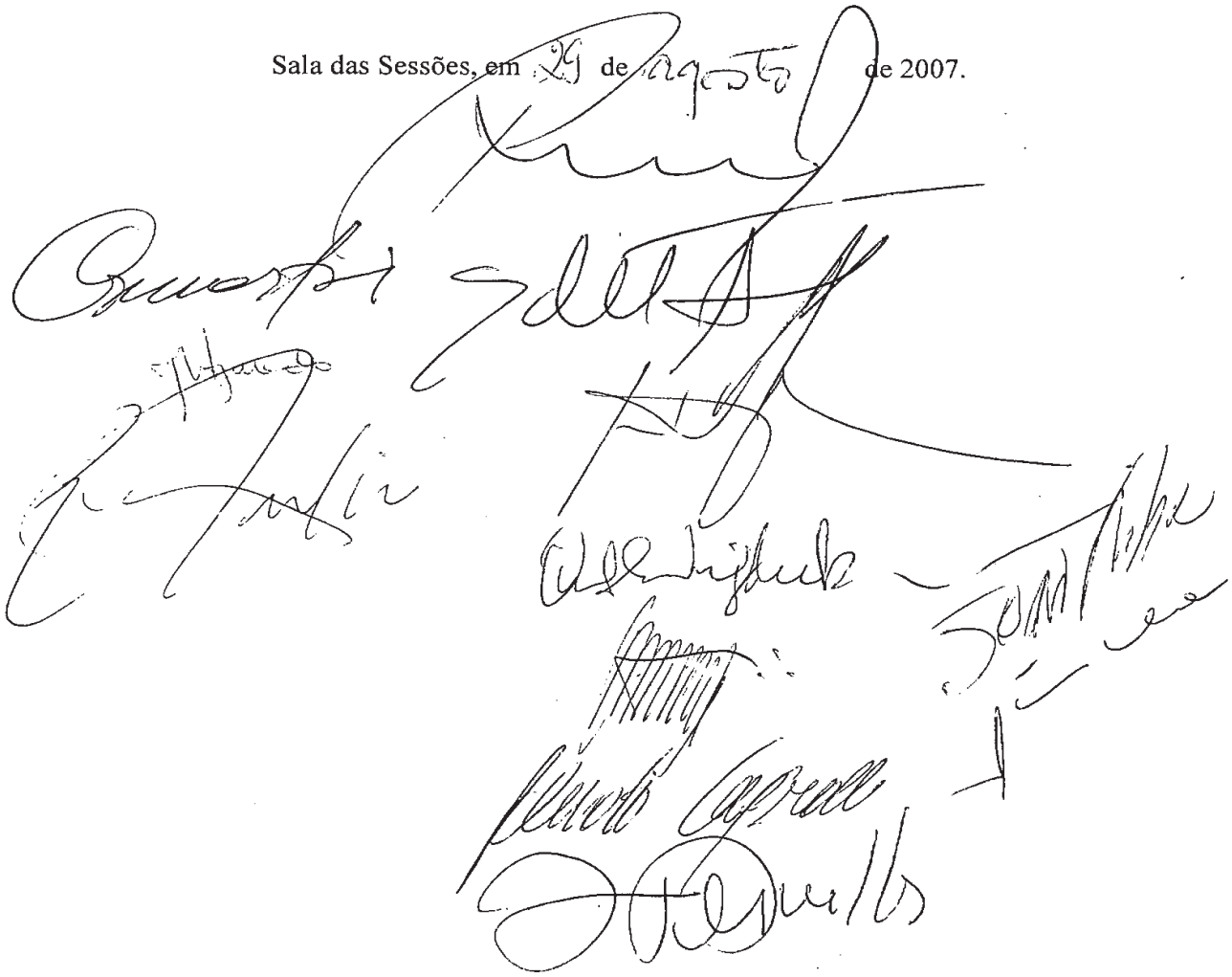
Primeiro turno

1ª sessão: 20 : 18 às	1ª sessão de discussão, em 1º turno
2ª sessão: 20 : 21 às	2ª sessão de discusão. em 1º turno.
3ª sessão: 20 : 23 às	3ª sessão de discussão, em 1º turno.
4ª sessão: 20 : 26 às	4ª sessão de discussão, em 1º turno.
5º sessão: 20 : 28 às	5ª sessão de discussão e votação, em 1º turno.

Segundo turno

1ª sessão: 20:49 às	1ª sessão de discussão, em 2º turno
2ª sessão: 20:50 às	2ª sessão de discussão, em 2º turno.
3ª sessão: 20:52 às	3ª sessão de discussão e votação, em 2º turno.

Sala das Sessões, em 29 de agosto de 2007.



O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Em votação o requerimento.

As Srªs e os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência vai encerrar a sessão e convocar outra, extraordinária, a realizar-se às 20 horas e 18 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 17 minutos.)

Ata da 138ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 18 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

138ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:18 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JÔNAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:07:13

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único:

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 358 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante cinco sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em primeiro turno, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno.

Em discussão a proposta.(Pausa)

O Senador Marconi Perillo desiste? Todos as Srªs e os Srs. Senadores desistiram da discussão.

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

A matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

A Presidência vai encerrar a presente sessão, convocando a próxima sessão para as 20 horas e 21 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 20 minutos.)

Ata da 139ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 21 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES

139ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:21 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:08:51

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único:

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 358 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante cinco sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em primeiro turno, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Segunda sessão de discussão, em primeiro turno.

Em discussão a proposta.(Pausa)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

A matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

A Presidência vai encerrar a presente sessão, convocando a próxima sessão para as 20 horas e 23 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 22 minutos.)

Ata da 140ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 23 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES

140ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:23 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:09:41

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 358 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante cinco sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em primeiro turno, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Terceira sessão de discussão, em primeiro turno.

Em discussão a proposta. (Pausa.)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

A matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

A Presidência vai encerrar a presente sessão, convocando a próxima sessão para as 20 horas e 26 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 25 minutos.)

Ata da 141ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 26 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

141ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:26 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:10:39

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 358 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante cinco sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em primeiro turno, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Quarta sessão de discussão, em primeiro turno.

Em discussão a proposta. (Pausa.)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

A matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

A Presidência vai encerrar a presente sessão, convocando a próxima sessão para as 20 horas e 28 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 27 minutos.)

Ata da 142ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 28 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

142ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:28 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JÚNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:11:29

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 358 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante cinco sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em primeiro turno, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Quinta e última sessão de discussão, em primeiro turno.

Em discussão a proposta. (Pausa.)

A Presidência chama a atenção das Srªs e dos Srs. Senadores de que a matéria será votada em primeiro turno e se fazem necessários 49 votos favoráveis para a aprovação da emenda constitucional.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Romero Jucá, V. Exª tem certeza de que pretende usar da palavra?

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, quero apenas fazer um registro.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª tem a palavra.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, primeiro, quero agradecer a todos os Líderes a possibilidade de se votar hoje matéria tão importante. Registro que, há quatro anos, votamos essa matéria aqui. Ela foi remetida à Câmara, onde infelizmente a reforma tributária não andou. Agora, fazemos justiça e novamente a votamos, em tempo recorde, para que, a partir de setembro, os prefeitos possam começar a receber mais 1% do FPM distribuído do Imposto de Renda e do IPI.

Portanto, o voto é favorável e apelo a todos os Srs. Senadores para que votemos rapidamente essa matéria.

Muito obrigado.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Tem a palavra o Senador Arthur Virgílio.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Para discutir. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, o PSDB também encaminha favoravelmente à matéria, solicita aos Srs. Senadores que acorram ao plenário ou nele permaneçam e registra algo que precisa ser remarcado: a democracia funcionou. No início, o Presidente não queria; os prefeitos foram ao Palácio várias vezes; discursos foram proferidos em várias latitudes ideológicas nesta Casa e na Câmara dos Deputados; a pressão se tornou absolutamente incontrolável e houve esse momento de descentralização de recursos da União na direção dos Municípios.

Ora, se sabemos que os Municípios são, por meio de suas gestões, os que, por primeiro, enfrentam o impacto dos problemas brasileiros, nada mais justo do que fazermos mais do que isso no futuro. Mas isso agora é fruto do regime democrático que possibilitou a pressão sobre o Governo, que não teve alternativa a não ser a de aceder à pressão.

É bom que registremos isso. E nós nos sentimos todos vitoriosos: o Governo, por ter sabido ceder – ele que não podia deixar de ceder; nós, por termos sabido pressionar, e os prefeitos, por não terem esmorecido. Registro apenas que, se tivesse cedido antes, os prefeitos poderiam ter feito muito mais coisas em favor dos seus Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

Não havendo mais quem peça a palavra, encerro a discussão.

Comunico que esta é a primeira votação. Teremos votação em segundo turno.

Passa-se à votação.

De acordo com o disposto no art. 60, § 2º, da Constituição, combinado com o art. 288, inciso II, do Regimento Interno, a matéria depende, para sua aprovação, do voto favorável de três quintos da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico.

Votação da proposta, em primeiro turno.

Os Srs. Líderes poderão orientar suas Bancadas.

As Srªs e os Srs. Senadores já podem votar.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, a Liderança do Governo encaminha o voto "sim".

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA (Bloco/PTB – MA) – Sr. Presidente, o PTB, em Bloco, encaminha o voto "sim".

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Renato Casagrande, como vota o PSB?

O SR. RENATO CASAGRANDE (Bloco/PSB – ES.) – Sr. Presidente, o Partido Socialista Brasileiro encaminha o voto "sim" e parabeniza o Senado pela votação, o Governo pelo atendimento a um pleito dos Municípios, parabeniza a Confederação Nacional dos Municípios e os presidentes das associações dos Municípios de cada Estado pelo trabalho e pela definição de uma pauta municipalista importante. Esse é um dos pontos da pauta. Parabéns pelo trabalho que estão fazendo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Demóstenes Torres, como vota o Democratas?

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, a Minoria vota "sim".

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PR – TO) – Sr. Presidente, PR vota "sim" e recomenda a sua Bancada para aguardar o segundo turno.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Inácio Arruda, como vota o PCdoB?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Sr. Presidente, depois de um trabalho de paciência muito grande de parte dos prefeitos por meio de sua Confederação, de encontros sucessivos nesta Casa com todas as Bancadas, Bloco da Oposição, Bloco do Governo, depois de várias reuniões na Câmara dos Deputados, chegou-se a uma proposta que convenceu o Presidente da República. O Presidente da República foi ao congresso de prefeitos, uma das maiores reuniões em que estiveram prefeitos de todo o Brasil, afirmou sua posição de apoio a essa proposta de emenda à Constituição, encaminhou a matéria, discutiu-a em conjunto e chegamos ao ápice dessa discussão, que é votação da PEC.

O Partido Comunista do Brasil vota favoravelmente aos Municípios. É ali que as coisas acontecem: a educação, a saúde pública, ambas em dificuldade em determinadas regiões do Nordeste, como no meu Estado e no de V. Exª – Pernambuco passou por crise recentemente. Sabe-se que esses recursos são necessários para atender melhor às populações do Município. Por isso, concordamos. Se pudéssemos, faríamos uma transferência maior, mas já alcançamos essa vitória que representa 1% a mais para todos os Municípios, que é de grande importância neste momento. Portanto, votamos favoravelmente à PEC, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Edison Lobão, como vota o Democratas?

O SR. EDISON LOBÃO (DEM – MA) – O Democratas vota, com orgulho, "sim", Sr. Presidente.

Todos sabemos que a ação administrativa do Governo Federal, no que diz respeito às suas realizações, ocorre exatamente nos Municípios, em matéria de infra-estrutura, de saúde, de educação, de saneamento; mas isso não basta. É indispensável que as prefeituras também sejam dotadas de recursos necessários à sua própria administração. A destinação de mais 1%, portanto, do Fundo de Participação dos Municípios é um ato de extrema justiça e que já tardava.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Obrigado, Senador Edison Lobão.

Como votam os Republicanos, Senador Magno Malta?

O SR. MAGNO MALTA (Bloco/PR – ES) – Os Republicanos votam "sim", com muito orgulho, Sr. Presidente.

Registro a vitória dos Municípios hoje e o esforço e a luta da Frente Municipalista. Quero abraçar os 78 prefeitos do meu Estado do Espírito Santo, que integram essa Frente o tempo inteiro, e o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que foi ao encontro dos prefeitos levar-lhes não somente uma palavra de esperança, mas a confirmação de que teríamos este dia para felicidade de todos nós.

Quantos já disseram o mesmo: as coisas acontecem no Município. E é muito pouco o que estamos fazendo hoje, mas este pouco certamente refletirá de forma significativa na vida dos prefeitos, das prefeituras e, por conseqüência, da população.

Estão de parabéns a Frente Municipalista brasileira, os prefeitos do meu Estado e o Presidente da República.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Comunico às Srªs e aos Srs. Senadores que haverá outra votação. Digo aos Senadores que estão querendo deixar o plenário que vamos ao segundo turno.

Vou encerrar a presente votação.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN) – Sr. Presidente, quero recomendar o voto em nome do Democratas.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Antes, os Tucanos, na pessoa do Senador Marconi Perillo. V. Exª falará em seguida.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Da mesma forma, pelo PT.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO) – Sr. Presidente, o PSDB vota "sim" e aproveita para parabenizar a Frente Municipalista no Brasil inteiro pela mobilização que garantiu o cumprimento da palavra do Presidente.

Na verdade, foram quatro meses de agonia. Não fora a mobilização permanente de todos os prefeitos – o meu Estado de Goiás colaborou, de forma definitiva, com essa conquista –, não teríamos chegado ao ponto em que chegamos.

Portanto, ficam registrados, em nome do PSDB, os cumprimentos a todos os prefeitos do Brasil por mais esta conquista. Esta é uma conquista dos prefeitos. O Senado está de parabéns.

O PSDB vota "sim".

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Osmar Dias pelo PDT.

O SR. OSMAR DIAS (PDT – PR.) – Sr. Presidente, quero encaminhar o voto "sim" do PDT.

Peço que haja a mesma boa vontade para votar a proposta de emenda à Constituição de minha autoria que propõe repassar 10% das contribuições sociais aos Municípios e aos Estados. Aí, sim, teremos uma verdadeira solução, e não esse valor que não vai adiantar nada para os Municípios. Aí está todo o nosso esforço. Todos estão fazendo discursos, mas 1% do FPM dará R$1,2 bilhão para ser dividido entre 5.700 Municípios. Isso é pouquíssimo, Sr. Presidente! Com 10% das contribuições, vamos demonstrar boa vontade com os Municípios brasileiros.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Esta Presidência deseja fazer uma proposta ao Plenário. Teremos um segundo turno, que deveremos iniciar imediatamente. Concederei a palavra a todos os Srs. Senadores. Creio que é o entendimento.

Da mesma forma, peço o entendimento das Lideranças, se for possível. Há um projeto que foi votado na CAE, em caráter de urgência. É uma autorização para contrair empréstimos para que possamos dar continuidade ao Interlegis II. Pedirei a compreensão de todos, se for possível. É uma matéria de interesse do Legislativo brasileiro, que seria votada imediatamente após o segundo turno, porque não precisa de quórum. É só uma autorização.

O SR. HERÁCLITO FORTES (DEM – PI) – Sr. Presidente, a redação foi feita aqui na Casa, não veio do Palácio para cá, não é? Podemos votá-la?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Já foi discutida. É uma mensagem do Presidente da República, autorizando um empréstimo do BID no valor de US$16,2 bilhões para iniciar o Interlegis II.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, eu gostaria de obter detalhes sobre esse projeto do BID. Penso que essa matéria não é tão essencial – digamos assim.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Tudo bem, Senador, fique à vontade. Se houver entendimento. Caso contrário, V. Exª poderá posicionar-se contra a matéria que visa dar início ao Interlegis II.

Fica registrado que V. Exª é contrário.

Está encerrada a votação.

Vou proclamar o resultado. (Pausa.)

A Drª Cláudia apertou o botão errado. Vamos ter de votar novamente o primeiro turno.

Peço aos Srs. Senadores que votem. Trata-se de um voto mais consciente.

(Procede-se à votação.)

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – A Liderança do Governo encaminha o voto "sim", Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Todos os Srs. Líderes encaminharam o voto "sim", Oposição e Governo.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Esta Presidência pede desculpas, em nome da nossa Secretária, aos Srs. Senadores e Srªs Senadoras.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, enquanto os Senadores votam, em primeiro turno, gostaria de prestar um esclarecimento.

Esse recurso destinado ao Interlegis não estava no acordo, mas nós não seremos burocráticos, ou seja, entendemos que é uma matéria meritória, que tem a ver com a preparação de Parlamentares para o exercício do sustentáculo da democracia que é o exercício parlamentar. Portanto, sobretudo em atenção a V. Exª, que tem sido um baluarte no aperfeiçoamento desse projeto tão bem-sucedido que é o Interlegis, o PSDB acede em se incluir na pauta essa matéria, Sr. Presidente.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Aloizio Mercadante.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, como Presidente da Comissão de Assuntos Econômi-

cos, eu queria também pedir a consideração da urgência da votação dessa matéria, entre outras razões porque o aprimoramento do Poder Legislativo é também uma condição para melhorar a qualidade do gasto público, planejar melhor o Orçamento e aprimorar a capacidade de fiscalização do Poder Executivo.

Portanto, em todos os Entes Federados do Brasil, esse é um investimento que trará recursos à gestão de todos os Orçamentos deste País. É um investimento que melhora a qualidade do Orçamento, que melhora o planejamento, que melhora a qualidade do processo legislativo, o controle social, a transparência e a fiscalização. Portanto, investir no Poder Legislativo é investir na democracia, na qualidade do desenvolvimento e na reforma e no aprimoramento do Estado brasileiro.

Por isso, acho que deveríamos votar essa matéria e demonstrar à sociedade que há coesão, que há, nesta Casa, uma auto-estima do Poder Legislativo e um empenho efetivo para aprimorar a capacidade de formulação, de proposição, de gestão e de fiscalização do Parlamento em todas as instâncias deste País.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador José Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, queria inicialmente fazer um registro.

Estamos votando essa matéria, por acordo das Lideranças, no esforço do Congresso Nacional para garantir esse acréscimo de receitas aos Municípios, que, digamos, é o grande alívio que se vai dar aos Municípios do Brasil. Mas estamos votando com quatro meses de atraso. O atraso na remessa da mensagem tirou dos Municípios mais pobres quatro meses de um ponto percentual a mais do Fundo de Participação.

Mesmo assim, o Congresso brasileiro está mostrando que toda a sua luta, todo o seu empenho não é da boca para fora. Quando o Presidente reuniu os prefeitos e fez o anúncio, eles esperavam que, no dia seguinte, a mensagem estivesse aqui. Foi da boca para fora. Foi preciso muita pressão, muita arregimentação da Associação Brasileira de Municípios, da classe política para que a promessa do Presidente se concretizasse.

O Congresso fez a sua parte, e o fez em tempo recorde, e estamos garantindo, daqui a pouco, com a votação em segundo turno, esse benefício que é um fio de esperança para milhares de prefeitos do Brasil que não têm nenhuma expectativa, pela pobreza em que vivem, de grandes realizações. Essa é a única que se coloca e que o Congresso, neste momento, quebrando interstícios, fazendo a votação às 9 horas da noite, demonstra claramente aos Municípios o seu apreço com a classe política do Brasil, pelos prefeitos do Brasil.

Sr. Presidente, uma outra coisa. Antes de anunciar a votação em segundo turno, quero fazer uma observação. Está prevista para hoje a instalação da CPI das ONGs, com a eleição do Presidente e a designação do Relator. Tive uma conversa com o Senador Mercadante, há três horas, quando S. Exª pediu-me um prazo de quatro, cinco dias a mais. Hoje é quarta-feira, pediu para que instalássemos na próxima terça-feira, em nome de um entendimento que pretendia costurar.

Consultei o Senador Raimundo Colombo e o Senador Heráclito Fortes, consultei os tucanos, que concordaram. Disse a S. Exª que estávamos de acordo, desde que a data da próxima terça-feira fosse absolutamente peremptória, que não passasse de terça-feira.

Gostaria de ouvir a manifestação da Base do Governo, do PMDB, do PT, daqueles que fazem a Base do Governo e que vão participar da CPI das ONGs. Aqui está o Senador Suplicy, que é o menos jovem dos integrantes e que vai seguramente presidir a instalação da CPI, vai presidir a eleição do dirigente da CPI. Até a esta hora, estamos sem uma definição clara sobre se a reunião vai ocorrer na terça-feira, sob a égide do entendimento, que é o que pretendo. Entendimento entre Base do Governo e Oposição, com vistas a que a Presidência e a Vice-Presidência fiquem com Governo ou Oposição, e a Relatoria, com o outro lado, Governo ou Oposição.

Isso é o que se tem feito na prática ao longo de muito tempo, e gostaria de ver referendada a palavra do Senador Mercadante pelos líderes da Base do Governo, para que pudéssemos avançar e pactuar entre os diversos Partidos uma reunião, se for o caso, para próxima terça-feira, para, aí, sim, instalarmos definitivamente. Se não houver perspectiva, aí fica a convocação para que saiamos daqui e tentemos fazer a instalação da CPI das ONGs sob a presidência do Senador Eduardo Suplicy.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Obrigado.

Vou encerrar a votação e proclamar o resultado.

(Procede-se à apuração.)

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007 (1º TURNO)

ALTERA O ART. 159 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, AUMENTANDO, A ENTREGA DE RECURSOS PELA UNIÃO AO FUNDO DE PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

Num.Sessão:	2	Num.Votação:	1	Abertura:	29/8/2007 20:40:43
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	20:28:00	Encerramento:	29/8/2007 20:47:22

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	SIM
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	SIM
PSDB	PR	ALVARO DIAS	SIM
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	SIM
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	SIM
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	SIM
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	SIM
DEM	BA	CÉSAR BORGES	SIM
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	SIM
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	SIM
DEM	MA	EDISON LOBÃO	SIM
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	SIM
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	SIM
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	SIM
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	SIM
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	SIM
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	SIM
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	SIM
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	SIM
PMDB	AP	GILVAM BORGES	SIM
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	SIM
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	SIM
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	SIM
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	SIM
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	SIM
DEM	MT	JAYME CAMPOS	SIM
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	SIM
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	SIM
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	SIM
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	SIM
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	SIM
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	SIM
DEM	TO	KÁTIA ABREU	SIM
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	SIM
PMDB	PI	MÃO SANTA	SIM
DEM	PE	MARCO MACIEL	SIM
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	SIM
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	SIM
PSDB	MS	MARISA SERRANO	SIM
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	SIM
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	SIM
PDT	PR	OSMAR DIAS	SIM
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	SIM
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	SIM
PMDB	RS	PEDRO SIMON	SIM
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	SIM
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	SIM
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	SIM
DEM	SP	ROMEU TUMA	SIM
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	SIM
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	SIM
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	SIM
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	SIM
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	SIM
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	SIM
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	SIM
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	SIM
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	SIM

Presidente: EFRAIM MORAIS

Votos SIM : 58
Votos NÃO : 00
Votos ABST. : 00

Total : 58

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 20:47:24

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Votaram SIM 58 Senadores.

Não houve votos contrários.

Não houve abstenção.

Total: 58 votos.

Está aprovada, em primeiro turno, a Proposta de Emenda à Constituição nº 75.

Aprovada a Proposta, a matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão para discussão, em segundo turno.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente sessão, antes, porém, convocando uma nova sessão imediatamente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 48 minutos.)

Ata da 143ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 48 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

143ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:48 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:12:25

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Concedo a palavra ao Senador Sérgio Zambiasi, para haver, em seguida, a discussão em segundo turno da matéria.

O SR. SÉRGIO ZAMBIASI (Bloco/PTB – RS. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Obrigado, Presidente Efraim.

Quero apenas registrar que esse placar de 58 votos a zero é uma forma de homenagem a todos os prefeitos brasileiros, mas especialmente ao Presidente da Confederação Nacional dos Municípios – gaúcho como Pedro Simon, como eu, como o Senador Paulo Paim e tantos outros gaúchos presentes aqui. Somos uma Bancada de seis a sete Senadores gaúchos, representando o País.

Paulo Ziulkoski foi o grande mobilizador, pela Confederação Nacional dos Municípios, nessa luta. Lembro ainda a última marcha de abril, quando milhares de prefeitos de todo o Brasil aqui estiveram presentes, Senador Tião Viana, para que chegássemos a este momento.

Então, é justo, quando o Senado finalmente põe em pauta e aprova a ampliação em mais um ponto percentual do FPM, um alto significado para a sua administração, que o Presidente dessa Entidade possa ser lembrado e homenageado também. Paulo Ziulkoski foi prefeito num pequenino Município gaúcho chamado Mariana Pimentel e é lembrado, neste momento, por sua grande luta. Desejo parabenizá-lo, como toda a sua diretoria e também todos os prefeitos brasileiros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Comunico às Srªs e aos Srs. Senadores que ainda haverá três sessões, em segundo turno. Realizaremos as duas primeiras sessões e na terceira sessão, que é a de votação, concederei a palavra ao Senador Mozarildo Cavalcanti, como primeiro orador inscrito.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que *altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).*

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 363 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante três sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em segundo turno, quando poderão ser oferecidas emendas que não envolvam o mérito, assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Primeira sessão de discussão, em segundo turno.

Em discussão a proposta. (Pausa.)

Não havendo quem queira discutir, a matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, antes convocando uma nova sessão a realizar-se às 20 horas e 51 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a sessão

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 50 minutos.)

Ata da 144ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 51 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

144ª SESSÃO DELIBERATIVA EXTRAORDINÁRIA ÀS 20:51 HORAS

Período : 29/8/2007 07:34:05 até 29/8/2007 22:04:24

Partido	UF	Nome	Pres	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	X	X
PMDB	SE	ALMEIDA LIMA	X	
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	X	X
PSDB	PR	ALVARO DIAS	X	X
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	X	X
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X	X
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	X	X
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	X	X
DEM	BA	CÉSAR BORGES	X	X
PSDB	PB	CÍCERO LUCENA	X	
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	X	X
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	X	X
DEM	SP	ROMEU TUMA	X	X
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	X	X
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	X	X
PSDB	PE	SÉRGIO GUERRA	X	X
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	X	X
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	X	X
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	X	X
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 22:13:18

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que *altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).*

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 363 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante três sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em segundo turno, quando poderão ser oferecidas emendas que não envolvam o mérito, assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Segunda sessão de discussão, em segundo turno.

Em discussão a Proposta. (Pausa)

Não havendo quem queira discutir, a matéria constará da Ordem do Dia da próxima sessão deliberativa, para prosseguimento da discussão.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, antes convocando sessão deliberativa extraordinária a realizar-se às 20 horas e 52 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a presente sessão.

(Levanta-se a sessão às 20 horas e 51 minutos.)

Ata da 145ª Sessão Deliberativa Extraordinária, em 29 de agosto de 2007

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura

Presidência do Sr. Efraim Morais

ÀS 20 HORAS E 52 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES AS SRAS. E OS SRS. SENADORES:

Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	X	X
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	X	X
DEM	MA	EDISON LOBÃO	X	X
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	X	X
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	X	X
DEM	PB	EFRAIM MORAIS	X	X
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	X	X
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	X	X
Bloco-PT	RO	FÁTIMA CLEIDE	X	X
Bloco-PT	PR	FLÁVIO ARNS	X	
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	X	X
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	X	X
PMDB	RN	GARIBALDI ALVES FILHO	X	X
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	X	X
PMDB	ES	GERSON CAMATA	X	X
PMDB	AP	GILVAM BORGES	X	X
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	X	X
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	X	X
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	X	X
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	X	X
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	X	X
DEM	MT	JAYME CAMPOS	X	X
PDT	AM	JEFFERSON PÉRES	X	
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	X	X
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	X	X
PSDB	AL	JOÃO TENÓRIO	X	X
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	X	X
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	X	X
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	X	X
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	X	X
P-SOL	PA	JOSÉ NERY	X	X
PMDB	AP	JOSÉ SARNEY	X	X
DEM	TO	KÁTIA ABREU	X	X
PMDB	TO	LEOMAR QUINTANILHA	X	X
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	X	X
PMDB	PI	MÃO SANTA	X	X
Bloco-PRB	RJ	MARCELO CRIVELLA	X	
DEM	PE	MARCO MACIEL	X	X
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	X	X
DEM	SE	MARIA DO CARMO ALVES	X	X
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	X	X
PSDB	MS	MARISA SERRANO	X	X
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	X	X
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	X	X
PDT	PR	OSMAR DIAS	X	X
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	X	X
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	X	X
PMDB	RS	PEDRO SIMON	X	X
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	X	X
PMDB	AL	RENAN CALHEIROS	X	X
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	X	X
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	X	X
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	X	X

Compareceram: 73 Senadores

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item Único:

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007

Discussão, em segundo turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 75, de 2007 (nº 58/2007, na Câmara dos Deputados), de iniciativa do Presidente da República, que *altera o art. 159 da Constituição Federal, aumentando, a entrega de recursos pela União ao Fundo de Participação dos Municípios (minirreforma tributária).*

Parecer favorável, sob nº 719, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Romero Jucá.

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do disposto no art. 363 do Regimento Interno, a matéria constará da Ordem do Dia durante três sessões deliberativas consecutivas, em fase de discussão em segundo turno, quando poderão ser oferecidas emendas que não envolvam o mérito, assinadas por um terço, no mínimo, da composição do Senado.

Terceira e última sessão de discussão, em segundo turno.

Em discussão a Proposta. (Pausa)

Não havendo quem queira discutir a matéria, quero fazer uma proposta aos Srs. Senadores inscritos.

Vou encerrar a discussão, conceder a palavra ao Senador Mozarildo e abrir o painel.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Está encerrada a discussão.

Passa-se à votação.

De acordo com o disposto no art. 60, § 2º, da Constituição, combinado com o art. 288, inciso II, do Regimento Interno, a matéria depende, para sua aprovação, do voto favorável de três quintos da composição da Casa, devendo a votação ser feita pelo processo eletrônico.

Votação da Proposta, em segundo turno.

Os Srs. Líderes poderão orientar suas Bancadas.

As Srªs e os Srs. Senadores já podem votar.

Concedo a palavra ao Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA (Bloco/PTB – MA) – O PTB, Sr. Presidente, Partido Trabalhista Brasileiro, por unanimidade, vota "sim".

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a informação de V. Exª. O PTB, os trabalhistas, votam "sim".

Concedo a palavra ao Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI (Bloco/PTB – RR. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu quis falar durante o primeiro turno, mas não foi possível, que, em Roraima, há apenas 14 Municípios, no interior, e a Capital.

Recebi vários telefonemas, durante esta sessão, pedindo que eu transmitisse o agradecimento desses Municípios, principalmente os do interior. Um por cento é muito pouco, mas, para eles, vai representar muito, principalmente para ajudar no pagamento da folha de pessoal e do décimo terceiro.

Aqueles Municípios que, realmente, são pobres, como os do Nordeste, vão agradecer muito o entendimento feito por todas as Lideranças para que, hoje, pudéssemos aprovar essa emenda constitucional. Esse vai ser, com certeza, um grande passo para se melhorar a vida dos mais pobres.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

A SRA. ROSALBA CIARLINI (DEM – RN) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Aloizio Mercadante. Em seguida, falará a Senadora Rosalba Ciarlini.

O SR. ALOIZIO MERCADANTE (Bloco/PT – SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu queria destacar, primeiramente, que a Marcha dos Prefeitos, durante algum tempo, neste País, não tinha a audiência e não dispunha da mesa de negociação que esse Governo constituiu.

A cada marcha, há sempre temas relevantes que são resolvidos, em um processo de fortalecimento do poder local e dos Municípios.

Estamos vivendo um momento econômico que permitirá ao País crescer em torno de 5% neste ano. Esse crescimento será decorrente, sobretudo, do mercado interno e não apenas das exportações.

O crescimento das importações e do mercado interno aumenta de forma acelerada a arrecadação do ICMS. Em São Paulo, nos cinco primeiros meses deste ano, o crescimento da receita além da previ-

são foi de R$4 bilhões. Portanto, 1% de ICMS, que, no ano passado, era algo em torno de R$1,3 bilhão, será mais neste momento econômico, com controle da inflação, com crescimento do mercado interno e, sobretudo, com redução do peso das exportações na dinâmica do crescimento do Produto Interno Bruto. É nesse cenário que estamos fortalecendo ainda mais os Municípios.

Além do PAC, quero parabenizar o Presidente da República, o Presidente Lula, por essa decisão correta, acertada, de descentralização de receita e de fortalecimento dos Municípios desta Nação.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra à Senadora Rosalba Ciarlini.

A SRA. ROSALBA CIARLINI (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão da oradora.) – Sr. Presidente, quero deixar registrada a minha satisfação por termos, finalmente, aprovado essa emenda constitucional.

Na realidade, essa luta vem de muito tempo. Eu ainda era Prefeita quando começamos a ter esperança de conseguir esse mínimo aumento na receita, de 1% apenas, o que é muito pouco.

Sabemos, Sr. Presidente, Senador Efraim Morais, que os Municípios precisam de muito mais, sim. Este País só será forte quando os Municípios realmente tiverem recursos para atender suas demandas, suas necessidades de saúde, educação, moradia, entre tantas outras questões.

É no dia-a-dia que batem na porta do Prefeito.

Fui Prefeita e senti na pele essas dificuldades. Sei que 1% é pouco, demorou, mas, finalmente, chegou e vai ajudar.

Em nome dos Municípios do Rio Grande do Norte – e sempre fiz parte de toda movimentação municipalista –, quero dizer que este é um dia que precisamos comemorar. Mais que isso, devemos reforçar a nossa luta, a luta do Movimento Municipalista, para que as receitas da Federação do Brasil sejam melhor distribuídas e os Municípios possam ter mais para poder atender melhor e fazer mais pelo povo brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, é com muita honra que quero, neste momento, parabenizar o Líder Romero Jucá, do meu Partido, pela condução da Liderança do Governo. Quero, também, agradecer a todos os Líderes partidários.

Ficou provado, Sr. Presidente, que o municipalismo não tem Partido. A aprovação foi feita por unanimidade, com todos os Partidos apoiando-a.

Devemos agradecer a todas as Srªs e aos Srs. Senadores que votaram unanimemente para essa vitória tão importante para o municipalismo brasileiro. Espero que esses recursos sejam convertidos em saúde, em educação e em obras sociais para os Municípios brasileiros.

Quero parabenizar, também, todas as frentes municipalistas do Brasil, em especial o Sr. Paulo Ziulkoski, Presidente da Confederação Nacional de Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (DEM – MT. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, eu não poderia, nesta noite, deixar de manifestar minha alegria e meu contentamento com essa PEC que foi aprovada em primeiro turno, até porque, tive a privilégio de ser Prefeito, por três mandatos, da minha cidade, Várzea Grande, portanto, sei perfeitamente das dificuldades por que passam os Municípios brasileiros. Em que pese ser muito pouco o aumento de 1%, quero aqui lembrar o um velho adágio popular dito pelo meu padrinho, que diz: "Antes comer canjica do que dormir sem ceia".

Espero que possamos, com maior rapidez, concluir essa votação, para ser sancionada pelo Presidente Lula, a fim de que os Municípios possam receber esse aumento de 1% nas suas transferências.

Só mais um minuto, Sr. Presidente.

Quero aqui fazer uma solicitação aos nossos Líderes partidários, sobretudo ao do meu Partido, ao Líder José Agripino, do DEM, ao Líder Arthur Virgílio, do PSDB, à Líder Ideli Salvatti, do PT, e aos demais Líderes partidários para que, na próxima reunião de Lideranças partidárias, coloquemos na pauta de votação a matéria relativa à indicação dos nomes do Dr. Luiz Antônio Pagot e do Dr. Miguel, para que, após votada e aprovada por este Plenário, rapidamente eles possam tomar posse no Dnit, órgão muito importante para o nosso Brasil.

De forma que, meu querido Líder José Agripino, nosso querido Líder do PSDB, Senador Arthur Virgílio, Senadora Ideli Salvatti e demais Líderes, faço este apelo em nome dos nossos companheiros, sobretudo os da sociedade mato-grossense, para que o nome do Dr. Luiz Antônio Pagot seja aprovado na próxima semana.

Agradeço a oportunidade e espero que o meu Partido corresponda a esse meu pleito na noite de hoje.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Demóstenes Torres.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN) – Sr. Presidente, respondendo ao apelo e ao pedido do meu querido companheiro Jayme Campos, que também são os pedidos de Jonas Pinheiro e Kátia Abreu, quero dizer-lhe que será devidamente considerado pelo seu

Partido, que procurará entendimento com os tucanos, que já está em curso inclusive, para que cheguemos ao entendimento, e que se possamos votar, aprovar ou rejeitar, o nome dos indicados para dirigentes do Dnit.

O SR. JAYME CAMPOS (DEM – MT) – Sr. Presidente, espero que o nome de Luiz Antônio Pagot seja aprovado por maioria absoluta do Plenário e, acima de tudo, com os votos do Democratas.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Demóstenes Torres.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, parabenizo o Senado Federal em reconhecer o espírito municipalista dos Senadores, que estão tirando recursos da União para repassá-los aos Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Continuarei concedendo a palavra a V. Exªs, mas, após encerrar essa votação, se não houver, por parte de V. Exªs, posições contrárias à mensagem, tentaremos votá-la.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, peço a V. Exª que não vote a matéria hoje. Nada contra os empréstimos e a esses valores, porque servirá para a capacitação, mas eu gostaria muito de analisar o processo.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – V. Exª vai atrasar um processo, que trata de um recurso internacional a fundo perdido, oriundo do BID para o Senado Federal.

Lamento, mas V. Exª vai atrasar o processo.

O SR. DEMÓSTENES TORRES (DEM – GO) – Sr. Presidente, peço um pouco de paciência a V. Exª. Realmente, quero analisar o processo.

A SRA.. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Sr. Presidente, posso usar a palavra?

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra à Senadora Ideli Salvatti.

A SRA. IDELI SALVATTI (Bloco/PT – SC) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, em primeiro lugar, quero parabenizar o Senado que, nesta questão de 1% para o FPM, já havia cumprido sua tarefa desde dezembro de 2003. Naquela época, já havíamos aprovado esse 1% no bojo da reforma tributária – é sempre muito importante relembrar isso. Infelizmente, a reforma tributária não tramitou na Câmara dos Deputados. Somente este ano é que se desvinculou o repasse de 1% do FPM dos demais itens da reforma tributária.

Indiscutivelmente, é um recurso importante. É algo em torno de quase dois bilhões, que serão repassados aos municípios e que, obviamente, vem em muito boa hora, para que os municípios possam dar conta de suas despesas. É sempre bom registrar que o FPM, pelo menos nos dois ou três últimos anos, tem crescido acima da inflação. Então, além de ter crescido acima da inflação, esse repasse vai contribuir, de forma significativa, para que os Municípios possam executar as suas tarefas.

Gostaria também de deixar registrado que apelamos para alguns Líderes no sentido de tentarmos votar a Lei do Estágio. Fomos alertados pela assessoria – eu e o Senador Raimundo Colombo – que, em um dos artigos votados pela Comissão de Assuntos Sociais e pela Comissão de Educação, a redação final não ficou conforme votamos. Por isso, fazemos o apelo para que possamos votar, até em homenagem ao próprio Senador Raimundo Colombo que, amanhã à tarde não estará aqui – com certeza –, na próxima terça-feira. Trata-se de projeto que, inclusive, irá trancar a pauta, porque ele está em regime de urgência constitucional. Seria muito bom que pudéssemos votá-lo na terça-feira, juntamente com esse empréstimo, que o Senador Demóstenes Torres solicitou vista. Também apelo para que possamos votar a indicação dos nomes das duas autoridades que não foi possível votar hoje; que o acordo se consolide para ser votado na terça-feira.

Senador José Agripino, quero aqui registrar que o bom exemplo da convivência e do acordo vivido hoje nas Comissões de Assuntos Sociais e na de Educação, cuja reunião foi presidida pela Senadora Rosalba Ciarlini. Ali conseguimos construir um bom acordo para o relatório final, cujos relatores foram o Senador Raimundo Colombo, na Comissão de Educação, e eu, na Comissão de Assuntos Sociais.

Então, que esse espírito de boa convivência, de acerto e acordo possa acontecer entre o Democratas e o PSDB, para que, na terça-feira, tenhamos condições de votar a matéria relativa ao Dnit.

Por último, de nossa parte, não há nenhum problema de a reunião para instalação da CPI ser na terça-feira, após a Ordem do Dia, no final da tarde, às 18 horas, ou ao término da Ordem do Dia. Espero que tenhamos a capacidade de construir o acordo, porque até agora alguns Partidos conversaram entre si, mas o acordo entre todos os Partidos não foi construído. Então, que possamos fazer a reunião e, até lá, construir o acordo.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

Concedo a palavra ao Senador José Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (DEM – RN. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, só para deixar claro, quero propor à Senadora Ideli uma reunião, na terça-feira pela manhã, dos Líderes dos Partidos, para que possamos tentar um entendimento com relação à composição dos cargos de presidente, vice-

presidente e relator. Isso na terça-feira pela manhã, porque à tarde a instalaremos de qualquer maneira. Vamos tentar um acordo na reunião de Líderes na terça-feira pela manhã.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

Concedo a palavra ao Senador Marconi Perillo.

O SR. MARCONI PERILLO (PSDB – GO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, mais uma vez, quero reiterar meus cumprimentos aos prefeitos pela capacidade mobilizadora de pressão, que acabou resultando nessa votação unânime em dois turnos.

Gostaria de enfatizar ainda, Sr. Presidente, que o Governo não faz favor algum aos prefeitos. A União concentra hoje mais de 70% de todas as receitas do Brasil, sobrando para os Estados e Municípios pouco mais de 24%. Isso graças ao artifício das chamadas cobranças ou contribuições. Mas o que conseguimos aqui hoje é, na verdade, fruto do esforço e da luta do municipalismo brasileiro.

É importante registrar ainda, Sr. Presidente, que, se o Governo quer, definitivamente, deixar de concentrar receitas em seu poder, que agora proponha, na Câmara ou no Senado, por intermédio de uma emenda, a divisão da CPMF entre Estados e Municípios. Se houver essa iniciativa, chegaremos à conclusão de que, efetivamente, o Governo está começando a enxergar a necessidade de começar a fazer a partilha entre Estados e Municípios do muito que hoje concentra em suas mãos.

Era o que queria dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Raimundo Colombo, pela ordem.

O SR. RAIMUNDO COLOMBO (DEM – SC. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, quero apenas referendar as colocações da Senadora Ideli Salvatti.

Realmente, o programa relativo ao estágio é importante, por isso devemos votá-lo na terça-feira, o que faria um bem ao nosso País.

Quero também, especialmente, cumprimentar todos os prefeitos do Brasil. É preciso dizer que, para este ano, o aumento de 1% não será integral; ele vale um terço do valor do ano e será creditado apenas no dia 10 de dezembro.

Não era isso o que esperávamos. Esperávamos que esse valor fosse integral em 2007, já que essa matéria foi votada em 2003. De qualquer forma, cabe-nos comemorar. Trata-se de grande conquista. Meus cumprimentos a todos os Senadores. Tenho a certeza de que, se houvesse maior municipalização e se os prefeitos tivessem mais recursos, teríamos melhores condições, e certamente a vida das pessoas seria melhor. É um pequeno passo dado, mas importante. Comemoro-o e cumprimento a todos.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Antes de conceder a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, quero esclarecer que darei a palavra a todos.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, também quero cumprimentar os prefeitos. Todos nós que fomos prefeitos sabemos da importância de mais recursos, que são fundamentais.

Sr. Presidente, penso que esse voto poderia ser chamado de "voto até que enfim", "voto antes tarde do que nunca", porque, há quase quatro anos, aprovamos projeto igual.

O Governo não teve força ou não quis aprovar na versão Câmara, porque, aparentemente, há o Governo Senado e o Governo Câmara. O Governo não conseguiu aprovar na Câmara nesses quatro anos, e o recurso vem agora. O recurso é fundamental, é importante, ainda que seja pequeno. No meu Estado de Minas Gerais mesmo, são 853 Municípios. Para os pequenos Municípios, o recurso é de grande valia.

Cumprimento as lideranças municipalistas. Nós, do Senado, nós, da Oposição, damos nosso voto como já tínhamos dado há quase quatro anos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Neuto de Conto, tem V. Exª a palavra.

O SR. NEUTO DE CONTO (PMDB – SC. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, pelos Prefeitos do Brasil – em particular, pelos Prefeitos dos 293 Municípios do meu Estado de Santa Catarina –, pela sua luta, pelo seu trabalho, pela sua mobilização e pelas suas lideranças, aqui estamos, gratificados, nesta noite, quando aprovamos o percentual de 1%. É pouco, é verdade, mas, certamente, no Município, onde vive o homem, onde vive a família, onde estão os problemas da saúde, da educação, do transporte, da agricultura, da segurança, deverá ser comemorado o trabalho e a luta dessa gente.

Por isso, estou aqui para aplaudir, para homenagear e para dar os parabéns!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Por entendimento de todos os Srs. Senadores, vou conceder a palavra à Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (DEM – TO. Pela ordem. Sem revisão da oradora.) – Obrigada, Presidente.

Também parabenizo o Senado pela votação histórica de hoje. Votamos e estamos aliviados. Havia essa responsabilidade sobre nossos ombros, apesar de ter sido o Presidente da República que prometeu isso, há muito tempo. Mas não foi possível realizar a votação, e houve muito atraso. Como disse o Senador Raimundo Colombo, infelizmente, os Prefeitos não receberão o equivalente ao pagamento integral de um ano, e isso fará muita falta.

Com raríssimas exceções, a grande maioria dos Municípios, quase 90% deles, vive do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e das emendas Parlamentares, liberadas pelo Governo a seu bel-prazer. Também é pouco para nossos Prefeitos, porque a vida do Município, a vida real se dá na rua, na cidade, na casa em frente à praça, na igreja, na escola. Essa é a vida do cidadão brasileiro. É de lá que sai o imposto das nossas cidades, e muito pouco retorna para quem, de fato, arrecada, que são os moradores, os munícipes deste País.

Digo a nossos Prefeitos que a luta continua. Foi pouco, mas foi um avanço, e, de certa forma, é um alívio depois de tantas promessas, de tantas idas e vindas a Brasília! Não havia recursos até para virem de carro ou de avião, para pagarem hospedagem; retiravam de suas pequenas Prefeituras do interior do País. Mas, até que enfim, conseguimos fazer justiça aos Prefeitos brasileiros.

Parabéns a todos!

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Heráclito Fortes, concedo a palavra a V. Exª.

O SR. HERÁCLITO FORTES (DEM – PI. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, como municipalista, registro aqui minha alegria de, finalmente, poder ver os Prefeitos, por meio de uma conquista da classe, terem uma melhoria nas arrecadações municipais. Faço votos de que esses recursos sejam bem aproveitados e de que os Municípios, principalmente os do Nordeste, mostrem, por meio do trabalho que os Prefeitos realizam, mais obras e serviços em prol da comunidade.

Em segundo lugar, Sr. Presidente, presto um esclarecimento com relação à instalação da CPI das ONGs na terça-feira. Essa CPI deveria ter sido instalada na terça-feira passada, mas houve a alegação de que não havia consenso no Bloco da Oposição com relação à indicação de nomes, de que estaria havendo divergências. A alegação feita, não por nós, mas pela Base do Governo, era a de que estaria havendo um desentendimento entre o Democratas e o PSDB. Essa questão não existe, está superada. Estamos prontos para o acordo.

Fico muito feliz em saber que, na terça-feira, finalmente, haverá a instalação dessa CPI. Houve o empenho do Senador Aloizio Mercadante e do Senador Eduardo Suplicy, que, como membro mais velho da Comissão, é o encarregado de presidi-la.

Senador Eduardo Suplicy, ficaremos muito mal perante a sociedade se não dermos imediatamente início aos trabalhos da Comissão, porque até parece que estamos querendo levar com a barriga ou colocar debaixo do tapete fatos que até desconheço e que parecem muito graves para os que temem a instalação dessa CPI.

Essa CPI é do bem, pois visa exatamente a ordenar o exercício das ONGs no Brasil, dando formatação a elas e tirando um pouco essa administração frouxa que vemos hoje, acima de tudo vinculando o exercício dessas ONGs, que muitos serviços prestam ao País, a um órgão que fiscalize suas atividades com transparência. Esse é o objetivo.

Senador Eduardo Suplicy, espero que, finalmente, na terça-feira, V. Exª tenha a alegria e a honra de presidir a reunião.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª, Senador Heráclito.

Concedo a palavra ao Senador César Borges.

O SR. CÉSAR BORGES (DEM – BA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Muito obrigado, Sr. Presidente. Pensei que tinha algo contra mim. Já estou inscrito há muito tempo. Mas, como V. Exª é um companheiro Democrata...

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Na realidade, preferia que V. Exª fosse o último, para que daqui pudéssemos descer de elevador juntos.

O SR. CÉSAR BORGES (DEM – BA) – Mas ficarei esperando V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a solidariedade a V. Exª.

O SR. CÉSAR BORGES (DEM – BA) – Sr. Presidente, nesta hora, congratulo-me com o Senado Federal, que teve a agilidade que, lamentavelmente, não houve por parte do Governo.

Este passo de ajuda aos Municípios brasileiros é muito pequeno ainda. Sei que está em gestação a reforma tributária. Pelo menos, o Líder do Governo nesta Casa, Senador Romero Jucá, anunciou que há uma reforma tributária em gestação e que ela viria a esta Casa no mês de setembro.

Não podemos aceitar reforma tributária alguma que não contemple os Municípios brasileiros. Afinal

de contas, quando aumenta a carga tributária sobre o povo brasileiro, próximo a 36% e 37%, nem 13% disso, ou seja, em torno de 4% a 5%, ficam com os Municípios, Sr. Presidente. E é no Município que mora o cidadão brasileiro, e o prefeito tem de dar a primeira assistência, seja enterro, assistência médica, educação básica. É o prefeito que cuida disso. Não haverá justiça tributária no Brasil enquanto não forem mais bem repartidas as contribuições e toda a carga tributária paga pelo povo brasileiro.

Parabenizo o Senado, mas cobro muito. E cobro do Senador Romero Jucá, que anunciou que há uma reforma tributária em gestação, que viria no mês de setembro – S. Exª está aqui presente – e que tem de contemplar os Municípios brasileiros.

Portanto, alerto os Prefeitos e os municipalistas de todo o Brasil para não se desmobilizarem, para continuarem mobilizados, porque, se não houver pressão, o Governo não terá sensibilidade, lamentavelmente, com os Municípios brasileiros.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

Concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Senador Efraim Morais, Srªs e Srs. Senadores, parabenizo o Senado Federal!

Hoje, demos uma demonstração de comprometimento com os Municípios brasileiros. Todos nós estamos comprometidos. Somos municipalistas, porque vivemos nos Municípios. Lá é que ocorrem as primeiras demandas – aliás, todas as demandas. Aguardamos quatro anos. Estamos discutindo essa questão desde 2003. Eu nem era Senador e já acompanhava o movimento dos Prefeitos por meio da Confederação Nacional dos Municípios, cujo Presidente, Paulo Ziulkoski, mandou agradecer, ainda há pouco, por meio de sua assessoria que está aqui, a todos os Senadores pelo esforço realizado, fazendo com que conseguíssemos aprovar a PEC, após tantas sessões quantas fossem necessárias, a fim de não retardar nenhum dia mais aquilo que os prefeitos aguardam há mais de quatro anos.

Desde 2005, tenho participado da Marcha dos Prefeitos a Brasília. Todos os anos, o Governo Federal, por meio do Presidente da República, diz que vai mandar aprovar na Câmara o aumento de 1%. Ainda este ano, em março, ele disse a mesma coisa. E, lamentavelmente, por intermédio do Ministro da Fazenda, foi feito um acordo no sentido de que não poderia ser o ano inteiro: que seria só a partir de setembro e pago em dezembro. Mas, como disse o Senador Eduardo Azeredo, antes tarde do que nunca. Pelo menos, os Prefeitos agora têm a certeza de que tiveram seus esforços concretizados.

Mais do que isso, parabenizo todos os Prefeitos do Brasil, em especial, os 143 Prefeitos dos Municípios do meu Estado do Pará. Pelo menos, terão em dezembro um terço do que deveriam ter no ano de 2007.

Como o Senador César Borges, recomendo à Confederação Nacional de Municípios: não se dispersem; continuem unidos, para que possamos na Reforma Tributária, que, como promessa do Senador Romero Jucá, vai estar em pauta em setembro... Que não seja, Senador Romero Jucá, como o compromisso que V. Exª assumiu nesta Casa, quando da aprovação do Fundeb. Eu estava na tribuna, quando V. Exª disse, para que fosse aprovado o Fundeb, que daria, em 15 dias, entrada no projeto, para resolver o problema do transporte escolar, que também sacrifica os Municípios brasileiros. V. Exª, até hoje, passados mais de dois meses da aprovação do Fundeb, ainda não cumpriu com o compromisso que assumiu não só comigo, mas também com outros Senadores, quando estava na tribuna.

Então, não podemos dispersar-nos. Os Prefeitos têm de estar unidos. Vamos para a reforma tributária; não vamos aprovar a prorrogação da CPMF, vamos votar a sua extinção. Mas vamos lutar para que todas as outras contribuições sejam realmente partilhadas entre Estados e Municípios. Assim deve ser a reforma tributária, que espero que o Poder Executivo, por meio do compromisso do Líder, Senador Romero Jucá, encaminhe, ainda em setembro, ao Congresso Nacional.

Parabéns a todos os Prefeitos! Parabéns, em especial, aos Prefeitos dos 143 Municípios do Estado do Pará!

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador José Nery.

O SR. JOSÉ NERY (PSOL – PA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Senador Efraim Morais, Srªs e Srs. Senadores, primeiro, manifesto meu voto favorável à PEC nº 75, que aumenta em 1% o repasse de tributos federais aos Municípios brasileiros, por meio do Fundo de Participação dos Municípios.

Essa conquista é importante, porque é fruto da mobilização dos Prefeitos brasileiros dos mais de 5.500 Municípios. Faço menção especial à par-

ticipação dos Municípios paraenses, por meio dos 143 Prefeitos do Estado do Pará, nessa mobilização nacional. Eles vieram aqui, no âmbito da 10ª Marcha dos Prefeitos.

As entidades municipalistas e os Srs. Prefeitos conseguiram obter o compromisso do Governo e do Congresso de que aprovaríamos, neste ano, o aumento de percentual, para melhorar as possibilidades de desenvolvimento das políticas públicas nos Municípios, tendo em vista que, com a municipalização dos diversos serviços oferecidos pelo Estado – educação, saúde, assistência social e infra-estrutura –, essas políticas de municipalização não corresponderam igualmente ao repasse de recursos, para que os Municípios dessem conta de suas atribuições junto aos nossos munícipes, junto aos brasileiros que moram em cada um dos Municípios deste País.

O Senado, ao aprovar a Emenda Constitucional nº 75, faz justiça aos Municípios brasileiros, embora o recurso seja ainda muito pequeno. Porém, esperamos, Sr. Presidente, que a discussão da reforma tributária garanta a possibilidade real de recompormos o pacto federativo, porque aos Municípios e aos Estados deve ser conferido um volume maior de recursos na distribuição da arrecadação tributária brasileira.

Ao manifestar a nossa satisfação pela aprovação do projeto de emenda constitucional oriundo do Poder Executivo, que concede 1% a mais ao Fundo de Participação dos Municípios, igualmente, Sr. Presidente, queremos dizer que é fundamental o debate da reforma tributária, para realmente se discutir a responsabilidade dos diversos entes da federação e a melhor distribuição dos recursos.

E o momento adequado é quando estivermos aqui discutindo e votando a reforma tributária, que esperamos que o Governo, de fato, envie ao Congresso no próximo mês de setembro.

Louvo a atuação, a participação de cada um dos Srs. Senadores. Tenho certeza de que as municipalidades do nosso País, os Prefeitos, estão junto conosco, neste momento, comemorando mais essa conquista.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Senador Mão Santa, V. Exª tem a palavra.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PMDB – TO) – Sr. Presidente, por gentileza, só desejo registrar meu voto "sim", nessa votação que foi encerrada.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Ele fica registrado, nobre Senador Leomar Quintanilha.

Nobre Senador Mão Santa, V. Exª tem a palavra.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Presidente Efraim Morais, quero cumprimentá-lo pela competência com que dirigiu os trabalhos de hoje. Acho que nunca se produziu tanto em tão pouco tempo.

Mas queria dizer, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, que, em 5 de outubro de 1989, Senador Arthur Virgílio, Ulysses beijava aqui a Constituição. Dizia que desobedecer à Constituição seria igual a rasgar a Bandeira Nacional.

Romero Jucá, dizia, então, Ulysses que tinha visto países sem Constituição e os que a desobedecem. Mas aqui está escrito, Senador Efraim Morais. Por isso aqui está Arthur Virgílio neste Senado, aqui está Heráclito Fortes e aqui estou. Antigamente – ô Suplicy, diga ao Luiz Inácio – se obedecia à Constituição. Nós fomos Prefeitos em 1989 e estamos aqui, porque subimos degraus, graças a este livro, que era respeitado.

Aqui se diz, ô Demóstenes, que, dos tributos, 53% para a União, 21,5% para os Governos de Estado, 22,5% para os Municípios brasileiros; e 3% para os fundos constitucionais.

Este Governo do PT, de Luiz Inácio, garfou. A verdade é que os Prefeitos de hoje, Arthur Virgilio, não são como nós, beneficiados pela Constituição. Na realidade, o Governo Federal, de Luiz Inácio, garfou, e a União está levando mais de 60% dos impostos, camuflados em taxas. Aí está a CPMF: é uma delas e é um exemplo que temos de enterrar.

Então, o que se está devolvendo aos Prefeitos é uma parcela do que lhes foi roubado. Daí as dificuldades dos Prefeitos, que não podem sonhar, como eu, Arthur Virgílio e Heráclito sonhamos: da Prefeitura chegar a esta Casa, porque realmente era respeitada a Constituição. Mas, de qualquer maneira, nós resgatamos um pouco do que o Governo Federal tinha garfado dos Prefeitos e dos cidadãos.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Agradeço a V. Exª.

Vou anunciar o resultado da votação.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM) – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Darei a palavra a V. Exª e também ao Senador Eduardo Suplicy; não encerrarei a sessão.

(Procede-se à apuração.)

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 75, DE 2007 (2º TURNO)

ALTERA O ART. 159 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, AUMENTANDO, A ENTREGA DE RECURSOS PELA UNIÃO AO FUNDO DE PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

Num.Sessão:	3	Num.Votação:	1	Abertura:	29/8/2007 20:54:05
Data Sessão:	29/8/2007	Hora Sessão:	20:52:00	Encerramento:	29/8/2007 21:03:10

Partido	UF	Nome do Senador	Voto
DEM	DF	ADELMIR SANTANA	SIM
Bloco-PT	SP	ALOIZIO MERCADANTE	SIM
PSDB	PR	ALVARO DIAS	SIM
DEM	BA	ANTÔNIO CARLOS JUNIOR	SIM
Bloco-PSB	SE	ANTÔNIO CARLOS VALADARES	SIM
PSDB	AM	ARTHUR VIRGÍLIO	SIM
Bloco-PT	RR	AUGUSTO BOTELHO	SIM
DEM	BA	CÉSAR BORGES	SIM
Bloco-PT	MS	DELCÍDIO AMARAL	SIM
DEM	GO	DEMÓSTENES TORRES	SIM
DEM	MA	EDISON LOBÃO	SIM
PSDB	MG	EDUARDO AZEREDO	SIM
Bloco-PT	SP	EDUARDO SUPLICY	SIM
Bloco-PTB	MA	EPITÁCIO CAFETEIRA	SIM
Bloco-PR	RO	EXPEDITO JÚNIOR	SIM
PSDB	PA	FLEXA RIBEIRO	SIM
Bloco-PP	RJ	FRANCISCO DORNELLES	SIM
PMDB	AC	GERALDO MESQUITA JÚNIOR	SIM
PMDB	AP	GILVAM BORGES	SIM
Bloco-PTB	DF	GIM ARGELLO	SIM
DEM	PI	HERÁCLITO FORTES	SIM
Bloco-PT	SC	IDELI SALVATTI	SIM
Bloco-PCdoB	CE	INÁCIO ARRUDA	SIM
PMDB	PE	JARBAS VASCONCELOS	SIM
DEM	MT	JAYME CAMPOS	SIM
Bloco-PT	AM	JOÃO PEDRO	SIM
Bloco-PR	TO	JOÃO RIBEIRO	SIM
Bloco-PTB	PI	JOÃO VICENTE CLAUDINO	SIM
DEM	MT	JONAS PINHEIRO	SIM
DEM	RN	JOSÉ AGRIPINO	SIM
PMDB	PB	JOSÉ MARANHÃO	SIM
DEM	TO	KÁTIA ABREU	SIM
Bloco-PR	ES	MAGNO MALTA	SIM
PMDB	PI	MÃO SANTA	SIM
DEM	PE	MARCO MACIEL	SIM
PSDB	GO	MARCONI PERILLO	SIM
PSDB	PA	MÁRIO COUTO	SIM
PSDB	MS	MARISA SERRANO	SIM
Bloco-PTB	RR	MOZARILDO CAVALCANTI	SIM
PMDB	SC	NEUTO DE CONTO	SIM
PDT	PR	OSMAR DIAS	SIM
PSDB	AP	PAPALÉO PAES	SIM
PMDB	RJ	PAULO DUQUE	SIM
PMDB	RS	PEDRO SIMON	SIM
DEM	SC	RAIMUNDO COLOMBO	SIM
Bloco-PSB	ES	RENATO CASAGRANDE	SIM
PMDB	RR	ROMERO JUCÁ	SIM
DEM	SP	ROMEU TUMA	SIM
DEM	RN	ROSALBA CIARLINI	SIM
PMDB	MA	ROSEANA SARNEY	SIM
Bloco-PTB	RS	SÉRGIO ZAMBIASI	SIM
Bloco-PT	MT	SERYS SLHESSARENKO	SIM
PSDB	CE	TASSO JEREISSATI	SIM
Bloco-PT	AC	TIÃO VIANA	SIM
PMDB	RO	VALDIR RAUPP	SIM
PMDB	MS	VALTER PEREIRA	SIM
PMDB	MG	WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	SIM

Presidente: EFRAIM MORAIS

Votos SIM : 57
Votos NÃO : 00
Votos ABST. : 00

Total : 57

Primeiro-Secretário

Operador: HÉLIO FERREIRA LIMA

Emissão: 29/8/2007 21:03:12

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Votaram SIM 57 Senadores.

Não houve votos contrários.

Não houve abstenção.

Total: 57 votos.

Determino que se registre em ata a justificativa dos Senadores José Nery e Leomar Quintanilha, que, não tendo votado a matéria, declararam sua intenção de voto. Isso será registrado em ata.

Está aprovada a Proposta de Emenda à Constituição nº 75.

Comunico aos Srs. Senadores que será feita a devida comunicação à Câmara dos Deputados e que será convocada, oportunamente, sessão solene do Congresso Nacional para a promulgação da Emenda Constitucional.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Sobre a mesa, requerimentos que passo a ler.

São lidos os seguintes:

REQUERIMENTO Nº 992, DE 2007

Requer Voto de Louvor aos 50 anos do Grupo Rede Brasil Sul de Comunicação – RBS.

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal, Senador Renan Calheiros,

Com fundamento no disposto no art. 222 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro a Vossa Excelência a declaração de Voto de Louvor e as devidas parabenizações pelo transcurso do cinqüentenário do Grupo RBS.

Justificação

Será realizada em 31 de agosto, em Porto Alegre, a cerimônia de celebração do cinqüentenário de fundação do Grupo RBS. Está prevista a presença do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que deverá visitar a exposição "No ar, 50 anos de vida" que mostra com fotos e gráficos forte ritmo de crescimento daquele conglomerado de mídia.

Acreditamos, Senhor Presidente, que esta é a ocasião para que esta Casa Legislativa envie seus cumprimentos a todos os funcionários e dirigentes daquele que é um dos maiores grupos de mídia do Brasil.

Nesse meio século de existência, o Grupo RBS tem contribuído de maneira decisiva para o desenvolvimento do nosso Estado, disponibilizando aos gaúchos esse que é um dos bens essenciais para a vida moderna: a informação. Isenção, objetividade, senso do bem comum e de participação nas lides comunitárias são características comuns aos vários veículos da RBS, com os quais mantemos uma antiga e sólida relação.

Passaram-se 50 anos desde que o respeitado jornalista Maurício Sirotsky Sobrinho, homem de larga visão, começou o trabalho de construção da RBS, que se tornou em nossos dias o maior grupo de comunicação multirregional do País, espalhado por seis estados, com suas 18 emissoras de televisão aberta, 2 emissoras locais de televisão, 8 jornais diários, 26 emissoras de rádio, 2 portais de internet, editora, gravadora, empresas de logística e marketing.

Apresentamos a seguir um breve esboço do avanço do grupo empresarial:

O Grupo RBS foi fundado em 31 de agosto de 1957 quando o jornalista Maurício Sirotsky Sobrinho assumiu como sócio da Rádio Gaúcha, que seria o embrião do futuro conglomerado de empresas de comunicação. Cinco anos depois, em 1962, é inaugurada, em Porto Alegre, a TV Gaúcha que, em 1967, passaria a ser afiliada da Rede Globo. Dois anos depois, foi criada a TV Caxias. O primeiro jornal do Grupo, Zero Hora, foi adquirido em 1970.

Em 1973, começa a formação da rede de rádios FM da RBS. Em 1976, é fundada outra emissora em Porto Alegre, a Rádio Atlântida. Três anos depois, os segmentos de televisão e de rádio voltam a se expandir com a inauguração da emissora da RBS TV, em Florianópolis e da Rádio Cidade FM, em Porto Alegre. Dois anos mais tarde, a Rádio Atlântida FM inaugura sua filial na capital catarinense.

Em 1982, o Grupo RBS começa seus investimentos na área social com a inauguração da Fundação RBS, hoje Fundação Mauricio Sirotsky Sobrinho. Naquele mesmo ano, foram criadas as rádios Farroupilha AM, em Porto Alegre, e Diário da Manhã AM, em Florianópolis. Em 1986, ocorre nova e significativa expansão na área de jornais com o lançamento do primeiro jornal da RBS em Santa Catarina, Diário Catarinense, em Florianópolis.

No início dos anos 90, mais exatamente em 1992, a RBS adquire o Jornal de Santa Catarina, que era editado na cidade de Blumenau desde o início dos anos 70. Ainda no mesmo ano, é lançada a NET Sul, empresa precursora em TV a cabo no mercado brasileiro. No ano seguinte, o jornal Pioneiro, de Caxias do Sul, é adquirido pelo Grupo RBS e a Rádio 102 FM é inaugurada em Porto Alegre.

Com o surgimento, em 1995, em Porto Alegre, da TVCOM foi inaugurado no Brasil o segmento de televisão comunitária. No ano seguinte, é fundado o Canal Rural que tem conteúdo dirigido ao setor agrícola. Também naquele ano foi feita uma associação com a Nutecnet para o desenvolvimento do primeiro

portal de internet brasileiro, o ZAZ (hoje em dia Terra), bem como foi inaugurada a Rádio CBN 1349 AM, em Porto Alegre.

O Grupo RBS acelera seu ritmo de crescimento com a chegada do novo milênio. No ano de 2000, foi criado, em Porto Alegre, um jornal popular em formato tablóide, Diário Gaúcho. Foi ele o pioneiro da onda de jornais de baixo preço que explodiria a seguir e que hoje ocupa lugar de destaque no jornalismo impresso brasileiro. Circulando inicialmente na região metropolitana de Porto Alegre, o Diário Gaúcho chega hoje a todo o Estado. A RBS Interativa é lançada, com dois serviços: a RBS Direct, de marketing direto, e o clicRBS, portal de internet. A TVCOM é inaugurada em Florianópolis e também em Joinville. A NET Sul associa-se com a Globocabo e a RBS torna-se sócia da plataforma nacional de televisão por assinatura. A RBS Publicações, responsável pelo lançamento de livros e colecionáveis, é fundada posteriormente.

Em 2001, é criada a Vialog, empresa de logística que atua nos estados da região Sul. Voltada para a cena musical da região Sul, é lançada ainda a gravadora Orbeat Music. Em 2002, o grupo de jornais é fortalecido com o Diário de Santa Maria, que passa a ser o sexto jornal do Grupo RBS e o quarto no Rio Grande do Sul. No ano seguinte, é criada a Rede Itapema FM. Em meados de 2006, são fundados o portal Hagah e o jornal popular Hora de Santa Catarina, na região metropolitana da capital catarinense. No mesmo ano, é adquirido o jornal A Notícia, de Joinville.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador Pedro Simon – Senador **Paulo Paim** – Senador **Sérgio Zambiasi**.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania).

REQUERIMENTO Nº 993, DE 2007

Requeiro, nos termos do art. 222 do Regimento Interno, seja apresentado voto de louvor ao Presidente da República Francesa, Sr. Nicolas Sarkozy, por sua proposta de incorporar o Brasil, além de Índia, África do Sul, China e México, ao G8, bem como pelo seu apoio à intenção do nosso País de integrar-se ao Conselho de Segurança da ONU.

Justificação

O Presidente Francês, Nicolas Sarkozy, no seu primeiro grande discurso sobre política externa, manifestou o seu apoio à institucionalização da participação de países emergentes, inclusive o Brasil, no G8. Essa participação, embora importante, ainda é informal e bastante limitada, o que diminui o escopo dos debates e o alcance das decisões daquele foro. Ademais, o Presidente Nicolas Sarkozy, manifestou também, na mesma ocasião, o seu apoio à incorporação da Alemanha, do Japão e do Brasil ao Conselho de Segurança da ONU.

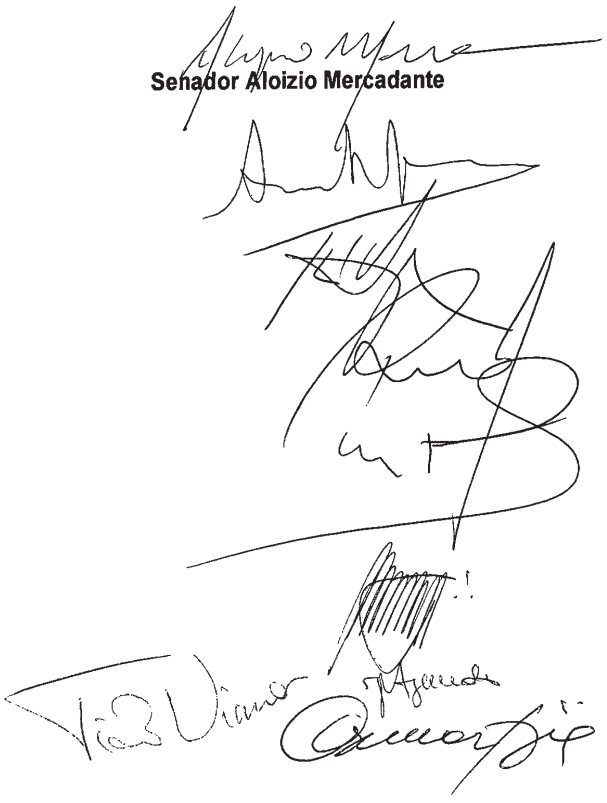
Trata-se, sem dúvida, de significativa manifestação de apoio diplomático ao Brasil, que, se posta em prática, poderá não apenas aumentar substancialmente o protagonismo internacional do País,

mas também contribuir para a constituição de relações menos assimétricas no cenário mundial.

Tal manifestação, vinda do supremo mandatário de um país tão importante como a França, não pode passar desapercebida no Senado Federal, instituição atenta aos temas atinentes à política externa brasileira.

Em vista do exposto, pedimos o apoio dos nobres pares para esta importante iniciativa.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Aloizio Mercadante**.



O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência encaminhará os votos solicitados.

Os requerimentos vão ao Arquivo.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 994 2007

Requer, ao Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, informações do BNDES acerca da existência de projeto de construção de ferrovia de longa extensão na Amazônia.

Requeiro, de acordo com o art. 216, do Regimento Interno, combinado com o que dispõe o art. 50, § 2º, da Constituição Federal, e considerando a competência fiscalizadora do Congresso Nacional, que sejam solicitadas ao Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior informações acerca da existência de projeto para a construção de estrada de ferro de longa extensão cortando a Amazônia, segundo noticia o jornal **Gazeta Mercantil**, edição de 29 de agosto de 2007.

Justificação

O jornal **Gazeta Mercantil**, informa em ampla matéria com chamada de primeira página, que o Governo do Brasil estaria planejando a construção da já chamada Ferrovia Transamazônica, que seria uma estrada de ferro de longa extensão cortando a Região Amazônica. Diz o jornal que a diretoria do BNDES "desconversou" acerca do assunto, embora assinalando que o projeto foi mencionado de forma hipotética, como um possível empreendimento logístico não-agressivo ao meio ambiente. Acrescenta o jornal que o jornal que o Prefeito da city de Londres, Lord Mayor John Stuttard, ao regressar esta semana à capital da Inglaterra, levará na bagagem o projeto do BNDES para a construção da ferraria. O Prefeito da City, por sua vez, confirma a intenção do BNDES e chegou a assinalar que o empreendimento poderia tornar viável a integração-regional do País com um impacto menor para o meio ambiente. Ao Senado, como órgão fiscalizador, é importante acompanhar fatos como esse, justificando-se, pois, o presente requerimento. A mim, como representante do Amazonas no Senado da República, o anúncio de projeto desse porte coloca-se, desde logo, como matéria que precisa ser acompanhada passo a passo.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Arthur Virgílio,** Líder do PSDB.

(À Mesa, para decisão.)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será despachado à Mesa para decisão, nos termos do art. 216, III, do Regimento Interno.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 995, DE 2007

Requeiro, nos termos do art. 222 do Regimento Interno do Senado Federal, Voto de Louvor à TV Amazonas, afiliada da Rede Globo no Amazonas, que fará, no dia 1º de setembro, aniversário de 35 anos de fundação. A emissora, que funciona em Manaus por meio do canal 5, lidera um conglomerado de emissoras de rádio e TV, denominado Rede Amazônica de Rádio e Televisão, com atuação nos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima e Amapá. Requeiro ainda que esta deferência seja comunicada aos diretores e colaboradores das empresas e do grupo fundador.

Justificação

É justo que esta Casa, por intermédio desta proposição, se alie aos Votos de Louvores e parabenizações que a TV Amazonas recebe por ocasião dos seus 35 anos de fundação. Trata-se de uma empresa que simboliza a coragem e a disposição empreendedora de empresários que apostaram na integração da Amazônia por intermédio dos meios de comunicação social.

Nestes 35 anos, a TV Amazonas e demais emissoras do grupo encurtam distâncias no fluxo de informação e conhecimento entre as populações da Amazônia e, assim, contribuem, de forma decisiva, com o desenvolvimento social, econômico e ambiental da região. Por fim, é de se destacar que o grupo de mídia liderado por Phelippe Daou é um ardoroso defensor dos interesses do Amazonas e da Amazônia em questões nacionais e internacionais.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **João Pedro**, PT/AM.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência encaminhará o voto solicitado.

O requerimento vai ao Arquivo.

Sobre a mesa, requerimento que passo a ler.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 996, DE 2007

Senhor Presidente,

Nos termos do disposto no art. 50, § 2º da Constituição Federal, combinado com os arts. 215, I, **a** e 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que sejam solicitadas ao Presidente do Banco Central do Brasil as seguintes informações:

1) Quais são especificamente os serviços bancários que o Banco Central autoriza que os bancos cobrem de seus clientes ou usuários, seja sob a denominação de taxa, tarifa bancária ou outra denominação?

2) Quais são os valores máximos e mínimos ou percentuais máximos e mínimos definidos pelo Ban-

co Central para cada um dos serviços bancários cuja cobrança é autorizada?

3) Existem taxas, tarifas ou outro tipo de cobrança efetuada pelos bancos aos seus clientes ou usuários que não dependem de autorização do Banco Central? Se a resposta for positiva, quais são esses?

4) Qual o volume anual de recursos arrecadados por todos os bancos brasileiros com a cobrança de taxas e tarifas bancárias?

Justificação

Um dos principais debates que dominarão a pauta do Congresso Nacional neste semestre refere-se à prorrogação ou não da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira – CPMF. A citada contribuição, que na prática vem se constituindo em um verdadeiro "imposto permanente", dada a sua perenidade, é alvo de críticas por parte de quase todos os setores da sociedade, em especial os empresários e grande parte dos trabalhadores assalariados, haja vista redundar em uma enorme transferência, de recursos do setor produtivo para o Governo Federal, sem a correspondente contraprestação em serviços públicos de qualidade.

No entanto, no momento em que se discutem percentuais e alíquotas da CPMF, tenho notícia de que vários bancos cobram elevados valores a título de tarifas bancárias, alguns de forma abusiva, onerando sobremaneira os correntistas. Em alguns casos, chega-se ao absurdo de cobrar tarifa pela simples emissão de cheques acima de determinado valor, "forçando" o correntista a optar por emissão de TED, estas também tarifadas. Segundo informações, o percentual da tarifa cobrada pode ultrapassar um terço do percentual da CPMF.

Os estratosféricos lucros dos bancos nos últimos exercícios são indicadores cristalinos do grande volume de recursos que a sociedade vem transferindo para aquelas empresas sob a denominação de taxas e tarifas bancárias. No entanto, a sociedade não possui claramente as informações que permitam entender quais os mecanismos dessas cobranças e os valores arrecadados.

Entendo que esta Casa, dentro de suas atribuições constitucionais e no âmbito tanto da Comissão de Assuntos Econômicos quanto da Comissão de Defesa do Consumidor tem o dever de provocar um saudável debate sobre a questão, demonstrando à sociedade quais são os serviços passíveis de cobrança, os seus limites e os valores envolvidos.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Cícero Lucena,**(PSDB/PB).

(À Mesa, para decisão.)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – O requerimento que acaba de ser lido será despachado à Mesa para decisão, nos termos do art. 216, III, do Regimento Interno.

Sobre a mesa, Proposta de Emenda à Constituição que passo a ler.

É lida a seguinte:

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 84, DE 2007

Altera o inciso LXXVII do art. 5º da Constituição Federal, para estabelecer a gratuidade das ações de mandado de segurança e de mandado de injunção.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda à Constituição:

Art. 1º O inciso LXXVII do art. 5º da Constituição passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º .....

.....

LXXVII – são gratuitos os atos necessários ao exercício da cidadania, na forma da lei, e as ações de **habeas corpus**, **habeas data**, mandado de segurança e mandado de injunção, salvo, no que concerne a essas duas últimas ações, em caso de má-fé;

....."(NR)

Art. 2º Esta Emenda à Constituição entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

A presente proposição visa a assegurar ao cidadão o direito de ingressar em juízo com ações de mandado de segurança e de mandado de injunção com total gratuidade, salvo má-fé, tendo em vista que as razões de tais ações são atos, omissivos ou comissivos, praticados pelo Estado contra o próprio cidadão.

A ação de mandado de segurança tem assento na Constituição Federal e possui natureza civil. Direciona-se a todos cujos direitos fundamentais, líquidos e certos tenham sido afrontados pelo Poder Público por autoridade coatora que pratica ato ilegal, abusivo ou arbitrário.

Revela-se, em outro aspecto, um caráter subsidiário desse instrumento processual, na medida em que somente será manejado se não couberem **habeas corpus** e **habeas data**.

Em todos os casos, verifica-se que são todas ações constitucionais que buscam um mesmo fim, qual seja, a impugnação, declaração ou afastamento de constrição.

Não obstante, possuem tratamento desigual para o ajuizamento, tão-somente por descuido do legislador constitucional originário, ao nosso ver, que deixou o mandado de segurança e o mandado de injunção fora da gratuidade conferida ao **habeas corpus** e ao **habeas data**.

Já o mandado de injunção pressupõe a existência de nexo de causalidade entre a omissão normativa do Poder Público e a inviabilidade do exercício de direito, liberdade ou prerrogativa, já que seu requisito é a falta de norma regulamentadora inviabilizando o exercício de direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania.

Nessas circunstâncias, presume-se que o Estado, agindo ou se omitindo nas situações supracitadas, já causa um primeiro prejuízo ao cidadão, razão pela qual se afigura justo que o mesmo Estado venha ampará-lo no momento em que o cidadão se vê na contingência de defender-se dessas arbitrariedades em juízo, dando-lhe condições de acesso ao Poder Judiciário, sem o ônus de ter que arcar com despesas processuais para que possa obter um provimento judicial anulando o arbítrio.

Com efeito, é injusto que o Estado cometa uma ilegalidade e, logo em seguida, cobre caro do cidadão que pretenda se proteger dessa afronta a seus direitos.

Por outro lado, convém esclarecer que inexiste prejudicialidade tripartição dos poderes estatais, visto que o Estado é um só, e, portanto, não há que se falar que o ato é originário do Poder Executivo e não poderia envolver o Judiciário nessa gratuidade, pois o ato impugnado, na verdade, pode emanar de qualquer dos poderes.

Esperamos, pois, contar com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta matéria, que conferirá ao jurisdicionado a possibilidade de utilizar as vias processuais do mandado de segurança e do mandado de injunção de forma gratuita.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **José Maranhão.**

NOME	ASSINATURA
PAULO DUQUE	
MARIA DO CARMO.	
ALMEIDA LIMA	
VALTER PEREIRA	
TOMMY PINHEIRO	
HARLEM VASCONCELOS	
DEMÓSTENES TORRES	
JULIO CAMPOS	
GERALDO MESQUITA JR	
ROMERO JUCÁ	
S. BA MACIEL	
VALDIR RAUPP	

NOME	ASSINATURA
ANTONIO CARLOS VALADARES	
EDUARDO SUPLICY	
ALVARO DIAS	
Romeu Tuma	
Cesar Borges	Cesar Borges
JEFFERSON PERES	
Deli Salvatti	
TASSO JEREISSATI	
Sergio Guerra	
EDUARDO AZEREDO	
Marco Maciel	
Raimundo Colombo	
[illegible]	(M MACIEL)
HELMUT SANTANA	

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

TÍTULO II
Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I
Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (EC nº 45/2004)

I – homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II – ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III – ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV – é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V – é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI – é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII – é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII – ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX – é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI – a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII – é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

LXXI – conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII – conceder-se-á **habeas data***:*

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII – qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV – o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV – o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI – são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII – são gratuitas as ações de **habeas corpus** e **habeas data***,* e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania;

LXXVIII – a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão.

CAPÍTULO II
Dos Direitos Sociais

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (EC nº 26/2000)

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Proposta de Emenda à Constituição que acaba de ser lida está sujeita às disposições constantes dos art. 354 e seguintes do Regimento Interno.

A matéria vai à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Sobre a mesa, projetos que passo a ler.

São lidos os seguintes:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 506, DE 2007

Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que "estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico", para determinar a manutenção preventiva nas galerias de águas pluviais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso IV do art. 2º, a alínea **d** do inciso I do art. 3º e o inciso I do § 1º do art. 52, todos da Lei nº 11. 445, de 5 de janeiro de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

IV – disponibilidade, em todas as áreas urbanas, de serviços de drenagem, limpeza e fiscalização preventiva de bueiros e galerias e manejo das águas pluviais, adequados à saúde pública e à segurança da vida e do patrimônio público e privado;

....(NR)"

"Art.3º.....

I – ....

....

d) drenagem, limpeza e fiscalização preventiva de bueiros e galerias e manejo das águas pluviais urbanas: conjunto de atividades, infra-estruturas e instalações operacionais de drenagem urbana de águas pluviais, de transporte, detenção ou retenção para o amortecimento de vazões de cheias, tratamento e disposição final das águas pluviais drenadas nas áreas urbanas;

....(NR)"

"Art. 52. ....

§ 1º .....

I – abranger o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, o manejo de resíduos sólidos e o manejo de águas pluviais, com limpeza e fiscalização preventiva dos bueiros e galerias, além de outras ações de saneamento básico de interesse para a melhoria da salubridade ambiental, incluindo o provimento de banheiros e unidades hidrossanitárias para populações de baixa renda;

....(NR)"

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

Justificação

A proposição que ora apresentamos tem o objetivo de evitar os danos decorrentes da falta de manutenção de bueiros e "bocas de lobo" nas áreas urbanas, que resulta em inundações de vias, logradouros públicos e imóveis particulares. Pretende-se determinar a limpeza preventiva desses equipamentos públicos de molde a prevenir a ocorrência de desastres, lamentavelmente ainda comuns nas grandes cidades brasileiras.

No que se refere à coleta de águas pluviais, serviço que integra os de saneamento básico, a Constituição Federal reserva papel normativo à União. Nos termos do art. 21, XX, cabe à União instituir "diretrizes para o desenvolvimento urbano", inclusive saneamento. Essas diretrizes devem ser observadas pelos municípios, aos quais, como estabelece o art. 30, V, incumbe a organização e a prestação dos serviços, direta ou indiretamente, por meio de concessão ou permissão.

Após quase vinte anos de calorosos debates, foi finalmente editada a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, "que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico". Vários dispositivos dessa norma geral, que vincula a ação municipal, referem-se à necessidade de manejo das águas pluviais sem, contudo, determinar expressamente o imperativo da manutenção preventiva, sem a qual vidas humanas e bens materiais estarão em risco permanente. É esse o exato propósito desta iniciativa.

Deve-se enfatizar, ainda, a importância da Lei de Diretrizes Gerais para a prestação dos serviços de saneamento, parte ínsita da política de desenvolvimento urbano, como instrumento de controle social da ação dos Poderes Públicos. Em decorrência da aprovação da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada

Estatuto da Cidade, atribuiu-se formalmente ao Ministério Público (MP) competência para o ajuizamento de ações civis públicas no sentido de evitar danos "à ordem urbanística".Cabe, portanto, aos "fiscais da lei", como são conhecidos os membros do MP, quando constatada a omissão da administração pública responsável, exigir em juízo o cumprimento das diretrizes fixadas nas leis federais. A iniciativa do MP, a propósito, pode ser provocada por qualquer cidadão, por meio de "representação" em que se caracterize a ação ou omissão potencialmente danosas.

São essas as razões que fundamentam o presente Projeto de Lei, formulado na confiança de que, por sua relevância, a iniciativa merecerá o apoio do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Marconi Perillo.**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 11.445, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Mensagem de Veto

Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nºs 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências.

O Presidente da República, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Dos Princípios Fundamentais

Art. 2º Os serviços públicos de saneamento básico serão prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

IV – disponibilidade, em todas as áreas urbanas, de serviços de drenagem e de manejo das águas pluviais adequados à saúde pública e à segurança da vida e do patrimônio público e privado;

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I – saneamento básico: conjunto de serviços, infra-estruturas e instalações operacionais de:

d) drenagem e manejo das águas pluviais urbanas: conjunto de atividades, infra-estruturas e instalações operacionais de drenagem urbana de águas pluviais, de transporte, detenção ou retenção para o amortecimento de vazões de cheias, tratamento e disposição final das águas pluviais drenadas nas áreas urbanas;

Art. 52. A União elaborará, sob a coordenação do Ministério das Cidades:

§ 1º O PNSB deve:

I – abranger o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, o manejo de resíduos sólidos e o manejo de águas pluviais e outras ações de saneamento básico de interesse para a melhoria da salubridade ambiental, incluindo o provimento de banheiros e unidades hidrossanitárias para populações de baixa renda;

.....

(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e de Serviços de Infra-Estrutura, cabendo à última a decisão terminativa).

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 507, DE 2007

Altera a redação do art. 9º da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das agências reguladoras e dá outras providências, para dispor sobre a exoneração de seus dirigentes.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 9º da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º Os Conselheiros e os Diretores somente perderão o mandato em caso de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado, de processo administrativo disciplinar, ou de voto de censura aprovado por dois terços dos membros do Senado Federal.

§ 1º A lei de criação da agência poderá prever outras condições para a perda do mandato.

§ 2º O Ato de exoneração de que trata este artigo, resultante de processo administrativo disciplinar ou nas hipóteses decorrentes do parágrafo anterior, deverá ser aprovado pela maioria absoluta dos votos do Senado Federal.

§ 3º O requerimento de voto de censura a dirigente de agência reguladora será proposto pela maioria absoluta dos membros do Senado Federal."

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

Justificação

As agências reguladoras são entidades resultantes do processo de Reforma Administrativa que vem sendo empreendido em nosso País, ao longo dos últi-

mos anos, e têm como escopo o controle das empresas concessionárias de serviços públicos, sendo responsáveis por diversas ações no sentido de conceder, regular e fiscalizar a prestação de tais serviços.

Daí a importância desses entes para a população, na medida em que desempenham algumas das mais relevantes funções do Estado.

Essas entidades se configuram como autarquias, integrantes da administração indireta do Poder Executivo da União, vinculadas a diversos Ministérios. Nessa qualidade submetem-se ao controle do Congresso Nacional, por força do que preceituam o inciso X do art. 49 e o **caput** do art. 70 de nossa Constituição Federal.

Ocorre que os ditames da Lei nº 9.986, de 2000, com as alterações introduzidas pelas Leis nºs 10.871, de 2004; 11.292 e 11.357, de 2006, e pela Medida Provisória nº 2.216-37, de 2001, conferem plena estabilidade aos dirigentes dessas agências.

A independência das agências reguladoras livra os eventuais ocupantes dos mandatos respectivos de qualquer controle social de sua atividade, o que, numa distorção do sistema teórico, pode gerar verdadeiros feudos de poder, com exercícios arbitrários ou a manutenção de mandatários ante notória deficiência de desempenho, em prejuízo da sociedade. É imperioso, portanto, aumentar o controle social sobre as agências reguladoras.

A proposta ora apresentada consiste em restituir a importância política da Câmara Alta do Congresso Nacional, que tem o ônus de aprovar as indicações do Executivo, mas não possui em contrapartida, a prerrogativa de afastá-los quando não desempenham a contento suas funções.

Neste momento em que o modelo de gestão das agências reguladoras tornou-se uma situação aflitiva para a sociedade e um problema de natureza institucional para o Governo, o Senado precisa impor um papel moderador, assumindo a responsabilidade política de fazer face às novas contingências de mercado que exigem mais controle e eficiência destes organismos.

Do jeito que estão, as agências se transformaram em feudos, encastelados numa legislação anacrônica e antiquada, que cria vários elementos corporativos internos e assume poucos compromissos com a comunidade.

O Voto de Censura é um instrumento legítimo e universal que confere ao Parlamento a instância de rever posições equivocadas ou de demitir funcionários inaptos para determinadas missões públicas. No caso das agências reguladoras, ele se apresenta como uma fórmula adequada para reparar erros nas indicações do Executivo, dividindo com o Presidente da República, a quem cabe a demissão, a responsabilidade política pelo afastamento destas autoridades.

Devo lembrar, no entanto, que proposta semelhante já foi apresentada pelo ilustre Senador Paulo Hartung, atual Governador do Espírito Santo, mas, atendendo ao regimento interno, foi arquivada porque, finda a legislatura passada, não teve apreciação de mérito.

Certo de que a presente proposta representa nítido avanço no modelo das agências, permitindo o controle social do desempenho de seus dirigentes, por meio do Senado Federal, espero contar com o indispensável apoio dos nobres pares, para a célere aprovação desta matéria em ambas as Casas do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Jayme Campos**.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.986, DE 18 DE JULHO DE 2000

Dispõe sobre a gestão de recursos humanos das Agências Reguladoras e dá outras providências.

.....

Art. 9º Os Conselheiros e os Diretores somente perderão o mandato em caso de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado ou de processo administrativo disciplinar.

Parágrafo único. A lei de criação da Agência poderá prever outras condições para a perda do mandato.

CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

.....

X – fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

.....

Art. 70. A fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pelo Congresso Nacional, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.

.....

LEI Nº 10.871, DE 20 DE MAIO DE 2004

Dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais denominadas Agências Reguladoras, e dá outras providências.

.....

LEI Nº 11.292, DE 26 DE ABRIL DE 2006

Altera as Leis nºs 9.986, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das Agências Reguladoras; 10.768, de 19 de novembro de 2003, que dispõe sobre o Quadro de Pessoal da Agência Nacional de Águas – ANA; 10.862, de 20 de abril de 2004, que dispõe sobre a criação do Plano Especial de Cargos da Agência Brasileira de Inteligência – ABIN; 10.871, de 20 de maio de 2004, que dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais, denominadas Agências Reguladoras; 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; 9.074, de 7 de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; cria cargos na Carreira de Diplomata, no Plano de Cargos para a Área de Ciência e Tecnologia, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS e Funções Gratificadas – FG; autoriza a prorrogação de contratos temporários firmados com base no art. 81-A da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e no art. 30 da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004; revoga dispositivos das Leis nºs 5.989, de 17 de dezembro de 1973; 9.888, de 8 de dezembro de 1999; 10.768, de 19 de novembro de 2003; 11.094, de 13 de janeiro de 2005; e 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dá outras providências.

.....

LEI Nº 11.357, DE 19 DE OUTUBRO DE 2006

Dispõe sobre a criação do Plano Geral de Cargos do Poder Executivo – PGPE e do Plano Especial de Cargos do Ministério do Meio Ambiente e do Ibama; institui a Gratificação Específica de Docência dos servidores dos extintos Territórios Federais do Acre, Amapá, Rondônia e Roraima – GEDET; fixa o valor e estabelece critérios para a concessão da Gratificação de Serviço Voluntário, de que trata a Lei nº 10.486, de 4 de julho de 2002, aos militares dos extintos Territórios Federais do Amapá, Rondônia e Roraima; autoriza a redistribuição, para os Quadros de Pessoal Específico das Agências Reguladoras, dos servidores ocupantes de cargos de provimento efetivo do Plano de Classificação de Cargos, instituído pela Lei nº 5.645, de 10 de dezembro de 1970 ou planos correlatos das autarquias e fundações públicas, cedidos àquelas autarquias, nas condições que especifica; cria Planos Especiais de Cargos, no âmbito das Agências Reguladoras referidas no Anexo I da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004; institui a Gratificação de Efetivo Desempenho em Regulação – GEDR, devida aos ocupantes dos cargos do Plano Especial de Cargos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA; cria as carreiras e o Plano Especial de Cargos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE e do Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP; aumenta o valor da Gratificação Específica de Publicação e Divulgação da Imprensa Nacional – GEPDIN, instituída pela Lei nº 11.090, de 7 de janeiro de 2005; e dá outras providências.

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.216-37, DE 31 DE AGOSTO DE 2001

Altera dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – decisão terminativa).

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 508, DE 2007

Dispõe sobre a criação de Zona de Processamento de Exportações – ZPE – na cidade de Brasília, Distrito Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a criar Zona de Processamento de Exportações – ZPE, na cidade de Brasília, Distrito Federal.

Parágrafo único**.** A Zona de Processamento de Exportações de que trata este artigo terá a sua criação, características, objetivos e funcionamento regulados pela legislação pertinente.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário, especialmente o limite imposto pelo art. 1º da Lei nº 8.015, de 7 de abril de 1990.

Justificação

A criação de uma ZPE em Brasília visa reduzir o desequilíbrio regional em comparação com os grandes centros produtores como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e toda a região Sul do País.

Brasília ocupa uma posição estratégica por ser ligação com as demais regiões brasileiras. A criação da Zona de Processamento de Exportações – ZPE – em Brasília, Distrito Federal, fortalecerá o balanço de pagamentos e promoverá a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País e, com isso, sua evolução e integração da região no contexto nacional e internacional.

Pretende-se com a ZPE de Brasília que o escoamento de toda a produção da ZPE seja um corredor de exportação específico com a ligação do Brasil às demais regiões brasileiras, por caracterizar-se como área de livre comércio com o exterior, ou seja, como corredor de exportação e produtor de materiais da construção civil, do setor elétrico e do setor eletrônico e de inovações tecnológicas.

A Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007 sugere que haja proposta para a criação das ZPE desde que cumpridos requisitos tais como: acesso a portos e aeroportos internacionais, disponibilidade de área, disponibilidade financeira, infra-estrutura e serviços, bem como a sua administração.

Brasília conta hoje com mais de 2 milhões de habitantes, em condições de exercer o papel de ZPE. Senhores Parlamentares, o Distrito Federal em quase cinqüenta anos, viu sua população saltar expressivamente. Em conseqüência, acumula-se mão-de-obra ociosa, fundamental para o soerguimento da ZPE de Brasília.

A posição estratégica de Brasília no cenário nacional denota o grande potencial econômico nas áreas de inovação tecnológica, mas ressente a falta de política industrial necessária que facilite a integração e investimento, motivo pelo qual proponho a criação da ZPE de Brasília.

Percebe-se que o Governo Lula demonstra preocupação com as políticas de combate à pobreza e incentivo às exportações, além de outras medidas, por isso, é mais que justificável a presente proposição, pelo que solicito dos nobres parlamentares a sua aprovação.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. –Senador **Gim Argelo.**

(À Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e de Assuntos econômicos, cabendo a última a decisão terminativa).

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 509, DE 2007

Dispõe sobre a criação de incentivos fiscais para pessoas físicas e jurídicas que façam doações financeiras a fundos públicos de geração de emprego, ocupação e renda e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As pessoas físicas e jurídicas poderão deduzir do imposto de renda devido, respectivamente, até oitenta por cento e até quarenta por cento dos valores efetivamente doados a fundos municipais, estaduais ou federais, para aplicação em projetos de geração de emprego, ocupação e renda.

Parágrafo único. Aplicam-se às doações mencionadas neste artigo os limites de que tratam o art. 5º, o art. 6º, inciso II, e o art. 22 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.

Art. 2º Os projetos referidos nesta Lei, acompanhados de planilhas de custos, serão submetidos ao órgão federal, estadual ou municipal competente e, para serem aprovados, deverão enquadrar-se nas diretrizes, prioridades e normas dos respectivos fundos a serem contemplados com a doação.

§ 1º É vedado o emprego da parcela incentivada das doações para remunerar, a qualquer título, membro de órgão dirigente das entidades executoras dos referidos projetos.

§ 2º O controle da execução e a avaliação final dos projetos de que trata a presente Lei serão de responsabilidade do órgão a que se refere o **caput** deste artigo ou de quem dele receber essa atribuição.

Art. 3º A não-execução, total ou parcial, do projeto, nos prazos estipulados em seu cronograma, obrigará a entidade beneficiada à devolução do valor do imposto que deixou de ser arrecadado, em termos proporcionais à parcela não cumprida do projeto, acrescido de juros e demais encargos previstos na legislação do imposto de renda.

Art. 4º Sem prejuízo das sanções de natureza administrativa ou fiscal, incorre em crime aquele que,

recebendo recursos dos incentivos fiscais de que trata esta Lei, deixar de executar, sem justa causa, os projetos beneficiados por esses incentivos, ou simular sua execução, inclusive com adulteração de valores ou com uso de documentação inidônea.

Parágrafo único. O crime previsto no **caput** deste artigo é punível com pena de reclusão de dois a seis meses e multa de cinqüenta por cento sobre o valor dos benefícios fiscais recebidos.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

Um dos grandes desafios de nosso País é a redução dos altos índices de desemprego, que ora atingem o inusitado patamar dos 12%. Essa situação é mais grave no caso das áreas metropolitanas, onde as taxas de desemprego são ainda mais elevadas. O governo tem envidado esforços no sentido de aumentar a oferta de postos de trabalho. Além do reequilíbrio macroeconômico em prol da retomada do crescimento, outros mecanismos de ação governamental têm sido utilizados, dentre os quais destacamos os programas de geração de emprego, ocupação e renda.

Os programas de geração de emprego, ocupação e renda vêm sendo criados na tentativa de proporcionar oportunidades de trabalho para aqueles segmentos populacionais com menores possibilidades de inserção produtiva. No âmbito federal, destacam-se o Proger em suas duas versões – Proger-Rural e Proger-Urbano – e o Programa Nacional de Microcrédito Produtivo Orientado (PNMPO), financiados com recursos do Fundo de Amparo ao trabalhador (FAT) e a cargo do Ministério de Trabalho e Emprego. Criados a partir de meados dos anos 90, esses programas mobilizaram até 2005, recursos da ordem de R$75,6 bilhões. Iniciativas similares foram criadas em âmbito estadual e municipal em todo o País.

E foi com base na exitosa experiência com esse tipo de programa, que tivemos quando de nossa passagem pela Secretaria do Trabalho do Distrito Federal, que nos sentimos estimulados a trazer à apreciação de nossos ilustres pares este Projeto de Lei. Em 18 de janeiro de 2005 criamos o Fundo para Geração de Emprego, Ocupação e Renda do Distrito Federal (FUNGER/DF), mediante Lei Complementar nº 704 regulamentado pelo Decreto nº 25.745, de 11 de abril do mesmo ano.

Nos últimos dois anos, o Funger/DF, com sua principal ferramenta de trabalho, o microcrédito produtivo destinado a micro e pequenos empreendedores, beneficiou cerca de 10 mil empreendimentos, gerando cerca de 40 mil postos de trabalho. Entretanto, durante esse período constatamos o interesse por parte de diversas instituições em contribuir com doações para o fundo, o que não era concretizado por conta da ausência de mecanismos de incentivo governamental, seja de caráter econômico, ou mesmo fiscal.

Devemos lembrar que o Estado brasileiro tem, tradicionalmente, utilizado os incentivos de natureza fiscal para a implantação de atividades que, por sua natureza, não são capazes de atrair o setor privado. Um exemplo recente dessa política é representado pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, que, ao instituir o Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC), criou incentivo a projetos culturais, mediante a aplicação de parcelas do imposto sobre a renda, a título de doações, na implantação desses projetos. Outros segmentos de cunho social têm sido igualmente contemplados pelo instituto dos incentivos fiscais.

De acordo com o Projeto de Lei ora apresentado, os benefícios fiscais na esfera do imposto de renda, que atualmente contemplam a área da cultura, bem como outros setores, são estendidos, de forma cumulativa, a projetos de geração de ocupação, emprego e renda, nos limites já previstos na legislação tributária em vigor. Não se criam, dessa forma, despesas adicionais, e o projeto deixa de incorrer em óbices constitucionais e legais no campo das finanças públicas. Ao mesmo tempo, a presente proposição estabelece mecanismos de acompanhamento e controle dos projetos, de modo a assegurar eficiência na utilização dos incentivos.

Temos a convicção de que o presente Projeto de Lei reveste-se de importância estratégica para a superação dos grandes desafios vinculados à geração do emprego, da ocupação e da renda, com que nos defrontamos em nosso País, ao estabelecer um importante mecanismo de fortalecimento dos fundos como instrumentos de geração de emprego, ocupação e renda.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2007. – Senador **Gim Argello.**

LEI Nº 9.532, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997.

Conversão da MPv nº 1.602, de 1997

Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 5º A dedução do imposto de renda relativa aos incentivos fiscais previstos no art. 1º da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, no art. 26 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, e no inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 1993, não poderá exceder, quando considerados isoladamente, a quatro por cento do imposto de renda devido, observado o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 1995.

Art. 6º Observados os limites específicos de cada incentivo e o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 1995, o total das deduções de que tratam:

I - o art. 1º da Lei nº 6.321, de 1976 e o inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 1993, não poderá exceder a quatro por cento do imposto de renda devido;

II - o art. 260 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, com a redação do art. 10 da Lei nº 8.242, de 12 de outubro de 1991, o art. 26 da Lei nº 8.313, de 1991, e o art. 1º da Lei nº 8.685, de 20 de julho de 1993, não poderá exceder a quatro por cento do imposto de renda devido. (Vide Medida Provisória nº 2.189-49, de 2001)

Art. 22. A soma das deduções a que se referem os incisos I a III do art. 12 da Lei nº 9.250, de 1995, fica limitada a seis por cento do valor do imposto devido, não sendo aplicáveis limites específicos a quaisquer dessas deduções.

Brasília, 10 de dezembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Pedro Malan

LEI COMPLEMENTAR Nº 704 DE 18 DE JANEIRO DE 2005.

Publicação DODF nº 059, de 30/03/05 – Págs. 1 a 3.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Cria o Fundo para a Geração de Emprego e Renda do Distrito Federal, altera o § nº 2º do art. 25 da Lei nº 3.126, de 26 de setembro de 2003 e dá outras providências.

Art. 1º Fica criado o Fundo para a Geração de Emprego e Renda do Distrito Federal – FUNGER/DF, destinado ao apoio e financiamento a empreendedores econômicos que possam incrementar os níveis de emprego e renda no Distrito Federal.

Decreto nº 25.745, de 11/04/05 – DODF de 12/04/05 – Regulamentação.

DECRETO Nº 25.745, DE 11 DE ABRIL DE 2005.

Publicação DODF nº 068, de 12/04/05 – Págs. 05 a 07.

Regulamenta a Lei Complementar nº 704, de 18 de janeiro de 2005, que "cria o Fundo para a Geração de Emprego e Renda do Distrito Federal, altera o §2º do art. 25 da Lei nº 3.196, de 29 de setembro de 2003 e dá outras providências".

Presidência da República
Casa Civil

LEI Nº 8.313, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1991.

Regulamento
Mensagem de veto
Texto compilado

Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I
Disposições Preliminares

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac), com a finalidade de captar e canalizar recursos para o setor de modo a:

(À Comissão de Assuntos Econômicos – decisão terminativa.)

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os projetos que acabam de ser lidos serão publicados e remetidos às Comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Esgotou-se ontem o prazo previsto no art. 91, § 3º, do Regimento Interno, sem que tenha sido interposto recurso no sentido da apreciação, pelo Plenário, do **Projeto de Lei do Senado nº 137, de 2006**, de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, que *altera a Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966, que cria o Fundo de Fiscalização das Telecomunicações, para incluir na destinação de seus recursos a instalação de bloqueadores de sinais de radiocomunicações (BSR), e de outros sistemas tecnológicos fixos ou móveis de controle, em estabelecimentos penitenciários*.

Tendo sido aprovada em apreciação terminativa pela Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, a matéria vai à Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência recebeu os **Ofícios nºs S/44 e S/45, de 2007** (nºs 81 e 80/2007, na origem), do Supremo Tribunal Federal, encaminhando, para os fins previstos no art. 52, inciso X, da Constituição Federal, cópia dos pareceres da Procuradoria-Geral da República, da versão dos registros taquigráficos do julgamento, da legislação questionada, das certidões de trânsito em julgado e dos acórdãos proferidos por aquela Corte, nos autos dos Agravos Regimentais nos Agravos de Instrumento nºs 398933 e 408914, que declararam a inconstitucionalidade do art. 250 do Decreto-Lei nº 5, de 15 de março de 1975, com as redações dadas pelas Leis nºs 3.188 e 3.344, de 22 e 29 de dezembro de 1999, todos do Estado do Rio de Janeiro (recurso administrativo – depósito prévio).

Os expedientes vão à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – A Presidência lembra ao Plenário que o tempo destinado aos oradores do Período do Expediente da sessão de amanhã será destinado a homenagear o Dia do Comerciante, nos termos dos **Requerimentos nºs 825 e 901, de 2007**, do Senador Adelmir Santana e outros Senhores Senadores.

Informa, ainda, que continuam abertas as inscrições para a referida homenagem.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Concedo a palavra ao Senador Suplicy e, em seguida, ao Senador Arthur Virgílio.

Passo a Presidência ao Senador José Nery.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Senador Efraim Morais, que agora passa a Presidência ao Senador José Nery, quero dizer que o Senador José Nery, assim como eu, o Senador Augusto Botelho, o Senador Inácio Arruda e inúmeros Parlamentares, esteve presente, hoje à tarde, numa cerimônia comovente no Palácio do Planalto, na qual, sob a Presidência do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, foi lançado o livro *Direito à memória e à verdade*, um cuidadoso trabalho da Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos, presidida pelo advogado Marco Antônio Rodrigues Barbosa, que foi editado pela Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República nessa gestão do Ministro Paulo Vannuchi, que conseguiu coordenar e reunir esforços de grande número de pessoas que, inclusive, estiveram presentes na cerimônia.

Estiveram presentes ali, naquela cerimônia, inúmeros familiares dos 475 mortos e/ou desaparecidos. Esses familiares estão procurando até hoje saber onde estão seus filhos, netos, irmãos, pais, mães, assim por diante.

Em nome de todos os familiares, Presidente José Nery, falou a Srª Elzita Santa Cruz de Oliveira, que, aos 94 anos, ainda tem esperança de saber onde está seu filho Fernando, que, nos anos 70 – acho que em 1974 –, aos 24 anos, desapareceu.

O Presidente Lula falou sobre a dor dessas famílias que, muitas vezes, já sem esperanças de que seus entes queridos possam estar vivos, querem saber onde eles estão, para, se possível ainda, poder enterrá-los.

Um aspecto muito importante relacionado ao livro *Direito à memória e à verdade* diz respeito à decisão de publicá-lo e envolve, prezado Líder Arthur Virgílio, uma decisão do Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, devidamente reconhecida no pronunciamento do Presidente Inácio Lula da Silva e no do próprio Ministro Paulo Vannuchi. Ambos fizeram questão de reconhecer que, em 1995, por iniciativa do Presidente Fernando Henrique Cardoso, foi aprovada uma lei sobre os desaparecidos, sobre os mortos...

O Sr. Arthur Virgílio (PSDB – AM) – V. Exª me permite um aparte, Senador?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Permita-me completar.

O Sr. Arthur Virgílio (PSDB – AM) – V. Exª vai gostar do que vai ouvir.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Fizeram questão o Presidente e o Ministro Paulo Vannuchi de que estivessem presentes na cerimônia – de fato, foram convidados e estavam lá – o ex-Chefe de Gabinete do então Ministro Nelson Jobim, que estava trabalhando como Ministro da Justiça e que, hoje, é Ministro da Defesa; o Ministro José Gregori e muitos de sua equipe de então. Eles fizeram questão de estar lá, de mostrar sua solidariedade a esse empenho.

E muito importantes, Senador Arthur Virgílio, foram as palavras do Ministro da Defesa, do Presidente Lula e do Ministro Paulo Vanuchi, quando disseram que não se deseja, com esse ato, qualquer atitude que possa levar, digamos, a atos de vingança, de revanche. O importante é que possam os brasileiros e as brasileiras conhecer a verdade do que efetivamente aconteceu quando alguns acabaram sendo mortos, já sob o controle e o domínio de quem os havia prendido, por práticas condenáveis de tortura. Ressaltaram que se trata do reconhecimento do direito de saber a verdade, sem que isso tenha qualquer significado além do conhecimento dos problemas, sobretudo para que aqueles episódios não mais se repitam na história de nosso País.

Com muita honra, concedo-lhe o aparte, Senador Arthur Virgílio.

O Sr. Arthur Virgílio (PSDB – AM) – Sr. Presidente, Sr. Senador Eduardo Suplicy, esse é um tema que me sensibiliza muito. Em 1964, algumas casas, em vários lugares do País, foram invadidas, e uma delas foi a minha, no Rio de Janeiro. Minha mãe, eu e meus irmãos – eles eram menores que eu – fomos obrigados a cantar o Hino Nacional de costas, virados para a parede.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Prossiga, Senador Arthur Virgílio. Compreendemos sua emoção, justificada, ao relatar fatos tão graves que vivemos em nosso País!

O Sr. Arthur Virgílio (PSDB – AM) – O fato a que se refere o Senador Eduardo Suplicy foi provocado por uma sessão da Câmara, sessão solene que homenageava o que já se tinha obtido de anistia. O hoje Governador da Bahia, Jaques Wagner, aparteou-me quando eu falava e sugeriu que eu marcasse uma audiência em tempo razoável com o Presidente Fernando Henrique, para levar a ele uma comissão dos cassados das várias categorias, civis e militares, das três Forças e das várias categorias civis. Eu disse a ele que eu não poderia falar com o Presidente naquele momento porque estava na tribuna, mas que iríamos com essa comissão naquele mesmo dia ao Planalto. Telefonei ao Presidente e disse-lhe que era fundamental que abrisse um espaço entre uma audiência e outra para receber a comissão. Ele fez assim, e avançou bastante a idéia. E devo dizer que algumas pessoas do seu Partido ajudaram muito, como o Deputado Luiz Eduardo Greenhalgh. Esse evento de hoje estava mar-

cado para as 15 horas, se não me engano. Coloquei-o na minha agenda.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Estava marcado às 15 horas e 30 minutos.

O Sr. Arthur Virgílio (PSDB – AM) – Pensei muito em ir. Não sou revanchista, não quero nada parecido com isso, quero interação entre civis e militares, entendo que se deve pôr uma pedra em cima, sim, mas que não se deve deixar de fazer história. Não é por causa da conciliação que vou parar de falar do que houve. Quem quiser que fale sob outro ponto de vista, pelo outro lado. Não tem de haver silêncio sobre esse fato. Nada de baixar a cortina de silêncio! Vivemos numa democracia que ajudamos a construir. Eu tinha colocado esse evento na minha agenda. Não fosse o que vivemos aqui, essa crise no Senado, as tratativas que fazemos com vistas à reunião de amanhã do Conselho de Ética, a sessão do Congresso, a expectativa da votação, a vontade de alguns de votar mais do que era possível votar hoje, eu teria ido lá. Queria dizer isso a V. Exª.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Quero me solidarizar com o sentimento de V. Exª, Senador Arthur Virgílio, ao nos relatar este episódio ocorrido no Rio de Janeiro, na casa de sua mãe, quando foi obrigado a se virar para a parede e cantar o Hino Nacional. Quero lhe dizer que muitas vezes me recordo dos episódios relembrados por V. Exª quando éramos Deputados Federais.

É importante conversarmos aqui no plenário, porque acabamos por nos conhecer melhor. Ainda ontem, V. Exª fez um desafio a mim dizendo que sempre defendo causas muito populares e nunca estou senão em defesa das causas que o povo mais quer. Ainda hoje pela manhã disse algo a V. Exª que vou repetir aqui: pensei muito sobre as palavras de V. Exª e quero dar um exemplo, agora, para a sua pessoa, que aprendi a respeitar e estimar aqui na nossa convivência.

Tenho uma convicção muito forte contra a pena de morte. Quando observamos levantamentos de opinião pública diante da criminalidade ainda muito alta que, infelizmente, acontece no Brasil, verificamos que há pessoas que são favoráveis à pena de morte ou à prisão perpétua. Quero, no entanto, reiterar que, mesmo havendo pesquisas com essa tendência, sinto-me cada vez mais fortalecido na minha convicção e com vontade de estar persuadindo a todos de que há alternativas muito mais eficazes do que infligir esses castigos horríveis a quem não tem outra alternativa senão a de se tornar um ladrão e, então, ser transformado em cadáver. Para tanto, a lição de Thomas Moore, datada de 1516, constitui um ensinamento que vale até hoje para os que propugnam pela pena de morte. E quero dizer que vou continuar sempre contrário à pena de morte.

O Sr. Heráclito Fortes (DEM – PI) – V. Exª me permite um aparte?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Isso é o que gostaria de falar a uma palavra que por vezes está na tribuna com uma convicção diferente da minha, mas que aprendi a respeitar.

Também gostaria de dizer a V. Exª, Senador Heráclito Fortes, que eu estava convicto, pela sua palavra e pela palavra do Senador Arthur Virgílio, de que já teria ocorrido um entendimento entre os Líderes. Assim, e por ser circunstancialmente o mais velho dos que estão na Comissão Parlamentar de Inquérito para examinar as ONGs, marquei a reunião para hoje. No entanto, soube que no âmbito do próprio PT e na Base de Governo ainda havia dúvidas. Por isso, chegamos à conclusão de que não precisaremos discutir isso na próxima terça-feira.

Mas ainda gostaria de dizer uma palavra sobre a minha expectativa a respeito das ONGs. Quem sabe, Presidente José Nery, será esta uma oportunidade formidável não apenas para o Senador Heráclito Fortes, mas para todos que assinaram a CPI das ONGs, para todos os Senadores, enfim, para todos os brasileiros, de termos um conhecimento mais aprofundado das razões que levaram à formação de movimentos sociais como o MST. Por que se organizou o MST? Como é que ele se organizou? Qual a natureza das suas lutas e por que, por vezes, podem ocorrer alguns abusos aqui ou acolá? Inclusive, sempre recomendo a eles que, na medida do possível, procedam sem o uso da violência, porque, assim, terão muito maior respaldo para a sua causa, que é tão justa.

Portanto, penso que essa CPI terá um resultado positivo – quem sabe até surpreendente – e, no final, V. Exª poderá até dizer: "Puxa, vocês são de tirar o chapéu!".

Ouço o aparte de V. Exª.

O Sr. Heráclito Fortes (DEM – PI) – Nobre Senador Eduardo Suplicy, em primeiro lugar, quero me congratular com V. Exª pela intransigente defesa que faz contra a pena de morte. V. Exª tem absoluta razão. Não se justifica pegar o bandido, o ladrão e tirar-lhe a vida. Mas também temos de ser contra a pena de morte política. Não existe justificativa de razão política nenhuma, Senador José Nery, de se tirar a vida de um cidadão. Também temos de ser contra esteja onde estiver a lei, parta de onde partir, seja o americano, seja o cubano, seja o iraquiano. O Brasil, felizmente, tem essa índole pacífica e, além de tudo, humanitária. Assim, como sei que a declaração de V. Exª é sincera, quero dizer que me associo a ela; teremos uma missão

de lutar com as forças que temos contra uma nódoa que, espero, nunca chegue ao nosso País. Com relação à CPI das ONGs, quero dizer a V. Exª que em nenhum momento me passou pela cabeça – eu que sou um dos primeiros signatários – e nem com quem eu tenho conversado, por exemplo, de se investigar MST. O MST é um movimento conhecido e que tem serviços prestados – podemos até discordar da maneira como ele atua –, mas a nossa preocupação é exatamente com relação a ONGs que não existem, que são fantasmas, que só existem no papel, que são virtuais e que estão sangrando os cofres públicos com registros e localização em Estados do Nordeste onde a fome campeia. E elas existem exatamente para desvios criminosos de recursos. Sabemos, por exemplo, que temos uma infinidade de ONGs vinculadas à Igreja, que prestam serviços de contabilidade modesta, mas de atuação presente, marcante. Não é esse o foco. O foco é o combate à pilantragem e ao uso de recursos públicos – na quase totalidade, recursos públicos – que têm destinação social, mas que são desviados Deus sabe como.

Tenho uma tristeza nesta CPI das ONGs: o Senador José Nery não assinou. S. Exª tem tanta convicção – admiro tanto o Senador José Nery – ao defender suas causas, suas questões, sempre em busca da verdade, como nesse caso que envolve um colega nosso, mas o requerimento para a instalação dessa CPI das ONGs – desconheço o motivo; deve ter um motivo muito forte – o nosso Presidente José Nery não assinou. Tivemos apenas seis Senadores que não assinaram. De cinco sei as razões, os motivos, mas os de V. Exª, Sr. Presidente, infelizmente, não sei. Um dia, V. Exª vai me dizer. Não é por temer, pois V. Exª não tem ONG, mas deve ter um motivo muito forte para não ter sido solidário com o País em um momento em que todos querem passar a limpo – separar o joio do trigo – essa atividade social que é muito positiva para o Brasil. V. Exª é de um Estado que tem ONGs exemplares, mas que também tem ONGs que são verdadeiras arapucas. Tenho certeza de que a opinião pública do Pará irá cobrar de V. Exª a atuação na Comissão. Mas sei também que não é pelo fato de V. Exª não ter assinado que não irá dar a sua colaboração cívica e patriótica nessa CPI, que, tenho certeza, fará bem ao Brasil.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Obrigado, Senador Heráclito Fortes. Penso que é importante que façamos a averiguação de ONGs que, porventura, sejam fantasmas e estejam utilizando indevidamente recursos públicos.

Sr. Presidente, quero ainda cumprimentar o esforço do Governo Lula, do Paulo Vannuchi, do Ministro Tarso Genro, do Ministro Nelson Jobim e de todos os que colaboraram para este livro de memórias sobre os mortos e os desaparecidos.

Sr. Presidente, requeiro que seja transcrito em meu pronunciamento o artigo de Frei Betto, "O Livro dos Mortos e Desaparecidos".

Destaco duas partes do artigo. A primeira diz:

> Nenhuma vítima da ditadura, por questão de bom senso humanitário, encara essa iniciativa do Governo Lula pela ótica da vingança. Não se trata de vingança, e sim de justiça. Aprendi no cárcere que o ódio destrói primeiro quem odeia, e não quem é odiado.

E também a menção tão positiva que Frei Betto faz sobre a colaboração do cinema brasileiro para que todos conheçamos a história, citando filmes tão bons que têm sido exibidos recentemente, como *Zuzu Angel*, *Hércules 51*, *O Ano em que Meus Pais Saíram de Férias*, *Batismo de Sangue*, baseado no livro de Frei Betto, *Ato de Fé*, *Conspiração do Silêncio*, *Caparaó*, *Quase Dois Irmãos*, *Barra 68*, *Cabra-Cega* etc.

Sr. Presidente, eu havia perdido a exibição do filme *O Ano em que Meus Pais Saíram de Férias*, de Cao Hambuger. Neste último sábado, tive oportunidade de assisti-lhe, e quero recomendá-lo aos Senadores presentes. Trata-se de uma obra-prima, premiada em festivais do ano passado no Brasil, um dos filmes mais bonitos que já vi, comovente. É a história de um menino de aproximadamente dez anos de idade, que foi levado por seus pais à casa de seu avô para encontrá-lo. Seus pais tinham dito que iriam sair de férias, entretanto acabaram sendo, de alguma forma, detidos.

O Sr. Heráclito Fortes (DEM – PI) – Vou esperar merecer de V. Exª um DVD desse filme. Gostaria de assistir ao filme e peço que V. Exª não o conte todo para não estragar o enredo. Mas, com o maior prazer, vou aguardar recebê-lo na segunda-feira.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – É um filme que tem uma participação especial do ator Paulo Autran como o avô. Não vou contar todo o filme, porque o Senador Heráclito Fortes e os que estão nos ouvindo e que ainda não assistiram ao filme merecem conhecer essa história tão bonita. Quero recomendar a todos os Senadores e aos que nos ouvem esse filme tão bonito de Cao Hamburger, *O ano que meus pais saíram de férias*.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR EDUARDO SUPLICY EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e § 2º do Regimento Interno.)

O livro dos mortos e desaparecidos

FREI BETTO

Nenhuma vítima da ditadura vê essa iniciativa do governo Lula pela ótica da vinganąa. Não se trata de vinganąa, e sim de justiąa

ESTÁ PREVISTO para hoje, em cerimônia no Palácio do Planalto, com a presença do presidente Lula, ex-preso político, e de vários ministros, o lançamento do livro "Direito à Memória e à Verdade", cujas páginas registram o perfil dos mortos e desaparecidos sob a ditadura militar brasileira.

A obra resulta de cuidadoso trabalho da Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos, presidida pelo advogado Marco Antônio Rodrigues Barbosa. Editada pela Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República nesta gestão do ministro Paulo Vannuchi, é, com certeza, o mais importante documento histórico sobre os anos de chumbo desde a publicação de "Brasil: Nunca Mais", assinado pelo cardeal d. Paulo Evaristo Arns, hoje arcebispo emérito de São Paulo, e o reverendo Jaime Wright. O que faz a diferença é que "Direito à Memória e à Verdade" é um documento oficial do governo e, portanto, sinaliza importante passo no reconhecimento do arbítrio prevalecente no regime militar e na abertura dos arquivos daquele período.

Quis a sorte, resultante das oscilações conjunturais de nossa política, que o processo que culmina na publicação do livro tenha sido iniciado, em 1995, por Nelson Jobim, então ministro da Justiça do governo FHC. Hoje, Jobim é ministro da Defesa, autoridade máxima, à exceção do presidente da República, sobre as Forças Armadas, que insistem em não abrir seus arquivos sobre a repressão.

Há que sublinhar o mérito do governo Fernando Henrique Cardoso, bem como do ex-ministro José Gregori, ao reconhecer a responsabilidade do governo brasileiro diante da questão dos mortos e desaparecidos, bem como o empenho na indenização às vítimas e suas famílias.

Nenhuma vítima da ditadura, por questão de bom senso humanitário, encara essa iniciativa do governo Lula pela ótica da vingança. Não se trata de vingança, e sim de justiça. Aprendi no cárcere que o ódio destrói primeiro quem odeia, e não quem é odiado.

A nação, entretanto, tem o direito de resgatar a sua memória e corrigir aberrações jurídicas como a "anistia recíproca" do governo Figueiredo. Inútil querer impedir que as famílias pranteiem seus mortos e clamem por seus entes queridos desaparecidos. E, a exemplo do Chile e da Argentina, o princípio elementar do direito exige que crimes, sobretudo aqueles cometidos em nome do Estado, sejam investigados, e seus responsáveis, punidos, para que a impunidade não prevaleça sobre a lei nem se perpetue como tributo histórico.

A memória brasileira tem sofrido tentativas de "apagão" quando os conjurados mineiros são qualificados de inconfidentes (que significa aqueles que não merecem confiança ou não são capazes de guardar confidências, leia-se dedos-duros) e em episódios históricos como a Guerra do

Paraguai, o massacre de Canudos e tantas outras rebeliões que semearam a nossa independência e forjaram a nossa identidade.

Não se pode admitir agora que um período trágico de nossa história, como foi a ditadura militar, fique relegado ao olvido com seus documentos tão desaparecidos quanto muitas de suas vítimas.

É meritório que o governo Lula tenha revogado o caráter de "sigilo eterno" de documentos oficiais, conforme havia sido determinado pelo governo FHC, ao estabelecer prazo de 30 anos, prorrogáveis por mais 30, para que a sociedade tenha acesso a eles.

Espera-se que também esse longo período venha a ser revogado, para que interpretações falseadas e/ou equivocadas de nossa história não adquiram nos livros didáticos e na opinião pública status de verdade. "Direito à Memória e à Verdade" soma-se ao crescente esforço de trazer à luz a realidade dos anos de chumbo. Aplausos para o cinema nacional, que exibe nas telas o caráter deletério do regime militar em produções recentes: "Zuzu Angel", "Hércules 51", "O Ano em que Meus Pais Saíram de Férias", "Batismo de Sangue", "Ato de Fé", "Conspiração do Silêncio", "Caparaó", "Quase Dois Irmãos", "Barra 68", "Cabra-Cega" etc.

A Secretaria Especial dos Direitos Humanos -cujo empenho no combate à exploração sexual de crianças e na defesa dos direitos de indocumentados e portadores de deficiência física mereceria amplo espaço na publicidade oficial- ostenta agora o mérito de fazer jus à memória nacional.

CARLOS ALBERTO LIBÂNIO CHRISTO, o Frei Betto, 62, frade dominicano e escritor, é autor de, entre outras obras, "Batismo de Sangue" (Rocco). Foi assessor especial da Presidência da República (2003-2004).

Os artigos publicados com assinatura não traduzem a opinião do jornal. Sua publicação obedece ao propósito de estimular o debate dos problemas brasileiros e mundiais e de refletir as diversas tendências do pensamento contemporâneo. debates@uol.com.br

Texto Anterior: TENDÊNCIAS/DEBATES
Ives Gandra da Silva Martins: Anatomia do poder
Próximo Texto: Painel do Leitor
Índice

Copyright Empresa Folha da Manhã S/A. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folhapress.

Durante o discurso do Sr. Eduardo Suplicy, o Sr. Efraim Morais, 1º Secretário, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. José Nery.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Muito obrigado, Senador Eduardo Suplicy. Congratulamo-nos com seu pronunciamento, que faz referência especial ao evento ocorrido hoje à tarde no Palácio do Planalto, quando foi apresentado o relatório sobre a luta dos familiares de mortos e de desaparecidos e também da Comissão que cuida dessa questão no âmbito do Governo Federal. O relatório, que tem como título "Direito à memória e à verdade", retrata, sem dúvida, um dos episódios mais tristes da nossa história recente.

Antes de conceder a palavra ao Senador Arthur Virgílio, quero dizer ao Senador Heráclito Fortes que não assinei realmente seu requerimento para a criação da CPI das ONGs em razão de que, em boa parte da minha vida, estive dedicado à luta social, no âmbito das organizações não-governamentais que primam por realizar um trabalho voluntário correto e justo.

Em verdade, que se apurem, com todo rigor, no âmbito da CPI, aquelas instituições que, por acaso, não cumprem com suas obrigações, com a lei, com o que está no âmbito correto da sua atuação.

Peço a V. Exª para...

O SR. HERÁCLITO FORTES (DEM – PI) – Por saber do passado e da história de V. Exª é que me frustrei por não ter a sua assinatura, até para preservarmos as ONGs com as quais V. Exª conviveu.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – As ONGs que trabalham com seriedade e às quais sou vinculado não precisam de CPI.

O SR. HERÁCLITO FORTES (DEM – PI) – É exatamente isso que queremos. Era o exemplo que V. Exª daria.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Agradecendo a V. Exª, concedo a palavra ao Senador Arthur Virgílio, do PSDB.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, encaminho à Mesa requerimento ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior pedindo informações do BNDES acerca da existência de projeto de construção de ferrovia de longa extensão na Amazônia. Esse assunto foi amplamente noticiado nos jornais de hoje.

Do mesmo modo, encaminho à Mesa breve pronunciamento em que faço uma enorme advertência ligada a esse cenário do apagão aéreo. A Associação Comercial do Amazonas recebe informação da regional da Infraero do Amazonas, anunciando obras de melhoria no Aeroporto de Manaus, que está inteiramente defasado. Espero que não fique no enfeite. Espero que cuidem de fazer a segunda e inadiável pista para pousos e decolagens. Não estou preocupado com lojinha, não; estou preocupado com segurança para quem voa para Manaus e, de lá, decola para outros pontos do País.

Encaminho ainda, Sr. Presidente, curto pronunciamento em que relato denúncia que me veio da Rádio Educação Rural, da cidade de Tefé, no Amazonas, assinada pelo Diretor da rádio, meu amigo Thomas Schwamborn, queixando-se muito de como é caro o transporte aéreo num Estado que tem duas hipóteses basicamente: o transporte fluvial e o transporte aéreo. Poucos Municípios são servidos por estradas, e muitas delas são precárias.

Vou dar apenas um exemplo a V. Exª: uma viagem de Manaus/Tabatinga/Manaus custa em torno de R$1 mil para uma distância de 1110km apenas. O trecho Manaus/São Paulo/Manaus, com uma distância de 2689km – muito mais do que o dobro do trecho interno ao meu Estado –, sai por apenas R$850,00. Ou seja, são distorções.

Peço que a Anac aja. Ela precisa começar a agir. Tenho muita confiança no Ministro Nelson Jobim. Sei que não está fazendo essa movimentação toda à toa, porque sua vida pública não foi à-toa. Mas é preciso sair do discurso e das visitas e começar agora a ver o que de concreto se pode fazer para resolver as situações. Estou trazendo uma situação que parece pequena para alguns, mas não o é para o meu Estado, não. É muito importante!

Volto a dizer, Sr. Presidente: Manaus/Tabatinga/Manaus, R$1 mil por 1110km apenas. Manaus/São Paulo/Manaus, R$850,00 por 2689km.

Sr. Presidente, finalmente, o dia de hoje foi importante para os Municípios. O Senador Osmar Dias tem um projeto que temos de apoiar, pois descentraliza recursos na direção dos Municípios e Estados. Sou a favor de se descentralizarem recursos da União para Estados e Municípios.

Vimos aquele projeto do Fundef aprovado aqui com toda pompa. Não sei se conseguimos passar para o povo que o projeto não é federal. O Governo Federal

entrou com apenas R$1,8 bilhão. Os Municípios, em seu total, entraram com alguma coisa do tipo R$14 bilhões. Os Estados, se não me engano, com R$33 bilhões. Ou seja, é um projeto quase nada federal. É muito mais municipal do que federal. É muito mais estadual do que municipal. E muitíssimo mais municipal e estadual do que federal. Mas a propaganda nos leva a crer que é um projeto federal.

O Senador Osmar Dias terá nosso apoio para aprovar seu projeto. Discordo do meu querido amigo, embora quase nunca discorde dele. Discordo quando diz que o dia de hoje não representou nada porque é muito pouco.

No meu Estado, há Municípios para os quais R$20 mil significam muito. Falo do Município de Japurá, de Juruá. São Municípios que vivem no desalento, que vivem com orçamentos muito curtos, rígidos e inflexíveis. Diria mais. Para a cidade de Manaus, que desfruta de uma arrecadação bastante significativa, não fará mal nenhum recurso a mais. As três cidades maiores do Amazonas, pela ordem, Itaquatiara, Parintins e Manacapuru, alguma coisa farão de bom com esse dinheiro do rateio.

Pior para todos os Municípios seria ficar nas mãos do Governo Federal algo que é devido aos Municípios. Só lamento que não tenhamos conseguido isso antes. Conseguimos na pressão, os prefeitos conseguiram na pressão. O Presidente cedeu na pressão, porque é um quadro de democracia.

Se tivesse cedido antes, já teríamos dado algumas alegrias, sobretudo aos Municípios mais pobres.

Portanto, Sr. Presidente, foi um dia bastante vitorioso. Dentro desse quadro, abrimos exceção para esta votação, que não estava programada dentro do caráter seletivo que estabelecemos para fazer obstrução aqui na Casa. Nós, Democratas e PSDB, acedemos em realizar esta votação por entendermos que tínhamos, inclusive, de mostrar algo que vai servir de pedagogia para o Governo. Ou seja, quatro anos o Presidente dizendo "sim" e, na verdade, trabalhando o "não". Nós, em poucas horas, resolvemos a parte que cabia ao Senado Federal, por unanimidade, 57 votos a zero, o que mostra o compromisso do Senado como um todo com a descentralização de recursos e com a causa municipalista.

Sr. Presidente, muito obrigado.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Agradeço ao Senador Arthur Virgílio.

A Mesa recebe o requerimento do Senador Arthur Virgílio e o encaminhará conforme o Regimento, bem como atende ao requerimento verbal do Senador Eduardo Suplicy, para constar dos Anais da Casa o artigo do Frei Betto.

O SR. PRESIDENTE (Efraim Morais. DEM – PB) – Os Srs. Senadores Arthur Virgílio, Cícero Lucena, Alvaro Dias e Sérgio Guerra enviaram discursos à Mesa para serem publicados na forma do disposto no art. 203, combinado com o inciso I e §2º do art. 210 do Regimento Interno.

S. Exªs serão atendidos.

O SR. ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB – AM sem apanhamento taquigráfico.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, junto a voz, mais uma vez, aos que condenam o roubo da propriedade intelectual, popularmente chamado de "pirataria".

Parece que as autoridades não levam a sério essa lesão patrimonial de produtores, artistas, empresas, enfim, de todos que se dedicam a produzir uma obra intelectual, como músicas, filmes etc.

Ainda hoje li no jornal ***O Globo*** artigo do cineasta José Padilha, sob o título "Nas ruas, gato por lebre", mostrando a que ponto chega a "pirataria". Seu recente filme *Tropa de Elite* nem chegou ainda à versão final – e já é sucesso de vendas em bancas informais. Sucesso que, por sinal, ele dispensa, pois significa prejuízo financeiro para ele e para todos que investiram no filme e esperam ser por isso remunerados, como em qualquer atividade econômica. Ele aspira ao mesmo êxito, porém nas bilheterias.

O filme de Padilha ainda não está disponível ao público e, no entanto, diz ele!, pode-se encontrar, na imprensa e na Internet, críticas e comentários sobre a obra, feitos por jornalistas e até policiais. Comentários, como se vê, feitos por quem teve acesso a cópias "piratas".

Sr. Presidente, solicito que o artigo do cineasta José Padilha, pela importância da denúncia nele contida, seja transcrito, na íntegra, nos Anais da Casa.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e §2º, do Regimento Interno.)

O GLOBO

Data:28/08/07

Nas ruas, gato por lebre

JOSÉ PADILHA

A pirataria, termo popularmente usado para o roubo da propriedade intelectual alheia, vai de vento em popa no Brasil. Sei disso porque sou o diretor do filme "Tropa de elite", o mais novo "hit" desse mercado ilegal. Todavia, qualquer um pode comprovar este fato. Para isso, basta uma caminhada pela Rua Uruguaiana, no Centro do Rio, ou pela Vinte e Cinco de Março em São Paulo. Nesses, e em outros "pontos de venda", você encontrará, além do meu filme, softwares e discos dos mais variados tipos, ofertados a preço de banana. E verá que tudo isso — é claro — se passa nas barbas das autoridades policiais.

São dois os motivos que levam a este estado de coisas: em primeiro lugar, o ato da pirataria é muito simples. Softwares, músicas e filmes podem ser digitalizados e copiados em um instante, na segurança da casa de quem o faz. A pirataria raramente resulta em prisões em flagrante: ela virou um crime que compensa. Em segundo lugar, a passividade das autoridades gera a impressão de que o pirata é um criminoso menor. Quem vê um PM ou um guarda com um camelô de produtos piratas deve imaginar que não há nada de errado acontecendo ali. E, finalmente, há também o comprador. Mas este, quero crer, age sem pensar, ignorando a natureza do crime que comete.

A pirataria é um crime grave. Afinal, por trás de cada filme, música ou software pirateado está o trabalho de empresários e de trabalhadores que investiram o seu suor, o seu tempo e o seu dinheiro para criá-los. E que esperam, como qualquer trabalhador ou empresário, ser remunerados por isso. Além disso, nos crimes contra a propriedade intelectual está se roubando também o investimento que foi feito na educação de quem estudou para produzir bens desse tipo. Ao comprador de produtos piratas, portanto, quero lembrar que esses indivíduos têm família, e também precisam de suas rendas para sobreviver.

> A versão verdadeira do filme "Tropa de elite" ainda não está pronta

O caso "Tropa de elite" ensina bastante sobre a pirataria no Brasil. Isto porque a cópia pirata do filme que está inacabada do mesmo. O verdadeiro "Tropa de elite" ainda não está pronto, e não está disponível ao público. Todavia, pode-se encontrar na imprensa e na internet comentários feitos por jornalistas e policiais a respeito do conteúdo do filme. Ora, cada comentário desses é uma confissão tácita da violação de direitos autorais e patrimoniais. Afinal, eles foram feitos por pessoas que viram o filme, e este só está disponível na sua versão pirata! É bem verdade que, cientes de seus crimes, esses senhores têm qualificado os seus comentários com frases do tipo: "Me contaram", "me foi dito", "consta que", e assim por diante. Isso pode até protegê-los juridicamente, mas o faz ao custo de revelar a sua hipocrisia.

Tenho lido também que a pirataria do meu filme é uma "brilhante" jogada de marketing. Será que alguém pode imaginar, em sã consciência, que eu, a minha empresa, a Universal Pictures, a Harvey Weinstein Co. e a Motion Pictures Association montamos uma farsa com o intuito de usurpar o resultado do nosso próprio trabalho? E que envolvemos nesta farsa os nossos advogados e as autoridades policiais a quem denunciamos o crime? Custo a crer. Mas, seja como for, acredito que a Delegacia de Repressão aos Crimes Contra a Propriedade Imaterial encontrará quem pirateou o meu filme, e confirmará assim o absurdo dessas alegações.

Não me orgulho do "sucesso" de vendas e de crítica da versão pirata do meu filme. Para mim, este "sucesso" demonstra apenas que uma parcela da população brasileira consome produtos piratas, e, assim fazendo, afeta negativamente indústrias importantes, promove a sonegação fiscal, e viola direitos patrimoniais e autorais. Como brasileiro, não posso me orgulhar de algo assim. Resta-me, entretanto, um consolo. Quem comprou a cópia pirata do meu filme levou gato por lebre. "Tropa de elite" só estará pronto e disponível em outubro, em um cinema perto de você.

JOSÉ PADILHA *é cineasta.*

Agosto de 2007 DIÁRIO DO SENADO FEDERAL Quinta-feira 30 29191

O SR. CÍCERO LUCENA (PSDB – PB. Sem apanhamento taquigráfico.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, ocupo a tribuna neste momento para fazer o registro da matéria intitulada "As autoridades são outra catástrofe" publicada pela revista **Veja** em sua edição de 25 de julho do corrente.

A matéria mostra toda a negligência e incompetência do atual governo na questão da crise aérea que o País enfrenta. Segundo a matéria, "A cena dos funcionários da Infraero rindo diante do horror e a mímica grotesca dos assessores presidenciais personificam não só o escárnio como também a desídia com que as autoridades governamentais têm enfrentado o problema do caos aéreo desde seu início, em outubro do ano passado".

Sr. Presidente, para concluir, requeiro que a matéria da Revista Veja passe a integrar os Anais do Senado Federal.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR CÍCERO LUCENA EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e §2º, do Regimento Interno.)

AS AUTORIDADES OUTRA CATÁSTRO

O acidente de Congonhas revela como é enfrentado o caos aéreo: com incompetência, negligência, cinismo e deboche. Para não falar da corrupção, é claro

A MIMICA DOS INDECENTES

Funcionários da Infraero, a estatal responsável pela administração dos aeroportos, riem diante da tragédia, indiferentes à cena aterradora dos corpos carbonizados sendo retirados dos escombros. Ao lado, o assessor do presidente Lula, Marco Aurélio Garcia, e um auxiliar comemoram com gestos obscenos a notícia de que uma falha ...ecânica pode ter causado o acidente — o que, só na fantasia deles, livraria o governo de suas evidentes responsabilidades

Congonhas, pouco depois das 3 e meia da madrugada de quarta-feira. Da cabeceira da pista, debaixo de uma garoa forte, um grupo de funcionários da Infraero observava o trabalho dos bombeiros. Naquele instante, as chamas estavam praticamente extintas e começava a etapa mais dramática de toda tragédia — o resgate dos corpos das vítimas. O grupo estava a aproximadamente 100 metros do local onde o Airbus explodiu depois de se chocar com o prédio da TAM. Um dos funcionários da Infraero, João Brás Pereira, supervisor do aeroporto, tinha uma visão privilegiada da tragédia. Do lugar em que estava, do alto, era possível enxergar com clareza um cenário capaz de despertar sentimentos variados, como tristeza, dor, revolta ou consternação. Mas ele e os outros funcionários da Infraero estavam rindo. Apontavam para o lugar da tragédia, faziam algum comentário e riam. Riram durante quase cinco minutos, até perceber que estavam sendo fotografados. A Infraero é a estatal responsável pela administração dos aeroportos do país. Está na linha de frente na escala de responsabilidade pelo caos aéreo que assombra o Brasil há mais de dez meses. Não se sabe exatamente do que os funcionários da estatal achavam graça. Certamente não era — é melhor acreditar — dos corpos carbonizados ou da destruição provocada pelo acidente.

Brasília, pouco depois das 8 da noite de quinta-feira, dois dias depois do acidente. No 3º andar do Palácio do Planalto, o assessor especial da Presidência, Marco Aurélio Garcia, e seu auxiliar, Bruno Gaspar, foram flagrados assistindo e comemorando uma notícia do *Jornal Nacional*, da Rede Globo, que apontava uma possível falha mecânica no avião da TAM como provável causa do acidente — o que, só na fantasia deles, livraria o governo de qualquer responsabilidade. Felizes e sem saber que havia uma câmera apontada para eles, Marco Aurélio Garcia e o auxiliar extravasaram sua satisfação com gestos obscenos. Informado do flagra, o assessor do presidente, inicialmente, negou a comemoração, mas, confrontado com as imagens, disse que os gestos eram uma reação privada captada de maneira clandestina pela televisão. Ou seja, ninguém tinha nada a ver com aquilo. Depois, em nota, tentou politizar o episódio: "O sentimento que extravasei em privado foi e é de repúdio àqueles que trataram sordidamente de aproveitar a comoção que o país vive para insistir na postura partidária de oposição sistemática a um governo duas vezes eleito pela imensa maioria do povo brasileiro". Traduzindo: o importante para o assessor presidencial é mostrar à sociedade que o governo nada tem a ver com o acidente. O resto — os mortos, a tragédia, o caos aéreo — é mero detalhe. Top, top, top para quem não concordar.

A cena dos funcionários da Infraero rindo diante do horror e a mímica grotesca dos assessores presidenciais personificam não só o escárnio como também a desídia com que as autoridades governamentais têm enfrentado o problema do caos aéreo desde seu início, em outubro do ano passado. A culpa pelo acidente da TAM pode ser da pista inacabada de Congonhas, de um defeito mecânico do avião, de um erro do piloto, da chuva, do acaso, de tudo isso combinado. A única certeza é a parcela de responsabilidade do governo pela tragédia. Da manutenção dos aeroportos à fiscalização dos

O PRESIDENTE SUMIU

Preocupado com a própria imagem, Lula preferiu cancelar a agenda para evitar explicações sobre o caos aéreo. Só voltaria à cena dali a três dias

aviões, tudo passa — ou deveria passar — pelo crivo dos órgãos federais que cuidam da aviação. Os riscos do excesso de pousos e decolagens em Congonhas eram conhecidos desde 2003. A solução era reduzir o movimento do aeroporto, redistribuindo rotas, como se fez no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e na Pampulha, em Belo Horizonte. E por que isso não foi feito em Congonhas? Em abril do ano passado, seis meses antes do apagão aéreo, a Anac, a agência federal que fiscaliza a aviação, reuniu-se com representantes das companhias aéreas para discutir o problema. Chegou a elaborar um plano de contingência para desafogar Congonhas, que previa o desvio de rota para outros aeroportos e o fechamento de uma das pistas — a principal — para reforma. A Anac, porém, capitulou diante da pressão das companhias aéreas, que têm em Congonhas sua principal fonte de lucros. Em atenção às empresas, ficou acertado que apenas a reforma da pista principal, que operava em condições precárias, seria executada. O projeto de reduzir os vôos foi engavetado.

Nem mesmo o cronograma de reforma da pista principal do Aeroporto de Congonhas foi pautado pelo nobre interesse público. O início das obras, que eram emergenciais, foi adiado duas vezes. Ainda não havia o caos aéreo, mas os técnicos da Infraero e da Anac já haviam observado que o simples fechamento da pista principal já provocaria problemas na operação de todos os aeroportos do país. Como era ano eleitoral, as autoridades, que estavam preocupadas apenas com o bem-estar do governo, advertiram que a execução do trabalho poderia causar problemas políticos. "Por isso, achamos melhor deixar para depois", conta um graduado assessor da Infraero com acesso ao Palácio do Planalto. As eleições passaram, veio o apagão aéreo, e a reforma continuou sendo adiada. O brigadeiro José Carlos Pereira, que assumiu a presidência da Infraero no fim do ano passado, chegou a desabafar com amigos: "Não tem jeito. As empresas aéreas não deixam começar a reforma. Não sei mais o que fazer". Os amigos perguntaram, então, se o brigadeiro não poderia enfrentar as empresas. Disse José Carlos Pereira, de acordo com o relato de um dos confidentes: "Eu estou num mandato-tampão. Não tenho poder para nada". Por pressão do Ministério Público, que ameaçava pedir a interdição do aeroporto, a reforma começou em maio último e as empresas se comprometeram, enquanto durassem as obras, a desviar 40% dos vôos de Congonhas para Guarulhos. Mas nem isso foi cumprido, segundo a Infraero. E mais: para deixar claro quem manda na aviação brasileira, a pista principal foi reaberta sem as ranhuras de segurança previstas, atendendo mais uma vez à pressão das empresas.

A supremacia das companhias aéreas sobre o poder público ficou ainda mais evidente depois da tragédia. As autoridades diretamente responsáveis pelo setor simplesmente sumiram. Assim que soube do acidente com o avião da TAM, o presidente Lula montou um "gabinete de crise" e convocou uma reunião no Palácio do Planalto. Após quase seis horas de conversa com quatro ministros, que invadiu a madrugada de quarta-feira, Lula tomou a magnífica decisão de se esconder, seguindo orientação de assessores palacianos. Eles avaliaram que o presidente não deveria aparecer em público para evitar ser cobrado sobre a responsabilidade do governo. Com o caos aéreo umbilicalmente ligado à inoperância federal, o presidente poderia desgastar-se ainda mais tentando explicar o inexplicável. Assim, todos os compromissos previstos na agenda foram cancelados até sexta-feira. Lula ficou os dois dias seguintes ao acidente envolvido com os chamados "compromissos internos", ouvindo assessores e acompanhando o desenrolar das investigações da tragédia. Sobre os mortos, apenas uma lacônica nota oficial de solidariedade às famílias.

Mesmo se a investigação concluir que houve falha humana ou mecânica, o governo avalia que o acidente atingirá a popularidade de Lula. "Ele ficará marcado pelo apagão aéreo, pelos acidentes, pela falta de medidas de combate à crise. Afinal, foram quase 400 mortos em menos de um ano. Não importa qual é a causa. O desgaste está posto", diz um dos ministros que participam do gabinete de crise. Numa das reuniões diárias com os assessores mais próximos, Lula fez uma autocrítica. Avaliou que deixou o caos aéreo "correr solto", confiando que seria resolvido naturalmente. Que deixou de tomar atitudes mais efetivas, como a desmilitarização do controle de vôo, o afastamento da diretoria da Infraero e a demissão do ministro da Defesa, Waldir Pires. Disse também que falhou ao não punir ministros que fizeram comentários infelizes sobre a crise. Caso de Marta Suplicy, do Turismo, que aconselhou os passageiros a "relaxar e gozar" em caso de atraso dos vôos. De Guido Mantega, da Fazenda, que disse que a crise é só uma conseqüência inevitável do bom desempenho da economia. E de Waldir Pires, que, ao depor à CPI do Apagão Aéreo da Câmara, preferiu reclamar do salário a propor medidas para conter a crise. Sobre os mortos, nenhuma palavra.

SÓ PODE SER ZOMBARIA

Milton Zuanazzi apareceu em público apenas para receber uma medalha pelos bons serviços prestados: a quem?

As autoridades só começaram a sair da clausura na sexta-feira, talvez com os espíritos mais altivos diante dos desdobramentos do efeito Marco Aurélio "Top, Top, Top" Garcia. O presidente da Anac, Milton Zuanazzi, apareceu na Base Aérea de Brasília para receber uma medalha por relevantes (não se sabe quais) serviços prestados à Aeronáutica. Zuanazzi estava à vontade e chegou a sorrir ao receber a comenda. Por causa da tragédia, a solenidade foi discreta, sem banda de música nem acrobacias aéreas. O comandante da Aeronáutica não fez nenhum comentário sobre a crise. Antes da solenidade foi feito um minuto de silêncio em homenagem às vítimas de Congonhas. O comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, nada disse sobre o acidente e fez um discurso no qual destacou as qualidades do brasileiro Santos Dumont. Waldir Pires, o ministro da Defesa, que estava sumido, continuou desaparecido. Já o presidente Lula reapareceu na televisão na noite de sexta-feira, três dias depois da tragédia, para se solidarizar com as famílias das vítimas. Em seu pronunciamento, Lula anunciou medidas para diminuir o tráfego em Congonhas, a construção de um novo aeroporto em São Paulo e o fortalecimento da Anac. A impressão de que tudo será feito tarde demais — se for feito — permanecerá incancelável. ■

A GAMBIARRA NO AEROPORTO SANTOS DUMONT

Poucas horas antes da queda do avião da TAM, em Congonhas, os cariocas se assustaram com a coluna de fumaça que subiu do Aeroporto Santos Dumont, às margens da Baía de Guanabara. O incêndio no 3º andar do terminal recém-inaugurado, que abrigará uma praça de alimentação, teve como origem mais provável um curto-circuito numa instalação elétrica provisória nas obras de ampliação do aeroporto. Segundo o perito federal Luis Carlos Serpa, a fiação apresentava vários pontos sujeitos a um curto. O que permanece sem explicação é como se pôde utilizar a popular gambiarra numa obra cujo valor total supera os 334 milhões de reais. O fogo foi alimentado por 300 cadeiras embaladas em plástico que estavam guardadas ali – outro fato que denota descuido e falta de fiscalização. Não passou de um susto, mas poderia ter sido mais uma tragédia. Circulam pelo aeroporto 10 000 passageiros por dia. A ampliação do Santos Dumont, entregue ao consórcio formado pelas empreiteiras Odebrecht, Carioca Engenharia e Construcap Engenharia, só deverá estar inteiramente concluída em novembro. Uma primeira parte, que inclui os balcões de check-in e salas de embarque, foi aberta no fim de maio, antes do começo dos Jogos Pan-Americanos. Seu principal mérito é ampliar a capacidade do aeroporto, contribuindo para desafogar o tráfego aéreo no país. É das poucas obras recentes da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) realmente necessárias. Mas tão imperativo quanto executá-la é fazê-lo com todas as cautelas necessárias. O Brasil não pode mais conviver com gambiarras.

TRAGÉDIA ADMINISTRATIVA

INCOMPETÊNCIA
NEGLIGÊNCIA
CORRUPÇÃO

LULA
O presidente hesita há dez meses em demitir os responsáveis pelo acidente da Gol e se mostra alheio à falência do sistema aéreo brasileiro.

WALDIR PIRES
O ministro da Defesa é um dos símbolos do caos. Revelou-se incapaz de tomar decisões e, ainda por cima, é ignorado pelos subordinados da Aeronáutica, da Infraero e da Anac.

O comandante da Aeronáutica mostrou-se inábil em lidar com o motim dos controladores de vôo e criou uma cisão dentro da caserna. O problema se arrasta desde outubro do ano passado.

CARLOS WILSON
Em vez de investir na segurança do sistema aéreo, o ex-presidente da Infraero optou por transformar aeroportos em shopping centers. É acusado de desviar parte dos bilhões que gastou.

JOSÉ CARLOS PEREIRA
O presidente da Infraero não tem poder de mando dentro da estatal e pilota no automático um antro de corrupção e ineficiência.

MILTON ZUANAZZI
O presidente da Anac, a agência responsável pela fiscalização do setor aéreo, não sabe diferenciar uma turbina de uma hélice e não fiscaliza nada, principalmente as empresas aéreas, que operam sem ser importunadas pelo governo.

ELEUZA LORES
Acusada de corrupção pelo Ministério Público, a diretora de engenharia da Infraero permanece no cargo, mesmo estando com os bens bloqueados pela Justiça há meses. É a responsável direta pelas reformas na pista do Aeroporto de Congonhas.

SON DIAS/ABR

21 DE MARÇO DE 2007
Pane no Cindacta 2, de Curitiba, causou nova onda de atrasos

"Quero prazo, dia e hora para anunciar ao Brasil que não vai ter mais problema nos aeroportos", disse o presidente Lula

30 DE MARÇO DE 2007
Os controladores de vôo entraram em greve na véspera da Semana Santa

"Fui apunhalado pelas costas", disse Lula

"A crise no transporte aéreo brasileiro está longe de ser uma crise", declarou Milton Zuanazzi

O QUE AS AUTORIDADES DISSERAM DURANTE A CRISE

O caos tomou conta da aviação nacional depois que o vôo 1907, da Gol, foi atingido por um jato Legacy, em setembro do ano passado. Desde então, o setor aéreo sofreu panes sucessivas, e as autoridades combinaram ineficiência com declarações desastrosas

29 DE SETEMBRO DE 2006
O vôo 1907, da Gol, colidiu com o jato Legacy

"Vocês são inteligentes. O avião caiu de 11 000 metro de altura. O que vocês esperavam? Corpos?", disse Denise Abreu, diretora da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), aos parentes das vítimas

26 DE OUTUBRO DE 2006
Nas vésperas do feriado de Finados, os controladores de vôo fizeram uma operação-padrão nos aeroportos

"É uma crise de natureza emocional", analisou Waldir Pires, ministro da Defesa

5 DE DEZEMBRO DE 2006
O sistema de rádio do Cindacta 1 falhou

"Acho que o problema já está controlado", disse o presidente Lula

"Não pode haver uma pressa neurótica e temperamental. É preciso uma ação técnica e científica para preservar a vida *(dos passageiros)*", afirmou Tarso Genro, então ministro das Relações Institucionais

NATAL DE 2006
O overbooking praticado pela TAM lotou os aeroportos, e passageiros passaram as festas dormindo nos saguões

"Tudo isso demonstra que está aumentando a capacidade de viajar do povo brasileiro", disse o presidente Lula

DE JUNHO DE 2007
neblina fechou os eroportos de São Paulo causou atrasos no resto o país

'Relaxa e goza", aconselhou Iarta Suplicy, ministra do urismo

"É a prosperidade do país: mais gente viajando, mais aviões, mais rotas", explicou Guido Mantega, ministro da Fazenda

"Não há risco nenhum para a segurança de vôo no Brasil", garantiu José Carlos Pereira

O SR. ALVARO DIAS (PSDB – PR. Sem apanhamento taquigráfico.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, ocupo a tribuna neste momento para fazer o registro do artigo intitulado, "As opiniões dos Lulas", publicado pela revista **Veja** em sua edição de 08 de agosto de 2007.

O artigo do jornalista André Petry, o jornalista relata as opiniões do presidente Lula sobre o setor aéreo brasileiro em duas datas diferentes, com intervalo de quase seis anos entre uma opinião e outra. Petry, lembra que quando candidato à Presidência da República em 2002, Lula publicou um artigo no jornal Gazeta Mercantil cujo titulo era "Morte anunciada do transporte aéreo". No texto o então candidato Lula diagnosticava que "a crise da aviação brasileira" estava atingindo "um estágio terminal" e indagava: "O que é preciso para que o nosso país tenha um transporte aéreo eficiente? Até quando senhor presidente?". Hoje diante do agravamento da crise, da morte de centenas de pessoas em dois acidentes aéreos, o presidente Lula afirmou em uma reunião do conselho político que desconhecia a extensão da crise aérea. O articulista questiona: "O que terá acontecido entre 2002 e 2007?".

Sr. Presidente, requeiro que o artigo acima citado seja considerado parte integrante deste pronunciamento, para que passe a constar dos Anais do Senado Federal.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR ALVARO DIAS EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e §2º, do Regimento Interno.)

ANDRÉ PETRY

As opiniões dos Lulas

Neste texto, o leitor terá contato com o relato do que se passou em duas datas diferentes, com intervalo de quase seis anos entre uma e outra. Adiante:

7 de janeiro de 2002 — Nessa data, quando nem era candidato oficial à Presidência, Lula publicou um artigo no jornal *Gazeta Mercantil* cujo título era "Morte anunciada do transporte aéreo".

No texto, referindo-se à então recente paralisação da TransBrasil, Lula diagnosticava que "a crise da aviação brasileira" estava atingindo "um estágio terminal". Depois de dizer que "o transporte aéreo é reconhecidamente um setor estratégico, principalmente para um país como o Brasil", Lula contava que Estados Unidos, França, Itália, Espanha e Portugal vinham trabalhando para que seus sistemas aéreos ganhassem em "eficiência para movimentar pessoas, produtos e serviços".

Em seguida, voltando à situação do Brasil, Lula dizia no mesmo artigo que a reestruturação que as companhias aéreas promoviam na época não estava resolvendo o problema — e previa que a "tendência é de o setor continuar afundando". Lula se indagava: "O que é preciso para que o nosso país tenha um transporte aéreo eficiente?". O articulista dizia que as empresas brasileiras precisavam ter condições semelhantes às das americanas, que compravam combustível mais barato, tinham mais acesso a capital de giro, pagavam menos impostos.

Lula encerrava o artigo fazendo uma crítica ao governo de Fernando Henrique. Dizia que no ano anterior, em 2001, o tucano mandara um projeto para o Congresso prevendo a criação de uma tal Agência Nacional de Aviação Civil, que atenderia pela sigla Anac. Contava que, ao analisarem o tema, os parlamentares decidiram introduzir mudanças no projeto original. "E o que fez o governo FHC?", indagava Lula, para responder: "No dia da votação, de forma autoritária, simplesmente retirou o projeto, encerrando a discussão". Lula lamentava que a criação da Anac fora abortada.

Seu artigo terminava assim: "As empresas aéreas nacionais estão falindo, milhares de trabalhadores continuam perdendo seus empregos, divisas estrangeiras deixam de entrar no Brasil e o nosso país perde cada vez mais capacidade competitiva. Até quando, senhor presidente?".

Conclusão: o artigo era uma avaliação mais voltada para a crise das empresas aéreas do que do setor como um todo. Mas quem leu o texto na época, mesmo supondo que fora escrito por um assessor, certamente pensou que Lula tinha alguma intimidade com o assunto.

> *"'As empresas aéreas estão falindo, milhares de trabalhadores perdem seus empregos e o nosso país perde cada vez mais capacidade competitiva. Até quando, senhor presidente?' A pergunta foi feita por Lula. Há seis anos"*

2 de agosto de 2007 — Nessa data, já entrando na segunda metade do seu quinto ano no governo, Lula reuniu seu conselho político e disse que desconhecia a extensão da crise aérea. Disse que nunca lhe mostraram claramente a gravidade da situação. Para provar sua completa ignorância sobre o tema, disse que nunca o assunto fora mencionado nas cinco eleições presidenciais que disputou.

Conclusão: quem foi informado dessas declarações de Lula certamente pensou, caso tenha acreditado nelas, que o presidente jamais teve a mínima intimidade com o assunto.

O que terá acontecido entre 7 de janeiro de 2002 e 2 de agosto de 2007?

O SR. SÉRGIO GUERRA (PSD – PE. Sem apanhamento taquigráfico.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, ocupo a tribuna neste momento para fazer o registro do artigo intitulado "Morremos todos", publicado pela revista **Veja** em sua edição de 1º de agosto de 2007.

O artigo do jornalista Diogo Mainardi repudia a postura do presidente Lula e de seus ministros e auxiliares diante da crise aérea e do acidente que matou 200 passageiros da TAM, ao que tudo indica provocado pelo descaso do governo petista com o setor aéreo e a incompetência administrativa como um todo. Para o articulista a posse do novo ministro da Defesa, "foi o espetáculo mais indecoroso da história política brasileira. Lula ria. Nelson Jobim ria. Tarso Genro ria. Celso Amorim ria. Juniti Saito ria. Marco Aurélio Garcia ria. Por algum motivo, até mesmo o demitido Waldir Pires ria. Lula provavelmente se regozijava por ter se safado de mais uma fria". O jornalista se refere ao fato de Lula ter escolhido um fiel aliado que assumiu para si a crise aérea e a responsabilidade pelas mortes em dois acidentes que vitimaram mais de 300 brasileiros. Mainardi concluiu indignado seu artigo: "Que espécie de gente tripudia sobre mortos? Como alguém pode atingir esse grau de pusilanimidade? Um dia Lula morrerá. Mas nós já teremos morrido antes."

Sr. Presidente, para concluir, requeiro que o referido artigo passe a integrar os Anais do Senado Federal.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. SENADOR SÉRGIO GUERRA EM SEU PRONUNCIAMENTO.

(Inserido nos termos do art. 210, inciso I e §2º, do Regimento Interno.)

DIOGO MAINARDI

Morremos todos

Quando é que derrubaremos Lula?

A posse do ministro da Defesa, na última quarta-feira, foi o espetáculo mais indecoroso da história política brasileira. Lula ria. Nelson Jobim ria. Tarso Genro ria. Guido Mantega ria. Celso Amorim ria. Juniti Saito ria. Marco Aurélio Garcia ria. Por algum motivo, até mesmo o demitido Waldir Pires ria. Lula provavelmente se regozijava por ter se safado, segundo seus cálculos, de mais uma fria. No caso, os 200 mortos da tragédia da TAM. Ele repetiu despudoradamente, com sua risada, o gesto de escárnio feito por Marco Aurélio Garcia em seu gabinete, no Palácio do Planalto. Que espécie de gente tripudia sobre 200 mortos? Como alguém pode atingir esse grau de pusilanimidade? Se um dos militares presentes naquela sala batesse vigorosamente as botas, Lula e seus ministros com certeza sairiam em disparada, aos gritos, acotovelando-se e pisoteando-se no carpete verde. Eles só sabem cuidar da própria pele e do próprio bolso. Dane-se todo o resto.

Ninguém derrubará Lula. O que vai acontecer conosco é muito pior: um progressivo desmoronamento da sociedade. É sempre complicado tentar apontar o momento em que um país se perde irremediavelmente. Mas, se eu fosse apostar, apostaria todas as fichas que ele ocorreu na posse de Nelson Jobim, na quarta-feira passada. Entre uma tirada de bar e outra, Lula profanou os 200 corpos dando a entender que o desastre poderia servir pelo menos para diminuir as filas da ponte aérea. Uma sociedade resiste a um governo corrupto. Ela resiste também a um presidente incapaz. O que elimina qualquer possibilidade de convívio é o triunfo dessa boçalidade predatória que caracteriza Lula e sua gente. Eles cercaram a cidadela e ficaram esperando que nossas reservas de civilidade acabassem. Elas acabaram. Estamos desarmados e rendidos.

"A posse do ministro da Defesa, na última quarta-feira, foi o espetáculo mais indecoroso da história política brasileira. Lula ria. Nelson Jobim ria. Tarso Genro ria. Guido Mantega ria. Celso Amorim ria. Juniti Saito ria. Marco Aurélio Garcia ria. Por algum motivo, até mesmo o demitido Waldir Pires ria. Lula provavelmente se regozijava por ter se safado, segundo seus cálculos, de mais uma fria"

O Brasil é um buraco. Nunca fizemos algo que prestasse. Mas até outro dia ainda tínhamos uma vaga idéia de como nos comportar. E era essa vaga idéia que mantinha o país andando. Andando de lado, mas andando. Uma das regras de comportamento que a gente seguia era manter certa dose de compostura diante da dor pela morte de alguém. Lula violou essa regra. Depois de violá-la, tripudiou mais uma vez, ensinando aos familiares dos mortos do desastre da TAM que "é preciso que a gente tenha momentos de descontração para tornar a vida menos sofrível". Um dia Lula morrerá. Mas nós já teremos morrido antes dele.

Ouça Diogo Mainardi em www.veja.com.br/diogomainardi

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, lembrando às Srªs e aos Srs. Senadores que constará da próxima sessão deliberativa ordinária, a realizar-se amanhã, às 14 horas, a seguinte:

ORDEM DO DIA

1

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 44, DE 2007

(Em regime de urgência, nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal)

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 353, parágrafo único, do Regimento Interno)

(Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003)

Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007 (nº 993/2007, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que *dispõe sobre o estágio de estudantes de instituições de educação superior, de educação profissional e de ensino médio; altera a redação do art. 428 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga as Leis nºs 6.494, de 7 de dezembro de 1977, e 8.859, de 23 de março de 1994, e dispositivos da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e da Medida Provisória nº 2.164-41, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.*

(Dependendo de pareceres das Comissões de Educação e Assuntos Sociais).

(Urgência a partir de: 24-8-2007)

(Sobrestando a pauta a partir de: 3-9-2007)

2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 473, DE 2003

(Tramitando em conjunto com o Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 2007)

Projeto de Lei do Senado nº 473, de 2003, de autoria do Senador Osmar Dias, que *dispõe sobre os estágios de estudantes de instituições de educação superior, da educação profissional e do ensino médio, inclusive nas modalidades de educação de jovens e adultos e de educação especial e dá outras providências.*

(Dependendo de pareceres das Comissões de Educação e Assuntos Sociais).

(Urgência a partir de: 24-8-2007)

(Sobrestando a pauta a partir de: 3-9-2007)

3

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 211, DE 2007

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do parágrafo único do art. 353 do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 211, de 2007 (apresentado como conclusão do Parecer nº 575, de 2007, da Comissão de Assuntos Econômicos, Relatora *ad hoc:* Senadora Ideli Salvatti), que *aprova a Programação Monetária relativa ao segundo trimestre e para o ano de 2007.*

4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 412, DE 2003-COMPLEMENTAR

(Em regime de urgência nos termos do Requerimento nº 647, de 2007 – art. 336, inciso II)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 412, de 2003-Complementar, de autoria do Senador Antonio Carlos Magalhães, que *estabelece a competência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para prevenir e reprimir infrações contra a ordem econômica e contra a concorrência no Sistema Financeiro Nacional e dá outras providências.*

Pareceres sob nºs 109 e 110, de 2007, das Comissões

– de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador César Borges, favorável, com as Emendas nºs 1 a 6-CCJ, que apresenta; e

– de Assuntos Econômicos, Relatora: Senadora Serys Slhessarenko, favorável ao Projeto e às Emendas nºs 1 a 6-CCJ, apresentando a Emenda nº 7-CAE.

5

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 23, DE 2007

(Em regime de urgência, nos termos do Requerimento nº 670, de 2007 – art. 336, II)

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 23, de 2007 (apresentado pela Comissão de Assuntos Econômicos como conclusão de seu Parecer nº 270, de 2007, Relator: Senador Valdir Raupp), que *autoriza a República Federativa do Brasil a conceder garantia à operação de crédito externo, a ser contratada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no valor total equivalente a até cinqüenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América, junto ao Banco Europeu de Investimento – BEI*

(financiamento do Programa Multissetorial BEI – Linha de Crédito).

6

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 33, DE 2007

(Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei da Câmara nº 33, de 2007 (nº 4.125/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, que *torna obrigatória a divulgação pelos meios que especifica de mensagem relativa à exploração sexual e tráfico de crianças e adolescentes apontando formas para efetuar denúncias.*

7

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 35, DE 2007

(Tramitando nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Comum)

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei da Câmara nº 35, de 2007 (nº 4.126/2004, na Casa de origem), de iniciativa da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração Sexual, *que acrescenta a Seção VIII ao Capítulo III – Dos Procedimentos – do Título VI – Do Acesso à Justiça – da Parte Especial da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Estatuto da Criança e do Adolescente, dispondo sobre a forma de inquirição de testemunhas e produção antecipada de prova quando se tratar de delitos tipificados no Capítulo I do Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, com vítima ou testemunha criança ou adolescente e acrescenta o art. 469-A ao Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.*

8

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 13, DE 2003

(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 13, de 2003, tendo como primeiro signatário o Senador Sérgio Zambiasi, que *altera a redação do § 4º do art. 18 da Constituição Federal, dispondo sobre a organização de Municípios.*

9

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 48, DE 2003

(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 48, de 2003, tendo como primeiro signatário o Senador Antonio Carlos Magalhães, que *dispõe sobre aplicação de recursos destinados à irrigação.*

Pareceres sob nºs 1.199, de 2003; e 15, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania: 1º pronunciamento: Relator: Senador João Alberto Souza, favorável, com a Emenda nº 1-CCJ, que apresenta; 2º pronunciamento: (sobre a Emenda nº 2, de Plenário), Relator *ad hoc*: Senador João Batista Motta, favorável, nos termos de subemenda que apresenta.

10

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 57, DE 2005

(Votação nominal)

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 57, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que *dá nova redação ao § 4º do art. 66 da Constituição, para permitir que os vetos sejam apreciados separadamente no Senado Federal e na Câmara dos Deputados.*

Pareceres sob nºs 779, de 2006; e 272, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, – 1º pronunciamento (sobre a Proposta): Relator: Senador Ramez Tebet, favorável; – 2º pronunciamento (sobre a Emenda nº 1, de Plenário): Relator: Senador Adelmir Santana, favorável, e apresentando a Emenda nº 2-CCJ, de redação.

11

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 2, DE 2007

Terceira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 2, de 2007, tendo como primeiro signatário o Senador Marco Maciel, que *acrescenta parágrafo ao art. 17 da Constituição Federal, para autorizar distinções entre partidos políticos, para fins de funcionamento parlamentar, com base no seu desempenho eleitoral.*

Parecer sob nº 91, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator:

Senador Jarbas Vasconcelos, favorável, com as Emendas nºs 1 e 2-CCJ, que apresenta, com votos contrários dos Senadores Antonio Carlos Valadares e José Nery, e, em separado, do Senador Inácio Arruda.

12
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 5, DE 2007

Parecer sob nº 191, de 2007, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Demóstenes Torres, favorável, com as Emendas nºs 1 a 3-CCJ, que apresenta, e abstenção do Senador Jefferson Péres.

13
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 50, DE 2005

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 50, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Osmar Dias, que *acrescenta inciso ao art. 159 da Constituição Federal, para o fim de destinar ao Fundo de Participação dos Estados e dos Municípios dez por cento do produto da arrecadação das contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico.*

Parecer sob nº 290, de 2006, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador Juvêncio da Fonseca, favorável, nos termos da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo), que oferece, com votos contrários dos Senadores Eduardo Suplicy e Sibá Machado, e, em separado, da Senadora Ideli Salvatti.

14
PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 58, DE 2005

Primeira sessão de discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 58, de 2005, tendo como primeiro signatário o Senador Flexa Ribeiro, que *altera o art. 159 da Constituição Federal, para determinar a transferência, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de parte do produto da arrecadação do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, proporcionalmente ao saldo de suas balanças comerciais com o exterior.*

Parecer sob nº 291, de 2006, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator ad hoc: Senador João Batista Motta, favorável, com a Emenda nº 1-CCJ, que apresenta, com votos contrários das Senadoras Ideli Salvatti e Serys Slhessarenko, do Senador Eduardo Suplicy, e, em separado, do Senador Sibá Machado.

15
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 105, DE 2005

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 105, de 2005 (nº 2.619/2003, na Casa de origem), que *altera a Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972, para assegurar a todos os trabalhadores domésticos o direito ao benefício do seguro-desemprego.*

Parecer favorável, sob nº 539, de 2006, da Comissão de Assuntos Sociais, Relator *ad hoc:* Senador Pedro Simon.

16
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 132, DE 2005

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 132, de 2005 (nº 4.412/2001, na Casa de origem), que *regulamenta o exercício da profissão de Supervisor Educacional e dá outras providências.*

Pareceres favoráveis, sob nºs 541 e 925, de 2006 das Comissões de Assuntos Sociais, Relator: Senador Wellington Salgado de Oliveira; e de Educação (em audiência, nos termos do Requerimento nº 642, de 2006), Relator: Senador Sérgio Zambiasi.

17
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 83, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 83, de 2006 (nº 1.996/2003, na Casa de origem), que *fica instituído o Programa Disque Idoso.*

Pareceres favoráveis, sob nºs 282 e 283, de 2007, das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania, Relator: Senador José Jorge; e de Direitos Humanos e Legislação Participativa, Relatora ad hoc: Senadora Maria do Carmo Alves.

18
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 108, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 108, de 2006 (nº 5.150/2001, na Casa de origem), que *institui o dia 27 de*

setembro de cada ano como o Dia Nacional dos Vicentinos.

Parecer favorável, sob nº 88, de 2007, da Comissão de Educação, Relator: Senador Marco Maciel.

19
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 204, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 204, de 2006 (nº 1.798/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção Adicional Alterando a Convenção para Evitar a Dupla Tributação e Regular outras Questões em Matéria de Impostos sobre a Renda e o Protocolo Final assinados em Brasília, em 23 de junho de 1972, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, celebrado em Brasília, em 20 de novembro de 2002.*

Parecer favorável, sob nº 991, de 2006, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator ad hoc: Senador Arthur Virgílio.

20
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 502, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 502, de 2006 (nº 1.392/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção nº 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos bem como o texto da Recomendação nº 185, ambas da Organização Internacional do Trabalho – OIT e assinadas em Genebra, em 22 de outubro de 1996.*

Parecer favorável, sob nº 124, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator : Senador Antônio Carlos Valadares.

21
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 503, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 503, de 2006 (nº 1.836/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa sobre Facilitação de Circulação de Pessoas, celebrado em Lisboa, em 11 de julho de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 125, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Jarbas Vasconcelos.

22
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 504, DE 2006

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 504, de 2006 (nº 2.145/2006, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Croácia sobre Cooperação no Campo de Veterinária, celebrado em Zagreb, em 20 de abril de 2004.*

Parecer favorável, sob nº 126, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marcelo Crivella.

23
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 4, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 4, de 2007 (nº 278/99, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo Relativo à Implementação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, concluído em Nova Iorque, em 29 de julho de 1994.*

Parecer favorável, sob nº 170, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marco Maciel.

24
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 6, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 2007 (nº 2.098/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo sobre Regularização Migratória entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Suriname, celebrado em Paramaribo, em 21 de dezembro de 2004.*

Parecer favorável, sob nº 477, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Augusto Botelho.

25
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 24, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 2007 (nº 638/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Assistência Mútua em Matéria Penal, assinada em Nassau em 23 de maio de 1992 e de seu Protocolo Facultativo, assinado em Manágua em 11 de junho de 1993.*

Parecer favorável, sob nº 344, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Paulo Duque.

26
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 25, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 25, de 2007 (nº 1.061/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica, Científica e Tecnológica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Dominicana para Implementação do Projeto Manejo da Bacia do Rio Yaque do Norte: Parques Florestais, Ecoturismo, Educação Ambiental e Investigação Hidrológica, celebrado em 11 de novembro de 2002, em São Domingos.*

Parecer favorável, sob nº 345, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Flexa Ribeiro.

27
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 26, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 2007 (nº 2.999/2003, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto da Convenção para a Redução dos Casos de Apatrídia, celebrada em 30 de agosto de 1961.*

Parecer favorável, sob nº 385, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Romeu Tuma.

28
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 27, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 27, de 2007 (nº 1.152/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto das Emendas ao Convênio Constitutivo do Banco Africano de Desenvolvimento – BAD.*

Parecer favorável, sob nº 277, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Eduardo Azeredo.

29
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 28, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 28, de 2007 (nº 1.297/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo de Cooperação Cultural entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Armênia, celebrado em Brasília, em 7 de maio de 2002.*

Parecer favorável, sob nº 346, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator *ad hoc*: Senador Pedro Simon.

30
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 29, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29, de 2007 (nº 1.324/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relacionados à Defesa entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, celebrado em Brasília, em 14 de agosto de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 171, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Romeu Tuma.

31
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 30, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 30, de 2007 (nº 1.395/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba para Cooperação Técnica em Matéria de Saúde Animal e Sanidade Vegetal, celebrado em Havana, em 26 de setembro de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 386, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relatora: Senadora Rosalba Ciarlini.

32
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 31, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 2007 (nº 1.546/2004, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique sobre Cooperação Técnica e Procedimentos nas Áreas Sanitária e Fitossanitária, celebrado em Maputo, em 5 de novembro de 2003.*

Parecer favorável, sob nº 387, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Marcelo Crivella.

33
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 32, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 32, de 2007 (nº 1.732/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo de Cooperação Judicial em Matéria Penal entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, celebrado em Havana, em 24 de setembro de 2002.*

Parecer favorável, sob nº 278, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Jarbas Vasconcelos.

34
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 33, DE 2007

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 33, de 2007 (nº 1.759/2005, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Romênia sobre Isenção Parcial de Vistos, celebrado em Bucareste, em 16 de outubro de 2004.*

Parecer favorável, sob nº 388, de 2007, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator ad hoc: Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. PRESIDENTE (José Nery. PSOL – PA) – Está encerrada a presente sessão.

(Levanta-se a sessão às 22 horas e 01 minuto.)

ATA DA 131ª SESSÃO DELIBERATIVA ORDINÁRIA, EM 22 DE AGOSTO DE 2007
(Publicada no Diário do Senado Federal nº 128, de 23 de agosto de 2007)

RETIFICAÇÃO

Na página 28415, 1ª coluna, após a proclamação do resultado da votação do Projeto de Lei de Conversão nº 21, de 2007, exclua-se por impropriedade na localização, o seguinte despacho:

"A matéria vai à Comissão Diretora para a redação final".

AGENDA DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

29-8-2007
quarta-feira

15:30 – Cerimônia de lançamento do livro Direito à Memória e à Verdade – Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos, a convite do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva
Salão Oeste, 2° andar – Palácio do Planalto

16:00 - Ordem do Dia – Sessão deliberativa
Plenário do Senado Federal

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 PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007.

Ata da 16ª reunião de 2007 realizada em 10 de julho de 2007

Ata Circunstanciada da 16ª Reunião de 2007 realizada em 10 de julho de 2007, terça-feira, às dez horas e cinqüenta de dois minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Rômulo Moreira Conrado, Procurador do Ministério Público Federal; Gilberto Waller Júnior, Procurador do Ministério Público Federal; Amarildo José Leite, Analista da Controladoria Geral da União – CGU; Alessandra Borba, Delegada de Polícia Federal; Fernando Silva de Andrade, Perito da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO e da Senhora Silvia Terezinha Pfeiffer.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) – Relator
José Agripino (PFL-RN)
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sibá Machado (PT-AC)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)

Esteve presente ainda o Senador **Eduardo Suplicy (PT-SP) –** não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Havendo número regimental declaro aberta a 16ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007 destinado a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionados 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, que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se em sua primeira parte a oitiva dos Srs. Dr. Rômulo Moreira Conrado, Procurador do Ministério Público Federal, Dr. Gilberto Waller Júnior, Procurador Federal da Controladoria-Geral da União, Dr. Amarildo José Leite, Analista da Controladoria-Geral da União e a Drª. Alessandra Borba, Delegada do Departamento de Polícia Federal. Dr. Fernando Silva de Andrade, perito da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária, INFRAERO.

Convido a todos para que compareçam à Mesa para o início da oitiva. A Presidência informa que todos apresentaram o termo de compromisso com base do art. 203 do Código de Processo Penal que diz que sob as penas da lei dizer a verdade no que souber, no que lhe for perguntado não sendo obrigado a depor contra si nos termos do art. 5º, inciso LXIII da Constituição Federal. Então isso é apenas uma formalidade dos trabalhos da CPI.

Então, a presidência concede a palavra ao Dr. Rômulo Moreira Conrado, Procurador do Ministério Público Federal que a princípio nós sugerimos um tempo de 15 minutos para a sua exposição e posteriormente falará o Dr. Gilberto Waller Júnior. A presidência informa que o entendimento com a Relatoria que os senhores convidados aqui tem o tempo de 15 minutos inicialmente, todos falarão e depois o Relator terá a palavra para as devidas indagações. Foi a razão prática de organizar a reunião que nos levou a tal entendimento.

Então com a palavra o Dr. Rômulo Moreira Conrado, Procurador do Ministério Público Federal.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Bom dia a todos. No Ministério Público tramita um procedimento administrativo no qual se investiga a contratação por inexigibilidade de licitação da empresa FS3 que atua nessa área de mídia aeroportuária. Até esse momento, o que o Ministério Público dispõe são de indícios que espera sejam corroborados pelos dados a serem obtidos pela CPI e por outros órgãos de investigação como a Polícia Federal, Controladoria-Geral da União e Tribunal de Contas da União, além de dados eventualmente levantados pelo próprio INFRAERO. Por hora, ao ver do Ministério Público que se apresenta mais claro e em que algum juízo mais forte de probabilidade é que a contratação da empresa de fato a FS3 pela INFRAERO foi eivada de nulidade. Uma vez que o processo licitatório foi indevidamente afastado. A contratação da empresa...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – O senhor pode só repetir? Foi em qual obra por gentileza, doutor?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Isso. A contratação dessa empresa FS3 nessa área de mídia aeroportuária foi eivada de nulidade, uma vez que o processo licitatório foi indevidamente afastado. A alegação da empresa, a alegação para que fosse afastado o processo licitatório foi que a empresa em questão era a única fornecedora de um software, e que esse software seria o único que atenderia os interesses da INFRAERO. Contudo, dados já levantados por outros órgãos de investigação e passados ao Ministério Público Federal indicam que havia outros programas de computador adequados à execução desse serviço pleiteado pela INFRAERO. E não houve da parte da INFRAERO uma pesquisa mais aprofundada nem mesmo uma pesquisa sucinta para verificar se havia outros programas adequados às suas necessidades. Então na verdade um processo licitatório revela que a licitação foi afastada com base em justificativas eu diria até toscas. Uma vez constatada a dispensa, o afastamento do processo licitatório foi indevido, a princípio já se poderia ajuizar alguma medida judicial em fatos responsáveis. Contudo, em face de tudo que foi apurado até esse momento pelos outros órgãos, há indícios de que essa contratação também, além de ter sido ilegal do ponto de vista da formalidade, que ela pode ocultar alguma outra conduta ilegal. Da análise do processo licitatório, não lembro exatamente a data, mas o início dos trabalhos de levantamento que levaram a essa contratação dessa empresa FS3 se deu em julho de 2005, salvo engano. Ou Julho de 2005. E a empresa FS3 foi constituída em agosto seguinte.

Então, ela foi constituída quando já eram iniciadas as tratativas que resultaram em sua contratação. Posteriormente, ela adquiriu o software que veio a fornecer para a INFRAERO.

Então, esse intervalo de tempo entre a data, esse início das tratativas que levaram à contratação dessas pesquisas que resultaram na contratação e a data em que se efetivou essa contratação, então são dados que a princípio levantam a suspeita de que além da forma como se deu à contratação ter sido viciada e ilegal, que há indícios de que houve o direcionamento para beneficiar essa empresa específica. Então as razões que fosse beneficiada essa empresa através de um contrato com volume de recursos tão significativos, é que acredito que merecem investigação mais aprofundada e estão sendo investigadas pelo Ministério Público e pelos demais órgãos. A par de tudo isso, além da questão da formalidade do contrato, cabe salientar que ainda que o produto em si fornecido aparentemente, segundo estudos feitos por outros órgãos seja de boa qualidade, seja de fato necessário aos interesses da INFRAERO, a própria INFRAERO deveria ter à época da contratação realizado estudos mais aprofundados ou pesquisa de mercado que indicassem se esse dispêndio em um valor tão significativo considerando o vulto dos serviços se justificava. Uma vez que a princípio não houve uma pesquisa na área de informática, na área de tecnologia de informação da INFRAERO para verificar se ela própria poderia executar esse serviço e muito menos se outras empresas poderiam executá-lo eventualmente a um custo menor.

Então, por ora o Ministério Público com os dados que dispõe poderia eventualmente ajuizar alguma medida de ressarcimento ou ação de improbidade em face dos envolvidos em face do afastamento indevido do processo licitatório. Com os dados que dispomos, essa medida não seria temerária. Contudo, apenas para deixar a questão sem qualquer dúvida, foi solicitada à Polícia Federal um laudo pericial que está sendo confeccionado para verificar se efetivamente existiam outros programas que atenderiam aos interesses da INFRAERO. A princípio, pelo que se apurou, existiam sim outros programas. Então outras empresas poderiam ter sido contratadas e poderia ter havido um processo licitatório que eventualmente poderia ter resultado em um preço menor.

Então, ainda são desconhecidas as causas que levaram essa contratação específica dessa empresa FS3. E eu acredito que com os depoimentos a Srª. Sílvia Pfeiffer prestados à Polícia Federal e provavelmente com outros dados que essa CPI irá obter, vai se fazer necessário e o Ministério Público pretende ter acesso a esses dados também à quebra de sigilo bancário da empresa contratada para a partir daí promover um rastreamento dos valores recebidos e até

para esclarecer se existe beneficiamento de dirigentes ou de empregados da INFRAERO em razão desse contrato. Então esses são os dados que o Ministério Público dispõe, caso já tivesse uma posição conclusiva já estaria a promover as ações judiciais. Mas como existe por trás desse contrato além dessa questão da formalidade existe algo mais que a gente espera que seja levantado por todos os órgãos de investigação, inclusive a CPI, então a partir desse algo mais é que a gente espera propor as medidas judiciais cabíveis.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência agradece a contribuição do Dr. Rômulo Moreira Conrado, que traz fatos importantes à consideração da CPI, e nós convidamos, meu caro Relator, que ouviríamos inicialmente os cinco para depois a abordagem de V.Exª.

Então, com a palavra o Dr. Gilberto Waller Júnior, Procurador Federal da Controladoria-Geral da União. V.Sª. dispõe de 15 minutos.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom dia a todos presentes. Primeiramente gostaria de agradecer a oportunidade de manifestar sobre o processo que está sendo conduzido lá na Controladoria-Geral da União. Esse processo originou-se de uma auditoria realizada pela Controladoria-Geral da União na INFRAERO, foi elaborado uma nota técnica e foi constituído uma Comissão de sindicância com integrantes da Controladoria-Geral da União para analisar, para verificar eventuais irregularidades ocorridos no processo de contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato da INFRAERO com a FS3.

Com base nisso, a Comissão deliberou no seu apuratório a inicialmente notificar 14 empregados da INFRAERO que estariam envolvidos no processo de contratação e suspensão, esses servidores foram notificados para exercer o seu direito à ampla defesa e contraditório e iniciou-se o processo de instrução. O processo segue na fase de instrução com oitiva de testemunhas e durante o decorrer dessas oitivas de testemunhas surgiu o depoimento da Srª. Sílvia Pfeiffer, junto à Controladoria-Geral da União, junto a essa sindicância, que levou a Comissão a notificar mais cinco empregados da INFRAERO por fatos conexos ao inicialmente apurado.

O processo atualmente encontra-se na fase de instrução com oitivas de testemunhas, inclusive essa semana nós teremos oitivas de testemunhas está programado até sexta-feira, e na verdade é essa a fase. Nós não temos ainda um juízo de valor, um juízo de mérito mesmo porque estamos ainda investigando. Estaremos trazendo, colhendo elementos para poder trazer um juízo de valor na Comissão de sindicância. Estamos à disposição para eventuais dúvidas quanto ao processo para poder trazer maiores elementos.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então o entendimento preliminar é que a sua área profissional não tem elementos de conclusão do processo aguarda ainda as oitivas para formalizar o juízo.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Exatamente. Nós estamos numa fase de instrução colhendo depoimentos, colhendo provas, trazendo provas aos autos para trazer esse juízo de conclusão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço muito ao Dr. Gilberto Waller Júnior e concedo a palavra ao Dr. Amarildo José Leite, Analista da Controladoria-Geral da União.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Bom dia a todos, bom dia Senadores. Eu fui escolhido para coordenar os trabalhos de auditoria na sede da empresa INFRAERO em Brasília depois de um pedido do Ministro da Defesa, ao Ministro de Controle, Ministro Jorge Hage. E nós partimos para a sede da INFRAERO para trabalhar sobre a contratação da empresa FS3 com a INFRAERO para o fornecimento do software Advantage V2. E os nossos trabalhos se basearam por normas técnicas, normas de auditoria comumente empregadas no âmbito do serviço público federal. E lá fizemos várias entrevistas com servidores, fizemos inspeções, análise documental de toda a contratação, constatamos algumas irregularidades na contratação, algumas irregularidades a posterior na suspensão dos contratos. De posse desses levantamentos nós confeccionamos uma nota técnica e os trabalhos, a primeira etapa dos trabalhos terminaram com a confecção dessa nota técnica.

Então, também estou à disposição para esclarecimentos adicionais acerca disso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu só indago a V.Sª. a nota técnica já foi enviada à CPI?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sim. Já foi enviada à CPI a correção...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Perfeito. Então, agradeço. Era isso. Agradeço muito ao Dr. Amarildo José leite, concedo a palavra à Drª. Alessandra Borba, Delegada do Departamento de Polícia Federal.

SRA. ALESSANDRA BORBA – Bom dia a todos. Primeiramente o Departamento de Polícia Federal, ele foi provocado para instaurar uma investigação específica sobre essa questão da FS3 e da mídia aeroportuária, a partir da movimentação de outros órgãos. O Departamento de Polícia Federal entende que só

deve ser chamado a agir depois de terem sido feitos os trabalhos específicos dos órgãos de Controladoria e inspeção, Tribunal de Contas da União, e da própria Controladoria-Geral da União.

A partir dessa nota técnica que foi formulada pela Controladoria-Geral da União, o Ministério Público passou a ter ciência dos fatos formalmente, fatos esses que já vinham sendo amplamente veiculados pela imprensa e o Departamento de Polícia Federal foi chamado a agir no caso concreto de forma a instaurar um procedimento investigatório pela questão da licitação do software Advantage V2 fornecido pela FS3.

O inquérito ele foi instaurado há pouco mais de um mês. Nós temos um prazo de cerca de 30 dias para concluir o inquérito. Estamos baseados nesse primeiro momento em órgãos em informações prestadas por outros órgãos. Não temos uma perícia formulada ainda pelos peritos do Departamento de Polícia Federal, pelo Instituto Nacional de Criminalística, e aguardamos a conclusão de trabalho de outros órgãos que possam enrobustecer a investigação no Departamento de Polícia Federal. Contamos também com os trabalhos dessa CPI no sentido de que não realizamos as oitivas ainda no âmbito de Departamento de Polícia Federal, estamos nos valendo muito dos documentos aqui produzidos, e no segundo momento, a partir da análise das conclusões de outros órgãos é que poderemos tomar as medidas judiciais resguardados à autoridade policial quais sejam quebra de sigilo fiscal, telefônico e bancário dos envolvidos. Nesse momento estamos aguardando análise da perícia, a partir das conclusões da perícia é que poderemos tomar outras medidas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço Dr. Alessandra Borba que expressa que é preciso aguardar a perícia para ter as conclusões posteriores. Então com a palavra o Dr. Fernando Silva de Andrade, perito da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária, INFRAERO.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Bom dia a todos. Eu estou citado como perito devido ao trabalho que nós fizemos juntamente com a FS3, foi nomeado uma Comissão para periciar esse contrato. Na verdade eu sou auditor interno da INFRAERO e fui nomeado pelo ato do nosso Presidente, Presidente J. Carlos para fazer uma perícia nesse contrato FS3. A perícia ela foi concluída em julho de 2006, e concluímos pelas séries de irregularidades que já foram citadas aqui. Na conclusão do nosso trabalho nós encaminhamos o Relatório para o Ministério Público Federal, para a CGU, TCU, os órgãos devidos. E a partir de então segue o curso dessas apurações. Na INFRAERO nós já concluímos os trabalhos, e estamos à disposição para qualquer esclarecimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradecemos também o Dr. Fernando Silva de Andrade. Nobre Relator, aqui foi feito uma exposição geral, todos tiveram tempo de 15 minutos, usaram menos, todos, e V.Exª. tem a palavra para conduzir a oitiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Presidente, senhores convidados, Sr. Senador, senhoras e senhores. Primeiro faço um histórico do caso e depois em seguida formulo as perguntas.

A empresa FS3, eu pediria a todos, especialmente os convidados, que se pudesse, se houvesse algum erro, por favor, corrijam porque foi feito esse Relatório, esse histórico em cima da documentação que nós recebemos do Ministério Público, da Polícia Federal, da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.

A empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. com sede a rua Joaquim Floriano, nº. 466, conjunto 1611, 1612, São Paulo, CNPJ 05858007/001-62 foi constituída em 15 de agosto de 2003 com o objetivo de atuar em mídia aeroportuária. Tendo como sócios Michel Farah e Ettore Ferdinando Casoria;

2) Em 23 do 12 de 2003, a empresa assinou o termo de contrato nº. 182 SF/2003/001 com a INFRAERO, ou seja, a empresa foi constituída em 15 de agosto e em 23/12 já assinava um contrato com a INFRAERO. Tendo como objeto a contratação do fornecimento, instalação e implantação de licença de uso do software Media Plus Advantage V2. Sistema para gerenciamento de disponibilidade de comercialização de espaços publicitários aeroportuários para 65 aeroportos;

3) O contrato tinha como valor global a quantia de 26 milhões, 840 mil, 520 reais e 82 centavos divididos em 5 milhões, 207 mil e 200 reais para 2003, 7 milhões, 630 mil, 178 reais e 51 centavos para 2004, 14 milhões, 23 mil, 142 reais e 31 centavos para 2005;

4) A contratação ocorreu utilizando-se da inexigibilidade da licitação prevista no art. 25 da Lei 8.666/1993 que diz ser inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição no fornecimento de equipamentos materiais ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, devendo a exclusividade ser atestada por certidão de entidade representativa do setor ou classe profissional;

5) O contrato foi assinado pela contratante INFRAERO por Fernando Brendaglia de Almeida, Diretor Comercial, e Adenauher Figueira Nunes, Diretor-Financeiro. Pela contratada FS3 foi assinado por Ettore Ferdinando Casoria e Michel Farah, sócios da empresa;

6) O processo que culminou na contratação da FS3 iniciou-se em 02 de julho de 2003, através do despacho 003/DC/2003-C assinado pelo Diretor Comercial da INFRAERO, Fernando Brendaglia de Almeida, através do qual o mesmo solicita gerência de desenvolvimento mercadológico um relatório diagnóstico que aponte soluções possível a serem adotadas pela INFRAERO, com relação a evasões na área de mídia aeroportuária;

7) Em 27 de agosto de 2003, através do despacho 001/RCDM/2003-C, a gerente de desenvolvimento mercadológico Mariângela Russo encaminha 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;

8) Em 10 de novembro de 2003, a empresa FS3 apresenta proposta de fornecimento do software Advantage V2 à INFRAERO;

9) Em 18 de novembro de 2003 é expedida a informação padronizada nº. 295/DC/2003, através da qual o Diretor Comercial Fernando Brendaglia de Almeida propõe a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. por ser a única distribuidora do Brasil da empresa Media Plus UK Ltda. autorizada a comercializar o produto objeto desta contratação em todo o território nacional. Conforme certidão nº. 031027/6823 da ABES, constante do anexo 4 da proposta da FS3 enquadrando-se no inciso XXV da Lei 8.666/93.

O próprio Fernando Brendaglia a põe o de acordo com a proposta feita por ele mesmo. A informação é assinada por ele, pelos diretores de administração, operação, engenharia, financeiro e pelo Presidente da empresa;

10) No mesmo dia 18 de novembro de 2003 ocorre a Reunião Ordinária da Diretoria da INFRAERO ocasião em que foi aprovada a contratação da empresa FS3, tendo o Presidente da INFRAERO... Desculpem, estou extremamente gripado. Orientado que a contratação fosse previamente apreciada pela superintendência de auditoria interna e jurídica nos termos dos regulamentos da INFRAERO. Em 24 de novembro de 2003, através do despacho nº. 239/CRC/2003, a superintendência de relações comerciais ou a superintendente, Srª. Márcia Gonçalves Chaves solicita diretamente à gerência de licitações e contratos a contratação da FS3 atendendo incumbência do Diretor Comercial. Em 17/12/2003, a Gerente de licitações e contratos Maria do Socorro Sobreira Dias, encaminha o procedimento de contratação da FS3 à gerência de auditoria de gestão e superintendência jurídica. O Relatório pericial da superintendência de auditoria interna da INFRAERO afirma que a contratação deu-se sem que tivesse havido os pareceres da auditoria de gestão e da superintendência jurídica. Em 23/12/2003, com todas essas ressalvas, o contrato é assinado;

13) Por determinação da INFRAERO, posteriormente, foi realizado uma perícia no procedimento de contratação da FS3. A CGU, por sua vez, determinou também uma auditoria no caso, seguida de instauração de sindicância contra os empregados da INFRAERO supostamente envolvidos nas irregularidades.

Diante disso eu pergunto ao Sr. Fernando Silva de AndradE – Qual cargo, função e lotação de V.Sª.?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu sou auditor interno da Superintendência de Auditoria da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual é a função da auditoria interna da INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A auditoria interna ela está distribuída em três gerências. Uma gerência de gestão, uma gerência de obras e uma gerência que avalia esses contratos e tudo. Na época em que foi assinado esse contrato, existia uma atribuição da auditoria que foi herdado de uma reformulação que houve na INFRAERO de vistoriar todos esses contratos. É uma atribuição atípica para a auditoria, e à época estavam às pessoas lotadas dentro da auditoria realizando esse trabalho. Com a vinda do Dr. Nivam do TCU, ele procurou, ele não aceitou essa atribuição e foi criada uma nova superintendência. Hoje existe uma superintendência aparte realizando esse trabalho. Mas a época tinha essa atribuição atípica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, mesmo algumas pessoas que estavam investigadas poderiam também fazer parte da auditoria. Ou seja, em tese poderia, uma vez que era uma função atípica e teria que ser constituída?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Existia um Grupo de Trabalho aparte realizando esses trabalhos, de avaliação, de contratação e aditivos contratuais e de um grupo específico de auditoria. Mas estava debaixo também de uma superintendência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, periciava o superior, digamos assim. Qual o objetivo da perícia coordenado por V.Sª. e sob quais aspectos a contratação do software Advantage V2 da empresa FS3 foi analisado?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – À época o Presidente J. Carlos da INFRAERO ele foi consultado a respeito de um aditivo contratual esse contrato com a FS3. E existiam indícios de irregularidades e tudo. Ele conversou com o Dr. Nivam e solicitou uma perícia para a gente avaliar a contratação em si. Por isso que deu-se o nome de perícia que a gente olhou

só o aspecto de contratação. Não olhamos o aspecto financeiro, os pagamentos que houve.

Então, em julho de 2006 concluímos a perícia, avaliamos a questão da contratação, a questão da inexigibilidade foi pautada pela FS3 ser fornecedora exclusiva desse software, só na perícia nós identificamos que essa exclusividade estava pautada num pré-contrato que essa empresa tinha com a FS3, quer dizer, antes na assinatura na avaliação pela Comissão de Licitação à época eles não avaliaram esses documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Vejamos o que o senhor disse. A empresa foi constituída no mês de agosto. Essa dispensa de licitação foi feita no mês de novembro, se não me engano. Mês de dezembro, mês de outubro.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – É...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E nesse ínterim, se assinou o contrato de exclusividade com essa empresa internacional. Ou seja, entre a dispensa de licitação e a formação da empresa se assinou um contrato de exclusividade com essa empresa estrangeira?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. A data de assinatura desse pré-contrato com a Media Plus International que é inglesa foi em 18/08. Em 15/08 foi feita a inscrição do CNPJ da FS3, 18/08 ela assinou o pré-contrato, e já no dia 10/11 estava apresentando uma proposta à INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então pode-se dizer que como a empresa foi criada no dia 15 e assinou esse contrato no dia 18 que todo entendimento havia sido feito antes.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Parece que sim. Parece que sim. Inclusive o senhor citou aí alguns documentos que foram produzidos pela área comercial da INFRAERO, próximos a essa época, porque acho que uma coisa tem que deixar claro, que esse software é necessário para a INFRAERO, vai trazer benefícios para a empresa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Só que parece que... Nós tivemos diligenciando, parece que o preço em desenvolvimento dele é em torno de três, quatro milhões de reais. E não 26 milhões. Não é isso?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – É. Na nossa perícia, nós distribuímos as tarefas de acordo com a especialização. Eu coordenei o trabalho junto comigo estavam o Sr. Antônio Darcy que é da Procuradoria Jurídica da INFRAERO, o Sr. José Pessoa, que é assessor do Dr. Nivam, também Advogado, e o Ian Webster que ele é da área de informática. Então ele tem um anexo desse Relatório que ele avalia esse software e compara esse software porque tem um documento da área comercial falando que esse software foi bem mais barato do que um outro que nós temos na área financeira. E ele faz essa comparação que é absurda...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mais barato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Ele foi mais barato do que o FS3. Apesar da complexidade e da abrangência do software. Ele consegue mostrar que o media plus era muito caro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Poderíamos dizer pela pesquisa que V.Sª. fez que outras empresas poderiam desenvolver esse software no Brasil?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – À época nós consultamos os sites e identificamos softwares de mídia aeroportuária na Argentina. Tem uns três países. Acho que Belfast tem também um software, mas pela complexidade do software, não é tão complexo assim, nós temos um contrato de desenvolvimento de software dentro da INFRAERO que poderia naturalmente realizar esse trabalho de desenvolvimento interno.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com tranqüilidade. Então de muitas outras empresas ser abstraído esse detalhe de mídia aeroportuária poderia desenvolver com tranqüilidade...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Consta do relatório pericial o seguinte, que a oitiva tardia das áreas jurídica e da auditoria subtraíram qualquer possibilidade de análise acurada dos elementos que instruíram o processo cuja magnitude dos valores envolvidos estava a reclamar cuidadosa atenção.

Pergunto – O processo não seguiu os trâmites normais com relação a prazos, aprovação das áreas envolvidas conforme qualquer outra contratação similar dentro da INFRAERO? Ou seja, houve aprovação da área técnica, da jurídica, da auditoria? Em quanto tempo foram elaborados esses pareceres?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós fizemos no nosso relatório um quadro com essas datas, e vez que no mesmo dia ela passou na área jurídica e na área na época área de auditoria que a gerência que fazia esse trabalho. E para já no mesmo dia ser publicado essa homologação dessa inexigibilidade. Quer dizer que dá para se concluir que houve uma certa pressão para a liberação desse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, não é usual que aconteça isso, né?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O prazo médio de ficar nesses departamentos...?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Uma semana sem problemas. Sem identificação de problemas. Havendo problemas, volta para a gestora, ela saneia e devolve para novo parecer, nova análise.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem foi o responsável pelo parecer na área técnica?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O senhor me permite, eu vou...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Acho que eu não tenho no meu relatório.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não tem problema. Depois nós podemos pegar essa informação com o senhor.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu posso lhe passar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Na área jurídica, quem foi o responsável pelo parecer?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu também não tenho esse documento aqui comigo. Mas posso passar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E na auditoria?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A auditoria foi o Gerente na época, o senhor...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não tem problema.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Foi o meu Gerente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Me diga uma coisa, esses pareceres V.Sª. diz que todos foram elaborados no mesmo dia? Num dia só passou essas três...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – No mesmo dia. E no mesmo dia teve a publicação da inexigibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quanto tempo levou desde a solicitação, apresentação da proposta até a aprovação da empresa?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A apresentação da proposta foi em 10/11, e ficou até o dia 17/12 na área comercial, veio para a publicação e 23/12 estava sendo assinado. Um mês. Se pegar desde a inscrição da FS3 no CNPJ dela são 130 dias ocorreram todos esses fatos.

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. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor confirma que a oitiva tardia das áreas jurídica auditoria suprimiu uma análise técnica mais consistente? Como se dão no âmbito da INFRAERO os procedimentos de contratações? Em todos os casos a prévia consulta a essas áreas?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Pela lei, a jurídica tem que avaliar todos os contratos. E essa área que faz a revisão, faz uma ajuda à área gestora, que estava dentro da auditoria e hoje está numa outra superintendência realiza-se na INFRAERO esse papel.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Agora, esse documento então ele não existia? O certificado expedido pelo legítimo proprietário?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O certificado que está apenso ao processo que a gente analisou é um certificado assinado pela própria FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ela mesma assinou pela empresa que diz...

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Certo. Perfeitamente. A contratação da FS3 infringiu norma da INFRAERO em especial o relativo ao parecer prévio da superintendência de tecnologia de informação quanto à aquisição e utilização de recursos computacionais. Foi suprimido essa etapa?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Na INFRAERO, antes de assinar o contrato, existe a figura da IP, a Informação Padronizada que passa na Diretoria Executiva. E é comum ter um parecer técnico. Nós só tivemos um memorando da Mariângela, da área comercial, que era especialista, mas quem defendeu e assinou a IP foi o Dr. Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então esse parecer prévio da superintendência foi só um memorando e o próprio Fernando Brendaglia... Mariângela e Fernando Brendaglia.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Consta do relatório pericial que os trabalhos foram distribuídos conforme campo de conhecimento específico dos membros da Comissão. Segundo distribuição, o Sr. Ian Lawrence(F) Webster ficou com a análise de aspectos de efetividade e eficiência do sistema.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual o objetivo da comparação feita entre o Advantage V2 e o SmartStream tendo em vista tratar-se de sistemas completamente diferentes? O SmartStream não é apenas um sistema de gerenciamento financeiro?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Numa das defesas ao FS3 o Dr. Fernando Brendaglia alegou o custo do SmartStream. O SmartStream hoje é o principal sistema dentro da INFRAERO na área financeira, ele tem cinco anos já de desenvolvimento, e ele alegou que o FS3 seria de custo paritário com o SmartStream. Aí o Ian que ele é da área técnica, ele comparou os dois sistemas. E mostrou que não tem nada a ver um sistema com o outro, a complexidade da FS3 nem se compara ao SmartStream e ficou provado que o custo desse FS3 é muito elevado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E maior inclusive do que o próprio...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Maior que o sistema SmartStream com sistema financeiro nosso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Consta do anexo 14 da análise pericial apenas uma análise comparativa dos valores pagos para aquisição do Advantage V2 e do SmartStream. Em nenhum momento os peritos tiveram acesso ao Sistema Advantage V2? O sistema existia de fato na INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Após a assinatura do contrato foi feito um levantamento em todos os aeroportos dos espaços publicitários, tiraram fotos desses espaços, foi tudo catalogado e desenvolvido e colocado nesse software. Quando nós começamos nossa perícia técnica existia ainda o acesso na internet a esse software, a esse site que ofereceria essa mídia aeroportuária. Na segunda semana, esse site já saiu do ar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Começou a auditoria a trabalhar o site...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Saiu do ar e eles alegaram que foi porque o contrato inspirou, o prazo não foi renovado, e uma coisa absurda também que a gente encontrou foi que a hospedagem desse software que nós adquirimos estava junto à FS3. Não estava dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então adquiriu e continuava na FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. E nós pagávamos a hospedagem desse software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E ainda pagava a hospedagem. A empresa FS3 era legítima detentora dos direitos de uso e cessão a terceiros do software Advantage V2 possuindo certificado emitido pelo titular do programa? Em caso negativo, a utilização do software nessas circunstâncias poderia gerar algum risco ou prejuízo financeiro à INFRAERO? V.Sª. já disse que poderia ter acarretado uma ação indenizatória no mínimo. Até voltando um pouco antes, a conclusão que V.Sª. chegou é que o sistema existia mesmo? Ele chegou a ser implantado no 65? Ou esse fato de ele ter sumido... O que é que V.Sª. pensa nesse período que foi tocado o projeto?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu não conheci antes o software. Eu conheci a partir de então nomeado perito aqui para esse contrato. Mas o Ian Webster que fazia parte da equipe ele participou de umas discussões de implantação, de integração da área de informática interface desse software dentro da empresa. E o software existiu, só que o fato é que o custo dele foi absurdamente elevado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nós podemos afirmar, V.Exª. já disse que o software Advantage V2 era ou poderíamos questionar. Se era ou é o único disponível no Brasil para o gerenciamento de disponibilidade de comercialização de espaço publicitários aeroportuários devidamente atestados pela ABES Associação Brasileira de Empresas de Software. Estando presente, portanto, a situação típica de inexigibilidade da licitação. Eu perguntO – Foi feita a pesquisa de mercado visando a identificação de outras opções mais econômicas?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – No processo, não. No processo nós não temos evidência de outra pesquisa. Só temos evidência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Na auditoria que foi feita.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Na auditoria constatamos uma consulta à internet da Mariângela Russo e ela identifica essa empresa Advantage, software em outro País. E aí que nasce, vem essa Advantage para dentro da INFRAERO. E a partir de então surgiu a FS3. Mas a certidão emitida por uma associação, eu acho que não seria o documento, o instrumento correto para testar uma inexigibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. E nessas opções mais econômicas que V.Sª. fez na auditoria, chegou-se a um preço de quanto poderia ser gasto? Olha, gastaram 26 milhões. Mas na pesquisa que nós fizemos nós achamos que isso poderia ser feito por 15, por 10, por 5, por 2. Chegou a ser feita essa pesquisa na auditoria?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Nós tentamos contato com a empresa de mídia aeroportuária da Argentina para ter um preço do software deles. Só que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas como é que chegou à conclusão que é caro?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Devido à não complexidade do software. Aqui quando você compõe os 26 milhões, você tem uma série de itens que você pode atestar que não procederia. Por exemplo, a manutenção do site nos aeroportos, nove milhões e seiscentos. Bem elevado. As licenças em si, somam seis milhões. Também um valor elevado. Só que nós pagamos hospedagem pelo software que não estava dentro da INFRAERO em dois milhões de reais. Quer dizer, é uma série de fatores dentro do contrato que tornaram oneroso. Inclusive um outro que é inconstitucional, previa um bônus para ser pago à FS3 limitado a 600 mil reais mensais com aumento da receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, além da implantação ainda se pagava um bônus de 600 mil?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não, não foi pago. Era previsto em contrato e inclusive teve um aditivo retirando esse item dessa composição de valor. Então os 26 milhões na verdade caiu para 23, e tirou aí esse valor de bônus que era previsto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeitamente. Pergunto ao senhoR – Foi realizado estudo prévio de viabilidade econômico-financeira da utilização do software Advantage V2 tendo em vista o alto valor do investimento?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – No processo, na parte de gestão do contrato, nós identificamos a proposta que a FS3 fez, e a previsão de lucros que haveria com a implantação do software. E isso foi tratado como estudo de viabilidade. Só que nós pegamos os dados, como já tinham decorridos dois anos da assinatura desse contrato, nós pegamos os dados financeiros da área comercial, as receitas, e vimos que ao invés de crescer ela estava diminuindo. E outra questão também que a gente tem dúvida é com a reforma dos aeroportos que estão ocorrendo, a visibilidade maior dos aeroportos, você não pode atrelar somente a implantação desse software o aumento de receita. Então nós fizemos um estudo e vimos que não ocorreu esse aumento de receita como previsto.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A equipe de auditoria constatou alguma outra empresa em qualquer lugar do mundo que utilize o software Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Nós identificamos softwares similares. Mas o Advantage não. Inclusive a empresa Media Plus UK nós tentamos acessar e o site dela sumiu do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode também ser constituída a Media Plus Ok também?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É brincadeira. Essas pessoas ainda estão trabalhando lá, o Fernando Brendaglia, a Mariângela ainda trabalham na INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. O Fernando está afastado e a Mariângela eu desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essas pessoas que deram parecer ainda estão na área? Estão trabalhando na INFRAERO? Depois o senhor poderia mandar os nomes.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Eu confirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso da existência do software... Não é o caso. Por que não foram feitas análises da eficiência e efetividade do sistema Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Conforme nós já abordamos, foi uma coisa praticamente

imposta. E acabou-se aceitando a proposta feita pela FS3 como certeza de que os lucros iam se multiplicar e que...

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 softwares 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 informação 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve justificativa do preço do contrato? Eram razoáveis? Em que se basearam? Quem foi o responsável pelo arrazoado?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A defesa foi toda da área comercial. O Sr. Fernando junto com o Relatório da Mariângela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem era o Diretor Comercial?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem elaborou o edital e a minuta do contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Foi a área de licitações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem dirigia a área de licitações?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Esses nomes... Esse trabalho nosso ele teve foco para levantar essas irregularidades e estancar esse processo de aditivo que estava nascendo dentro da empresa. E como foi dado só 40 dias para o nosso trabalho, nós entendemos que cumprimos nossa missão e repassamos na conclusão do relatório o material para o Ministério Público e para a CGU para dar andamento às questões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Existe cláusula contratual que exima a responsabilidade da INFRAERO quanto a eventuais ilegalidades com relação à propriedade e ao uso do software Advantage V2 pela FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A empresa que fez o contrato do Advantage V2 com a FS3 é mesma detentora do direito de comercialização do produto?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Existem dúvidas. Porque nós não temos um certificado assinado pelo fabricante do software. Pelo proprietário do software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Tal contrato está registrado conforme as leis brasileiras e tem valor legal que habilita a FS3 a negociar o produto com a INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não, nos autos, na nossa parte de gestão só existe um pré-contrato e sem valor algum porque já tinha decorrido um prazo acho que previa 45 dias com a assinatura do contrato definitivo, e não existe esse documento lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por a empresa ser inglesa, o contrato não teria que ter sido registrado na repartição competente, ou seja, no consulado brasileiro na Inglaterra?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O contrato foi registrado e identificado se as pessoas que assinaram o contrato são realmente aquelas que estariam habilitadas pelas respectivas empresas?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós não apuramos esses aspectos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a implicação para a INFRAERO, caso não seja a Media Plus UK Ltda. detentora do direito de uso do software.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Aí incorreria em crime, a lei de pirataria. Acho que é 12 mil vezes o valor do software. Uma quantia bem elevada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor não acha que fere o princípio de segregações de funções a nomeação do Sr. Ian Lawrence(F) Webster para fazer parte da Comissão de perícia técnica, tendo em vista que o referido senhor é membro da Comissão de Fiscalização do Contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Isso era um risco que nós estávamos correndo, mas foi feita uma solicitação da área de informática e ele foi indicado, foi nomeado para a função. E o Ian a todo

momento ele esclareceu várias dúvidas que nós tínhamos durante o processo e atuou de forma isenta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É possível imputar ao Diretor Comercial Fernando Brendaglia de Almeida alguma responsabilidade pela contratação irregular do software Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Em nosso relatório a gente aponta os potenciais autores, e ele é um dos que contribuíram e participaram da assinatura do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode-se dizer que esse contrato foi urdido por ele, foi gerenciado... Pelo conhecimento que V.Sª. teve, ele teve um papel determinante para que esse contrato andasse dentro da INFRAERO, digamos assim?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu acho que ele foi o principal ator, né?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há indícios de que o Diretor Comercial Fernando Brendaglia de Almeida tenha agido de forma a beneficiar diretamente os sócios da FS3, bem como ter obtido benefícios pessoais com a contratação da empresa?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Esse aspecto nós não avaliamos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode-se afirmar que há indício de que havia acordo subjacente ao contrato sob exame entre a FS3 e a INFRAERO envolvendo Fernando Brendaglia de Almeida? Algum contrato subjacente, algum negócio com a FS3? Há indício de que a FS3 pertencia à Fernando Brendaglia que é o que se conversa muito a respeito?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. A nossa perícia ela se ateve à gestão do contrato. Dentro da INFRAERO. A gente não chegou a avaliar a empresa FS3. Não sei se a CGU deu andamento a essas investigações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há indício de que todo o processo de contratação da 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 empresa?

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 documento 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 do software Advantage V2? Pelo que foi apurado?

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) – Enquanto o senhor acha os nomes aqui eu vou fazendo algumas perguntas para o senhor.

É possível imputar a Superintendente de relações comercial Márcia Gonçalves Chaves alguma responsabilidade pela contratação irregular do software Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Márcia...?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Márcia Gonçalves Chaves, Superintendente de Relações Comerciais.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Márcia Gonçalves Chaves. Márcia Chaves participou... Eu estou tentando achar aqui a nossa conclusão em que a gente cita os nomes. Tá aqui. Sumário dos fatos, as pessoas que participaram do processo que foram os atores que fizeram essa inexigibilidade. O Dr. Fernando Brendaglia de Almeida, aí tem uma série de fatos que arrolam o Fernando Brendaglia, a Mariângela Russo, a Márcia Gonçalves Chaves, os sócios da FS3, Michel Farah. Foram os nomes que nós identificamos para a contratação desse software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apurou-se se o software Advantage V2 de fato entrou em plena operação servindo aos propósitos para os quais foram adquiridos principalmente o controle e o aumento da receita da INFRAERO com mídia aeroportuária?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Houve um trabalho em todo o Brasil mapeamento dos aeroportos, das áreas de possível negociação de mídia, teve esse cadastramento nesse site, e estava em pleno funcionamento até então. Mas expirou o prazo contratual...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Aumentou realmente?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Diminuiu receita nesse período.

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 empreendo. Pelo contrário. Só prejuízo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quanto foi pago efetivamente a esse contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – 23 milhões.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas aí eu lhe faço uma pergunta. O dimensionamento de receita não é de 30 milhões? Se gastou 23, teve um lucro de sete. Ou não? Com essa atividade não seria de 30 milhões para a INFRAERO? Se ela gastou 23 teve sete de lucro. Que foi a pergunta do Relator?

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...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas a indagação que eu pude entender do Relator se houve prejuízo para a empresa ou não na despesa que ela teve com o sistema. Aí se ela arrecada 30 e gastou 23, teve.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Teve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Só que no outro ano arrecadou 30 e não gastou nada.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então de 30 milhões o lucro baixou para sete em decorrência do contrato.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Exatamente.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Se você puder atribuir esse lucro ao software, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Porque como a receita existia antes, a gente só pode atribuir ao software um incremento para a receita. Como não teve incremento eu digo que foi prejuízo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Entendi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Houve estudo de viabili-

dade econômico-financeiro do contrato da INFRAERO com a FS3 que demonstrasse a vantagem da contratação? Também não houve, né?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Foi tudo baseado em cima da proposta feita pela empresa FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há indícios de que esse valor do contrato de 26 milhões de reais incluindo um bônus de 6.6 milhões de reais estivesse acima do valor de mercado?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. Bem acima. E inclusive esse bônus ele é inconstitucional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Seria necessário projeto básico para a contratação da FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. 75% do valor é serviço. Então tinha que ter uma proposta, tinha que ter uma definição de ano a ano quais as etapas que seriam vencidas para efetivo pagamento dos valores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse projeto foi elaborado?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Não existe projeto básico.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A INFRAERO já possuía algum sistema de controle de mídia aeroportuária antes da contratação da FS3? O que é o sistema SmartStream? Qual a sua função e seu custo?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A INFRAERO não tinha um sistema que centralizasse esse controle de mídia aeroportuária. Cada aeroporto, superintendência(F) regional da INFRAERO tinha o seu controle isoladamente, e o sistema SmartStream eu vou dar uma olhada aqui no anexo 7 que foi o Ian que elaborou, que é o técnico da área, ele é o principal software dentro da INFRAERO hoje, ele atua em toda área financeira. E como ele conclui aqui, não tem como comparar esse SmartStream com esse Advantage V2. O SmartStream ele foi... Começou a ser desenvolvido na empresa a partir de 94. Ele integra toda a área de contas a receber, contas a pagar, contabilidade, ativo fixo, projetos, reconciliações, tem um módulo específico de faturamento de receita. Ao todo ele tem mais de quatro mil licenças de uso, usuário, ele está em toda a empresa, em todas as áreas utilizam esse software. Cliente, faturamento, contas a receber, tesouraria, compra, suprimentos, contas a pagar, projetos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E quanto ele custa para a INFRAERO? Ou quanto custou?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O custo dele, desde 2002 até o início de 2006, foi quando a gente realizou o trabalho, foi em torno de 15 milhões e 600 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, é muito mais complexo com um custo bem menor.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Bem menor. Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – é do seu conhecimento se algum sócio ou empregado da FS3 é parente de algum Diretor da INFRAERO? É do seu conhecimento se Wellington Moura ex-diretor comercial da INFRAERO tem uma filha empregada na FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Esses aspectos com relação a parentesco nós não abordamos no trabalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas é do seu conhecimento?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Após a saída do Sr. Fernando Brendaglia da INFRAERO sucedido por Tércio Ivan de Barros, houve alguma alteração no relacionamento da INFRAERO com a FS3 e no funcionamento do software Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu não participo dessa área. Eu só atuei como técnico nesse processo desse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, mas houve alguma mudança de... O Tércio...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não, eu desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apurou-se qual motivo para a INFRAERO suspender o contrato contra a empresa FS3 não obstante não ter sido pago grande valor do contrato? É possível afirmar que alguma irregularidade ou ilegalidade na suspensão?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu participei dessa fase em que se estancou esse processo de aditivo contratual. Eu não sei se foi feito já a rescisão contratual com a FS3. Eu desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas qual motivo para a suspensão desse contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Assim...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Alegado. Superfaturamento, ausência

de prestação de serviço... Por que é que suspendeu o contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós concluímos que o contrato era danoso à empresa. Custo muito elevado... E propomos na nossa conclusão que é necessário um software de mídia dentro da empresa, e que devido a uma série de irregularidades na contratação ou na caracterização dessa inexigibilidade esse contrato foi nulo desde o nascimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Apurou-se se houve alguma influência da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA presidida por José de Oliveira Sobrinho na suspensão do contrato com a empresa FS3? É possível afirmar que a utilização do software da FS3 contrariava interesse das empresas associadas à ABMA?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. A ABMA eu só vi participando da certificação da FS3 como fornecedor exclusivo desse software. Entre os associados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – ABMA também...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Participou dando essa certificação de que a FS3 era a única fornecedora desse software entre os associados dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – ABMA Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária. A outra é a ABMS, não?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Desculpa. ABMA...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que é presidida por José de Oliveira Sobrinho. Que são os concessionários de área. A Presidente dos concessionários de área.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Ah, não, não. Esse...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa associação o senhor teve notícia se ela estava contrariada com o gerenciamento feito pela FS3? Se contrariava interesses? Se aqueles que se beneficiavam do sistema antigo estavam contrariados com aqueles que se beneficiavam com o sistema novo?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – No processo que a gente avaliou, na documentação que estava disponível, ela era da gestão desse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Detectou-se alguma existência de contratos de gaveta?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Na nossa perícia, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A possível melhoria da capacidade gerencial da INFRAERO contraria diretamente os interesses das empresas associadas da ABMA que detêm grande parte da mídia aeroportuária? Pode-se dizer se tem essa conotação?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu nunca fiz um trabalho na área de auditoria, auditoria na área de mídia aeroportuária. Eu não tenho conhecimento técnico a respeito de como é que se processa essa contratação, e venda dos espaços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Conforme análise efetuada nas receitas de publicidade, propaganda da INFRAERO obtida por meio de balancete consolidado, percebeu-se que a receita média anual da INFRAERO gira em torno de 30 milhões de reais. Fato esse confirmado em nota técnica pela Controladoria-Geral da União, CGU. Em entrevista ao jornal o Diário do Comércio, o empresário Luiz Roberto Rached Esper Kallas, Presidente do Grupo Kallas do qual fazem parte CONDEMP, CONDEMP Rio, a MMA entre outras, afirmou que o faturamento do grupo em 2005 foi em torno de 32 milhões de reais. Desse valor, cerca de 50% foram provenientes da CONDEMP, ou seja, aproximadamente 16 milhões estão relacionados somente às receitas de mídia aeroportuária do grupo. Que tipos de controle a superintendência de auditoria interna da INFRAERO realiza sobre as receitas de publicidade? São feitas auditorias específicas nessas receitas? Foram feitas gestões sobre a efetividade dos repasses por parte das concessionárias à INFRAERO? Existe auditoria nesse sentido?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Com a vinda do Dr. Nivam para a INFRAERO foi reestruturada toda a área de auditoria. Existe uma coordenação específica de receitas. E eles devem estar trabalhando nesse sentido. Agora, eu desconheço o trabalho deles, mas tem tido auditorias periódicas na área de receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse é um trabalho que está sendo realizado hoje, então?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Consta do relatório da perícia assinada por V.Sª. que 25% do valor do contrato referem-se à licença do uso do software. E 75% a serviço de informática para a manutenção de dados.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Contratados sem o projeto básico e sem licitação, contrariando o art. 7º da Lei 8.663/93.

Dessa forma eu perguntO – O que significa cada etapa dos trabalhos constantes do contrato? Como foi concebido o cronograma físico e de desembolso, detalhando os valores e quantitativos e prazos a que se referiam essas etapas a seguir listadas. A – Aquisição das licenças usuário em número de 416 e uma de servidor.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim, esse cronograma existia, e fazia parte desse cronograma o levantamento nos aeroportos que são listados no anexo do contrato...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se o senhor puder ler isso aí nesses dados que V.Sª. tem. Aquisição das licenças usuário nº. 416 e uma de servidor, B: Manutenção das licenças, C: Migração nos dados. D: Hospedagem que V.Sª. já leu, E – Diárias e passagens, F: Manutenção do site marketing, quantidade de desenvolvimento dos trabalhos.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. A licença é uma licença para o servidor, 12 milhões e 737 mil reais. 416 licenças de uso cliente que seriam apostas nos aeroportos, 13 milhões e 952 mil reais. Totalizando o valor de licença, 6 milhões, 689 mil reais. A parte de manutenção do servidor 416 mil e 600 reais, 260 licenças de acesso cliente aos aeroportos categoria 1, 325 mil reais, 153 licenças de acesso a clientes os aeroportos categoria 2, 3 e 4 156 mil reais. Manutenção totalizando 897 mil e 600 reais. A customização e implantação, foi feito um levantamento do ambiente, migração das informações que foram feitas nos aeroportos 573 mil e 200 reais. Aí incluíam despesas de transporte e hospedagem e estadia com os funcionários da FS3, 307 mil e 200 reais, e a manutenção do site macro dos aeroportos 9 milhões, 683 mil reais...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse total todos sem licitação?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Por inexigibilidade. Além da hospedagem que nós já falamos e do bônus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeitamente. Da forma como foi concebido o cronograma físico estava de acordo com o financeiro?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Na nossa perícia nós não abordamos a questão da prestação de serviço. As etapas foram cumpridas ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Primeiro pagou-se a migração dos dados apenas após... Após apenas essa etapa foram pagas as etapas referentes à manutenção dos dados?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós não avaliamos a questão dos pagamentos. Vimos na PEC de gestão várias notas fiscais de faturamento desse serviço ao longo desses dois anos. A primeira eu lembro que é a questão da licença do servidor e cliente, para dar início ao trabalho, logo assim que foi assinado o contrato já tinha a nota fiscal pronta lá para ser paga.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para que serviu as licenças adquiridas? A quantidade adquirida foi adequada? Cada licença de uso correspondiam a uma senha para acesso ao sistema? A quem foram dadas essas senhas?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós não avaliamos esse aspecto de como é que se procedeu a implantação, o pagamento e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas para que é que serviu essas senhas?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O que nós podemos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As licenças. Para que é que serviam essas licenças?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Seriam acessos. Seria o número de acesso ao software. Em cada aeroporto teria uma pessoa responsável pela manutenção, ela esse acesso...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E essa quantidade adquirida ela foi adequada?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Isso eu não posso precisar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As licenças foram registradas no patrimônio da INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Não avaliei. Não avaliamos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – De que área partiu o pedido de aquisição do software Advantage V2? Houve justificativa para a necessidade? Foi a recomendação de utilização de ferramenta eletrônica da Srª. Mariângela Russo, Gerente de Desenvolvimento Mercadológico que sustentou o pedido? Para que área da INFRAERO foi dirigida a proposta da FS3? Foi dirigida a quem? De quem partiu o pedido de aquisição do software?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O Dr. Brendaglia solicita à Mariângela Russo um levantamento, ela realiza esse levantamento, identifica...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E por que é que o Brendaglia pediu? Qual a justificativa?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Seria uma... Se faria uma organização, uma centralização

da comercialização dessa mídia aeroportuária dentro dos aeroportos. Segundo ele, com a centralização seria mais fácil negociar um contrato com grande fornecedor, inclusive internacional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A Srª. Mariângela, ela... Foi ela que fez essa recomendação da ferramenta eletrônica?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Ela faz uma pesquisa na internet e identifica essa empresa e vem a solução de contratação dessa mídia eletrônica para centralizar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para que área da INFRAERO foi dirigida a proposta da FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A área comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E foi dirigida a quem?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sr. Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – De que área seria responsabilidade pela elaboração do projeto básico?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Por ser um software, a área de informática da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que é fora das garras do Brendaglia?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – É em outra Diretoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – De que Diretoria?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – De administração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa área em algum momento foi consultada?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Inclusive tínhamos o Ian Webster na equipe, e... Não sei se eles foram ouvidos, mas assim, não foi solicitado formalmente um parecer...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então não houve essa consulta formal à Superintendência de Tecnologia?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Formal, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve estudo para avaliação do custo/benefício do sistema, e o benefício de sua implantação?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. A análise de custo/benefício do sistema foi a proposta da FS3 que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foi a própria FS3 que fez...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Os benefícios advindos com o software, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Todos os estudos existentes no processo foram favoráveis à contratação? Com todas essas estranhezas? Todo mundo que pôs a caneta falou favoravelmente à contratação?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu não lembro dos pareceres da área jurídica e auditoria. Mas eu não posso te afirmar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas não houve óbice.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Na auditoria realizada por aquele órgão na Controladoria-Geral da União, que o processo de contratação por inexigibilidade foi irregular, houve sobrepreço e o sistema não funcionou como deveria, culminando com a suspensão do contrato após cerca de seis meses de funcionamento. Além disso, a INFRAERO não tomou as medidas de segurança necessárias na aquisição do sistema, sendo que após a suspensão, não existia rastro do sistema, uma vez que as licenças eram apenas de uso e não foram adquiridas. E de que não foi feita a hospedagem em computadores da INFRAERO. Estando os dados atualmente registrados em Londres, na Media Plus UK. Dessa forma eu perguntO – Quais as garantias que foram estipuladas no contrato?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Pela documentação de autenticidade do software, por ele estar hospedado fora, a gente ficou sem garantia alguma. Essa que é a verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então não houve garantia. O senhor tem conhecimento de que o sistema foi totalmente devolvido à FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Devolvido?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O sistema que foi utilizado, ele foi desmontado e entregue à FS3? O que foi feito com esse sistema? É um sistema adquirido e desativado. Ou foi devolvido?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nós identificamos que existia um site e que ele ficou inabilitado a partir de um momento que nós iniciamos esse trabalho. E pelo que conversamos à época, foi devido ao fato do contrato ter sido extinto. Aí não teria mais direito...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foi feita a hospedagem pela INFRAERO? Os dados do sistema estão na posse da INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – À época do trabalho que encerrou o ano passado, julho de 2006, não estava na INFRAERO os dados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, então é possível que a INFRAERO tenha feito todo esse dispêndio e os dados ainda esteja com a FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A FS3 ainda existe?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Em julho de 2006 existia. Hoje eu não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu vou perguntar de novo, porque é preciso deixar bem claro isso aqui. Afinal, nós vamos fazer um trabalho... Consta que a FS3 iniciou suas atividades em 28 de julho de 2003, tendo adquirido personalidade jurídica em 15 de agosto de 2003. A celebração do contrato preliminar da FS3 com a Media Plus UK Ltda. para a distribuição do software Advantage V2 no Brasil foi realizada em 18 de agosto de 2003. E que a FS3 teria acesso a informações privilegiadas acerca dos planos sobre mídia aeroportuária, uma vez que em 27 de agosto de 2003 a Srª. Mariângela Russo recomendou a utilização de ferramenta com as características similares a daquele software. Foi exigido da FS3 toda a documentação referente à empresa?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – A FS3 no contrato, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A documentação apresentada de fato habilitava a empresa conforme as exigências da Lei 8.666/93?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quando e onde foi constituída a empresa FS3?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – 15/08/2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Constituída aonde?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Foi em São Paulo, com a inscrição no CNPJ na Junta Comercial de São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em que constituía seu objeto de atuação?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu não sei se eu tenho esse objeto dela aqui no relatório final.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. confirma que é mídia aeroportuária?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Ela participa de mídia aeroportuária, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Havia experiência anterior ao fornecimento? Obviamente que não, né?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Experiência?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Anterior da FS3. Óbvio que não.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Com mídia, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Acho que nem com nada. Que ela foi constituída... Quem eram as pessoas que figuravam como sócias e responsáveis pela FS3? Houve alteração no quadro societário e alteração do objeto também?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. À época o Ferdinando. E eu não... Ettore Ferdinando e Michel Farah. Na época eram esses sócios...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pergunto de novo. A INFRAERO não verificou que o software Advantage V2 pertencia de direito à FS3. Isso não foi verificado?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Só na perícia que foi feita, que chegaram a esses fatos. Na contratação não houve essa preocupação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A justificativa para a contratação foi de que o software permitiria visualização de todos os espaços publicitários disponíveis nos 65 aeroportos administrados pela INFRAERO. Apresentaria na internet o registro o período de locação e dos valores pagos pelo anunciante à concessionária, permitindo inclusive a compra on-line proporcionando assim transparência da gestão em razão de que a INFRAERO deteria o controle das transações realizadas pelas concessionárias. V.Sª. tem conhecimento da entrada em funcionamento desse sistema nos aeroportos?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Só da implantação. E inclusive da forma como estava proposta a contratação do espaço feria a 8.666 que

não haveria uma concorrência em si. Os cadastrados no software acessaria e visualizaria e contrataria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sem qualquer concorrência.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sem processo licitatório.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Os dados relativos aos espaços foram implantados em todos os aeroportos?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu acho que houve um atraso. Como a gente não teve como objeto essa parte de implantação, mas na época eu lembro que tinha tido atrasos e não tinha sido feito mapeamento em todos os aeroportos. Inclusive a gente leu à época alguns e-mails cobrando dos aeroportos as informações necessárias para a implantação. Agora, eu não consigo te precisar até onde conseguiram chegar. Quanto faltou, se chegou a 80%, 70... Eu não tenho como precisar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foram realizadas vendas diretas online dos espaços de mídia aeroportuários?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Isso também nós não chegamos a apurar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. já disse, mas havia reclamações quanto à fase de manutenção, atualização de dados?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Sim. É porque como a INFRAERO está em todo o País e nos aeroportos o quadro de pessoal é bem enxuto, não precisaria ter pessoas em todos os aeroportos para efetuar esses trabalhos. E daí decorreu o atraso do cronograma de votação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Após a suspensão do contrato, que medidas foram tomadas pela INFRAERO para atualizar os valores dos contratos a preços de mercado evitar evasão de receita? V.Sª. tem conhecimento disso?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Como funciona a venda de espaços de mídia aeroportuária atualmente? V.Sª. tem conhecimento?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Eu não participo dessa coordenação de auditoria de receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Como é feita a divulgação? É obrigatória a comercialização através de concessionários? Ou os anunciantes podem contratar diretamente? Voltou a ser o sistema antigo?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu acredito que sim. Eu desconheço a realidade hoje. Mas, no passado...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Cada região controla a distribuição ou está centralizado hoje de mídia?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As recomendações da auditoria com relação a medida de controle vêm sendo implementadas pela INFRAERO?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Nossa recomendação frisa a importância do sistema para ter esse controle, mas eu desconheço uma ação hoje na empresa para tomar a frente esse processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Agradeço a V.Sª.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Só me permita, Relator, perguntar. O senhor acha que haveria algum impedimento, algum prejuízo de ordem legal ou de outra natureza se houvesse um trabalho de contratação de mídia descentralizado, por exemplo, em cada Estado um? Pela INFRAERO? Nas regionais? Diretorias regionais?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu não sei, assim, em termos de estrutura da área comercial todos os aeroportos como é que poderia ser feita essa negociação, se centralizado. Eu não sou da área eu não sei.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Licitação, por exemplo, Pregão...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Normalmente é feito. Cada regional, cada aeroporto negocia através da 8.666 o espaço publicitário.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas nesse caso não foi.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Para contratação do software, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu posso... Pode perguntar. É porque eu iria perguntar para os demais.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sr. Fernando Silva, dos nomes citados aqui do Tércio, Fernando Brendaglia, Mariângela e Márcia Chaves, quem é funcionário de carreira da INFRAERO e dos quatro, todos quatro são servidores?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Não. Assim, certeza eu lhe dou que o Fernando Brendaglia não é dos quadros da empresa. Os demais eu teria que investigar, levantar.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Estão afastados?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O Brendaglia está afastado.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas se ele não for servidor da INFRAERO... Normal isso. Me chama atenção, Sr. Relator, a outra questão. O período do trabalho da Comissão levou quanto tempo?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – O ato do nosso Presidente deu 40 dias para a gente realizar esse levantamento.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – E vocês concluíram?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Precisamos de mais uma semana. 45 dias.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Estão concluindo nessa fase aí?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Já concluímos em julho de 2006. E após a conclusão desse trabalho nós encaminhamos todo esse material para a CGU e para o Ministério Público para darem andamento às investigações e perícias necessárias.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Ok.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Dr. Gilberto Waller Júnior.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Sr. Relator, acho que na ausência do Presidente, se V.Exª. me permitir...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – (risos) Por favor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Tem a palavra V.Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perdão. Perdão, perdão.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Fico felicíssimo com a volta do prego(F) – prego(F) do Presidente. Presidente eu queria fazer uma indagação rápida, e eu acho que a pessoa certa na hora certa.

Dr. Fernando, eu tenho uma grande preocupação. Com esta Comissão Parlamentar de Inquérito, fornecer subsídios para a prevenção do futuro. Nós tivemos um alerta com o acidente da GOL, com o vôo da GOL, que ensejou a tomada de providências por parte do Congresso, Câmara e Senado. Eu percebo uma enorme desarrumação no comando das operações do tráfego aéreo. Quando existia a DAC, Departamento de Aviação Civil, as coisas funcionavam. Claro que a demanda de passageiros era menor, você tinha Cruzeiro do Sul, VARIG, VASP, TRANSBRASIL, tinha uma concorrência saudável. Eram outros os tempos, outra realidade. Mas tudo funcionava. Com raras exceções ou com poucos momentos de inquietação. Depois que o DAC foi extinto e a ANAC foi criada, ela que deveria ter assumido o controle das operações gerais, a percepção que eu tenho é que ela não comanda, a ANAC, que o Comando da Aeronáutica não tem plenos poderes, que o Ministério da Defesa é omisso, e que a INFRAERO cuida mais de construir aeroporto. Eu tenho o maior respeito pelo corpo técnico da INFRAERO. Digo a V.Sª. com toda sinceridade. Eu acho que ao longo dos anos a INFRAERO conseguiu colocar dentro dos seus quadros bons elementos. Que não podem por hipótese alguma serem descartados. A INFRAERO vai ter seja qual for o desfecho, os relatórios da CPI da Câmara e do Senado, a INFRAERO vai continuar tendo papel preponderante. Só que eu acho e tenho uma tese que não sei se vai ser prevalente ou não, é de que a INFRAERO precisará ser dado papel fundamental de planejamento estratégico. A minha perguntA – V.Sª. é perito da INFRAERO. V.Sª. percebe dentro da INFRAERO alguma movimentação, alguma preocupação fundamental... Não é uma preocupação qualquer, fundamental com o planejamento estratégico do setor? Porque, pra mim, está muito claro o apagão que acontece espasmodicamente de mês em mês, de semana em semana, de dia em dia, depende da circunstância, é produto da super demanda. É produto de uma concorrência entre duas empresas. É produto de desentendimento entre Comando da Aeronáutica e controladores de vôo em não atendimento a compromissos tomados. É uma série de coisas que não são coordenadas. Agora, para resolver, tudo tem que começar, para resolver tudo, tudo tem que começar por um planejamento estratégico confiável para apontar caminhos. O que é que cada um tem que fazer? Qual é o papel de cada um e o que é que preciso fazer? Se a saída é concessão de aeroporto, se a saída é a transformação da INFRAERO numa empresa a quem seja delegada pela ANAC que tem que ser a comandante. A quem seja delegada a atividade ou a responsabilidade do planejamento estratégico e do controle aéreo por delegação da ANAC. Para isso é preciso que na INFRAERO, onde há um núcleo técnico de muito boa qualidade, exista a preocupação preeminente do planejamento estratégico. Existe isso, existem quadros, existe essa preocupação, o que é que há na INFRAERO neste momento em matéria de preocupação com o planejamento estratégico?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE – Eu sou membro da auditoria interna da empresa e assim como funcionário, eu não analisei esses aspectos que o senhor abordou. O papel da INFRAERO, o papel da ANAC. Mas, eu tenho conhecimento da área de planejamento estratégico da INFRAERO ligado ao Presidente. Eles a partir da gestão do Dr. J. Carlos, eles tomaram rédea dos investimentos da empresa e as áreas co-

mercial, que é o caso que nós abordamos aqui, áreas de engenharia, área de administração, tem que negociar e com essa área de planejamento, de gestão, os investimentos. E eu acho que... Eu não sei, assim, eu desconheço os estudos que eles possuam para definir essas prioridades. Mas existe sim um movimento dentro da empresa pra priorizar os investimentos.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Presidente e Relator, a preocupação que eu coloquei para o Dr. Fernando, eu acho que... Não sei se é o pensamento de V.Exªs. e dos membros da Comissão, mas eu acho que a pedra de toque com que nós temos que nos defrontar é planejamento estratégico. Se nós não provocarmos o planejamento estratégico com o órgão confiável, nós não vamos ter um futuro sadio. Vamos ter confusão em cima de confusão. O planejamento do setor está entregue à confusão de comando entre a ANAC, INFRAERO, Ministério da Aeronáutica e Ministério da Defesa. Quando você tem quatro donos, você não tem um dono único, não tem comando nenhum. E planejamento estratégico vai sempre padecer da falta de comando, da falta de nitidez do comando. A INFRAERO tem quadros técnicos de boa qualidade. Agora, entre ter quadros técnicos e ter uma motivação preeminente há uma distância muito grande.

Eu queria pedir a V.Exªs. atenção a essa questão principalmente do Relator, na feitura do relatório, essa questão do planejamento estratégico.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Caro Senador Agripino, nós temos total convergência com esse entendimento de V.Exª., inclusive uma das discussões marcantes nesta CPI foi a informação que há uma disponibilidade prevista de três bilhões para investimentos na infra-estrutura do setor, quando a necessidade é de 10 bilhões. Então, imagine V.Exª. faltam 7 bilhões de reais. Então imagine V.Exª. a aflição que ficamos. Tanto é que sugerimos em convergência com todos os membros a necessidade das Parcerias Público-Privadas e de investimentos do setor privado, que é uma tese também do partido de V.Exª., e que nós achamos que isso é inevitável porque se crescemos mais que a China no setor, se avançamos de 20 milhões de passageiros para mais de 50 milhões, imagine, não tem nem espaço para estacionamento de aeronave. Imagine o que significa isso no futuro desse País em mais cinco anos, se crescermos no que são as metas mínimas de crescimento e expectativa de crescimento desse País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E nós chegamos à mesma conclusão que V.Exª., Senador José Agripino. No segundo relatório que... No parcial, nós mostramos justamente essa ausência de coordenação por parte do Ministério da Defesa. Com essa problemática que V.Exª. levanta, é a mais atual possível. Ela é verdadeira. É a que nós trilhamos. E inclusive, no sábado, o jornal o Estado de São Paulo fez um editorial sobre isso, reforçando que o Governo precisava dar ouvidos a essas conclusões da CPI do Apagão Aéreo do Senado porque realmente é um dos graves problemas que nós temos é ausência de coordenação. Se não coordenar, daqui a cinco anos nós não vamos nem conseguir voar. Nem de teco-teco.

Então, vai ser... Quero aplaudir a V.Exª. porque a conclusão é exatamente essa. Se não houver essa coordenação, não vamos chegar a lugar algum.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Imagine que uma encomenda para a EMBRAER diz respeito a 400 aeronaves. Uma, menores, mas que vão ocupar os aeroportos e vão ocupar o tempo dos aeroportos. Imagine, porque serão velozes, serão menores, mas velozes. Então é uma situação dramática que o Brasil vive.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A empresa TAM disse que... Não lembro se TAM ou GOL, já tem encomenda para 2022.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Mais dramático, Senador Tião Viana, Senador Demóstenes, Dr. Amarildo, Dr. Gilberto, Drª. Alessandra e Dr. Fernando, é o dado que o Senador Tião Viana citou. O meu partido fez um seminário do qual participou o Senador Demóstenes Torres, eu também tive a oportunidade de lá estar e me manifestar, contratando e convidando técnicos de excelente nível nacional e internacional para fazer um diagnóstico do segmento. E esses dados V.Sªs. são homens de responsabilidade no Ministério Público, o PAC é a panacéia do Brasil. No PAC estão alocados para serem gastos nos próximos quatro anos, três bilhões de reais na adequação dos aeroportos do Brasil. A INFRAERO que é uma empresa do Governo, sinaliza com sete bilhões. A INFRAERO sinaliza com sete bilhões. O PAC sinaliza com três. Aloca três bilhões. A INFRAERO sinaliza com sete bilhões. E os estudos que nós fizemos fala em 20 bilhões só para eliminar o gargalo São Paulo. Que significaria adequar Congonhas, construir o terceiro terminal de Guarulhos, adequar Campo de Marte para aviação executiva, os jatinhos, e adequar Viracopos com trem de alta velocidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Além de uma possível construção de um outro aeroporto e utilização, como sugeriu o ex-Presidente da EMBRAER, Ozires Silva, daqueles pequenos aeroportos... ali Jundiaí, Sorocaba, para descentralizar.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Para descentralizar. Mas o importante é: O Governo aloca três bilhões. A INFRAERO que é a empresa do Governo fala em sete bilhões. Os nossos estudos falam em 20 bilhões. Nós estamos sentados em cima de um barril de pólvora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Em matéria de transporte aéreo que movimenta o País, nós estamos sentados em cima de um barril de pólvora. Um barril de pólvora, mantidas as proporções, semelhante ao apagão elétrico que está por vir. Por outras razões. Aí são questões ambientais fundamentalmente, e questões de providências relativas a marco regulatório. Nada que ver com a discussão. Mas já que V.Sªs. são pessoas da CGU, do Ministério Público Federal, da Polícia Federal, V.Sªs. fazem opinião. Levem o recado dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, das preocupações que nós temos aqui e da tarefa que nos é dada.

O Senador Tião Viana, que é do partido do Presidente Lula, tem tido um comportamento exemplar na condução dos trabalhos desta CPI, que é fundamental para regularidade do direito de ir e vir dos brasileiros que movem o País. Vou repetir, no direito de ir e vir dos brasileiros que movem o País. Que anda de avião, é quem movimenta os negócios. Se a gente não cuidar desse assunto agora, com responsabilidade, a gente está sendo irresponsável mais na frente pela falência de um pedaço importante do País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Gilberto Waller Júnior, qual cargo, função e lotação de V.Sª.?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom dia novamente. Eu sou Procurador Federal. Estou requisitado pela CGU para ocupar o cargo de Corregedor Setorial do Ministério da Integração Nacional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual o estágio atual da sindicância INFRAERO instaurada pela Portaria CGU nº. 447/2007, tendo como objetivo apurar a supostas irregularidades ocorridas na contratação e posterior suspensão do uso software Advantage V2, contrato nº. TC 0182/SF/2003/0001.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – O processo encontra-se na fase de instrução. Servidores envolvidos foram notificados e estamos colhendo o depoimento. Oitiva de testemunhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por que motivo está em curso a sindicância na CGU quando a competência originária para instaurar sindicância contra seus empregados é do Presidente da INFRAERO?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, a Controladoria-Geral da União, a partir do Decreto 5.480, ela se formou como órgão central de correição. É a partir de então ela tem uma competência concorrente com o órgão. Nesse caso específico, o Presidente da INFRAERO solicitou que o Ministro Jorge Hage instaurasse o processo disciplinar tendo em vista que estavam com possíveis envolvidos diversos diretores e ex-diretores da INFRAERO.

Então, como isso é um dos requisitos para a instauração pela Controladoria-Geral da União, até mesmo para garantir a isenção, a apuração foi feita pela Controladoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais as diligências levadas a efeito até o momento nos autos da sindicância? Quais os empregados e ex-empregados da INFRAERO que estão arrolados como sindicatos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, as diligências nós notificamos os servidores envolvidos, pedimos suas fichas funcionais, pedimos diversos documentos, fizemos a oitiva inicial de aproximadamente 20 pessoas nesse processo disciplinar, com o depoimento da Drª. Sílvia Abreu, mas alguns outros elementos a serem apurados é a razão pela qual nós estamos ainda fazendo a oitiva de testemunhas. Desses servidores que estão envolvidos como arrolados, como possíveis envolvidos, nós temos em Curitiba nós temos o Dr. Arlindo Lima, Dr. Antônio Felipe Barcelos e Dr. Fabiano Monteiro. Em São Paulo a Srª. Mariângela Russo e Dr. Roberto Spinelli. E aqui no Distrito Federal nós temos a Srª. Márcia Chaves, o Sr. Álvaro Miranda, a Srª. Érica Duttweiler, a Srª. Josefina Valle, o Sr. Fernando Brendaglia, o Sr. Nelson, o Sr. Moacir, o Sr. Tércio Ivan de Barros, José Wellington Monteiro. Se não me falha a memória, esses.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Todos já tiveram o sigilo bancário quebrado?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não, nenhum. No processo disciplinar nenhum servidor teve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais as conclusões a que V.Sª. já chegou a respeito da culpabilidade de cada um? Ou ainda é prematuro para falar sobre isso? Já houve algum indiciamento de algum empregado da INFRAERO pelo cometimento de alguma ilegalidade na condução do processo de contratação da FS3? Todos esses ser-

vidores que V.Sª. mencionou são por irregularidades na FS3?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – São na verdade servidores alguns atuaram na contratação com a FS3, que é a grande maioria, outros na suspensão do contrato com a FS3 e alguns outros que foram fatos conexos levantados pela Drª. Sílvia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E em relação a indiciamento? Já houve algum?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Indiciamento não, nós estamos ainda na fase de colheita de depoimentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em depoimentos já tomados pela Comissão, houve a confissão da prática de ilegalidade por parte de algum empregado da INFRAERO? Se for afirmativa a resposta de V.Sª., qual o nome do empregado e a conduta ilegal ou irregular confessada?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Esses servidores possíveis envolvidos ainda não foram ouvidos pela Comissão. Está agendado agora no final de agosto a oitiva desses servidores. Desses empregados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Já há uma certeza por parte da Comissão quanto à prática de ato irregular ou ilegal por parte de algum ou de alguns dos sindicatos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. A gente ainda está na fase de instrução.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A quebra de sigilo não houve de ninguém. Há indício de que qualquer um dos sindicatos tenha recebido vantagem, promessa de vantagem ou qualquer benefício direto ou indireto para favorecer a empresa FS3?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Para o recebimento da empresa FS3, não. A gente tem o depoimento da Srª. Sílvia que ela aponta pagamentos mensais ou periódicos para alguns empregados da INFRAERO. Esses empregados foram trazidos ao processo e a gente agora está apurando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – é possível afirmar que a contratação da empresa FS3 pela INFRAERO foi um procedimento irregular no qual empregados da INFRAERO agiram visando a beneficiar a empresa FS3? É possível identificar que empregados agiram de forma ilegal ou irregular em benefício da empresa?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom, afirmar não. Porque a gente ainda está na fase apuratório.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas há indícios?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Há indícios. Tanto é que os servidores foram arrolados e notificados e trazidos aos processos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais são esses? Todos esses?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Seriam parte dos 18.

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 a compra, uma vez que não se sabe quem detêm 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 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. Ma-

riângela Russo que teriam gostado do produto e como teria gostado do produto, 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 da Drª. Sílvia 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Existem pesquisas que levaram a INFRAERO ao Advantage V2?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Pesquisa aparentemente só aquela pesquisa no site.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve comparação com outros softwares similares?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Inclusive tem uma informação na documentação da Srª. Mariângela Russo que até setembro ela não teria encontrado nenhum outro software. E depois em 27 de outubro teria encontrado esse software no Aeroporto de Changi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Constam pesquisas de preço de mercado?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Mesmo porque eles informaram que era impossível porque era um software exclusivo e não havia condições de verificar se essa pesquisa de mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se tivesse acontecido essa pesquisa de mercado, seria possível identificar que a FS3 detinha os direitos do software no Brasil e seria única em condição de ser contratada?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, a documentação do software única juntada aos autos. Há um contrato firmado entre a Media Plus UK e a FS3 que ela foi na verdade, inclusive traduzida para o português por um perito, e esse contrato foi firmado no consulado brasileiro nos Estados Unidos. É o único documento que traz a...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a empresa é americana?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – A empresa é inglesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por que teria sido feito isso?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não sei informar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nos Estados Unidos. Foi a Diretoria comercial que fez a solicitação à FS3?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Da contratação?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – é.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Então, nos depoimentos nem os empresários souberam explicar de quem partiu o interesse. Foi da INFRAERO para a FS3 ou da FS3 para a INFRAERO. O Sr. Michel Farah informa que procurou o Dr. Fernando com diversos produtos, entre eles um software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A FS3 então diz claramente que na realidade ela foi procurada para constituir a empresa.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Ela afirma que ela apresentou o software para a INFRAERO, a INFRAERO demonstrou interesse, e daí constituiu a empresa FS3 para a apresentação de proposta comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A INFRAERO teria informado oficialmente os dados dos aeroportos necessários à elaboração da proposta?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Sim. Seriam para os 65 aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais os atos efetivamente praticados pelo Sr. Fernando Brendaglia, Mariângela Russo e Márcia Chaves na contratação do software Advantage V2?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom, o Sr. Fernando Brendaglia à época era o Diretor Comercial. Ele começa todo o processo pedindo à Srª. Mariângela Russo que à época era Gerente Mercadológica que buscasse uma solução para resolver o problema de mídia aeroportuária. E a Srª. Mariângela Russo como Gerente Mercadológica faz três sugestões de soluções para serem adotados pela INFRAERO. É trazida essa proposta, o Sr. Fernando Brendaglia escolhe a contratação de um software gerenciador, tem toda a justificativa, e começa-se o processo de contratação. É apresentada uma informação padronizada pelo Sr. Fernando Brendaglia para a Diretoria da INFRAERO com a proposta de autorizar a contratação por inexigibilidade de licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A quem estavam diretamente subordinados e que funções exerceu na estrutura da empresa, essas três pessoas?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, o Fernando Brendaglia é Diretor Comercial, a Srª. Mariângela Russo, Gerente Mercadológica e a Márcia Chaves era supervisora, se não me falha a memória.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eram subordinadas a quem?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Tanto a Drª. Mariângela quanto a Drª. Márcia ao Sr. Fernando. O Dr. Fernando era Diretor Comercial. Ele integrava a Diretoria da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Desde quando que essa senhora assumiu a função de Gerente Mercadológico?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não sei informar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E desde quando trabalham na INFRAERO? Ou trabalhavam?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Na verdade todos ainda tem vínculo com a INFRAERO. Os três. E eu não sei informar desde quando. O Dr. Fernando, apesar de não ser empregado de carreira tem um contrato especial e estava com o cargo de supervisor, Superintendente de planejamento, alguma coisa assim na Diretoria Administrativa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ainda está trabalhando?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Ele consta ainda lá. Está afastado, mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mariângela.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Mariângela em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Continua trabalhando?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Continua trabalhando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Márcia?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ocupando os mesmo postos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Foram alterados, mas estão lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais são as pessoas acusadas no processo que está sendo conduzido? Ou melhor dizendo, como V.Sª. já disse, essas pessoas já foram todas ouvidas?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. Nenhuma foi ouvida. A gente está ouvindo primeiro as testemunhas, para depois fazer o interrogatório.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais eram os fiscais do contrato?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, na verdade teve dois grupos de fiscais do contrato. Teve um que é o inicial que foi na gestão do Dr. Fernando Brendaglia que tinha entre outros, eu não saberia listar, mas tem uma Portaria com a designação. Tem a Srª. Márcia Chaves que era a coordenadora, o Sr. Ian, o Sr. Flávio, Lenita, Rutilene e Marcos Rangel. Depois com a saída do Dr. Fernando Brendaglia, entrou o Dr. Tércio Ivan de Barros, e substituiu esses fiscais gestores de contrato. Colocou Sr. Carlos Alberto Fonseca, Srª. Sophia, Srª. Telma, Sr. Luciano, e a Lenita permaneceu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por que é que foram designados os fiscais do contrato? É obrigatório isso?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Sim. A Lei 8.666 prevê.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses mesmo fiscais não permaneceram até o final, V.Sª. já disse. Sabe por qual motivo?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Aparentemente pela mudança do Diretor Comercial ele resolveu alterar a equipe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eles já foram ouvidos no processo?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que disseram sobre a irregularidade?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, sobre a irregularidade eles participaram basicamente na execução do contrato. O contrato, na verdade, ele foi celebrado no final de 2003. E o produto ficou sendo, vamos dizer assim, sendo preparado para entrar em funcionamento. Efetivamente o produto funcionou de maio de 2005 até dezembro de 2005. Ou seja, sete meses de funcionamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E receberam... Antes disso os pagamentos foram feitos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Foram. Porque na verdade a customização. Eles estavam aparentemente trazendo elementos para poder inserir dentro do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E como eram liberados esses pagamentos? Como é que esses documentos que atestavam eram liberados?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom, segundo depoimentos do primeiro grupo de fiscais, principal-

mente pela Srª. Rutilene, ela fazia o acompanhamento através de uma planilha. Essa planilha ela verificava o seguinte, se aquela nota fiscal qual planilha... Aonde estava na planilha e se aquele serviço efetivamente tinha sido executado ou não acessando o sistema. A partir do momento que mudou o grupo de fiscalização, mudou também a forma de fiscalização. Eles queriam uma demonstração da empresa FS3 de que aquele serviço efetivamente tinha sido realizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E aí começou o angu.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Daí algumas notas fiscais foram glosadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há divergências entre eles, desses depoimentos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Divergências entre eles, não. O que acontece é divergências na forma de metodologia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais as funções que ocupavam na estrutura da INFRAERO, esses fiscais? E a quem eles estavam subornados?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bem, a grande maioria, no começo, a primeira fiscalização eram pessoas da diretoria comercial, o Sr. Ian era um Assessor do Presidente que tinha esse conhecimento da parte de informática...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem era o Presidente?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – À época era o Dr. Carlos Wilson. E o Sr. Flávio era uma pessoa também ligada na área de informática. Já esse segundo grupo eram pessoas que trabalhavam na área comercial dos aeroportos.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Apenas para interromper um segundo e dizer que a Presidência toma a decisão em acordo com o Relator de liberar o Dr. Fernando Silva Andrade, perito da INFRAERO, pois o mesmo tem compromisso de auditoria no aeroporto de Santos Dumont hoje à tarde ainda. V.Sª. está dispensado. Muito obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Obrigado, doutor. Um abraço. Pois não.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Então. E o seguinte grupo que era o Dr. Carlos Alberto Fonseca, que liderava, ele era do aeroporto de Guarulhos, e colocou como os integrantes as Srªs. Sofia e Telma que também era dos aeroportos de São Paulo que atuava na área comercial desses aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há provas documentais de que os primeiros fiscais, primeiro grupo de fiscais exerceu de fato a fiscalização?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Efetivamente, sim. Tem um documento até juntado aos autos que foi encaminhado aqui à CPI onde tem a planilha de acompanhamento. O acompanhamento do trabalho foi feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. diria que qual método era o correto? O do primeiro grupo ou do segundo grupo?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Eu não teria ainda elementos para julgar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais as funções... Ou melhor, tendo em vista que não existia o projeto base, que o serviço não estavam especificados adequadamente, como os fiscais verificavam que poderiam liberar os pagamentos cujas notas fiscais a FS3 apresentava?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Quando a FS3 foi contratada foi elaborado um cronograma físico financeiro. Através desse cronograma físico financeiro era feito o acompanhamento do primeiro grupo de fiscais. O segundo grupo já mudou a metodologia colocando que a fiscalização partiria de ordem de serviço. A INFRAERO demandaria para a FS3, conforme a demanda ela fazia esse acompanhamento. Inclusive houve uma dúvida quanto ao que se tratava de manutenção, e foi questionada e a FS3 trouxe os conceitos para ela do que se trataria a manutenção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nesse grupo de fiscais, houve manifestações contrárias à efetivação dos pagamentos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem se manifestou contra?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Na verdade no primeiro grupo foi manifestado de forma contrária em alguns momentos por notas fiscais em duplicidade, e no segundo grupo teve a glosa ou por não demonstração do efetivo serviço, ou por notas fiscais em duplicidade também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apesar disso, houve o pagamento?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Nesses casos, não. Houve o pagamento das demais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apresentaram comprovação de realização das despesas, as quais eles liberavam o pagamento para a FS3? Havia essa comprovação?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Então, o primeiro grupo ele não pedia a demonstração da des-

pesa. Bastava que o serviço estivesse à disposição no sistema. O segundo grupo já pedia essa efetiva demonstração através de uma ordem de serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. já disse que não, mas só para... Ou melhor, já disse que sim, mas só para saber. Qual o motivo da substituição? Só mudança de Diretor?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Aparentemente sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou a mudança de metodologia?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Aparentemente foi com a mudança da gestão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais as implicações resultantes do fato da empresa não figurar na rede mundial? Conforme foi dito no Relatório da CGU?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom, figurar na rede mundial não é tão importante. O importante é ela existir. É efetivamente é ela ser detentora do software. Quanto à Media Plus UK, eu na Comissão a gente fez o mesmo caminho da Drª. Mariângela e a gente chega a essa empresa Media Plus.

Então, consta lá. Agora, se ela é proprietária ou não do software, é isso que está sendo investigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem. Foi verificado se a pessoa que assinou o contrato da Media Plus UK que é suposta detentora da propriedade da Advantage V2 estaria habilitada a assinar por ela?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. O único documento da Media Plus UK é esse contrato com a FS3. Mais nenhum...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ainda existem dúvidas quanto à real propriedade do software?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Tendo em vista essa divergência na nomenclatura de Media Plus para Media Airport, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foi questionado com o Sr. Ettore Casoria o problema da propriedade do software?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ele apresentou documentação que comprovasse a legalidade dos direitos de negociação?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – O único documento apresentado no processo é esse contrato entre a FS3 e Media Plus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que é celebrado lá no...

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – No consulado brasileiro nos Estados Unidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A INFRAERO exigiu da FS3 garantia com relação aos direitos de uso do software?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. A única garantia foi a garantia contratual que foi a carta fiança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E essa carta fiança era idônea?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Sim, mas ela foi devolvida agora em 2006 para a empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a razão?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Da devolução? A gente está buscando essa informação ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foi devolvido quando?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Agora em 2006. Depois de já terminado o contrato. Quando da não prorrogação. Aparentemente em abril ou maio de 2006. Não saberia precisar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que documento foi fornecido pela FS3 à INFRAERO como garantia das licenças de uso? Segundo o que disseram os envolvidos, já ouvidos no processo, eram documentos válidos perante a legislação brasileira?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Os envolvidos ainda não foram ouvidos no processo, mas os outros contratantes sim. A única garantia que tem é essa garantia contratual prevista na 8.666 que é a carta fiança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor poderia afiançar que é possível comprovar a real propriedade do Advantage V2 e os direitos da FS3? É possível comprovar isso?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – O único documento existente no processo é esse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem foi o responsável pela avaliação da habilitação desses contratos?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Bom, pela Lei 866 a habilitação são de diversas formas. Habilitação jurídica para verificar se a empresa existe, se a empresa existe se está representada pelos sócios. E isso foi verificado tanto pelo setor comercial, pela área jurídica num parecer posterior, e pelo parecer da auditoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses responsáveis foram ouvidos lá na Comissão de Sindicância?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Não. As pessoas que avaliaram tanto da área jurídica quanto da auditoria são dos 18 envolvidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Notificados por último.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Foram notificados já inicialmente no processo. Que é o Dr. Álvaro que é o representante da auditoria, a Drª. Érica que é representante da área jurídica e Drª. Josefina. Quanto à habilitação técnica não há comprovação mesmo porque a empresa foi constituída naquele mesmo ano. A habilitação econômica também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há alguma justificativa apresentada por essas pessoas para habilitação desse contrato, a celeridade como ele foi feito, alguns passando por minutos no departamento...?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Na verdade, o que acontece era uma necessidade do órgão por várias demandas do TCU. Isso está documentado como justificativa para a contratação. Que havia uma evasão de receita e deveria, na verdade, restringir essa evasão de receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas essa pressa...

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Essa celeridade, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Conforme consta de documentação de posse dessa CPI, a contratação foi motivada sem sustentação técnica baseada exclusivamente na opinião do Diretor Comercial da época, o Sr. Fernando Brendaglia, que propôs a contratação e afirmou que a FS3 seria a única distribuidora do software no Brasil. O senhor confirma que os autos demonstram essa informação?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Na verdade, quanto a essa questão da exclusividade, ela está demonstrada por uma certidão da ABES, que ela afirma ser a única detentora desse software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu agradeço a V.Sª.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR – Eu que agradeço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Amarildo José Leite. Qual o cargo, função e lotação de V.Exª.?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Meu cargo é técnico de finanças de controle, eu sou lotado na Controladoria-Geral da União.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Registrar a presença com grata satisfação do Senador Jarbas Vasconcelos. Muito bem vindo à nossa CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual é a função da Secretaria Federal de Controle Interno no que concerne as empresas públicas?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – As atribuições da Secretaria Federal de Controle, elas são as descritas na Constituição em seu art. 70 e 74, que compete avaliação da gestão, avaliação dos recursos repassados, enfim, toda a avaliação dos recursos dessas empresas. Bem como da administração direta, indireta de todas as empresas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação à auditoria realizada a INFRAERO visando apuração de possíveis irregularidades na contratação do software Advantage V2, questiona-sE – Quais os métodos de investigação utilizados e quais as diligências realizadas pela equipe de auditoria?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – A auditoria no setor público, ela se norteia principalmente pela Instrução Normativa da Secretaria Federal de Controle e os métodos utilizados foram inspeção, análise documental, entrevistas vistorias...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E essas diligências foram todas realizadas?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – A que nós achávamos prudente naquele momento dos trabalhos, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quanto tempo durou essa auditoria?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Nossos trabalhos iniciaram dia 11 de dezembro na sede da INFRAERO, e foi até dia 24 de abril.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. teve que participação nessa auditoria?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Eu fui o coordenador do trabalho de campo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A auditoria examinou o sistema Advantage V2? Quais conclusões podem tirar a respeito do sistema? O sistema de fato seria capaz de proporcionar aumento expressivo na receita da INFRAERO com mídia aeroportuária? Se podia, de que forma?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Nós verificamos no... Nós avaliamos a existência do software. Entretanto, nós fizemos essa avaliação na sede da empresa em São Paulo, na FS3, pois a INFRAERO, como o contrato já estava suspenso, os empregados da INFRAERO não

tinham mais acesso ao sistema, e nós fomos até São Paulo para conhecer o sistema. Só que não dá para fazer uma avaliação desse porte porque o sistema já estava suspenso, estava em desuso já.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Mas V.Sª. poderia dizer que pelo que verificou, apesar do sistema estar em desuso, que o sistema era lucrativo para a INFRAERO?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Excelência, não há evidências que comprove essa tese, não. Não temos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E de que ele era lesivo, há evidências?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Também não.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Caro Presidente, Dr. Amarildo, apenas para informar que também o Dr. Gilberto Waller Júnior tem uma audiência às 14h30 sobre este caso ele vai precisar ausentar-se da CPI. Muito obrigado pela colaboração. V.Sª. está dispensado. Com a palavra o Relator e o Dr. Amarildo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A equipe de auditoria constatou a violação a normas que regem as licitações públicas dispostas na Lei 8.666 de 93? Se constatou, quais as infrações a norma de regência das licitações?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sim. Conforme disposto na nota técnica, essa nota técnica inclusive já foi repassada à Comissão em seu item 12. "Quanto ao processo de contratação, constatou-se que de fato apresentou falhas graves que ferem a Lei 866. Dentre as quais se destacam: Contratação por inexigibilidade, sendo que com certeza existem no mercado softwares similares, tais como os usados nos aeroportos da Argentina, Equador e Uruguai. Sobre preços e itens, em especial itens hospedagem, pelo qual foi pago o valor de 2 milhões e 90 mil. Ou seja, 95 mil reais. Em pesquisas realizadas no mercado de hospedagem, para equipamento com as características específicas como Advantage V2 encontramos o preço médio de 10 mil reais mensais...".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pagou-se quanto? 10 mil pagou-se dois milhões?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – 10 mil mensais. Pagou-se 95 mil mensais. Mensais. "E contratação sem pareceres das áreas técnicas, em especial o parecer da Superintendência de Tecnologia da Informação".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Eu perguntaria então... Essa contratação, a contratação de software similar, ele poderia ter sido feito através de processo e licitação?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Com base no descrito anteriormente, com existência desse software, em razão do elevado valor, poderia ser feito uma concorrência internacional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É correto o pagamento de bônus e de desempenho à empresa FS3 no valor de mais de seis milhões de reais decorrente do aumento de receita de mídia aeroportuária para a INFRAERO, considerando que a contratação do software visava justamente o incremento da receita?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Excelência, quando nós fomos fazer a avaliação do contrato, essa cláusula já estava suspensa. O Ministério Público entendeu que era... Que não era cabível. Tanto que ele suspendeu essa cláusula. Não chegou a ser pago nenhum valor relativo ao bônus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então não havia identidade entre a finalidade e o fato gerador do pagamento do bônus. Houve o descumprimento de normas internas da INFRAERO durante o procedimento de contratação da FS3?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sim. Conforme eu disse, o processo licitatório, a contratação não passou pelas áreas técnicas, em especial a área de TI que tem norma interna da INFRAERO que fala que toda e qualquer aquisição de produtos, de software e produtos de computação, obrigatoriamente tem que passar por essa área.

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. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. poderia declinar?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, Diretor Comercial, Srª. Mariângela Russo, Gerente Mercadológico da área comercial, Srª. Márcia Gonçalves Chaves, Superintendente Comercial, a Srª. Elaine... Érica Silvestri Duttweiler, da assessoria jurídica, e a Drª. Josefina Valle de Oliveira Pinha, Procuradora Jurídica da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a participação do Diretor Comercial Fernando Brendaglia de Almeida no procedimento de contratação? Há indício de que o mesmo cometeu alguma irregularidade administrativa ou ilegalidade nesse procedimento?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Há indícios. Ele que... A contratação partiu... Ele que fez toda a parte de contratação. E conforme disposto, conforme os documentos encaminhados a essa CPI, essa contratação foi toda de forma confidencial na sede da INFRAERO. Inclusive, quando o senhor estava lendo inicialmente, quando o senhor cita os despachos e esse "Cezinho" na frente, é um "C" de "confidencial".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ah, muito bem. Então foi tudo feito de forma confidencial. E V.Sª. acha que era caso de ter confidencialidade?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – A Lei da Licitação fala que tem que dar ampla publicidade...

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E a Márcia Gonçalves Chaves?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – A Márcia Gonçalves Chaves de posse desse embasamento efetuado pela Srª. Mariângela Russo, pegou toda a documentação e fez um outro despacho à comissão de licitação solicitando que fosse contratada a empresa FS3.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Álvaro Luiz Miranda Costa.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – O mesmo caso na auditoria interna.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Josefina Valle de Oliveira Pinha.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – O mesmo caso na Procuradoria Jurídica, embasou... Respaldou todo o entendimento das outras áreas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apurou-se se o software Advantage V2 de fato entrou em plena operação, servindo aos propósitos para os quais foi adquirido, principalmente o controle e aumento da receita da INFRAERO com mídia aeroportuária?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Olha, nós temos evidências da implantação do software. Através de um despacho 5.768 que o software foi implantado em 16 de maio. Agora, efetivamente se ele entrou em funcionamento nós não temos essa informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Após a saída do Sr. Fernando Brendaglia, sucedido por Tércio Ivan de Barros, houve alguma alteração no relacionamento da INFRAERO com a FS3 e no funcionamento do software Advantage V2?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Da documentação que nos foi apresentada, inclusive pela empresa em São Paulo FS3, em alguns casos a empresa solicitava a ida aos aeroportos e era negado. Ela solicitava a ida aos aeroportos para efetuar manutenção, e às vezes a área comercial não deixava que ela fosse ao aeroporto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Tércio Ivan de Barros então começou a obstar o trabalho da FS3, podemos dizer assim.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Eu não posso afirmar para o senhor se o Tércio Ivan de Barros. Mas a área comercial em si.

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 possível 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Apurou-se se houve alguma influência da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária ABMA presidida por José de Oliveira sobrinho na suspensão do contrato com a empresa FS3? É possível afirmar que a utilização do software da FS3 contrariava interesses das empresas associadas a ABMA?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Olha, a primeira parte da pergunta não foi possível fazer essa avaliação que houve alguma ingerência da ABMA com relação à suspensão do contrato. Agora, se o sistema em funcionamento estivesse... Se fosse... Pelo que ele foi contratado, com o tempo, geraria um desconforto para esse pessoal. Porque as contratações poderiam ser feitas diretamente pela INFRAERO. Com o tempo, essas concessões iam sendo vencidas, os pontos voltariam para INFRAERO e assim contrataria isso direto. Eliminaria esse intermediário parte das contratações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o senhor apurou se havia algum relacionamento pessoal, profissional ou comercial entre o Presidente da ABMA e o então Diretor Comercial da INFRAERO, Tércio Ivan de Barros?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – O Sr. José de Oliveira Sobrinho, ele foi empregado da INFRAERO, e foi contemporâneo com o seu Tércio Ivan de Barros. Só esse relacionamento profissional. Pessoal nós não temos elementos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Após a suspensão do contrato com a FS3, a auditoria constatou queda no faturamento com mídia aeroportuária em algum ponto específico nos aeroportos?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Não. A arrecadação com mídia aeroportuária, 2003, 2004 e 2005 se manteve estável na casa de 30 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, pode-se dizer que pelo valor alto e valor pago não teve lucro nenhum essa contratação.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Então é o que eu disse ao senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Poderia ter no futuro.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – No futuro, se plenamente funcionando. Porque no período nós não temos evidências se de fato ele funcionou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nem sabe se é verdade. Qual a receita anual da INFRAERO com mídia aeroportuária?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Como eu disse, 2003, 2004 e 2005 girou na casa de 30 milhões. 30 milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não houve alteração.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A INFRAERO possui controle efetivo sobre pontos de comercialização mídia aeroportuária tanto na quantidade pontos quanto na efetiva receita gerada pelos mesmos?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Excelência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor acha que esse negócio é meio bagunçado ou tem controle?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Olha, a nossa função da auditoria da CGU é levantar dados e evidências. Nós levantamos que realmente a contratação foi irregular, que teve alguns problemas na contratação. Com relação a esses pontos, como nós fomos fazer avaliação de um sistema, nós não partimos para outro lado. Talvez numa segunda etapa do trabalho, como ainda estamos numa fase preliminar dos trabalhos, talvez será avaliado esse ponto.

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 concentração... Hoje poucos grupos são responsáveis por cerca de 80% da comercialização de mídia aeroportuária. São poucos grupos. É o Grupo Kallas, que são proprietários do grupo... Das empresas CODEMP, CODEMP Rio, AMA, Olivier, a K Publicidade, o Grupo 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 valor 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 mínima, 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 caso. Dois totens. 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. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Tá ótimo. Nós já temos esse documento, era só para V.Sª. especificar. Ficou bem nítido então que havia a retenção. A INFRAERO não tem como cobrar esse valor?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Olha, eu não tenho esses elementos. Num segundo momento dos trabalhos talvez... Porque na nossa técnica de auditoria, que nós utilizamos, quando nós encontramos as irregularidades no contrato, nós partimos para aquelas irregularidades da contratação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. encontrou valor até de quase 80%, retido.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Até mais, né?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Tem caso de 94%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. poderia mencionar esse caso?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Quer que eu leia?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quero. Só esse.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Pois não. Curitiba, 750 carrinhos de bagagem. Valor constante das propostas das empresas: 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a destinação dada ao resultado da auditoria realizada?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Nós elaboramos essa nota técnica que a minha parte nos trabalhos se encerra com a apresentação da nota aos superiores. Mas até onde eu sei, ela foi encaminhada por requisição à CPMI, ao Ministério Público e Polícia Federal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Conforme nota técnica, a equipe de auditoria da Controladoria-Geral da União, CGU, corroborando com o relatório pericial da INFRAERO relatam uma série de irregularidades cometidas no processo de contratação e apontam como possíveis responsáveis, além desses três servidores, Fernando Brendaglia, Mariângela Russo e Márcia Gonçalves, além dos sócios da empresa Michel Farah e Ettore Ferdinando Casoria, perguntO – Existem outros empregados da INFRAERO que poderiam ser responsabilizados. São aqueles que V.Sª. nominou?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Aqueles que eu citei anteriormente. Além desses três, tem a Drª. Érica e a Drª. Josefina da Assessoria Jurídica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Aqui nesse... Conforme nota técnica, foram realizadas gestões junto à empresa FS3, inclusive a equipe de auditoria da CGU foi recebida pela empresa FS3 em sua sede em São Paulo, onde foi apresentado o sistema Advantage V2. Foi possível nessa apresentação detectar se o sistema foi entregue de acordo com o cronograma físico estipulado? O sistema já havia sido implementado em todos os aeroportos?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Nós fizemos uma visita à sede da empresa nos dias 29 e 30 de janeiro de 2007. Nessa data, todos os 65 aeroportos estavam implantados. Nessa data, em 2007. Não dá para aferir se foi cumprido de acordo com o cronograma estabelecido no contrato. Que eu posso afirmar ao

senhor que no dia 29 e 30 de janeiro estavam todos implantados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. afirmou na nota técnica que de fato foram cometidas irregularidades na contratação do Advantage. Tem mais alguma que ficou fora?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Não. No levantamento das informações, são aquelas irregularidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Como a equipe de auditoria verificou sobrepreço da hospedagem do software?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Nós, de posse do contrato, depois de analisar o contrato, nós pegamos o que seria hospedado e fizemos pesquisa de preço no mercado de informática. E nós recebemos as propostas que ficou na média de 10 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor afirma que houve contradições quanto às razões apresentadas para justificar a ruptura do contrato e a suspensão dos pagamentos. Quais são essas contradições?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Conforme eu disse anteriormente, internamente eles disseram que foi por causa de descumprimento de cláusulas contratuais, e para a empresa eles encaminharam uma carta falando que iria ser por adequações. Foram as irregularidades que nós verificamos na suspensão do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Apesar do terrível superfaturamento do sistema de contratação totalmente irregular, o senhor poderia dizer que esse sistema melhoraria a capacidade gerencial da INFRAERO e que isso contrariava interesses de empresas concessionárias de mídia aeroportuária?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Olha, eu não tenho elementos para afirmar para o senhor se ia melhorar. E outra coisa, o gestor que teria que resolver como seria ou não. O que eu posso dizer para o senhor, que se em funcionamento esse software ou um outro similar, talvez com as mesmas funcionalidades, acabaria com as concessionárias. Talvez geraria algum desconforto nesses intermediários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Só para reafirmar, é verdade que a partir da gestão do Sr. Tércio acesso da FS3 aos aeroportos para efetuar os serviços contratados passou a ser negado?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Conforme eu disse anteriormente. Alguns casos a empresa solicitava a ida aos aeroportos e era negada a sua ida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A quem era subordinado o Sr. Roberto Spinelli Júnior?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – O Sr. Roberto Spinelli Júnior ele entrou no lugar da Mariângela Russo, e por isso ficou vinculado ao Sr. Tércio Ivan de Barros, Diretor Comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que função então exercia ele?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Era Gerente Mercadológico.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E relativamente ao contrário, ele que...

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Ele assinou juntamente com o Sr. Tércio Ivan de Barros essa nota interna para a suspensão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Agradeço a V.Sª.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE – Obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Dr. Rômulo Moreira Conrado. Permita, doutor.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Dr. Rômulo, segundo a nota técnica da Corregedoria Setorial do Ministério da Defesa/Corim/CGU, ficou evidente a insegurança jurídica detectada com relação à propriedade do software Advantage V2, o que bastava para impedir a compra uma vez que não se sabe quem detêm os direitos legais sobre o mesmo. 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, já saiu, e há uma dúvida sobre a existência real dessa empresa. Posteriormente, a FS3 apresentou proposta onde afirma que outra empresa, a Media Plus Airport Advertsing(F) Network é dona do produto. Porém, essa empresa não figura na rede mundial. Consulta dos auditores internos na INFRAERO mostraram que essa última empresa não consta como titular do software Advantage V2 e que este pertence à Media Plus International. A INFRAERO não possui até o momento nenhum certificado expedido pelo legítimo proprietário do produto colocando-a sobre risco de uma possível ação indenizatória por uso indevido.

De acordo com a documentação existente do processo, pediria a V.Exª. que explicasse as fases iniciais do processo de contratação informando como a INFRAERO tomou conhecimento da existência desse software Advantage V2?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Há uma certa nebulosidade nessa questão porque salvo engano, o Diretor Fernando Brendaglia disse que foi procurado pelos sócios da empresa FS3. Então que nessa exposição eles teriam demonstrado algumas funcionalidades no programa, exposto algumas benesses que ele poderia gerar à INFRAERO, e que em face disso teria sido desencadeado esse processo que acabou resultando na contratação da empresa.

Por outro lado também consta, isso evidentemente fora no processo licitatório. Não há nenhum registro de que tenha ocorrido essa visita, vamos dizer assim. No processo licitatório consta a pesquisa já citada pela CGU e pela auditoria interna pesquisa realizada pela Srª. Mariângela, na qual ela detecta a existência do software.

Então, há um conflito... Quer dizer, ora se diz que a INFRAERO foi procurada pelos sócios da FS3, ora se diz que foi a INFRAERO que detectou a existência dessa empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A ABES declarou inexistir em seus registros e cadastros softwares com características idênticas ao objeto da contratação. Eu pergunto a V.Exª.: Ao decidir pela inexigibilidade de licitação com base nessa declaração, a INFRAERO registrou que a ABES referia-se apenas a seus associados?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não lembro, mas o Ministério Público consultou a ABES e a ABES disse que nessas declarações apenas se refere a seus associados. E essa associação não tem nenhum conteúdo, vamos dizer assim, vinculante. Não existe uma obrigatoriedade das empresas se associarem.

Então, provavelmente várias empresas que atuam nesse segmento não são associadas à ABES. Até porque existem outras empresas, outras associações de empresas de informática mais antigas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então esse certificado, esse documento expedido pela ABES não seria suficiente para elidir a necessidade de se fazer a licitação.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não. Ele é só uma referência que teria que ser corroborada por outros Estados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa pesquisa de mercado, ela então... Ela não existiu. Foi só aquela do computador feito pela Srª. Mariângela?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É, normalmente em processo licitatório se faria uma consulta ampla para analisar quais as empresas que atuam no segmento, seria oficiado essas empresas solicitando propostas e no caso não houve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Comparação de software, não houve nada. Até porque chegaram à conclusão que era o único que existia.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É. Até no entender do Ministério Público, sempre houve essa intenção de contratar a empresa FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pesquisa de mercado também não aconteceu, né, doutor? Para verificar preço... Nada. Foi só...

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – A INFRAERO considerou que aquele era o único software que se adequava à sua realidade, e não se deu ao trabalho de efetuar uma comparação com outros que existia no mercado. Até porque para ela, ela considerou que não existia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Na avaliação que faz V.Exª., a Diretoria comercial fez a solicitação à FS3, que na pessoa de quem foi feita essa solicitação? Em caso contrário, foi a FS3 que antecipou e ofereceu a proposta? Como a FS3 tomou conhecimento de que a INFRAERO queria informatizar o gerenciamento de mídias aeroportuárias? A INFRAERO informou oficialmente os dados dos aeroportos necessários à elaboração da proposta? Como é que foi isso, doutor?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Salvo engano, tem essa questão de quem procurou quem. A princípio, eu não vejo como... Quer dizer, essa consulta depois que foi feita na internet, que resultou na constatação da existência da empresa FS3, a princípio ela pode ter legitimado uma opção que já existia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso foi um conluio para montar essa empresa? Qual a impressão de V.Exª. que está estudando esse assunto? Essa empresa ela foi montada... Isso foi... Corre notícias, inclusive, não sei se fundadas ou não, que o próprio Fernando Brendaglia é que seria o proprietário oculto dessa empresa.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Segundo a Srª. Pfeiffer que já prestou depoimento à Polícia Federal ela deu essa informação. Pelo tempo de constituição da empresa. Quer dizer, por se tratar de um produto complexo, e pelo valor também da operação, e considerando também que o capital da empresa era insuficiente para que ela adquirisse esse produto, então tudo indica que é possível que a constituição da empresa tenha se dado especificamente para esse fim. Ainda que hoje ela eventualmente atue no mercado, mas quando de sua Constituição tudo indicava nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais os atos efetivamente praticados pelo Sr. Fernando Brendaglia, pela Srª. Mariângela Russo e Márcia Chaves na contratação do software Advantage V2? Ou seja, da empresa... A quem estavam diretamente subordinados e que funções exerceu na estrutura da empresa? Desde quando trabalham na INFRAERO? Desde quando Mariângela Russo assumiu a função de Gerente Mercadológico?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Essa data de início em que eles trabalham na INFRAERO consta do procedimento que foi encaminhado aqui à CPI. Mas eu não teria essa lembrança precisa. O processo em si, a participação de cada um deles a princípio fica essa dúvida. O Sr. Fernando Brendaglia é que possivelmente, ao ver do Ministério Público após um contato dos representantes da empresa, deu início a esses procedimentos, solicitou a elaboração de estudos para esse efeito de adoção de uma solução de mídia eletrônica para a comercialização de espaço em aeroportos. A senhora Mariângela efetuou esse estudo solicitado e a partir daí é que deu início ao processo de dispensa de licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No processo que está sendo conduzido pelo... Na investigação que está sendo conduzida pelo MPU, quais são os investigados? E eles já foram ouvidos?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não. Basicamente seria...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – São os mesmos já citados.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É. São os mesmos já citados pela CGU. Acho que não tem nenhum outro além desses.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses fiscais designados, eles foram mudados. Teve dois grupos de fiscais. Foram constituídos dois grupos. Esses dois grupos, um sucedeu ao outro por que razão? E havia divergência entre esses fiscais do contrato?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Eu não lembro especificamente essa questão da execução do contrato. Mas, e não lembro também se é especificamente em razão dessa mudança da composição desses grupos. Mas, dentro da INFRAERO, há uma discussão no sentido de que o software não... Se ele entrou em funcionamento ou não. A CGU, quer dizer, apurou dados diferentes...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse primeiro grupo, doutor, na avaliação de V.Exª., ele era mais, digamos assim, era mais maleável, ou era mais... Ele sofria um controle maior por parte da diretoria comercial do Sr. Fernando Brendaglia, por serem funcionários ligados e subornados a ele?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Essa questão da subordinação é relevante. Agora eu não sei se no plano... Não posso afirmar se no plano prático se efetivamente ocorreu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas alguns fiscais apesar disso se recusaram a assinar, não é isso?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Eu não lembro desse momento da execução do contrato. O que me chama atenção é essa questão da INFRAERO, a princípio, rejeitar o contrato.

Então, em tese, mesmo que tenha sido ilegal, mas isso pode fazer com que essa despesa tenha sido totalmente inútil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Certo. E o projeto básico realmente não existia?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não. O processo em si, de contratação, é muito... É bem pequeno, dada a complexidade. Normalmente esses processos são bem volumosos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não havendo projeto básico, é até difícil saber quando vai se liberar o recurso. Fica mais ao avedrio(F) dos próprios fiscais, né?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É, no caso da própria empresa em si. Quer dizer, ela pode ter moldado a sua proposta, quer dizer, de acordo com as suas condições técnicas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve a apresentação da comprovação das despesas? Ou foram liberados pagamentos sem comprovação de despesa?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Salvo engano, a INFRAERO não autorizou que fossem efetuados alguns pagamentos. Agora, como já falado pelo Procurador federal, acho que não houve correlação direta com o fato de não terem sido apresentados comprovantes de despesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Conforme o Relatório da CGU, a Media Plus UK é uma empresa com suspeição de que se existe ou não. O próprio sistema não se sabe se também mesmo que a empresa existe, se ele pertence ou não. Se isso pertence ou não a essa empresa, se isso for verdade, quais as implicações de uma licitação como essa, Sr. Procurador?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Na prática ocorreu que a INFRAERO teria adquirido um produto,

por exemplo, o vendedor não era o proprietário desse software. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso em nenhum momento foi questionado. Ou seja, juntou-se aquele documento, um documento lavrado numa firma inglesa, com documento lavrado no consulado americano, e sem constatação de propriedade, de idoneidade do produto. Foi mais ou menos isso?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Pelo que eu tenho visto de outras áreas de informática, viria uma declaração da empresa de que proprietário, de que aquela licitação específica resulta no fornecimento da licença, com determinada extensão... Então no caso não houve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Hoje nós podemos afirmar que ainda existe a dúvida tanto à propriedade desse software?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse senhor foi ouvido no Ministério Público? Ettore Casoria?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não. O Ministério Público solicitou da Polícia Federal uma perícia para analisar em si o conteúdo do programa e a partir daí promover as medidas cabíveis.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses contratos, V.Exª. pode dizer quem foram os responsáveis pela verificação do contrato, dos pareceres... Como é que foram feitos? V.Exª. está investigando essa responsabilidade também?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Quanto à questão dos contratos, foram já mencionados mesmo. Fernando Brendaglia, o Diretor Adenauher, salvo engano, foi autorizada a contratação pelo então Presidente da INFRAERO...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. endossaria o que foi dito aqui pelos... Nos depoimentos anteriores, que essa contratação foi motivada sem sustentação técnica, baseada exclusivamente na opinião do diretor comercial e de algumas outras pessoas lá dentro?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual o capital social da FS3 à época da contratação com a INFRAERO?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Eu não lembro especificamente. Consta do material enviado aqui à CPI o contrato. Mas era inferior ao valor que ela precisava para adquirir a licença.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não tinha mais esse programa.

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – É. Do software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Três dias após ter adquirido personalidade jurídica, a FS3 firmou contrato preliminar com a Media Plus UK, versando sobre distribuição no Brasil do software Advantage V2 definido como sistema de gerenciamento de estoque e venda de anúncios em aeroportos.

Segundo o Relatório pericial técnico da INFRAERO, quanto a contratação da FS3 é intuitivo que em mercado restrito a um único comprador, INFRAERO, nenhum empresário se disporia realizar um produto que só ele poderia vender. E muito menos que contrataria um distribuidor, Advantage V2 que não teria a quem distribuí-lo. Se o fez é porque tinha certeza da concretização do negócio e dos lucros que dele adviriam, mesmo fraudando a lei e enveredando pela cena do crime.

O senhor acredita que houve conluio entre os sócios da FS3 e funcionários da INFRAERO para aquisição do software Advantage V2 e imediata contratação com a estatal?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – No momento eu não tenho esses dados para dizer que houve conluio. Mas tudo indica que a criação da empresa se deu com esse propósito de ser contratado imediatamente após pela INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segundo consta da cópia da ação popular ajuizada por José Antônio do Nascimento em face da INFRAERO, em razão da ilegalidade na contratação com a empresa FS3, além da ABES, há outra associação que atua exatamente na mesma área, qual seja Associação das Empresas Brasileiras de Tecnologia de Informação Software Internet, ASSESPRO. V.Exª. confirma essa afirmação? Em caso afirmativo, a INFRAERO consultou outras associações acerca da exclusividade do software Advantage V2?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Existe de fato outra associação, mas essa consulta na verdade que consta desse processo de dispensa de licitação de inexigibilidade, esse documento da ABES foi juntado pela própria empresa FS3. Então, a INFRAERO não oficiou para ABES em busca dessa informação. E existem outras associações e o Ministério Público oficiou a essa entidade, ABES, e ela esclareceu que essa associação a ela é meramente facultativa. Então... Em tese várias empresas podem estar atuando no mercado, mas sem estar associadas a ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Há alguma outra informação que V.Exª. gostaria de passar a essa CPI?

SR. RÔMULO MOREIRA CONRADO – Não. Só esclarecer essa questão do bônus, como já mencionado pelo Amarildo, da CGU, a princípio ao ver do Ministério Público é um pagamento que não tem uma causa, porque ele não implica na contraprestação direta de um serviço ou de um bem.

Então, no momento em que a INFRAERO contrata a FS3 visando com isso incremento de suas receitas não faz sentido ela repassar 25% desse incremento para a empresa contratada.

Então, o Ministério Público encaminhou recomendação à INFRAERO, na época, para que não promovesse esses pagamentos. E esses pagamentos não foram efetuados. Totalizavam seis milhões e seiscentos mil, estimados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ok. Agradeço a V.Exª.

Drª. Alessandra Borba, Delegada de Polícia Federal. A Polícia Federal constatou a violação a normas que regem as licitações públicas na contratação da empresa FS3 pela INFRAERO?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Senador, houve a constatação com base nas informações contidas nos documentos produzidos por outros órgãos. Especialmente a questão da inexigibilidade de licitação que até o momento entendemos que foi incabida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. também corrobora essa opinião?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Na verdade, o Departamento de Polícia Federal requisitou que os peritos do Instituto Nacional de Criminalística fizessem a partir da comparação, da procura, da pesquisa de software similar no mercado nacional e internacional um laudo que informe se realmente a inexigibilidade foi bem aplicada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa perícia não foi incluída ainda.

SRA. ALESSANDRA BORBA – Não ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas será incluída provavelmente será concluída na mesma direção...

SRA. ALESSANDRA BORBA – A questão do sobrepreço, Senador, nós não temos como periciar ainda porque não existe um padrão de comparação, um outro software ainda para saber a questão do sobrepreço. A defesa da empresa que forneceu o software disse que a partir do momento em que eu tenho um produto que é único e ninguém mais pode oferecê-lo, eu posso cobrar por ele o valor que eu acho justo. Se não houver um padrão de comparação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas há informações no mercado de que esse produto está disponível também.

SRA. ALESSANDRA BORBA – É por isso que nós estamos aguardando a conclusão dos peritos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ok. A empresa que fez o contrato do Advantage V2 com FS3 é mesma detentora do direito de comercialização do produto?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Assim como os auditores, o próprio Procurador informou, nós não temos informações conclusivas nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse contrato está registrado conforme as leis brasileiras? E tem valor legal que habilita a FS3 a negociar o produto com a INFRAERO?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Segundo as informações já prestadas aqui, ele foi registrado no consulado dos Estados Unidos quando deveria ter sido frente aos órgãos no caso da Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Por que a empresa... Por a empresa ser inglesa, V.Exª. já respondeu. O contrato teria que ser registrado na Inglaterra, e não nos Estados Unidos. O contrato foi registrado e identificado. Se as pessoas que assinaram o contrato são realmente aquelas que estariam habilitadas? V.Exª. já...

SRA. ALESSANDRA BORBA – Nós temos a identificação das pessoas que assinaram na INFRAERO, e de quem assinou representando a FS3. Mas, a empresa da Inglaterra realmente, não sabemos ainda se ela realmente é proprietária do software. Não temos informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E nem se essa empresa existe.

SRA. ALESSANDRA BORBA – Existe um site informando da existência da empresa. Agora...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que já sumiu o site também.

SRA. ALESSANDRA BORBA – In loco realmente não foi feito nenhum procedimento nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. conclui que Fernando Brendaglia também é talvez o comandante desse esquema de licitação falsa?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Senador, nós estamos ainda em fase de apuração. Conclusões nesse sentido não há.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas há indícios?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Há indícios. Indícios que permitiram a instauração de Inquérito Policial. Mas não há ainda no caso provas nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há indício de que ele tenha obtido benefícios pessoais também?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Não. Isso são fatos ventilados pela mídia. Mas não há nem indícios disso a princípio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mariângela Russo.

SRA. ALESSANDRA BORBA – Também não. Seria leviano da minha parte afirmar na verdade que existem nesse momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas ela está sendo investigada.

SRA. ALESSANDRA BORBA – Está sendo investigada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Bom, então não tenho mais nada a perguntar para senhora. Se a senhora está investigando tudo, não pode dizer nada... Agradeço. Os donos da empresa foram ouvidos pela Polícia Federal?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Não, não foram ouvidos pela Polícia Federal. Eles já foram ouvidos por outros órgãos. Nós estamos realmente numa fase de produção dessa perícia, de constatar a questão da irregularidade da inexigibilidade de licitação para daí então ver realmente se essas irregularidades se deram por mera desídia dos envolvidos ou se na verdade serviram como fase inicial da prática de outros crimes ou de favorecimento econômico de algum dos envolvidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a tese da desídia V.Exª. já abandonou?

SRA. ALESSANDRA BORBA – (risos) Precisamos realmente saber para onde esse dinheiro foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Agradeço, Sr. Presidente.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sr. Relator, tem uma previsão para concluir esses trabalhos? O inquérito?

SRA. ALESSANDRA BORBA – Excelência, num primeiro momento a perícia vai definir essa questão da inexigibilidade de licitação. A partir do momento em que se comprovar essa questão de uma resposta na área criminal, nós vamos precisar rastrear realmente esse dinheiro, ver quem foram os envolvidos. E talvez as medidas de quebra de sigilo fiscal ou bancário dos envolvidos.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sr. Relator. Suspende os trabalhos?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Suspender até as 15h para ouvir a Sílvia Pfeiffer. Pode ser? Porque dá tempo da gente almoçar também.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Nós queremos agradecer a participação, um longo depoimento, e nós vamos suspender os trabalhos por alguns minutos. Até às 15h. Suspenso até às 15h. Muito obrigado.

(Sessão suspensa às 13h49)

(Sessão reaberta às 16h30)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Estão reabertos os trabalhos da CPI. Solicito neste momento que a assessoria conduza ao plenário da CPI a Sra. Silvia Pfeiffer, que está trazendo o seu depoimento, que vem para a segunda etapa de seu depoimento. A presidência esclarece que a Sra. Silvia Pfeiffer compromete-se nos termos do artigo 203 do Código de Processo Penal sob as penas da lei de dizer a verdade no que souber e que lhe for perguntado, não sendo obrigada a depor contra si própria nos termos do artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal. V. Exª., Senador Demóstenes Torres, estava com a palavra quando houve a interrupção da oitiva da Sra. Silvia Pfeiffer, por razões pessoais, e a presidência indaga a V. Exª. se deseja continuar e em que termos a sua oitiva.

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. Adílson, mas como que é a história dos Correios ali? A Giovani que era na época ...*
>
> ***SR. ADÍLSON SILVA –*** *É, ela que era, vai envolver, eles vão ganhar a compra de novo, minha amiga.*
>
> ***SRA. SILVIA PFEIFFER –*** *Dos correios...*
>
> ***SR. ADÍLSON 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, 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 falel – "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 falel – "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 (ininteligível) 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. Adílson 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. Adílson 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. Adílson 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.

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 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 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 – Adílson 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 Aeromídia 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 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. 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. Pergunto à V. Sa. acerca de Mário Roberto Gusmão Paez. V. Sa. conhece Mário Roberto Gusmão Paez, que foi assessor do Presidente Carlos Wilson na INFRAERO e hoje é superintendente da ANAC?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há algum conluio ou compartilhamento de interesse entre os diretores da INFRAERO e os diretores da ANAC? Eles operam juntos, V. Sa. tem conhecimento a esse respeito?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tenho informações que me passaram, comentários dentro da própria INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V. Sa. tem notícia se a INFRAERO ou a ANAC procuram privilegiar Companhias Áreas determinadas?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode dizer como é que isso acontece?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Aliás, isso é um caso de 2005, aonde o diretor comercial na época, Térsio Ivan Barros, juntamente com o diretor de administração atual, Marco Antônio Marques de Oliveira, eles repassaram áreas, terrenos para o Nanem Constantino, da Gol, isso em ... é ... são áreas que estavam sob judice, áreas da Transbrasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Só uma coisa, eles são de onde?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Da INFRAERO. Desculpe, Presidente. Eles são da INFRAERO. Repassaram com exclusividade as áreas para a Gol que estavam sob judice e discutido judicialmente, todas as áreas da Transbrasil em todos os aeroportos do Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu queria que a senhora repetisse. Então eles passavam para o Nanem Constantino?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Esses dois diretores da INFRAERO, eles repassaram, sem licitação, as áreas sob judice que estavam ou estão ainda ... é ... da Transbrasil ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para a Gol?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Para a Gol, em todos os aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Veja bem: Neném Constantino, ao que nós ficamos sabendo aqui, ele não faz parte da Gol, não é isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ele tem outras empresas. Então nós precisamos saber se essa irregularidade é com a Gol ou é com o Nanem Constantino?

SRA. SILVIA PFEIFFER – O que me falaram Nanem Constantino.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nanem Constantino, Ok.

SRA. SILVIA PFEIFFER – É, exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então a senhora pode precisar qual são essas áreas?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Todas as áreas da Transbrasil em todos os aeroportos brasileiros.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foram repassados ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – Foram repassados com exclusividade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para a Gol?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com ...

SRA . SILVIA PHEIFFER – Com a assinatura do diretor comercial na época, Térsio Ivan de Barros, e com o diretor atual administrativo, Marco Antônio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foi repassado a que título? Foi vendido, foi cedido?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não sei, aí eu não sei informar ao senhor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Presidente, num diálogo mantido ...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – –– Senador João Pedro...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – –– nesse exato momento, só para precisar. Quando a Sra. Silvia diz me falaram, que me falaram, quem falou? Só para ficar claro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V. Sa. pode precisar quem falou?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Posso. Funcionários da INFRAERO.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Quem, o nome, um nome para ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – Mariângela Russo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Para poder ficar uma coisa bem abalizada.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mariângela Russo. Quem mais?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Roberto Spinelli.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Que lhe falou ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – –– Exatamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – –– que a INFRAERO passou terrenos para o seu Constantino?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A informação dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Precisamos saber o seguinte.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Ela deixou claro que essas informações que

chegaram a ela, que a INFRAERO repassou terrenos que estavam sob judice da Transbrasil para a Gol, não foi isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Ou não foi isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato, usaram exatamente o nome, para o Nanem Constantino da Gol, é essa a ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nanem Constantino da Gol?

SRA. SILVIA PFEIFFER – É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – OK. Muito bem, porque também a discussão que nós temos é o seguintE – ao que consta, pela documentação que nós recebemos, o Neném Constantino.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não é da Gol.

SRA. SILVIA PFEIFFER – É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja.

SRA. SILVIA PFEIFFER – São os filhos, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Será que é o Constantino Júnior, porque esse sim é da Gol

SRA. SILVIA PFEIFFER – Neném Constantino.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ok. Ele que teria negociado com os diretores.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente, com os dois diretores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais são os diretores, só para repetir?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tércio Ivan de Barros e Marco Antônio Marques de Oliveira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pronto. Muito bem. Agora sobre um documento enviado a nós pelo Sr. Carlos Alberto.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que foi... a senhora falou algumas coisas a respeito dele, ele mandou uma documentação e eu quero ler para a senhora e perguntar. Está certo?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Está certo.

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 Brasília, 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 a fita 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, o 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pagamentos por serviços não prestados?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Como é que isso acontece?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu.

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 contratos, eles existiram, eles foram executadas três meses após o início do pagamento das PIs ao Duda Mendonça. São dois contratos no aeroporto de Brasília e que eu tenho 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 PFEIFFER – 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 Aeromídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não tenho conhecimento de onde foi esse dinheiro.

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) – 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 Simões, juntamente com 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora tem esses documentos?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se a senhora precisar, nós tiramos cópia e devolvemos os originais para a senhora.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, não preciso, mas só para ... ajudar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora quer ler?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, não.

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 conces-

sionárias. 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.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Esses documentos eu já separei para deixar para a CPI.

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 Brasília? Respondeu que é a 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 procurado 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 envolvimento 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 :

SRA. SILVIA PFEIFFER – Esse contrato é irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É irregular, mas por que faria um contrato 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 Aeromídia já recebeu sem estar o projeto executado. Excelência, eu gostaria também de juntar uma ação da própria INFRAERO contra todos os concessionários para que provem... que todos... é de publicidade e os contratos sejam... que provem que os contratos sejam legais, da própria INFRAERO.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Com licença, Excelência, eu peço a palavra só para explicar esse documento. A imprópria INFRAERO entrou com uma ação civil pública tencionando anular todos os contratos que ela fez com as concessionárias privadas, onde a própria INFRAERO, nesses autos, diz que os contratos são irregulares. A própria INFRAERO, digamos, admite isso na ação, que ela própria é autora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito obrigado pelo esclarecimento, Doutora. Da próxima vez a convocaremos como depoente. Eu pergunto à Sra. Silvia. Aqui é uma pergunta que me foi repassada pela INFRAERO, que está aqui. A senhora tem conhecimento que a INFRAERO não privilegiou nenhuma companhia área? A senhora sabe que a área que V. Sa. refere será a sede da INFRAERO?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não tenho esse conhecimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A presidência esclarece que o regimento da Casa não permite a continuidade de Trabalho de Comissão enquanto estamos em processo de votação e Ordem do Dia. Teremos que interromper pelo tempo em que estiver vigente a Ordem do Dia da Casa. Esperamos que em meia hora, uma hora, possamos retornar ao trabalho na CPI. Está suspensa a CPI.

(Sessão suspensa às 17h25)

(Sessão reaberta às 18h30)

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Retomando a nossa reunião, eu passa a palavra de imediato ao Relator Senador Demóstenes Torres.

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. Todavia, 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 apresentado. 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 a dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu já entreguei, Excelência, para a juntada, a negativa da INFRAERO dos portões de 8 a 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 Aeromídia. Excelência?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Quanto a envolvimento político eu tenho aqui a Aeromídia fazendo doação de campanha para o candidato a Prefeito Osmar Bertoldi. Eu não tinha conhecimento disso também, isso foi na campanha de 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Doação legal?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não sei não, senhor, mas é vinculado ... se é legal ... mas é vinculada a políticos. Eu tenho aqui também, eu gostaria de juntar, eu fiz realmente algumas solicitações de espaços, e aí prova, Excelência, que é um balcão de negócios da INFRAERO. Para a Aeromídia era R$ 21.000,00 a garantia mínima e para a AERO 3-D R$ 60.000,00 o mesmo espaço. Posso apresentar esses documentos para juntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pergunto também a V. Sa., afirmações do Sr. Carlos Alberto. "Considerando que a senhora Silvia trata os contratos supracitados como sendo irregulares por falta de licitação, informamos que o embasamento legal sobre contratos de publicidade regem-se pelas Leis 5.332/67, 6.009/73, 7.565/86, 8.245/81 e 8.666/93, bem como pelo Decreto-Lei 9.760/46, e no *caput* do artigo 25, do Regulamento de Licitações e Contratos da INFRAERO. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição. Dessa forma os espaços publicitários, de um modo geral, não são precedidos de licitação, seja em qualquer uma de suas modalidades: tomada de preço, carta-convite, concorrência ou dispensa, somente o sendo quando houver apresentação formal de mais de uma empresa interessada na concessão do mesmo espaço, o que não houve no caso em tela. É bom esclarecer que a Sra. Silvia vem sempre falando em contrato de concessão de uso de área para veiculação de publicidade sem licitação, esquecendo-se de salientar que nestas concessões, seja pelo valor pago, seja pela falta de concorrentes, não há exigência legal de licitação". O que a senhora tem a dizer a respeito do afirmado pelo Sr. Carlos Alberto?

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 contrato. 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.

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. Eu tenho também, eu gostaria de juntar um pedido de uma solicitação e uma transferência de dinheiro da conta da Aeromídia para outra empresa do Sr. Carlos Alberto Carvalho – CIDI(F), que não são... essas não são as minhas assinaturas. A Aeromídia transferindo para a CIDI(F). A empresa foi aberta alguns meses antes dele entrar na sociedade da Aeromídia. Essas assinaturas não são minhas e eu tenho comprovantes também que ele recebia de pró-labore.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem recebia pró-labore?

SRA. SILVIA PFEIFFER – O Carlos Alberto Carvalho. Ele retirava da Aeromídia, que só ele tinha o poder, enfim, acesso à conta bancária e cheques. Então o meu pró-labore, como procuradora da minha filha era R$ 4.000,00, eu tenho comprovante disso, e o dele R$ 22.500,00. Eu tenho esses comprovantes, eu gostaria de juntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito, queremos que V. Sa. junte.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não tenho agora, mas eu vou ... está aqui nesses documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Desses documentos a senhora tem os originais?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tenho. Eu gostaria depois, se eu pudesse, com a minha advogada, para separar esses documentos que eu não ...

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 Aeromídia, 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.

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 do 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 Aeromídia recebeu somente o fax, e está adulterado inclusive no balancete da Aeromídia, 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.

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 ?

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 Aeromídia. O depósito juntado no inquérito da Polícia Federal não tem identificação que possa levar ao entendimento de que fora feito pela Aeromídia. 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 trans-

ferências da conta da Aeromídia para a conta do Sr. Gustavo Schild.

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 veículo 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 ...

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 da INFRAERO no Aeroporto Afonso Pena. Apontou como forma 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – "Quando questionada nessa CPI se está demandando com algumas das pessoas que acusa, a Sra. Silvia informou que não. No entanto, tal afirmativa é falsa. Conforme documentos em anexo, conseguimos reunir informações sobre alguns dos processos movidos por pessoas citadas pela Sra. Silvia na CPI. Vejamos: 1) INFRAERO – Autos de interpelação criminal nº. 2007.70.00.009524-0, da 2ª Vara Criminal Federal da Seção Judiciária do Paraná – Anexo VII, documento 01; 2) Carlos Wilson – Autos de interpelação criminal, Vara de Inquéritos Policiais de Curitiba, autos 2007.49.66-5 – Anexo VII, documento 02; 3) Marcelo Stefanis(F) – Autos de interpelação criminal, Vara de Inquéritos Policiais de Curitiba, autos nº. 2007.47.34-4 – Anexo VII, doc. 03; 4) Cássio Taniguchi – 22ª Vara Cível da Comarca de Curitiba/PR, autos nº. 457/2007, movida pelo Sr. Cássio Taniguchi em face de Silvia – Anexo VII, doc. 04; 5) Carlos Alberto Carvalho; 5-A) Ação de reintegração de posse – Autos nº. 916/2005, da 20ª Vara Cível da Comarca de Curitiba, onde Silvia figura diretamente como ré – Anexo VII, doc. 05; 5-B) Ação de exclusão de sócio minoritário – Autos nº. 234/2006, da 10ª Vara Cível de Curitiba, em que são partes Carlos Alberto Carvalho e outros x Ellen Pfeiffer, filha de Silvia e sócia na empresa Aeromídia, tendo sido concedida liminar de afastamento dessa do contrato social da empresa nos termos do acórdão em anexo proferido pelo Tribunal de Justiça do Paraná no Agravo de Instrumento nº. 344.209-7 – Anexo VII, doc. 06; 5-C) Ação declaratória de nulidade de ato jurídico – Autos principais nº. 551/2005, da 9º Vara Cível de Curitiba, em que são partes Ester Emanueli F. e Ellen Pfeiffer x Carlos Alberto Carvalho e outros, não tendo estas logrado êxito na obtenção de nenhuma das liminares que buscaram – Anexo VII, doc. 07. Portanto, a Sra. Silvia Pfeiffer faltou com a verdade quando disse que não existe nenhuma demanda judicial em face das pessoas que acusa, sendo que tem conhecimento de todas as demandas conforme se verifica dos documentos em anexo. Fato é que Silvia mentiu a essa Comissão quando negou a existência de demanda judicial envolvendo-a, direta ou indiretamente, em face das pessoas que acusa, o que não poderia ter feito, já que estava sendo ouvida na qualidade de testemunha". O que V. Sa. tem a dizer a esse respeito?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Bom, todas essas demandas de pedido de explicação, e agora até recentemente recebi do Émerson Palmieri também um processo criminal, começou depois da CPI. Eu tive esse conhecimento, mas são pedidos de explicação, talvez eu não tenha entendido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É interpelação, exatamente.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Talvez eu não tenha entendido a pergunta. Eu também gostaria, eu não sei se eu já respondi a pergunta, Excelência, se eu não tenho conhecimento. Eu tenho conhecimento de todos esses pedidos de explicação, inclusive do... do agora que chegou, esse processo do Émerson Palmieri, eu tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Tem mais um. "Considerando que desde que foi afastada do cargo – também diz o Sr. Carlos Alberto – que ocupava na empresa, Silvia passou a atacar a honra do peticionante, bem como a ameaçá-lo. Foram lavrados os seguintes boletim de ocorrência em face de Silvia PfeiffeR – 04/2006000771, 4º Distrito Policial, movido por Carlos Alberto Carvalho, pelo crime de calúnia, em 17 de setembro de 2005 – Anexo VIII, doc. 01; 86/2006, do Centro Integralizado de Atendimento ao Cidadão, movido por Carlos Carvalho, por delito de ameaça, em razão de Silvia ter ficado por mais de um ano efetuando ligações para o peticionante, ameaçando-o de morte e de acabar com a sua reputação". Um ano não dá, né, aí o documento é inidôneo, não é professor? Um ano dá para resolver a parada, não dá?

SENADOR JOÃO PEDRO – Eu acompanho V. Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – "Em 29 de maio de 2006 – Anexo VIII – doc. 02. Também encontramos outros registros junto à Polícia Civil do estado do Paraná relacionados com a Sra. Silvia. 1/2206/00757444. 1º Distrito Policial, movida por Fabiana Amaral de Souza, pelo delito de perturbação do sossego, em razão da Sra. Silvia ter efetuado diversas ligações durante a madrugada para ofender a honra de Carlos Carvalho, entre outros. Em 28 de maio de 2006 – Anexo VIII, doc. 03". A senhora é insônica?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu acho que sim, eu não durmo nunca, né. Eu não conheço, desse da Fabiana eu não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – "4/200600902, 4º Distrito Policial, movida por Luciana Regina dos Reis em face de Ellen Pfeiffer por comunicação falsa de crime envolvendo a Empresa Aeromídia, em 03 de fevereiro de 2006 – Anexo VIII, doc. 04. Mais uma vez resta evidenciado que a Sra. Silvia Pfeiffer mentiu a essa Comissão quando

diz não ter pendência judicial em face das pessoas que acusou em seu depoimento. Além da existência dos boletins de ocorrência, há em face da Sra. Silvia os seguintes indiciamentos: 1) Inquérito policial nº. 049/98 – Delegacia de estelionato e desvio de cargas de Curitiba/PR, pelo artigo 171 do Código Penal – Anexo VIII, doc. 05".

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Sr. Presidente, por favor. Eu peço a palavra porque os direitos da depoente estão sendo violados, são direitos constitucionais da depoente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não, quais são?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Ela não está no banco dos réus. Por favor, Excelência.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Só mais um instantinho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora tem que dizer o que quer.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu vou pedir à Advogada, eu combinei com ela, eu combinei com ela que ela ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Estão sendo violados em que os direitos dela?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Senador Demóstenes, não é a depoente.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Só um instantinho. Só porque a gente combinou um pouco, já no começo, para evitar qualquer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora está dando um "piti" desnecessário, Doutora.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – A assessoria de defesa só pode falar se houver a concessão. Então a gente precisa resolver ainda se vamos conceder a palavra .

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas eu aceito o protesto. O que é que está sendo violado de direitos?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Por exemplo, o direito à.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – -– o protesto?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Eu peço a palavra, eu estou no uso das minhas prerrogativas profissionais.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Muito bem, mas eu só preciso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso daqui não é Tribunal, Doutora.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu preciso, para não perder o controle da Mesa, eu preciso seguir o meu regimento também.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Sim, mas ela não pode ser exposta a vexame. Isso é inconstitucional.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Só um instantinho. Eu vou estar concedendo à senhora o direito de fazer a fala, mas antes da senhora falar, por favor, peça a mim autorização porque eu não posso deixar que aconteça dessa forma. Agora pode.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Está sendo exposta a vexame por quê?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Eu gostaria de lembrar a todos que a depoente está sob guarda e custódia desta Comissão. Diante disso, a Lei 4.898/65, alíneas "b" e "h", impede que ela seja exposta a vexame, a constrangimento, a ato lesivo da honra. Ela está sendo publicamente acusada de vários crimes. O objeto desta CPI ... por favor, eu estou com a palavra. O objeto desta CPI não é a vida pessoal da Sra. Silvia. É isso que acontece com todo o cidadão honesto que senta aqui tentando denunciar corrupção. O objeto dessa CPI, que é limitado ao Apagão Aéreo, já foi decidido pelo STF que a CPI tem poderes limitados dentro do objeto específico pelo qual ela foi designada. Então, é óbvio que ela está insone, sofrendo ameaças, processos mil, denúncias, calúnias, difamações, porque ela teve a coragem de denunciar a corrupção em nosso País. É claro que vai chover processo criminal. Só que isso exposto, dessa forma, é para que? Para desmoralizar ela perante a opinião pública? Não, protesto. Direito da imagem. Ela está sendo desmoralizada com tantas acusações falsas que não tem trânsito em julgado e ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Senhora, a senhora Advogada simplesmente, me desculpe, a senhora deu um "piti" absolutamente desnecessário.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – "Piti" é transformar inocente em culpado, Senador, o senhor me desculpe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por favor, por favor que agora a palavra está comigo. Isso aqui, a senhora me parece que foi constituída agora, porque da outra vez veio outro. Então V. Exª. não sabe nem o que está defendendo. Não, me permita, a senhora.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – O senhor está me ofendendo, eu estou na atribuição das minhas prerrogativas, defendendo direitos constitucionais da depoente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito, só que V. Exª., vou lhe repetiR – isso aqui, a Sra. Silvia Pfeiffer veio e fez todas essas acusações contra essas pessoas. O Sr. Carlos Alberto mandou para cá uma correspondência, eu estou lendo a correspondência como ele mandou. Do mesmo jeito que a Sra. Silvia o acusou, ele respondeu. Então, isso daqui não é pantomima, isso aqui não é teatro, isso aqui não é Tribunal, não é desvio. Pelo contrário, a CPI do Apagão Aéreo, também V. Exª. não tem conhecimento disso, o terceiro item é investigar corrupção na INFRAERO. A Sra. Silvia está aqui porque denunciou a corrupção na INFRAERO. Agora do mesmo jeito que ela ataca, as pessoas estão se defendendo, e uma das maneiras de se defender é o ataque também. Então isso aqui não está na minha boca, não sou eu que estou dizendo isso. Quem está dizendo é o Sr. Carlos Alberto. Eu estou perguntando e ela vai responder. Como V. Exª. bem sabe depoente é diferente de indiciada. Se ela fosse indiciada, ela poderia se calar a respeito, mas se ela se calar aqui a respeito, porque mentir ou calar a verdade incorre no crime de falso testemunho. Então, portanto, V. Exª. está induzindo a sua cliente a sair daqui presa em flagrante.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Sr. Presidente, eu peço a palavra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu peço até que V. Exª., se fosse no Tribunal, pediria ao Juiz que destituísse V. Exª. do cargo porque está trabalhando contra a sua cliente. Mas como isso não faz parte, claro, de um Tribunal, eu peço a V. Exª. apenas que se contenha e se limite, como é o seu dever de Advogada, a instruir a sua cliente naquilo em que ela lhe solicitar. Ao ponto que, como Advogada, V. Exª. merece todo o nosso respeito, mas tem que se conscientizar que não é depoente.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Eu peço a palavra, Sr. Presidente, para exercer o direito de resposta.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu vou conceder, porque nós já fizemos isso, mas eu vou me ater daqui para frente da seguinte maneirA – não posso mais fazer isto porque à medida em que nós partimos para esse debate, nós vamos fugir do nosso foco. Então eu pediria que você fizesse o esclarecimento para encerrar e a gente vai continuar o nosso trabalho.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Primeiramente eu quero dizer que eu estou cuidando da imagem que está sendo denegrida da Sra. Silvia. Ela aqui funciona como testemunha, não é acusada, não é cabível acusações sob a vida privada da dona Silvia. As denúncias que ela fez aqui são de extrema seriedade e gravidade. Nós estamos falando de escândalos, desvio de verba, superfaturamento de obras. Então ela expôs essas pessoas para falar a verdade e denunciar um esquema de corrupção. Ao contrário, essas pessoas estão expondo ela, tentando desmoralizá-la publicamente apenas com o intuito de atacar ela em sua vida privada. Tem mais um ponto, Senador Demóstenes. É uma bela retórica sua.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito obrigado.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Mas tudo que está sendo dito pela dona Silvia como testemunha está sendo provado documentalmente. Essas pessoas alegam, simplesmente alegam e não provam. Eu protesto pelo indeferimento de perguntas que venham a manchar a honra, a imagem, a credibilidade da testemunha, eu protesto pelo indeferimento de perguntas que fujam ao objeto dessa CPI. Ora, nós temos um problema nacional de extrema gravidade que afeta o povo brasileiro, não cabe aqui ficarmos discutindo se a dona Silvia passava cheque sem fundo ou não, até porque se formos prender ou desmoralizar quem já passou um cheque sem fundo, metade do País vai preso. Então, senhores, eu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode ter certeza que eu não serei.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – É que ela não tinha mensalão, Senador, nem vendia boi gordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nem nós.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Então faltava dinheiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Aí V. Exª. começa a generalizar. E se eu começasse a atacar a classe dos Advogados?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – O Senhor já atacou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, eu ataquei a senhora, que é incompetente, e prova que é seguidamente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Presidente, Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Entenda a minha situação aqui, eu vou pedir encarecidamente. Se você já encerrou nós vamos retomar o nosso trabalho.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Só para encerrar, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu vou já conceder a palavra. Eu só quero para encerrar este episódio aqui, porque eu acho importante a gente superar de imediato esse capítulo.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Para encerrar eu gostaria de dizer que o acesso do Advogado é permitido em qualquer Foro, Instância, Tribunal, enfim, que a pessoa precise de auxílio jurídico e assistência profissional, e que se eu vou ser cerceada nas minhas prerrogativas profissionais, eu gostaria de requer formalmente que o Presidente do Conselheiro Federal da OAB estivesse presente na Sessão para garantir o meu direito de defender a imagem, os direitos constitucionais, a ampla defesa da depoente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora fique tranqüila, a lei será cumprida.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Nós vamos garantir tudo isso, pode ficar tranqüila.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu só quero externar, Presidente, que eu não estou entendendo muito bem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nem eu.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu acho que o Senador Demóstenes está buscando credibilidade na depoente, porque se ela foi acusada, ela fez uma acusação, e se ela está sendo acusada, o que é que vim buscar aqui – Eu vim buscar aqui credibilidade. Eu quero acreditar nela. Ela está prestando um grande serviço à Nação, a esse Senado, em ter vindo aqui e ter denunciado pessoas, mas nós queremos que essas denúncias tenham credibilidade, e é isso que o Senador Demóstenes está buscando. Como é o nome da Advogada, por favor, como é o nome dela? Dra. ANDREIA DAMASCENO, é exatamente isso que o Senador Demóstenes está buscando, a credibilidade na sua cliente, porque ela veio aqui e fez uma série de acusações, importantes para o Senado, importantes para a Nação, mas veio depois disso aí outras denúncias em relação a ela, e nós precisamos que ela diga que não são verdadeiras e que provê isso, que não são verdadeiras as acusações, exatamente para que a gente tenha credibilidade nas palavras dela, e é isso que o Senador está buscando. Eu não vejo acusação nenhuma do Senador, nem pressão, ao contrário, ele está buscando credibilidade na sua cliente, deixando que nós, Senadores, que vamos fazer o questionamento, possamos, mais tarde, dizer que as declarações dela foram fiéis a esta Comissão, só isso. Eu não vejo pressão nenhuma na sua cliente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Poderemos concluir?

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – V. Exª. pediu a palavra, pela ordem, pediu a palavra pela ordem?

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Pedi pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Então V. Exª. com a palavra. Em seguida o Senador João Pedro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Obrigado, Sr. Presidente, Sr. Relator Senador Demóstenes, Sra. Silvia Pfeiffer. Eu vou colocar uma coisa para V. Sa. Quem conhece a história do Senador Demostenes e a posição nessa Casa, vê que está completamente equivocada a Advogada de V. Sa. A posição do Senador Demóstenes nessa Casa, inclusive nessa CPI, é uma posição de esclarecer a verdade, e como até uma posição bem consolidada politicamente, que é uma posição que se fosse só situação política, estaria totalmente ao seu lado. Agora pela origem que o Senador Demóstenes tem, de Promotor, de sempre procurar os caminhos, quem conhece a história dele, não tem porque aqui, nem demonstrou, de estar tentando desconstituir a imagem de V. Sa. Isso não existe, de maneira alguma. O que acontece é que eu acho que a CPI, desde que começou a primeira CPI, que eu participei de todas nesse mandato, não é mais uma CPI, a CPI foi amadurecendo.

Eu acho que a Advogada de V. Sa. veio com o intuito para essa CPI que não é o que está encontrando aqui. No entanto, ela já veio preparada, com armaduras, para de repente fala tudo que quer falar como se fosse uma CPI no início, quando começou, aquela CPI Mista, uma confusão tremenda. Não é isso. A CPI tem sido conduzida pelo Presidente e pelo Relator com a maior tranqüilidade possível, tanto é que nós todos aqui temos a maior consideração pelo Relator e pelo Presidente. Não tem essa intenção. A intenção é tentar descobrir a verdade, ninguém está aqui para tentar desconstituir imagem. E V. Sa., Advogada, que eu respeito muito a questão da OAB, fazer um discurso que está virando moda contra essa Casa, contra o Congresso, não vai resolver o problema da sua cliente. O problema da sua cliente é o que o Relator está perguntando, o que o Relator quer esclarecer, ele vai montar o seu relatório e nós, Senadores, vamos acompanhar ou não o Relator. E na minha parte, que me consta, o Relator tem conduzido tranqüilamente o processo, não só com a Sra. Silvia Pfeiffer não, com todos os demais que já sentaram nessa cadeira. Não há

reclamação por nenhum outro que sentou aqui. Então retire essa armadura, porque não é, nem é do estilo do Senador Demostenes. Ele é um guerreiro que quando quer guerrear, eu conheço muito bem. Muitas vezes estamos em posições opostas aqui na casa, e não vai ser com duas senhoras que ele vai procurar tentar exercer alguma maneira de poder ou alguma maneira de construir mais. Isso não é do perfil dele. O perfil dele é de ser um guerreiro frente a frente, olho no olho com as suas idéias, não contra duas senhoras. Ele não tem nenhuma intenção nisso, e olha que nós estamos na Casa em posições contrárias. Nós discordamos em vários sentidos, porém nos respeitamos. Nesse ponto eu acho que houve um exagero por parte da Advogada, eu espero que tomando uma água posso acalmar, porque realmente, calma. Mas não vejo, em nenhum momento o Senador Demóstenes quer desconstituir a imagem da sua cliente, pelo contrário, ele quer descobrir a verdade, não tem essa intenção e nem nunca houve. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Presidente, com o encaminhamento de discussão, eu gostaria de levantar duas questões. Primeiro apoiar a postura do nosso Relator, o Senador Demóstenes, e nós temos que ir a fundo nessa questão, doa a quem doer. O contexto é esse. Se tem corrupção na INFRAERO, a Aeromídia, ela está ligada a esse debate, e a Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer está ligada. É importante nós resgatarmos a Revista Isto É de abril. Foi ontem isso. A Aeromídia faz parte desse contexto. Parte dessa entrevista, a Sra. Silvia diz que houve reunião dentro da Aeromídia para tratar de Caixa II, e nós temos que dizer aqui, buscar quem participou, para onde foi o dinheiro, quem recebeu o dinheiro, a quantia. V. Exª. está correto. Eu quero lembrar o final da primeira oitiva que termina e V. Exª. fez uma pergunta que a Sra. Silvia não respondeu e foi o Advogado que respondeu. Na direção dos processos V. Exª. perguntou sobre se a Sra. Silvia teria sido indiciada alguma vez. A Sra. Silvia não respondeu, o Advogado é que respondeu. E eu quero dizer a V. Exª. que houve indiciamento da Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer, indiciada através do auto qualificado indireta, incurso no artigo 171.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Senador João Pedro, me permita interromper a V. Exª. só pela seguinte questãO – é porque V. Exª. vai ter a oportunidade também certamente de argüir.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas é nessa direção, a polêmica, veja só. É que se a Sra. Silvia tinha sido indiciada ou não. O nosso Relator estava citando processos, processos de uma carta à CPI. Foi esse o contencioso, se tinha processos. Eu estou ilustrando, eu estou ilustrando que a Sra. Silvia foi indiciada no artigo 171 e 299. Quem diz isso é o Delegado Antônio Carlos Floriano Lessa, em 2005, Delegado da Polícia Federal. Eu tenho cópia disso aqui, para ilustrar que o nosso Relator está correto, está correto em levantar os processos e o indiciamento da Sra. Silvia.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu agradeço a contribuição, mas eu acho que foi mais para a gente tirar o mal entendido anterior. Eu gostaria que o Relator continuasse o trabalho dele para na seqüência a gente ouvir os demais Senadores, mas eu agradeço pelas intervenções. Com a palavra o Relator.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Excelência, por gentileza, eu poderia responder a pergunta do Senador?

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Aqui estão todos... eu nunca tive dois CPFs. A minha bolsa foi roubada e foi encontrada quinze dias após. Sou eu e mais cem pessoas no Paraná que estão sofrendo esse problema, inclusive os funcionários da Receita foram afastados, eu tenho aqui os documentos que comprovam, aliás, todas as acusações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se a senhora me permitir, é porque a parte final das afirmações do Sr. Carlos Alberto diz justamente respeito a esse restante que V. Exª. vai anexar. Então eu gostaria de ler e V. Exª. posteriormente confirmaria ou negaria. Dizendo só à nossa Advogada que tanto V.Exª. quanto eu somos acostumados com esse embate, júri, audiência, então não fica ofendida. Nós respeitamos os direitos que a senhora tem.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Eu tenho o maior respeito pelo Senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E é recíproco. Então dizer à senhora. O Sr. Carlos Alberto diz: "que além da existência dos boletins de ocorrência há em face da Sra. Silvia os seguintes indiciamentos: 1) Inquérito policial nº. 49/98 – Delegacia de Estelionato e Desvio de Cargas de Curitiba/PR, pelo artigo 171 do Código Penal, que é estelionato; 2) Inquérito policial nº. 083/2005 – 9º Distrito Policial de Curitiba/PR, pela prática de calúnia, difamação e injúria qualificada por ofensa à raça; 3) Inquérito policial nº. ... é ... não tem o número, 1ª Vara Criminal Federal, pela prática dos crimes previstos no artigo 171, 292 e 304 do Código Penal – Anexo VIII, documento 7. No que se refere ao último inquérito, a Sra. Silvia – isso são as palavras do Sr. Carlos Alberto – esclareceu que teve seus documentos roubados e

que seu CPF foi clonado. No entanto, não há que se falar em clonagem de CPF, posto que Silvia possui dois CPFs e emitiu cheques sem fundos com o CPF falso, tendo novamente mentido para essa Comissão, inclusive está com dois CPFs cancelados pela Secretaria da Receita Federal – Anexo IX, documentos 1 e 2. Há ainda dois outros inquéritos policiais por estelionato em trâmite perante o Terceiro Distrito Policial, ambos pelo crime de estelionato, sendo que um deles tem como vítima Carlos Alberto Carvalho e outro a empregada doméstica de Silvia Pfeiffer, Sra. Marlene Maria Zal(F) – Anexo VIII, documentos 8 e 9". O que V. Sa. tem a dizer a respeito disso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exª., do 9º Distrito, que ele cita, o Ministério Público pediu o arquivamento, eu tenho provas já aqui que comprovam que nada disso aconteceu. Do Terceiro eu tenho documentos que comprovam que eu sou inocente. Também, aliás, de todas as acusações. O meu CPF, que é o meu CPF, ele está irregular porque eu não consigo fazer nem declaração de Imposto de Renda, ele retém todos os meus documentos, ele tem acesso à Receita em Curitiba, ele tem acesso à Junta, ele alterou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem?

SRA. SILVIA PFEIFFER – O Carlos Alberto Carvalho. Ele alterou inclusive a razão social da empresa sem assinatura da sócia. Ele tem várias.Isso tudo, eu tenho como comprovantes, eu tenho documentos que comprovam a minha inocência e a minha Advogada vai entrar com calúnia e difamação. O maior problema do Carlos Alberto Carvalho e do Cássio Taniguchi Castor é porque eles fizeram Caixa II dentro da minha empresa, então toda a documentação está na Polícia Federal, e o senhor Cássio Taniguchi, hoje com um Governo respeitado, como é o Governador Arruda, ele está como Secretário, correndo um processo no Ministério Público Federal por sonegação e lavagem de dinheiro da campanha de 2000. Então essas intrigas, toda essas acusações são mentirosas e eu tenho como provar, porque o que estava dentro da empresa da Aeromídia, o que acusa eles, e que vão pegar cadeia, tá, isso já está na Polícia Federal, eles já estão investigando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses documentos são a negativa do que ele fala aqui?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Sim, eu tenho todos os documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses que a senhora está juntando?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Também sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem. Também diz o Sr. Carlos AlbertO – "Dessa forma, não por demais afirmamos que as acusações de Silvia são motivadas por interesse de ordem pessoal, sendo imprescindível a realização de exames toxicológico e psiquiátrico em Silvia. Há que se ressaltar ainda que a Aeromídia é uma empresas pequena, tendo faturamento médio mensal em torno de R$ 120.000,00 a R$ 150.000,00. Conta atualmente com apenas seis pontos de publicidade. Outrossim, é importante lembrar que desde 23 de julho de 2002, Silvia, novamente usando o nome da sua filha Ellen Pfeiffer, possui outra empresa para atuar no ramo de mídia aeroportuária, a Empresa AERO 3-E publicidade, criada às escondidas dos demais sócios, sendo uma das motivações para a sua exclusão do contrato social – Anexo X, documentos 1 a 4. A existência de outra empresa, em nome da filha de Silvia, demonstra que essa não agia tão somente em nome de Aeromídia, mas sim como intermediária lobista de várias outras. Na CPI citou várias vezes conhecer sobre a situação de diversas empresas de mídia e empreiteiros, bem como políticos, colocando-se como exímia conhecedora de irregularidades destas, como se detivesse algum conhecimento técnico, intelectual ou espiritual para afirmar fatos que não tenha vivenciado. Podemos assegurar, com precisão, que a maior parte das empresas e pessoas citadas por Silvia, ela jamais tenha tido qualquer tipo de relacionamento. O ataque desferido por Silvia, mesmo não se importando com conseqüência alguma, motivado por pura vingança, e suas denúncias são oportunistas, inventivadas por pessoas e empresas com interesses diversos à resolução do objeto dessa CPI. Das denúncias publicadas na Revista Isto É, no depoimento da Polícia Federal, CGU e CPI há diversas contradições que merecem ser confrontadas". O que V. Sa. tem a dizer sobre essa afirmação do Sr. Carlos Alberto?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Quanto aos depoimentos na CGU, que foi uma acareação com funcionários já afastados da INFRAERO, o meu depoimento na Polícia Federal, que por cinco dias eu fiquei depondo, até eu vou entregar à CPI, como também no Ministério Público Federal, eu ratifico o que eu falei. Também na Revista Isto É, Excelência, eu gostaria de algumas denúncias, várias, eu estou entregando comprovantes, eu estou entregando documentos que provam o que eu estou falando, inclusive TCU, CGU, estão também, a própria mídia hoje, superfaturamento nos aeroportos e até do Carlos Wilson, já está sendo até comprovado através até da própria ... da própria mídia. Eu gostaria

de juntar também, Excelência, quando ele ... o contrato social da Aeromídia, na nona alteração, que existe uma alteração de contrato onde ele muda a razão social sem assinatura da sócia, o qual os contratos da Aeromídia e Artemúltipla são os mesmos. Deve ser esses que ele alega que são só três. O meu sigilo bancário já.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora já ofereceu, bancário, fiscal e telefônico.

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 – A Ellen, a minha filha, ela não esteve na data que falaram em Brasília, hospedada na casa da Idelbrandina Macedo, ela estava em Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A Advogada da senhora parece que queria fazer uma exposição sobre uma ação que a senhora move.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato, e eu tenho vários documentos, mas eu peço então, Excelência, que a documentação toda que eu puder separar, eu vou juntar então.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu perguntaria à senhora se mais à frente, diante dos depoimentos que nós vamos tomar, a senhora voltaria para uma futura acareação com alguma dessas pessoas apontadas.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Com certeza. Eu queria só também juntar aqui, Excelência, os contratos da Aeromídia e hoje Artemúltipla, que eu desconheço, até a minha saída de 2004 e os que estão anotados a punho são os que também depois vieram a ser fechados na Aeromídia.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Nós vamos ainda conceder a palavra à Dra. ANDREIA DAMASCENO, que ela vai fazer uma explicação a pedido aqui da cliente dela, a cliente acha importante, e na seqüência a gente passa a palavra aos Srs. Senadores. Dra. ANDREIA DAMASCENO.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Muito obrigado Sr. Presidente, Senador Relator, já tomei a aguinha conforme o senhor recomendou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não fui eu não, eu só endossei.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – O embate realmente não é pessoal, só matérias jurídicas, eu acho que de interesse de todos aqui. Enfim, esclarecendo, até porque a dona Silvia não conhece a parte técnica jurídica e nem tem obrigação de, já está sendo movida perante a Justiça Estadual Comum do Estado do Paraná uma ação contra o Sr. Carlos Alberto Carvalho por gestão fraudulenta, através dos autos 551/2005, gestão fraudulenta, corrupção ativa, passiva, enfim. Nestes autos, Senhores, está documentalmente provado todas as atitudes, os atos, as condutas do Sr. Carlos Alberto Carvalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que tipo de ação é, Doutora? Ação.?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Anulatória de ato jurídico c.c. gestão fraudulenta. Na verdade pede-se a declaração da gestão fraudulenta e a anulatória de ato jurídico.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem propôs a ação?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Foi a Sra. Silvia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Contra o Sr. Carlos Alberto?

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Exatamente, por exemplO – está comprovado naqueles autos a venda de alvará. Está comprovado naqueles autos multas que eram impingidas contra a Aeromídia e que levaram a depoente a se sentir coagida a aceitar o ingresso dele na sociedade. Está comprovado naqueles autos que a alteração do contrato social da Aeromídia foi feito de forma fraudulenta. Enfim, Sr. Senador, Sr. Presidente, é uma matéria que já está sob ampla discussão na justiça competente, no foro competente, com provas documentais de todas as alegações feitas pela Sra. Silvia. Muito obrigada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A senhora poderia juntar também a cópia.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Está sendo juntado com o requerimento diante dessa CPI. Eu estou anexando as peças iniciais dos autos, não pude anexar todos os documentos porque os autos se encontravam conclusos, mas serão anexados tão logo saiam do gabinete da Juíza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ok.

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA) – Muito obrigada.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Presidente, eu poderia falar mais uma coisa?

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Pode sim.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu gostaria também de juntar, Sr. Senador, o que foi no depoimento anterior, que o Advogado que substabeleceu um outro Advogado, está com processos, enfim, na Polícia Federal, lembrando que esse Advogado, ele foi candidato a Deputado Estadual pelo PFL do Paraná e fazia, fornecia, fazia trabalhos para a Marina Taniguchi e Cássio Taniguchi na Prefeitura e eu não o conhecia. E foi ele que deu a entrada no meu processo e substabeleceu outro Advogado no início de 2006.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Advogado que a senhora tinha anteriormente ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – Que está com processos na Polícia Federal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pronto, que foi destituído, a senhora mencionou e tal?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato, esse Advogado é do partido deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Vamos então aos inscritos. Só para perguntar, qual era o tempo combinado aqui antes? Tinha um tempo combinado para ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, pode perguntar a vontade.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Estejam a vontade, mas não fiquem tão a vontade. Muito bem, em princípio dez minutos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A primeira questão, Sr. Presidente Sibá, Srs. Senadores, nós precisamos ... essa CPI precisa ter bem claro a resposta a uma pergunta do Senador Demostenes acerca do indiciamento da Sra. Silvia. Eu quero apresentar aqui que a Sra. Silvia Terezinha, ela foi indiciada em 2005, incursa nos artigos 171 e 299, Delegado Antônio Carlos Floriano Lessa, Delegado da Polícia Federal. É preciso que a CPI tenha uma resposta mais clara acerca disso, e quero lembrar, porque na primeira oitiva foi negado, Srs. Senadores. O Advogado respondeu, o Advogado que estava acompanhando a Sra. Silvia, respondeu que não, então essa é a primeira questão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Delegado que nos acompanha, Dr. Renato, já está providenciando toda essa documentação, Senador, uma vez que tem o indiciamento como V. Exª. lê e afirma, nós também temos esse mesmo documento, ela diz que já houve o arquivamento, então nós estamos pedindo cópia para que haja uma confirmação por parte aqui da CPI se está em andamento ou se foi arquivado.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A questão não é nem do mérito, é que na resposta do Advogado, ele disse que não foi indiciada ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – E foi indiciada. Bom, a perguntado questão é contribuir. V. Exª. falou de acareação. Penso que é importante que houvesse uma acareação da Sra. Silvia com o Sr. Carlos Alberto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza, também penso.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu acho que ajudaria a dirimir dúvidas e posicionamentos. Nós estamos propondo que haja essa acareação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É boa, inclusive vamos chamá-lo primeiro, ouvi-lo primeiro e depois fazer uma acareação, que eu acho que é correto.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A outra questão diz respeito à eu vou fazer uma pergunta aqui acerca do Deputado Carlos Wilson, que foi Presidente da INFRAERO e que passou por essa Casa, pelo Senado da República como Secretário. A pergunta é uma pergunta muito objetivA – se a Sra. Silvia conhece o Deputado, conhece o ex-Presidente, se já conversou com ele pessoalmente, tratou de Caixa II. Eu gostaria de ter essa... essa... essa resposta, porque diz aqui, remetendo à Isto É, diz a senhorA – "não tenho dúvida que boa parte do dinheiro desviado era repassada para a campanha de Carlos Wilson". Isso em abril deste ano.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – A pergunta que eu faço e eu acho que ela também está querendo saber, é se V. Exª. prefere que na medida que vai perguntando ela já vai respondendo ou se vai acumular todas as perguntas para responder em bloco.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – No final lá.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Então V. Exª. prefere perguntar tudo?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Tudo, tudo.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Ok.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Então a senhora conhece pessoalmente o ex-Presidente da INFRAERO Carlos Wilson?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não afirmei isso não, senhor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu estou pegando aqui a Revista Isto É, está aqui, aspeado(F) com a senhora. Está aqui, abril.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que diz a revista, o senhor poderia ler para nós.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Não tenho dúvida, eu li, diz a Sra. Silvia, está aqui destacado inclusive. "Não tenho dúvida que boa parte do dinheiro desviado era repassada para a campanha do Sr. Carlos Wilson". Isso é no contexto sobre Caixa II. Eu estou fazendo uma pergunta se tem provas disso, se conhece, se participou de alguma reunião, com quem? V. Exª., Senador Demóstenes, fala de alguns processos, e penso que não bateu um, não sei se está faltando esse, eu gostaria que a Sra. Silvia se posicionasse sobre essas ações criminais lá no Estado do Paraná, que o processo 200.58565-0. Outro processO – esse V. Exª. se manifestou, é o 20074734-4. Mas tem outro processO – é o 20074735-2 e o processo 19983467, e explicar à essa Comissão sobre o que se tratam essas ações. Eu acho que é importante nós termos isso. Eu gostaria de entender algumas manifestações, que foi dada pela Sra. Silvia na primeira oitiva, há uns vinte dias atrás, acerca da... V.Exª. fez um... contextualizou, que também está na Isto É, falando da secretária do Presidente Lula, quando foi abordada, foi aconselhada, não é, pelo seu Walter, a procurá-la, e V. Sa. disse que não o fez, que não chegou a procurar, não chegou a ir atrás da senhora no Palácio do Planalto. Mas eu fico intrigadO – por que é que V. Sa. cita esse cenário de que a secretária do Presidente Lula receberia, fazia acordos com recursos para o PT, para a campanha do Presidente? Mais na frente V. Sa. diz que não o procurou. Mas por que isso? Por que é que... a senhora tem provas acerca desse procedimento, dessa conduta? Porque eu penso que isso é tão grave, mencionar isso, sem provas. E V. Sa. abordou isso na entrevista, mas abordou também nesta Comissão.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Certo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Nesta Comissão. E quero dizer, como membro desta Comissão, que eu fico muito apreensivo e fico ... e cobro isso no sentido de V. Sa. ser mais explícita, e lamentar profundamente naquilo que se fala e repudiar isso, quando se fala sem provas, quando se fala sem mostrar a materialidade de assuntos tão relevantes que o País cobra e o Senado está a procurar caminhos para solucionar, ver, enxergar e superar condutas de gestores. Eu estou cobrando da senhora uma explicação.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Perfeitamente. Walter Sâmara é amigo pessoal do Presidente Lula e da Mônica.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Só um instantinho. V. Exª. já encerrou as suas indagações?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Encerrei.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Então vamos adotar um critério, só temos três Senadores.

SENADOR MÁRIO COUTO – Eu não vou perguntar.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – O senhor não vai perguntar não?

SENADOR MÁRIO COUTO – Não.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Então vamos responder direto e depois eu passo para o Senador Mário Couto.

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.

SENADOR JOÃO PEDRO – Sr. Presidente, isso é grave, abordar desta forma sem provas, é vago isso, é vago. A sociedade brasileira acompanha esta CPI e nós não podemos trabalhar com um contexto, com uma opinião dessa forma, dizer isso sem nenhuma prova material, nenhuma prova material. Então eu quero repelir esse tipo, porque isso não ajuda o Brasil, isso não ajuda a CPI, não ajuda. Fazer esse... esse cenário sem uma única prova.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Deixa eu só perguntar a V. Exª., que V. Exª fez várias perguntas, me permita. Eu gostaria de perguntar se a Sra. Silvia ainda vai abordar resposta sobre outras perguntas.

SENADOR JOÃO PEDRO – Sim, principalmente a relação da Sra. Silvia com o ex-Presidente da INFRAERO.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Muito bem. Então com a palavra a Sra. Silvia.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Só um minutinho. Quanto ao fato da Mônica, que é esposa do Bargas, que esteve no escândalo do dossiê, da compra do dossiê, a própria, eu repito, a própria Isto É trouxe, depois das minhas denúncias, o afastamento ou a demissão dela como secretária pessoal do Presidente Lula após treze anos, mas eu acho que isso pode ser provado com o sigilo bancário, telefônico. 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. Então as provas que eu tenho eu estou apresentando, e a própria mídia também está trazendo isso à tona, inclusive superfaturamento das obras de aeroportos, sobre preço, isso está na mídia hoje. A Veja mesmo, na qual eu não dei entrevista, traz a relação do Presidente Carlos Wilson com o Eurico Loio, que era para ser um assessor pessoal da presidência da INFRAERO e ele ficou sendo também um diretor de engenharia dentro da INFRAERO. Eu já apresentei para a juntada de todos esses documentos.

SENADOR MÁRIO COUTO – Presidente Sibá, a Sra. Mônica continua no Governo.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Mas não como secretária do Presidente Lula, pessoal.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Bom, com a palavra o Senador Mário Couto. V. Exª. tem de praxe os dez minutos.

SENADOR JOÃO PEDRO – Sr. Presidente, Sr. Presidente? A Sra. Silvia não respondeu a pergunta se ela já esteve alguma vez, se ela já conversou pessoalmente com o ex-Presidente da INFRAERO. Eu preciso dessa resposta.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu respondo sim, é lógico. Eu ratifico o meu depoimento na Polícia Federal. Não estive com ele pessoalmente, mas sim funcionários da INFRAERO que falavam inclusive ... o diretor ou o assessor, Eurico Loio e engenheiro, no contrato com a SEMBRA, com o Consórcio CDN que envolve o filho do Ministro, o qual o senhor até, Senador, já me perguntou isso na CPI quando eu estive aqui no depoimento anterior.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Presidente, primeiro eu queria um esclarecimento do nosso Relator, tão brilhante Relator. A dona Silvia, a Sra. Silvia, veio a esta Comissão a convite desta Comissão, perfeito?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Prestar depoimento como depoente, perfeito?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Jurou falar a verdade, somente a verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Perfeito. Lógico que no decorrer das denúncias que ela fez, ela não apresentou provas. Correto?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Correto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Mas algumas vezes apresentou?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Hoje ela juntou um monte de documentos, algumas afirmações, por exemplO – essa com relação à senhora Mônica, secretária, não há como comprovar o que foi dito. Até nós já tínhamos dito isso anteriormente ao Presidente Tião Viana e muito mais, por quê? Porque foi uma conversa onde ela não foi adiante, não conversou com a Sra. Mônica, então é um comentário que alguém disse, que ela tem como provar que houve o comentário, mas o comentário não tem maiores conseqüências. Por quê? Porque ela não foi adiante, ela não foi atrás da Sra. Mônica, não foi tratar de assunto, quer dizer, não tem como.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Mas trouxe alguns documentos que vão ser analisados por V. Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muitos documentos, muitos, inclusive ela prova algumas falsidades. Essa, por exemplo, essa licitação que saiu na quinta-feira dos Correios, que foi objeto um pouco mais cedo, na fita que ela tem o depoimento, aliás, a conversa que ela tem com o Sr. Adílson Silva, então lá, nessa conversa de janeiro, já mencionam que a Giovani ia ganhar uma licitação nos Correios, como de fato ganhou a semana passada. Então o depoimento dela, na minha opinião, tem crédito em alguns casos, em outros merecem ser melhor analisados, quer dizer, então ...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – E com a quebra do sigilo bancário vai bater alguma coisa, obviamente que V. Exª. vai chegar ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Exatamente onde a Comissão quer chegar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mais os documentos juntados pelo Ministério Público, pelo Tribunal de Contas da União, pela Controladoria Geral da União, não é, pelo Ministério Público, Polícia Federal, então nós vamos ...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – E logicamente com as denúncias que ela fez aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Vieram algumas também contra ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – E que V. Exª. teve que expor a ela até para ela tomar conhecimento e rebater para que ela tivesse mais credibilidade no depoimento dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Perfeito. Então, Presidente, eu queria fazer uma única pergunta só à Sra. Silvia, até agradecer de ter vindo aqui colaborar com esta Comissão, a sua coragem, continue corajosa, não deixe de dar beribéri como deu da outra vez.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu pago um preço muito caro.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Não deixe dar beribéri como deu da outra vez, que V. Sa. vai trazer com certeza conteúdo que nos vai ser servir para uma análise final.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Certo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Agora me responda só um questionamento que eu tenho. V. Exª., antes de vir aqui à CPI do Apagão, procurou algum órgão oficial.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Procurei.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Para prestar esclarecimento, para fazer as mesmas denúncias? Quais foram os órgãos que V. Exª. procurou?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Procurei também a INFRAERO, eu tenho comprovantes.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – O Ministério Público?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Por que não o Ministério Público?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Porque eu não sabia, eu não estava bem orientada. Em 2002 eu já tinha procurado, eu fui até a Polícia Federal, superintendência, mas eu fui sem Advogado, eu não tinha orientação certa, então não me receberam. Aí em 2005 eu apresentei essa denúncia na Polícia Federal, no Paraná, no TCU e também na INFRAERO, mas via telefone, tentei pessoalmente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – A senhora tem esses documentos que a senhora procurou para prestar esse esclarecimento a esses órgãos? Não tem nenhum documento que possa comprovar.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Sigilo telefônico, sigilo telefônico.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – A senhora foi pessoalmente?

SRA. SILVIA PFEIFFER – À INFRAERO, nesse ano de 2007, eu vim pessoalmente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – A senhora foi ao TCU também?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu fui ao TCU.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – E foi pessoalmente?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Fui, eu tenho o cartão.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Não tem nada registrado do que a senhora falou lá?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, no TCU eu estava com muito medo ainda de receber, como eu estava recebendo muita retaliação.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Mas se a CPI requisitar tem lá?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, não tem. Eu tenho o cartão do senhor Ary ...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Como que a senhora prova para mim que a senhora procurou um órgão oficial e prestou esses esclarecimentos? Como a senhora prova para mim?

SRA. SILVIA PFEIFFER – O Sr. Ary do TCU, eu tenho o cartão, o telefone, eu deixo na CPI, ele pode confirmar que eu estive lá. Várias ligações para a auditoria, aliás, o gerente de auditoria da INFRAERO, Sr. Cleudo, se não me engano, houve a ligação, pode quebrar o meu sigilo e deve, o telefônico. O TCU também por telefone e a própria Polícia Federal em 2005, que as denúncias estão lá, todas as denúncias que eu fiz de documentos entregues foram em 2005 na Polícia Federal, lá existem documentos sim, e o Dr. Flúvio, que é o Delegado, que pegou o meu depoimento de cinco dias, com todas essas... é... essas denúncias que eu estou fazendo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu agradeço, Presidente. Obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nós temos a cópia do inquérito da Polícia Federal, Senador.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – V. Exª. tem?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, nós temos, está à nossa disposição.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Obrigado, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Senador Demóstenes, eu não peguei a parte, mas parece que V. Exª. falou que ia ter uma licitação nos Correios

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – E quem ganhou a licitação?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foram quatro modalidades. Na conversa que ela teve e que hoje nós passamos a fita, eles comentavam, ela com o Sr. Adílson, que é representante da Sá Publicidade, que a Giovani ganharia uma dessas contas. E de fato aconteceu que quinta ou sexta-feira foram abertas as licitações e essa empresa Giovani ficou em segundo lugar numa modalidade. Como a 3P Comunicações acompanhou em duas modalidades ou três modalidades, ela pode ter uma conta só, ela acabou optando por uma, um primeiro lugar, e a Giovani subiu para o primeiro lugar. A Giovani formalmente está desclassificada, nós já verificamos, pela ausência de documentação ou por irregularidade de documentação, ou seja, aqueles recursos que podem ser supríveis, apresentou o documento. Então quer dizer que a Giovani realmente ganhou.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Quem já tinha a conta nos Correios antes da Giovani ganhar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Olha, a Giovani já teve essa conta.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Eu acho que quem tinha era a Giovani.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A Giovani já teve sim.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Então eu acho que numa especulação, a Giovani é uma grande empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Eu estou preocupado, V. Exª. sabe porque.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Por isso que eu não participei desse assunto. Quando eu vi, procurei informações aqui, me foi passado que quem ganhou foi uma outra empresa, agora V. Exª. explicou, porque aí a Giovani sobe, quer dizer, mas eu não tenho conhecimento, e tenho relações perto do Ministro, que haja alguma coisa nesse sentido. Agora a Giovani, se não me engano, é um das maiores do País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, agora o fato é que a conversa aconteceu e ela foi confirmada agora, quer dizer, isso, por si só, não comprova a situação, mas é uma situação que precisa ser investigada, averiguada, porque realmente aconteceu, por via transversa a Giovani.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – É, mas se chegar e falar assim: "não, a maior produtora de carro do Brasil é tal". Aí vai lá, mas quem vai ganhar é.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, mas veja só.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Entendeu, eu estou preocupado com isso, por isso que eu estou falando, porque eu sei que não existe nada nesse sentido e é levantado essa situação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas Senador, veja só.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Teremos que investigar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A conversa que eles tinham, ela tratava de irregularidades, estavam tratando de uma propina que foi paga ou teria sido paga para um diretor dos Correios que levou 30%.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Dessa nova diretoria ou daquela antiga?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso em novembro, dezembro e janeiro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Antes do escândalo que aconteceu nos Correios?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Depois, muito depois do escândalo. Então o que acontece? Se tratava de uma contratação que o Correio fez através da Sá Publicidade, passando pela Aeromídia e chegando através, e a Giovani já tinha perdido ali o seu contrato, mas ainda assim, essa é a grande pendência que nós vamos ter que ir atrás, a Giovani teria recebido R$ 1.200.000,00 dos Correios, ainda que sem contrato, e repassado uma parte para cada uma e reservado um bolo para a propina.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Citou o nome do diretor aí?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, não citou o nome do diretor,

mas a conversa está gravada. Então nesse contexto de irregularidade, de propina, de que está acontecendo, a conversa foi nesse sentido, gravada pela Sra. Silvia, nesse contexto parecE – "olha, inclusive a Giovani vai ganhar a licitação que está correndo aí para uma das contas e tal". Quer dizer, então naquele contexto de irregularidade.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Não tem como falar o nome do diretor, já que está gravado?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ela diz que não ... o nome na fita não aparece, na fita não aparece.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Ah, na fita não aparece?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, só fala que 30% serão pagos ao diretor.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Olha, Senador Demóstenes, eu tenho, sinceramente, eu tenho ficado muito preocupado e V. Exª. sabe que eu tenho colocado essa situação no Plenário, tenho colocado no Conselho de Ética. Como bem colocou o Senador, a questão de dizer, não se prova, se fala, quer dizer, a primeira coisa que me falaram em política é que em política primeiro se condena e depois se procuram as provas, e esse fato está se tornando uma coisa comum na vida política do Brasil, quer dizer, esse ditado, que antes de chegar a essa Casa eu já conhecia, que era em política primeiro se condena e depois se procuram as provas.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – E depois ninguém é punido.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Isso pode ser a terceira parte, mas eu não acredito nisso, Senador Sérgio Guerra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Senador, só para concordar com V. Exª.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Eu fico um pouco preocupado nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com as investigações, porque elas são públicas, elas são às claras, então veja só: a Sra. Silvia veio aqui, apresentou a fita, trouxe, e ela fez a acusação, essa acusação teve a publicidade. Hoje foi feita uma defesa, ou seja, que era também um libelo contra ela, um libelo acusatório contra ela.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Mas eu também, Senador Demóstenes, da mesma maneira que eu defendo a tese se de que uma acusação não é comprovar que ninguém é culpado, da mesma maneira que ela sofre, eu também acho que a recíproca é verdadeira, se não acabou o nosso Estado de Direito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Senador, mas o que nós temos que fazer.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – V. Exª. que é do ramo, V. Exª. é Procurador, entende de lei, é um dos grandes nomes da CCJ que temos nessa Casa. A minha preocupação é só essa, eu digo assim: se tem prova, vamos condenar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, mas o que nós temos que fazer, Senador, é aí que vem: porque aqui, por exemplo, nós já ouvimos acusação contra a secretária do Presidente da República. Nós descartamos. Por quê? Porque não tem nem como investigar, certo, então foi descartado essa linha de investigação porque, olhA – uma pessoa disse que a secretária do Presidente recebe 10% de propina e leva para o partido. Mas a senhora foi falar com a secretária? Não. Então já morreu ali, não adianta, porque aí é fazer sangrar a figura do Presidente da República sem motivação, na minha opinião. A outra coisa.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Mas olha só, já chegou no Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente, mas aí nós já tiramos essa parte, não é? Mas foi descartado, Senadora Ideli. Por quê? Porque nós não queremos fazer uma investigação, que como V. Exª. disse, possa ir condenando por antecipação as pessoas. No caso, por exemplo, da FS3, envolvendo o Sr. Fernando Brendaglia, as provas são muito mais consistentes, porque a Sra. Silvia mencionou que existia isso. Aí veio o auditor, o controlador, um representante da Controladoria Geral da União e dissE – "não, tem mesmo". Veio alguém do Tribunal de Contas e falou: "olha, a empresa foi construída para isso". Veio um representante do Ministério Público e falou a mesma coisa. A delegada da Polícia Federal com todos os pruridos falou: "está caminhando nessa direção". Quer dizer, ali já é um caso que está praticamente comprovado, com todos os documentos e tudo mais. Em relação a isso, nesse contexto de irregularidade, que estavam conversando sobre propina, sobre isso, sobre aquilo, e conversaram sobre isso. Confirmou que realmente, aberta, foi segundo lugar, a outra desistiu. Ah, mas tem um recurso. Mas esse recurso, quem é acostumado a lidar com licitação, sabe que recorreu, apresentou o documento certo, está correto. Então confirmou naquela conversa. Pode ser como disse V. Exª.: ao final nós chegamos à conclusão ou que não é verdade ou que é verdade ou que nós não temos como comprovar. Mas, nesse momento, nós não

poderíamos esconder o fato de que ela, com a fita, ela deu uma de médium vidente, quer dizer, ela acertou na conversa que eles tiveram em janeiro que em julho essa empresa faturaria um pedaço dessa conta.

Agora isso vai ser investigado. Isso não quer dizer que a licitação esteja maculada. A empresa vai ser chamada para oferecer as suas respostas. E nós estamos tendo o máximo cuidado aqui nessa CPI de fazer as coisas às claras e quase sempre, aliás, nós conseguimos um fato inéditO – 100% por consenso até agora, dois relatórios, e eu quero chegar ao final da mesma forma. Então acho que, até com o exemplo do que foi dado aqui pela secretária do Presidente, se eu quisesse fazer um escarcéu, trabalhar nessa direção *(soa a campainha),* ainda que sabendo que não ia dar em nada, não é verdade, poderia fazer isso politicamente, mas não é o nosso interesse. O interesse é contribuir com o Brasil. Até já falei com o Senador Tião VianA – se nós pudermos ir ao Presidente da República ou ao principal homem dele e falaR – "olha, Presidente, esses nomes aqui estão maculando a INFRAERO. Se o senhor puder fazer um detofon lá e tirar essas pessoas é uma contribuição para o Brasil". Isso não quer dizer que os partidos políticos vão perder. Se tem uma diretoria que é ligada ao PMDB, coloque um técnico lá que é ligado ao PMDB, troca seis por meia dúzia e a empresa fica bem. Agora o que não dá é se realmente forem comprovadas. Se nós conseguirmos fazer com que essa empresa possa ser melhorada, também por conta dessa CPI, isso é um ganho para o País, não é? Só nessa irregularidade da FS3 foram jogados aí R$ 25.000.000,00, R$ 26.000.000,00 fora, quer dizer, e as outras coisas?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pelos depoimentos, pelos documentos juntados, Procurador da República, nós só ouvimos técnico, então, quer dizer, não temos como nos contrapor, até porque eles foram uníssonos, quer dizer, prestaram depoimento nesse sentido. Então eu acho que aqui, sem querer diminuir ou sem querer... por isso que eu achei que a reação da Advogada foi despropositAl, sem fazer quaisquer crítica, porque ninguém estava agredindo a cliente dela, era alguém que estava lendo um documento que uma pessoa mandou, não é, e é a minha obrigação fazer isso, senão nós vamos caminhar só para um lado, não é verdade? Então com essas ressalvas eu quero falar dizer que infelizmente, ou felizmente, nós temos, em tudo que aparecer dentro dessa vertente, apareceu, nós vamos investigar.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Perfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – A Sra. Silvia vai fazer um comentário ainda sobre a palavra do Senador Wellington Salgado.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Todos os documentos que eu tenho de contratos, sendo licitação fraudulentas, com a Aeromídia, eu entreguei cópias para a CPI.

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 Aeromídia 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.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Agora não mais, né?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Sim, eu até fui ameaçada pelo próprio Adílson Sá no telefone .

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Se existia, agora não mais, que está sendo transmitido para todo Brasil.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Mas consegue.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Olha, eu vou dizer sinceramente. Essa questão dos Correios aí, espero que não seja verdadeira o que está declarado, embora saiba que a Giovani é uma grande empresa, e você sabe que num contrato de publicidade, não é só o dinheiro. É a arte, como que é, como que você vai se atingir o objetivo, é uma seleção. Agora se existirem provas, vamos apurar, como bem colocou o Senador Demóstenes, doa a quem doer. Eu

não acredito, tá, eu não acredito nesse caso aqui, mas como o Senador Demostenes já tem o levantamento, vamos apurar.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu gostaria da palavra também, assim como eu entreguei documentos que apuram a própria Agência Duda Mendonça envolvida também, está certo? Eu não sei, Sr. Presidente, se eu posso falar, eu não tenho provas, mas eu acho que seria bastante sério investigar a Linha Verde dentro da INFRAERO, que é a importação sem fiscalização nenhuma, a própria Polícia Federal não pode ter acesso, e também Fernando Brendaglia, em 2004, entre fevereiro e março, que o contrato com a FS3 foi assinado no final de 2003. Em fevereiro ou março, eu não estou bem lembrada, me foi falado, através da funcionária Mariângela Russo que ele estaria em Londres, Londres e Suíça. Eu passo essa informação, eu não tenho prova disso, mas eu gostaria de passar essa informação para a CPI.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Está registrado, fica a título de uma informação .

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu não sei se eu posso falar dois minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Eu vou manter as inscrições que estão aqui, mas V. Exª. vai ter direito a muito mais que dois minutos.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – É uma abordagem bastante rápida, apenas para instruir o assunto.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Sim.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – PrimeirO – a questão da Giovani é com os Correios, não?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Então não é foco dessa CPI?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, não é foco, mas é que aquele negócio colateral, está discutindo sobre ...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Mas Correios e INFRAERO não são negócios colaterais não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A gente está discutindo sobre INFRAERO, a Giovani tem ...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu conheço bem a Giovani, é uma empresa de excelente qualidade, eu não estou dizendo que ela não tem culpa ninguém ou tem, tem que ser investigada, mas é uma boa empresa. E uma concorrência de publicidade, aí eu quero concordar com o Wellington, ela tem duas variáveis: preço, que é a menos importante, e a mais importante é sempre a qualidade da proposta feita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Agora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A nossa dúvida foi só a bola de cristal da Sra. Silvia.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Agora eu não sei nada sobre a relação da Giovani com a INFRAERO, eu não conheço nada disso, eu conheço da Giovani com os Correios.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Senadora Ideli Salvatti. Senador João Pedro ainda quer fazer uso da palavra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – É uma pergunta para a Sra. SilviA – se ela tem cotas na Aeromídia?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Não tem mais nada?

SRA. SILVIA PFEIFFER – A minha filha ainda é sócia, a Ellen, com 15%. Eu não tenho nada.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A sua filha é uma outra situação. Mas a senhora, a senhora.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Não tem nenhuma quota na Aeromídia?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Nunca tive.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sr. Presidente, desculpe, que eu estava ali atendendo a um telefonema. Algum problema com a minha chegada, Senador Sérgio Guerra? Eu até eu queria continuar um pouco nesta linha que o Senador João Pedro fez, porque a sensação que me dá é que toda a motivação e o desencadear aí das denúncias teve como digamos assim questão inicial a questão Aeromídia, foi fruto, algo que aconteceu na Aeromídia, não é Senador Wellington, que desencadeou. Portanto, eu acho que entender bem o que é que aconteceu na Aeromídia talvez nos ajude a entender um pouco do que rolou depois, certo Senador Demostenes?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Certo.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Até, Senador Demostenes, até brinquei, quer fazer aqui de viva voz, que quando eu cheguei aqui e V. Exª. está respondendo tão atentamente os questionamentos, eu perguntei até se o Senhor já era o depoente aqui, que

estavam muitas perguntas dirigidas ao Senhor. Mas então eu queria perguntar à dona Silvia o seguinte assim: a Aeromídia é uma empresa que foi constituída por quem? Quem é que compunha a Aeromídia quando ela foi criada?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eram outros sócios, eu juntei também documentos de contrato social, e depois eu comprei as cotas em nome das minhas filhas, que isso ...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Depois a senhora a comprou. Quando, quando é que foi isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Ah, foi um ano após a... a criação.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A criação da empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – O nascimento da empresa, mais ou menos um ano, como um patrimônio para as minhas filhas. O que eu consegui construir, ao longo dos meus quarenta e sete anos, me roubaram, me expulsaram da minha empresa e roubaram o que eu construí para as minhas filhas.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Deixa eu entender. A senhora comprou para patrimônio das suas filhas ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Que percentual da Aeromídia?

SRA. SILVIA PFEIFFER – 100%. Foi comprado 50%, tem no contrato social, eu comprei 50% e depois comprei mais 50%.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Quer dizer que as suas filhas ficaram donas da Aeromídia?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente, mesmo porque uma é formada em marketing ...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Elas tinham idade para administrar ou era a senhora que administrava?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu era Procuradora delas.

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) – 100%.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu posso concluir?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Antes disso eu tive a empresa Via Aérea aonde eu era sócio com 50%, também Mídia Aeroportuária, aí eu vendi essa empresa.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Humhum.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Certo, que existe até hoje, que é a Viamais.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A senhora já tinha uma outra experiência no ramo?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Sim, tinha bastante.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E por quanto tempo a senhora foi a digamos as suas filhas proprietárias integralmente e a senhora administradora, por quanto tempo que foi só a senhora e as suas filhas atuando na empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – 1999/2000, até 2004.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – De 1999 até 2004?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Final de 2004.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Cinco anos, portanto?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Cinco anos. E aí entra a figura do Sr. Carlos Alberto Carvalho?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Aí ele entrou na empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente, eu entreguei esses documentos na Polícia Federal, inclusive eu já me manifestei sobre isso, foi sob coação, estamos juntando aqui o processo contra a pessoa do Carlos Alberto Carvalho, que tramita na 9º Vara, no Fórum de Curitiba, gestão fraudulenta.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E ele entrou por conta do que?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Por conta de coação, de ameaça, ele quase quebrou a minha empresa, ele quase quebrou por um painel no centro da cidade, eu não precisava de alvarás para o aeroporto, mas tinha um painel, uma empena próximo ao centro de Curitiba, e esse painel, essa empena, muitas pessoas da Prefeitura me procuraram, eu entrei com o pedido de alvará, me foi negado, e depois eles arrancaram, isso existe documentos que comprovam e provam isso, arrancaram o painel. A quinhentos metros na frente tinha um maior do que a minha, com alvará, então aí é que começou, e ele me falou depois, que como eu pagava naturalmente uma empresa em Curitiba, pagamento de impostos na Prefeitura, ele me sondou bastante a respeito de como funcionava contratos com a INFRAERO. Ele queria saber detalhes de publicidade, mas como que era, de que forma eram feitos os contratos, enfim, toda a ...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – O Sr. Carlos Alberto Carvalho, na época, antes dele entrar

na empresa da senhora, ele atuou nessa história do painel?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Ele era Secretário da gestão Cássio Taniguchi, Secretário de Urbanismo, depois de Administração e depois de Finanças.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ele foi Secretário de três Secretarias?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Eu não consigo entender. A autuação dele no exercício destas funções aqui de Secretário, isso tinha incidência nas ações de publicidade da senhora, da sua empresa ou das suas filhas?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, é o painel que ele ... é ... alegou que não tinha alvará, que ele mandou arrancar, a polícia própria arrancou esse painel de publicidade na época e muitas multas eu recebi.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ele, como Secretário da Prefeitura, ele.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Ele era sócio.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ele multou, fez tudo isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato, exatamente.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E aí depois ele entrou sócio da empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Mas como que isso se deu?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Porque eu tinha mais ou menos R$ 300.000,00 de multa em função desse painel na Prefeitura. Eu era multada todo dia e a quinhentos metros tinha uma outra empena maior que ninguém, a pessoa, a empresa não tinha multa. Então ele forçou. Agora tudo isso, Senadora, está inclusive no meu processo da Polícia Federal, e eu gostaria, até tenho cópia, e se a senhora, por gentileza quiser, eu posso deixar, para entender o ...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – É porque eu posso estar assim ... eu não consigo entender. Eu tenho um litígio com uma pessoa.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Com a Prefeitura.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – É, mas pelo que eu estou entendendo ele é que agia como Secretário?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Ah sim, a proposta dele foI – ele sumiu com todas as multas, e tinha um processo criminal da administração pública, segundo ele, contra as minhas filhas, tudo em função desse painel, e aí ele simplesmente dissE – "eu entro de sócio, já como gerente, sócio gerente – no caso conta bancária, é talões de cheques, era tudo ele que cuidava -, e as multas, em nome das suas filhas, e também o processo que existe vai sumir, todo o processo", e realmente foi o que aconteceu.

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.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Todos desapareceram?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exatamente. Não foi uma negociação, ele afirmou: "ou eu entro de sócio ou eu quebro a tua empresa". Eu tinha R$ 300.000,00 de multa, eu não tinha como pagar, simplesmente eu não tinha.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Aí a senhora concordou com essa com essa.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Concordei.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Com essa tratativa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Concordei.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E a Empresa então se viabilizou?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Voltou ao normal?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Mas a senhora tem litígio com ele? Ou não tem. Tem processo?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não entendi.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Tem processo?

SENADOR JOÃO PEDRO – Ou briga?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, não tinha briga.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sr. Presidente, eu só queria assim só fazer uma observação. Advogado em depoimento auxilia, não põe bilhete para a resposta. Então eu gostaria que pudesse ser, porque assim, eu estou fazendo as perguntas e estou percebendo bilhetes da Advogada ali. Então assim se a Advogada vai orientar o que a depoente tem que responder, eu paro de fazer pergunta, porque aí é absolutamente inviável. Então eu quero fazer esse questionamento, porque uma vez tudo bem, mas assim já é a quinta fez que ela põe o bilhete na frente da cliente, então eu quero saber, até porque assim, eu só quero entender, eu não tenho nenhuma preocupação, eu quero entender, porque todo esse depoimento, toda essa questão, tudo isso veio da Aeromídia e eu quero dizer assim que me causa muita estranheza alguém que entende, que lhe prejudicou e entra na empresa. Então se entrou lhe tendo trazido prejuízo, então nós precisamos ter a natureza desse processo para poder entender o que veio depois. Então eu queria pedir ao Presidente se estou correta, até porque eu não sou Advogada, mas eu já participei de algumas CPIs e pelo que eu sei não é permitido. O Advogado está ali para alguma sustentação na parte jurídica da condução, e eu espero que eu não esteja conduzindo de forma inadequada as minhas perguntas. Eu espero até que eu esteja sendo perfeitamente respeitosa.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Nós já tivemos aqui a oportunidade de conversar um pouco, antes de V. Exª. chegar, inclusive foi concedida a palavra diretamente à Advogada para contribuir com alguns esclarecimentos, mas desde o início está sendo colocado de que só quando a Sra. Silvia solicitar é que ela pode se manifestar.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Claro, ela pode pedir, a hora que ela se sentir com algum tipo de necessidade, de orientação, ela pede.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Se ela precisar, ela pergunta e terá a resposta. Então eu vou reiterar o pedido de V. Exª. porque este é o procedimento formal. Sra. Silvia. Eu disse exatamente o que acabo de responder à Senadora Ideli. Então isso já está explicado, vai continuar a oitiva, se ela precisar de ajuda ela vai perguntar e a senhora pode responder.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Inclusive eu queria dizer issO – se a dona Silvia se sentir insegura em alguma questão, ela tem plenamente condição de.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Mas ela solicita, ela solicita. Vamos seguir dessa maneira porque é a forma comum da gente aqui.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Então vamos voltar, porque eu acho que já tenho.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Senadora, se a senhora me permite, por favor, alguns documentos que ela está me passando, mas eu também não estou nem conseguindo ver porque se eu não colocar óculos, eu não enxergo, então eu não sei. Mas, na época, eu não conseguia a pessoa do Sr. Carlos Alberto Carvalho. Então eu conheci realmente em função desse problema, certo? Eu concordei que ele entrasse na empresa para não quebrar a minha empresa e isso é fato, isso é verdade. Eu não poderia deixar as minhas filhas sem estudar e nem deixar de dar atendimento médico para a minha mãe. Já pedi que quebrasse o meu sigilo bancário, telefônico e fiscal. Eu não participei dessa corrupção, pelo contrário, invadiram a minha casa, tentaram buscar documentos, várias ameaças, eu tenho registrado isso, ameaçaram de jogar droga no carro das minhas filhas, querem os documentos, já deu tiro na frente da minha casa e eu tenho todos os BOs referente a esse... enfim, a essas denúncias que eu faço, essas.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Dona Silvia, só assim para a gente poder ir concluindo. A senhora me disse que de 1999 até 2004, a senhora e suas filhas conduziram a empresa exclusivamente.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu acho que eu... com licença. Essa empresa, então eu adquiri 50%, depois mais 50% até 1999/2000. Em 2001 eu fui forçada a receber o Carlos Alberto Carvalho como sócio, agora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Então em 2001 o Carlos já entrou na empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato, isso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E aí o Carlos ficou de 2001 até 2004 junto com a senhora?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato. Ele já estava dentro da minha empresa desde 2000. Ele entrou no papel, no documento, na alteração de contrato, em 2001, e até 2004, foi no final de 2004, que eu fui expulsa da empresa, enfim, foi quando ele saiu da Prefeitura e tomou posse e conta da empresa.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E esse processo de 2001, praticamente, que ele entrou dividindo a empresa, até ele tomar a empresa toda, em 2004, esse procedimento de tomar a empresa toda em 2004 se deve a que tipo de procedimento? O que foi que aconteceu para ele poder tomar conta de tudo, expulsá-la da empresa?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Ele tinha o poder, eu perdi total controle da situação quando ele entrou em 2001. Então tanto eu tinha poder, somente para assinar contratos, como os funcionários, e o que aconteceu? Um funcionário assinou um contrato numa licitação irregular no Aeroporto Afonso Pena. Eu não tinha acesso nem ... vários controles financeiros, como depósito, eu achei documentos numa mudança que houve da empresa de um local para outro. Foi um inferno, desculpe dizer, a minha vida lá dentro. Eu fui refém dentro da minha própria empresa, e hoje, eu e as minhas filhas, nós somos prisioneiras dentro da minha casa, aliás, da casa que eu estou sendo despejada, que eu não consigo pagar o meu aluguel.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E as denúncias que a senhora apresentou, elas levaram algum tempo para virem a público?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Em 2004 a senhora foi expulsa da Aeromídia e as denúncias aconteceram ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – 2005.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – 2005. Por que todo esse intervalo?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Bem, eu já ... eu até acho que antes da senhora chegar.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Já tinha explicitado isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Já, já, e o que me ajudou muito foi a mídia. A mídia sim, a mídia me ajudou muito a chegar até aqui para fazer as denúncias que eu precisava fazer como mãe e como cidadã. Senão fosse a mídia, eu acho pouco provável que eu estaria hoje sentada aqui. Eu estou recebendo vários processos, mais ameaças, eu não sei se eu não vou sair daqui... aqui com certeza não, porque o Senado, os agentes do Senado estão me cuidando, mas em Curitiba eu estou correndo o risco de levar um tiro, da própria Polícia Civil, que me ameaça por conta da turma do Carlos Alberto Carvalho.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Bom, com relação ao seu Carlos Alberto Carvalho, eu acho que já estaria claro. O Senador Demostenes já deixou configurado de não haver nas denúncias nenhum elemento para dar continuidade em relação a algumas outras pessoas citadas na denúncia da Sra. Silvia. Eu queria, apenas para poder ter assim a formação da convicção, a senhora conhece pessoalmente o Deputado Carlos Wilson?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Nunca esteve com ele?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, também já.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Já fez essa.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Já cruzei com ele no sexto andar, inclusive o Severino Cavalcante estava comigo nessa ala e mais um amigo do Presidente Carlos Wilson, mas eu conheci sim e conversei com o assessor, com o pessoal dele, com o consultor, que é o senhor, é o diretor engenheiro Eurico Loio.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Bom, então não teve relação nenhuma, tratativa da senhora diretamente com o Deputado Carlos Wilson?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E também na documentação que a senhora apresentou até agora, algum documento comprobatório de algum ato ilícito.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Vários.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Do Carlos Wilson?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, de publicidade. Do Carlos Wilson entrego a documentação de uma empresa de um consórcio CDN.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Só um minuto, houve um erro de comando aqui.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Eu acho que está na hora de nós irmos embora. Voltou o som. Voltou o som.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Como eu falo, Senadora, no meu depoimento na Polícia Federal, também cinco dias de depoimento, repito, na Polícia Federal, no CGU foi feita acareação e no Ministério Público Federal também, através do Delegado da Polícia Federal de Curitiba, eu prestei depoimento. Funcionários, inclusive ... é ... o Sr. Eurico Loio, como eu já repeti, e a própria engenharia que me passavam as informações e o que está no depoimento hoje, né, eu ratifico.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A senhora fala de funcionários, eu fiz a pergunta, primeirO – se a senhora teve alguma tratativa pessoal com o Sr. Carlos Wilson?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A senhora tem algum documento aonde há a pessoa do Sr. Carlos Wilson e fique comprovada de ligação?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, mas o que eu falei, eu não tenho como comprovar, mas quebrando o sigilo bancário com certeza vai encontrar.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Então provas documentais a senhora não tem?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Várias.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A senhora apenas diz que se por um acaso for feita a quebra, poderá se chegar à prova?

SRA. SILVIA PFEIFFER – À quebra do sigilo bancário do Senador Carlos Wilson. Desculpa, Deputado, sim.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Mas documento com relação a isso a senhora.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Carlos Wilson não, senhora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – A senhora não apresentou?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Não, somente o assessor, consultor dele, o Eurico Loio, que eu já apresentei os documentos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ok. Eu agradeço, Sr. Presidente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Presidente Sibá, Presidente Sibá. O depoimento da Sra. Silvia, ela me deixa intrigado. Uma abordagem da Senadora Ideli, ela leva o raciocínio e a Sra. Silvia diz assim: denunciei em 2005. Eu faço uma pergunta, porque essa precisão, essa coragem da Sra. Silvia, por que não se deu em 2001, quando o Sr. Carlos Alberto aparece, e faz uma proposta indecorosa, indecente? Por que a senhora não procurou o Ministério Público para denunciar um agente público, porque V. Sa. sabia que ele a estava ameaçando, e V. Sa. concorda que ele entre na sua empresa para que ele tirasse as multas e etc. e tal.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Exato.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Por que é que V. Exª., em 2001, não procurou a imprensa para denunciar, não procurou o Ministério Público para fazer essa denúncia?

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não sabia que tinha que procurar o Ministério Público e nem a imprensa, aliás, eu tentei ...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas a senhora era diretora de uma empresa, empresária.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu não sou formada, eu não tenho faculdade. Eu trabalhei muito desde os catorze anos para sustentar as minhas filhas.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – O que é isso.

SRA. SILVIA PFEIFFER – -– eu tentei na Prefeitura, como que eu vou denunciar um Secretário da Prefeitura?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – O que é isso, a senhora continua... esse raciocínio é muito ruim.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu aceitei porque eu sou mãe e tinha as minhas três filhas na faculdade, eu repito.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A questão não é nem de aceitar, é por que a senhora não denunciou isso, sabendo que ...

SRA. SILVIA PFEIFFER – Tentei denunciar na Prefeitura.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sabendo que a senhora estava perdendo a sua empresa.

SRA. SILVIA PFEIFFER – Eu tentei denunciar na Prefeitura e não fui ouvida, e tenho os nomes aos quais eu me reportei dentro da Prefeitura de Curitiba.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Bom, eu queria encerrar.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Sr. Presidente, para encerrar, para encerrar.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Para encerrar definitivamente.

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.

SENADOR 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.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG) – Satisfeito, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC) – Bom, eu agradeço aqui a Sra. Silvia e a Dra. Andreia Damasceno pela contribuição, está encerrada a presente reunião. Fica convocada a próxima reunião para amanhã às onze horas.

Sessão encerrada às 20h32. – Senador **Tião Viana,** Presidente.

Ata da 17ª reunião de 2007 realizada em 17 de julho de 2007

Ata Circunstanciada da 17ª Reunião de 2007 realizada em 17 de julho de 2007, terça-feira, às dez horas e trinta e nove minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos seguintes Analistas de Finanças e Controle Externo do Tribunal de Contas da UniãO – Jorge Pereira de Macedo, Cláudio Sarian Altourian, Carlos Sebastião Costa, e Elizeu Grosskops Schlottseldt Júnior.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) – Relator
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Gilvam Borges (PMDB-AP)
Romeu Tuma (PFL-SP)
João Pedro (PT-AM)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Declaro aberta a 17ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pelo Requerimento 401/2007, 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, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva do Sr. Jorge Pereira de Macedo, Analista de Finanças e Controle Externo do Tribunal de Contas da União, TCU, a quem já solicito e convido para compor a Mesa da CPI, o Dr. Cláudio Sarian Altourian, Analista de Finanças e Controle Externo do Tribunal de Contas da União, TCU, está aqui e também já convido, Dr. Carlos Sebastião Costa, Analista de Finanças e Controle Externo do Tribunal de Contas da União também, a quem já convido para compor a Mesa, Dr. Elizeu Grosskops Schlottseldt... Nome difícil aqui. Pediria que ele pronunciasse posteriormente depois. Senador Demóstenes...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Schlottseldt. (risos)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Schlottseldt... e vamos por aí... Júnior. Analista de Finanças e Controle Externo do Tribunal de Contas da União, a quem já convido também para que componha a Mesa. A Presidência... Indago ao RelatoR – Podemos começar a oitiva?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Podemos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência indaga aos senhores expositores, começaremos pelo Dr. Jorge Pereira de Macedo, se haverá necessidade de ser reservada a Sessão ou se V.Sª. não faz questão. Não há necessidade.

Então, tem a palavra o Dr. Jorge Pereira de Macedo, pelo entendimento de sistemática do Relator nós ouvimos primeiro os expositores e posteriormente ele passa às indagações. Todos assinaram o termo de compromisso, nos termos do art. 203 do Código de Processo Penal. Então o Dr. Jorge Pereira de Macedo tem a palavra. A Presidência sugere inicialmente 15 minutos.

SR. JORGE PEREIRA DE MACEDO – Bom dia, Sr. Senador Tião Viana, E. Sr. Senador Demóstenes Torres, Srs. Senadores aqui presentes. A minha fala inicial é só para dizer que lá no Tribunal de Contas da União trabalhamos sempre com o firme propósito de prestar sempre cada vez melhor um bom serviço ao parlamento que é quem detêm efetivamente a prerrogativa do controle. E é com esse propósito que comparecemos aqui na secretaria.

A minha função no Tribunal de Contas da União, nós temos ali projetado no organograma, é de coordenar as atividades da Secretaria de Controle do Tribunal, que

estão nas 26 unidades da federação, dos 26 Estados, e mais cerca de 15 secretarias aqui na sede. Quanto à questão que nos traz aqui hoje, a questão dos processos de obras em aeroportos vinculados à INFRAERO, eu queria dizer inicialmente que esse trabalho de fiscalização de obras o Tribunal vem intensificando isso nos últimos dez anos, e mais especificamente a partir de 2001, quando o Tribunal destinou uma das suas unidades aqui de Brasília para essa finalidade de obras públicas.

Então, é uma secretaria com especialistas especialmente recrutados para a fiscalização de obras públicas. Como já disse, instalada em 2001. Esses trabalhos, então, eles foram realizados em todas as unidades da federação onde recentemente teve obras em aeroportos, fiscalizações essas realizadas pelos nossos técnicos lá instalados, com a coordenação em alguns casos da nossa Secretaria de Obras aqui instalado em Brasília. A estratégia que nós imaginamos para essa exposição, portanto, constatado que os problemas verificados nessas obras são muito semelhantes, foi fazer com que o nosso colega Cláudio Sarian Altourian, que é Secretário de Obras do Tribunal de Contas da União, com larga experiência nesse mister, fizesse uma explanação sobre essas fiscalizações. Eu tenho certeza que ele vai trazer todos os elementos necessários para uma boa compreensão desse assunto. Então com permissão do Presidente e do Relator eu gostaria de passar já a palavra para o Dr. Cláudio, que faria essa exposição técnica então sobre o assunto.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Dr. Cláudio Sarian Altourian.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – E. Sr. Senador Tião Viana, Presidente dessa Comissão, Senador Demóstenes Torres, Relator dessa Comissão, o meu objetivo é apresentar um resumo dos trabalhos do Tribunal de Contas da União na área de obras notadamente na INFRAERO. Eu gostaria de registrar a satisfação de estar aqui nessa Comissão cumprindo o que eu reputo a missão mais nobre do Tribunal de Contas da União, que é fornecer o apoio técnico ao Congresso Nacional no exercício do controle externo. Tanto que o art. 71 exculpe no seu caput essa missão.

O controle externo de obras públicas é um trabalho que vem sendo feito em parceria pelo TCU e pelo Congresso Nacional já há alguns anos, com resultados muito interessantes que foram... Que são apresentados como, por exemplo, no ano passado no qual houve uma redução de aproximadamente um bilhão de reais em contratos de obras públicas fiscalizadas pelo Tribunal de Contas da União. Eu destaco também os resultados relativos às recentes operações implementadas pela Polícia Federal na qual o Congresso já havia bloqueado na Lei Orçamentária grande parte dos empreendimentos por força de subsídio técnico encaminhado pelo Tribunal de Contas da União. Um breve resumo, o Tribunal já encaminhou a essa Comissão a cópia das instruções de todos os processos. Eu, com vistas a objetivar o trabalho desta Comissão elaborei um resumo de cada uma das obras, são três cadernos que eu passo à mão da Presidência e da Relatoria. Esse resumo inclui informações gerais, resumidas todas as dez obras solicitadas pela Comissão estão relacionadas com informações gerais, eu acredito que vai facilitar o trabalho da Comissão, e de estar... Pode passar... São os mesmos cadernos. São três cópias idênticas. Pode deixar aí. E as dúvidas adicionais, além desta reunião que estamos aqui, podem ser esclarecidas no decorrer do tempo e estamos à disposição de qualquer dúvida. Estaremos aqui com a maior prontidão.

Eu passo então à questão da INFRAERO. No plano de fiscalização anual do Tribunal de Contas da União, em 2005 nós percebemos uma questão importante relativa aos empreendimentos da INFRAERO, que era a ausência da inserção desses investimentos na Lei Orçamentária Anual. E qual era a argumentação da INFRAERO? É de que era uma despesa da INFRAERO em patrimônio da União, e por esse motivo os investimentos não eram relacionados e não eram trazidos ao conhecimento do Congresso Nacional para a aprovação na Lei Orçamentária Anual. Essa comunicação foi feita à Comissão Mista, a Comissão Mista já adotou os procedimentos de ajuste, e em 2006 esses investimentos já estão sendo apreciados pelo Congresso Nacional no ciclo da Lei Orçamentária.

Um segundo ponto importante para destaque, eu diria o aeroporto de Guarulhos, no qual estamos... Fizemos um trabalho preventivo e esse é um norte do trabalho do Tribunal, prevenir ao invés de remediar, e já foi obtido uma redução no valor do edital das obras do TPS3 da ordem de 100 milhões de reais, com a anuência da INFRAERO por meio de um trabalho conjunto de aprimoramento da peça orçamentária. Dos processos que eu vou relatar aqui, eu gostaria só de destacar que para alguns já houve deliberação do Tribunal, e para outros encontra-se na fase processual de análise dos indícios ainda. Por determinação da Presidência e dos Relatores, é absolutamente prioritário a instrução de processos da INFRAERO para que o mais rápido possível sejam saneados e sejam esclarecidos os indícios de irregularidades apontados pelas equipes.

Eu procurei estruturar essa apresentação de forma a objetivar e facilitar o entendimento da Comissão, dividindo os problemas que encontramos por cada uma dessas fases. Eu destaco a fase interna que é aquela

fase desde o início do procedimento licitatório até a publicação do edital. Essa é a fase que reputamos mais importante, porque grandes falhas nesse momento comprometem todo o andamento regular do procedimento licitatório. A fase externa compreende-se entre a publicação do edital e a assinatura do contrato; a contratação direta que é um procedimento de exceção, que a gente constata em menos empreendimentos da INFRAERO, mas é um procedimento de exceção, fase contratual, que é compreendida entre a assinatura do contrato e o recebimento definitivo do objeto. Passo então diretamente à fase interna.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – O senhor fala que a fase interna é a grande responsável pela problemática.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sim. Eu acredito que 80% das falhas estão na fase interna. Por quê? Porque nessa fase interna são definidos todos os requisitos que serão exigidos das empresas que vão participar. Restrições na fase interna com toda certeza comprometem o aspecto de concorrência e a possibilidade da administração obter a proposta mais vantajosa.

Então, a essência está na fase interna e eu vou procurar detalhar para os senhores quais são os problemas e pontuar alguns exemplos para que fique mais claro para que não fique apenas considerações teóricas. Primeiro ponto importante da fase interna é a caracterização da obra. E ela envolve três estudos muito importantes. A licença ambiental, que é menos encontrado... Que é menos relacionada como problemas nas obras da INFRAERO, e os outros dois, e eu vou aí destacar, projeto básico e orçamento detalhado. O projeto básico tem uma conseqüência posterior que é elaboração do projeto Executivo, e depois da documentação exbeauty(F) que é a documentação do que foi efetivamente executado.

Projeto básico. Dois pontos importantes, o primeiro na Lei 866, e eu faço essas considerações iniciais jurídicas com vistas a subsidiar o que eu vou apresentar em seguida, o primeiro é projeto básico é o conjunto de elementos necessários e suficientes com nível de precisão adequado para caracterizar a obra ou serviço. E a lei elenca uma série de requisitos para que o projeto básico possa ser considerado como um projeto básico efetivo. E elenca também a necessidade da existência de um orçamento detalhado em planilha. O art. 3º da Resolução do CONFEA 361, diz que projeto básico precisa ter um nível de precisão de mais ou menos 15% para ser uma peça de boa qualidade. O que os trabalhos de auditoria do Tribunal tem apontado? Falhas na elaboração do projeto básico nas grandes obras realizadas pela INFRAERO. E por que motivo? Existem necessidades de alterações significativas no decorrer das obras, eu vou exemplificar a seguida, deficiência nos estudos de demanda e capacidade dos aeroportos, e problemas graves na metodologia de orçamentação. O acórdão 644 apreciado agora em 2007 exemplifica com muita precisão as falhas de um projeto básico da INFRAERO. Esse refere-se às obras do aeroporto aqui de Brasília, e elenca, e eu vou citar, eu procurei relacionar alguns exemplo, ausência de estudo de viabilidade para instar equipamentos em separados do serviço de engenharia, falta de detalhamento adequado de custo, ausência de registro de cotações de preços importantes, elevado percentual de BDI, etc. Esse acórdão está disponível na internet e já encaminhamos também para esta Comissão. Problemas referentes a São Paulo, Guarulhos. Aglutinação de planilhas de diversas etapas em uma única planilha, o que dificulta inclusive a transparência do processo. E eu vou exemplificar. Quando se misturam serviços referentes à pista de pouso de aeronave com serviços de pista de carros, você tem preços unitários que são a princípio diferentes, porque as complexidades envolvidas são diferentes. No momento que se aglutinam todos os serviços dentro de uma mesma planilha, serviços de menor custo passam a ter...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Só para perguntar a V.Sª., então o que V.Sª. quer dizer aí é que chegou a ser orçado pista de pouso e pista de carro com preço unitário? Inicialmente...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O que eu quero dizer, Senador, é que houve aglutinação dos serviços da pista. Porque é o mesmo contrato. Sistema de pistas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, não havia uma separação...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Separação... Desses serviços que apesar de não ter nomenclaturas similares, apresentam custos diferentes pela própria dinâmica entre a pista de pouso de um avião e a pista de uma rodovia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – No Espírito Santo já constatamos a substituição da concepção estrutural, de concreto convencional para concreto prémoldado, o que de certa forma compromete aquele processo concorrencial. A licitação foi feita para obter vantagem no concreto convencional. Depois que a empresa assina e troca-se o serviço ela entra sem a devida concorrência das demais empresas. Pela substituição da concepção estrutural. Isso é uma falha de

projeto no nosso entendimento. Espírito Santo, e eu destaco, encontra-se na fase de análise de indício das irregularidades. O aeroporto de Goiás, substituição de concreto protendido por convencional em mais de mil metros quadrados de laje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é o protendido?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Protendido é um sistema específico de execução do concreto totalmente diferente do concreto usinado. Ele tem protensão. Numa linguagem mais similar, custos totalmente diferenciados. O concreto convencional é esse que a gente está acostumado nas obras habituais. O protendido trabalha com sistemas de protensão... Cordoalhas, é um sistema muito mais caro que tem como objetivo vencer vãos maiores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, foi projetado... E feito com convencional.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o pré-moldado é mais barato que o convencional também?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Depende da situação específica. Existem soluções específicas em que o pré-moldado é mais vantajoso, soluções específicas em que o moldado in loco é mais vantajoso, e soluções específicas em que o protendido...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Naquele caso do Espírito Santo a substituição daria prejuízo?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O problema não é apenas o prejuízo e essa colocação quando se erra no projeto básico. Mas é a fuga dos preços concorrenciais que as empresas apresentam. Ou seja, quando se define uma concepção estrutural, todas as empresas participam concorrendo naquele preço. Quando se altera a concepção, o preço tem que ser negociado diretamente com a empresa que está executando. O que com toda certeza evita os descontos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Elimina a concorrência.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Exatamente. Essa é a nossa preocupação. No orçamento detalhado, quais são as funções do orçamento? E por que ele é tão importante para a administração?

Primeiro, ele é um parâmetro para a administração na fase interna (soa a campainha) Verificar a existência dos recursos suficientes, e definir critérios de aceitabilidade de preço. Eu preciso saber quais são os meus referenciais e até qual limite eu como administração vou aceitar os preços. Para que na fase externa, eu possa avaliar as propostas apresentadas pelas empreiteiras e dizeR – Esse preço eu aceito ou esse preço eu não aceito. A 8.666 estabelece como exigência obrigatória critério de aceitabilidade de preço unitário de preço global. Por quê? Porque a obra tem uma natureza distinta de variação de serviços. Se eu não tenho... Se o meu critério apenas de aceitabilidade e preço global, do todo e da obra, eu corro o risco de selecionar uma proposta com menor preço, mas ruim para a administração, porque na variação dos quantitativos eu posso estar incorrendo em preços danosos no âmbito deste contrato. E, ao final, ele é importante para que eu possa acompanhar os serviços na fase contratual.

O Congresso Nacional já preocupado com a questão preço, inseriu na Lei de Diretrizes Orçamentárias uma exigência de que todos os preços sejam balizados pelos sistemas referenciais da administração. E logicamente, em situações excepcionais, no § 1º, o Congresso autorizou contratações superiores a esses preços desde que justificada em Relatório técnico circunstanciado. Ou seja, existe a regra, mas lógico que dependendo da situação fática da obra existe também as exceções e cabe ao gestor justificar o porquê está contratando. E esse é um dispositivo importante porque eu vou apresentar a seguir. Quais são as falhas que as equipes detectam na elaboração de um orçamento da INFRAERO? Isso está tudo... E eu repito, na documentação já encaminhada a esta Comissão com absoluto detalhe. Não há base referencial de preços para a elaboração do orçamento. Ou seja, não há sistema referencial comparativo, os preços são importados dizendo o preço do insumo é esse. Mas doando foi tirado? Tem aqui uma cotação e isso dificulta muito a avaliação do controle. Até mesmo porque a LDO exige que esse detalhamento seja feito. A ausência de detalhamento dos custos unitários, a própria Lei 8.666 exige isso quando define projeto básico. Não há memória ou registro referente à elaboração do orçamento, a composição dos custos apresentam na grande maioria das vezes coeficientes elevados ou insumos desnecessários sem a devida justificativa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que V.Sª. diz então é que o orçamento aparece. Não tem nada anterior. De repente aparece um documento...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O orçamento existe, mas ele não tem o grau de detalhamento suficiente exigido por todos tanto lei de diretrizes quanto Lei 8.666 para que possa ser aferida a boa e regular aplicação dos recursos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não há memória, não há registro, não há nada. Aparece um orçamento e é aquele o preço.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – E quando eu detalhar os problemas que a gente está tendo em relação ao recebimento das respostas da INFRAERO, isso vai ficar mais claro a dificuldade e o tempo de demora das respostas às demandas do Tribunal. Isso vai ficar muito claro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Falta de justificativa acima dos preços referenciais da administração é uma exigência da LDO. Na maioria das cotações de serviços importantes a gente encontra apenas um fornecedor apresentando preço, e eu cito como exemplo pontos de embarque, que são serviços de preços elevados por vezes cotados no mercado internacional, e no fornecimento pelo mercado nacional, e é uma diferença de quase 50% do preço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E há muitos fornecedores.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não muitos. Mas existe competição...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há pluralidade.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Há pluralidade fornecedora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E só se cota um.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – No orçamento base apenas um. E na maioria das vezes o internacional. E quando vamos "ah, mas por que não o nacional?" Porque é metade do preço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – 50% mais barato.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Inserção de verbas para serviços relevantes, ou seja, a gente não tem o devido detalhamento de porque verbas de 30 milhões estão na planilha orçamentária, e ao final, o mesmo percentual de encargos para servidores mensalistas e horistas. São encargos diferentes, encargos sociais são os valores que incidem em cima da mão-de-obra paga diretamente ao funcionário, e para servidores mensalistas, esse percentual é da ordem de 75%. E para horistas, que recebem por hora, 125%. No que constatamos no aeroporto aqui de Brasília, o percentual era o mesmo de 125%. O que onera sem dúvida nenhuma a orçamentação. O orçamento da INFRAERO aqui do DF eu destaco que foi constatado no período 122% do orçamento base em amostra de 32% do valor total. Nós não temos condição em nível de controle de detalhar toda a planilha orçamentária. Nós nos utilizamos de uma amostra representativa, 30, 40, 50% para dizer esse orçamento não tem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sobrepreço é calculado sobre a média do mercado?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Exatamente. O que o nós fazemos para calcular o sobrepreço, isso é um ponto importante de trazer à Comissão. Jamais o Tribunal se utiliza do sistema referencial da administração seco. Nós trabalhamos com sistema referencial adaptado às condições da obra. Então o SINAPI diz lá: O preço do concreto é tanto. Tudo bem. Quais são os ajustes necessários dentro do SINAPI para trazer da situação de um serviço comum para um serviço aeroportuário? Quais são os coeficientes que tem que ser aprimorados, quais são os preços de insumo. Nós fazemos esse trabalho de adaptação, encontra-se ainda um sobrepreço elevado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – 122%. 32% da obra.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – 32% dos valores...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que foram checados.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Exatamente. E o que nos preocupa também, que além dessa super estimativa, existe um critério de aceitabilidade de preço que aceita valores além daquele orçamento básico da INFRAERO. De 20% para os unitários e até mais 10% para o preço global. Ou seja, se eu trabalhar com o orçamento diferencial alto e um critério de aceitabilidade mais alto ainda, eu vou elevar muito o valor da contratação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Bom, se eu entendi, o seguinte, já se faz com sobrepreço e ainda se aceita no decorrer da obra que esses preços sejam elevados em 20% e 10%.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. Aceita-se no momento do recebimento das propostas das empresas que se houver uma variação maior do que a INFRAERO estimou em 10%, a INFRAERO não a desclassifica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Isso em cima já com o sobrepreço 122%.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Já com base no orçamento base da INFRAERO. Outra preocupação grande, e eu também vou apresentar a V.Exªs., são as fórmulas, o tipo de licitação utilizado predominantemente pela INFRAERO é de técnica e preço, na qual há uma combinação de quesitos relativos à pontuação de nota técnica e de preço. Mas, os descontos

de preço acima de 10%, ou seja, se obra está estimada em 100, abaixo de 90, se a empresa propuser, não há nenhuma pontuação maior para a empresa. Há uma limitação de pontuação pelo desconto. Eu vou apresentar também em seguida. Pré-qualificação e habilitação da fase interna. Eu acho muito interessante, eu tenho um gráfico que eu apresento a V.Exªs. produzido por um técnico lá do Tribunal de Contas de Pernambuco. Ele é muito interessante porque ele fez uma pesquisa e demonstrou o seguinte. Embaixo, no eixo X, é o número de empresas que participam da licitação. E no eixo Y, é quanto variam os preços contratados em relação ao orçamento base definido pela administração. E acho até por uma questão lógica, percebe-se que na medida em que aumenta-se o número de proponente, obtém-se uma redução da ordem de 20 a 30% do preço do orçamento base. No momento em que há poucos participantes, há um incremento de até 20% do orçamento da administração. Porque é importante? É pelo que vou apresentar em seguida que são os critérios definidos de pré-qualificação e habilitação nos procedimentos. Eu destaco o art. 37 da Constituição Federal, tem um pequeno erro aí, que diz que os critérios de habilitação, na questão da habilitação, somente será permitido exigência de qualificação técnica econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. Eu acho muito interessante uma frase do doutrinador Dr. Marçal Justen Filho que diz: "É evidente que o máximo de segurança corresponderia ao máximo de restrição. Essa não é a solução autorizada pela Constituição". Fecha aspas. Passamos aos casos concretos.

A lei prevê como regra uma fase de habilitação e uma fase de análise de proposta. Mas, excepcionalmente, o art. 114 prevê a ruptura da habilitação em duas fases, sendo a primeira denominada pré-qualificação e a segunda habilitação propriamente dita. Esse gráfico é apenas para exemplificar, e qual é o objetivo da lei? No art. 114. A pré-qualificação é autorizada todas as vezes que o objeto da licitação exigir análise mais detida da qualificação técnica dos interessados. Isso é perfeito. Qual é o problema? E aí eu passo ao caso concreto. É que a fase de pré-qualificação nós temos constatado tem sido uma antecipação da habilitação ao invés de ser uma habilitação preliminar. No momento em que se dividem as duas fases, o que se quer é um filtro grosso na pré-qualificação, para que se tenha ao invés de 30 empresas, 10, 15, para que na fase de habilitação seja mais fácil para a Comissão analisar. Porém, os resultados que temos encontrado são muito graves. E eu cito o exemplo do aeroporto de Guarulhos no qual foram habilitados pela pré-qualificação apenas dois consórcios. Ou seja, há uma redução muito grande nessa fase de pré-qualificação das empresas. E as empresas, nesse momento, ainda não apresentaram os seus preços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quantos se inscreveram?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu não tenho o número exato, é preciso consultar os autos com precisão, mas foi uma ordem maior. Mas o que nos assustou foi o número 2 para ofertar uma proposta...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Na pré-qualificação, ou seja, inviabiliza também a concorrência.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – E eu estou falando de uma obra estimada em um bilhão de reais. E o preço do orçamento só é divulgado após esta pré-qualificação. Indícios constatados, continuando... Exigências na pré-qualificação de itens que não apresentam maior relevância e maior valor significativo como exige a 8.666 para habilitação. Quem dirá para pré-qualificação. A 8.666 diz: É razoável que o administrador exija serviços comprovados desde que seja de maior relevância e valor significativo na habilitação. Aqui a gente tem percebido que na pré-qualificação isso não é cumprido e eu vou citar alguns exemplos. Segundo problema. Exclusão posterior de serviços que serviram de base para a pontuação na fase de pré-qualificação. Você exige serviço para pré-qualificar e no contrato você tira ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não será prestado o serviço.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não será prestado. Então não há um critério de razoabilidade entre uma exigência de pré-qualificação e se o serviço não vai ser prestado. E não há critério uniforme de definição de item de maior relevância e valor significativo em todos os aeroportos. Em determinado aeroporto ele é relevante e em outro ele não é relevante. Cito alguns exemplos para V.Exªs. No aeroporto de Santa Catarina, rapidamente, eu não quero me deter muito no aspecto operacional, eu sei que a preocupação de V.Exªs. está no aspecto estratégico, na metodologia de contratação, exigência de drenos fibroquímicos, que corresponde a 0,11% do valor da obra. Estriamento groovin(F) 0,24% do valor da obra. Travessia por processo não destrutivo, 0,06% do valor da obra. Isso na pré-qualificação. Isso não seria correto, e eu estou falando no aspecto de contratação, nem na habilitação, mas está sendo antecipado.

Rio de Janeiro. Na pré-qualificação exigiu-se atestado de fundação em pré-moldadas, mas na obra ele foi substituído por outro tipo de fundação. Em Congonhas, exigiu-se uma absoluta maioria dos serviços a serem executados, 89%, na pré-qualificação. Como

não é esse o objetivo da pré-qualificação, se a pré-qualificação não for trabalhado como filtro grosso, corre-se o risco de ter poucas empresas pré-qualificadas, o que de prévio conhecimento de quem é pré-qualificado pode haver inclusive o conluio que é extremamente danoso à administração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pode ser praticamente direcionando a licitação.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É possível. E na maioria das licitações, eu concluo, os atestados restritivos que levam à desclassificação são apresentados anteriormente até a conclusão do projeto básico e o preço da obra. Tipo de licitação, eu já teci alguns comentários O art. 46 permite a licitação do tipo técnica e preço na atual se ponderam técnica e preço. No § 3º ele autoriza para obras de grande vulto desde que independente de tecnologia sofisticada e domínio restrito, e que haja soluções alternativas e variações de execução. Qual é o problema que temos constatado nessa questão de técnica e preço? Existe uma ponderação entre técnica e preço na qual em relação a preço, descontos superiores a 10% não são considerados porque existe um limitador de pontuação. Até mil e cem pontos considera-se. Em cima disso, se observante ver 1.200, 1.300, só vai pontuar 1.100. Pontos importantes. Se técnica e preço têm a essência para obras de tecnologia mais avançada, eu cito como exemplo o aeroporto de vitória, o projeto de canteiro valeu 100 pontos de um total de 1.000, quando no Aeroporto Santos Dumont valeu 45. Ou seja, não há uma uniformidade de pontuação. E outros itens que inclusive são os que fundamentam a técnica e preço, são pontuados com menos valor do que canteiro de obra. Eu cito como exemplo 30 pontos para equipamentos eletrônicos. Eu gosto muito de uma frase que tem no Relatório, está no acórdão do aeroporto de Santa Catarina, quando se refere à questão de pontuação de qualificação técnica, de nota técnica. Isso é *ipsis litteris*, repito. São informados pontuações máximas, mas não se diz o que "alicitante" deve fazer essa pontuação máxima. Não é critério objetivo informar que receberá grau "A" a proposta que apresentar informações necessárias o suficiente à solução proposta, demonstrando atendimento pleno das condições do edital e de seus anexos.

Passo então, Srs. Senadores, a questão da fase externa e esses são os principais problemas que estamos enfrentando na análise de defesa.

Esses são os resultados de alguns trabalhos do aeroporto de Guarulhos, Guarulhos existem dois contratos: Um contrato que é o da pista e outro está em fase de edital. O primeiro de edital 48,5% do contrato encontramos um sobrepreço de 100 milhões já reconhecidos pela INFRAERO, Guarulhos pistas com 31 itens estamos avaliando um sobrepreço de 25%, Congonhas com 32% da amostra 18% e assim sucessivamente 40% no Amapá, 34 no Espírito Santo e 69% para o Estado de Goiás. E essa situação do sobrepreço é mais grave quando analisamos os acréscimos quantitativos nos itens unitários com sobrepreço, o que caracteriza o chamado jogo de planilha. Se já tem um preço muito alto para aquele serviço unitário, e esse serviço específico sofre um acréscimo quantitativo muito significativo. E aí está elencado alguns exemplos referentes ao Rio de Janeiro, 45 mil para 63 mil, dois milhões para...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso é o Santos Dumont?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso é o Santos Dumont. Está lá em cima. O senhor quer perguntar?

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quando o senhor disse que tem uma obra ali, quando se encontrou sobrepreço, que houve um reconhecimento do sobrepreço pela INFRAERO.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quando a INFRAERO reconhece o sobrepreço, o que é que acontece com a licitação?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Essa foi uma situação muito importante e muito feliz para o Tribunal porque nós conseguimos detectar a falha no edital. Ou seja, é possível de ofício a INFRAERO corrigir. Quando no contrato isso acontece, a situação fica muito delicada. Que envolve interesse de terceiros.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Porque nós estamos com uma situação... O meu Estado do Espírito Santo, certamente o Estado do Senador Demóstenes que é Goiás nós estamos lá com o aeroporto parado. Tem seis meses.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu vou elencar aqui algumas causas dessa paralização...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O problema nosso, e estou agora falando não como membro da CPI, como representante de um Estado. É que a gente não sabe o que fazer. Qual o melhor caminho para resolver uma situação. Que é a expectativa que a população tem com relação às obras.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu posso responder essa pergunta agora, mas eu vou aprofundar, porque existe uma série de fatores importantes para se analisar esse atraso. Eu tenho o capítulo especí-

fico da minha apresentação que vou falar a respeito disso. Falhas na fase contratual. Essa eu reputo uma das falhas mais graves no processo de contratação, inclusive porque afronta a lei. A empresa vencedora, ou seja, a empresa que venceu a licitação, empreiteira, subcontrata o projeto executivo para projetista básico. Quem fez o projeto básico para a administração, é subcontratado para fazer o projeto executivo para a empreiteira. Veja que a lei veda isso peremptoriamente no art. 9º. É vedado participar direta ou indiretamente o autor do projeto base da licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – (pronunciamento fora do microfone)...já faz o planejamento que vai lá na frente ele mesmo...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – No âmbito do controle nós não nos permitimos à inferência do tipo, se é dirigido. O que a gente tem como foco, é dizer, esse é um procedimento de alto risco. Porque, quem é que está... A projetista básica está no lado da administração ou está do lado da empreiteira? Essa preocupação maior com uma possibilidade de fraude. Eu cito três aeroportos como, por exemplo, o de São Paulo, Congonhas, e o aeroporto de Amapá que a empresa projetista está sendo subcontratada com autorização da INFRAERO, e eu cito o nome da empresa que está ali na transparência e no Rio de Janeiro também. Excesso de aditivos. Supressão para compensação, suprime-se serviços contratados para acréscimo de novos serviços, e eu vou dizer qual é o problema daqui a pouco. Alteração de concepção aeroporto de Vitória, Senador Casagrande eu relatei, já está havendo problemas de alteração de concepção, ausência de medidas punitivas... De concepção é quando se muda a estrutura definida de concreto pré-moldado para concreto usinado, de concreto moldado in loco altera-se a especificação que deveria já precisamente ser trazida no projeto básico. Pagamento direto a subcontatada e execução e pagamento de serviços não contratado sem a formalização de termo aditivo. Cito aqui o exemplo ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pagamento de serviço não contratado...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sem a formulação do aditivo. Ou seja, faz para depois formalizar por meio de aditivo quando aditivo tem que ser prévio. O aeroporto de Congonhas traz o reflexo dessas supressões e acréscimos. O valor inicial do contrato de 150 milhões teve uma supressão de 27 milhões em serviço, e um acréscimo de 65 milhões. Se computarmos o acréscimo efetivo, isso dá na ordem de 53%. Qual é o grande problema nessa situação que eu apresento a V.Exªs.? É que no momento em que se faz essa alteração, deixa-se de atender algumas áreas importantes que estavam previstas no projeto básico. Então eu destaco que haverá necessidade de novas intervenções na ala norte, no TPS, no mirante e no saguão. Por quê? Porque o projeto básico não atendeu de forma precisa o objeto, foi preciso então suprimir para atender as falhas do projeto básico. 53% de aditivo por meio de supressão e acréscimo. Rio de Janeiro em alguns serviços mais de 300% entre o previsto e o executado, Goiás, o aeroporto do Estado de V.Exª., os projetos de drenagem externa e de fundação da estrutura do terminal foram significativamente alterados e o serviços executados e pagos sem que houvesse a devida formalização de termo aditivo previamente à execução. Esclarecimentos da INFRAERO ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem autorizava o pagamento? O próprio...?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Existe toda uma estrutura regular de fiscalização in loco, diretoria de engenharia e presidência. A princípio, quem faz a medição é o fiscal e o Superintendente, Presidente é...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas autorização para pagamento sem aditivo, sem...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O Tribunal quando se depara com um fato como esse, ouve todos os responsáveis para saber exatamente quem foi o responsável por ter autorizado isso. Por vezes...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E nessa hora não aparece ninguém. Ou seja, ninguém que diz “fui eu”.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O que nos preocupa não é não aparecer. Mas é a demora com que a INFRAERO atende o Tribunal de Contas e eu vou exemplificar. O que de certa forma prejudica o andamento normal do processo.

Falhas e esclarecimentos. Eu destaco o primeiro. Prorrogações excessivas de prazos solicitados pela INFRAERO. Justificativas apresentadas pela INFRAERO. E algumas vezes ela usa a defesa da própria empresa, dizendo eu concordo com que a empresa diz, apresenta novas composições não usadas no orçamento base, o orçamento é apresentado em data base diferente daquele que foi utilizado na licitação, e por vezes utiliza-se de argumentos que não corresponde exatamente aos fatos. Dizendo, esse preço já foi acertado no outro processo do aeroporto de Guarulhos. E quando a gente procura no aeroporto de Guarulhos não foi acertado. Esse preço não foi acertado naquele processo. E esse talvez seja talvez um dos cenários mais graves ao lado

do orçamento básico mal elaborado e da empresa do projeto básico estar fazendo o projeto executivo como subcontratada. É a demora na resposta às audiências que são formuladas pelo Tribunal.

No aeroporto de São Paulo e Guarulhos, e eu coloco datas para ser mais preciso. A diretora de engenharia solicitou em 17 de junho uma segunda prorrogação de prazo. Outros responsáveis já haviam respondido em 29 de novembro. São intervalos de cinco a seis meses para a apresentação de defesa. Do Amapá, não obstante ter sido devidamente notificado no dia 28 de novembro, essa diretora somente apresentou suas razões em 24 de abril, cinco meses depois. No Espírito Santo, Estado do Senador que está presidindo a Mesa agora, sucessivos pedidos de prorrogação, chamamento do processo em 04/10, primeiro atendimento em 5 de março. Em Goiás, grande variação também temporal em recentíssima data, em 18 de junho, quando a notificação foi 26 de outubro.

Então por vezes, excelências, somos acusados de demora na avaliação do processo quando não é possível fazer a avaliação precisa e perfeita do processo sem todas as peças, e sem todas as defesas. Isso é um problema sério. Me reporto especificamente ao aeroporto do Espírito Santo. A data de cautelar foi 4 de outubro de 2006. A defesa apresentada pela empresa foi no dia 2 de janeiro e pela INFRAERO no início de março.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – A empresa apresenta a defesa a INFRAERO.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não, ao Tribunal. Existe entendimento do Supremo Tribunal Federal de que necessariamente em processos em que haja interesses de terceiro envolvidos, o Tribunal é obrigado a abrir para uma questão de ampla defesa as empresas para que elas se manifestem. Então veja, a empresa apresentou 2 de janeiro a INFRAERO 13 de março. O preço. Um problema sério que a gente tá apurando no âmbito desse processo é que de 27 de dezembro a 22 de março não houve qualquer pagamento pela INFRAERO à empresa. Vejam V.Exªs. que é cautelar do Tribunal de Contas era de retenção de 12 a 13% dos pagamentos. Cautelar para a suspensão de todos os pagamentos. Nesse período de oitenta e poucos dias, não houve qualquer pagamento à empresa. E a empresa, por conta desse cenário, acabou suspendendo os serviços alegando um desequilíbrio econômico do contrato. Eu gostaria de destacar que em relação à cautelar no Tribunal, o 13% retido correspondia a 3% de todo o contrato. O que não é suficiente para desequilibrar contrato qualquer.

Então, nos estranha essa posição da empresa, estamos ouvindo os gestores da INFRAERO para saber o seguintE – Qual é o motivo da suspensão de pagamento nesse período. Duas situações possíveis. Não se pagou porque os serviços não foram executados, e nesse caso caberia à INFRAERO uma adoção mais positiva sancionatório contra a empresa, ou porque não havia recurso para se pagar. Então essa é a nossa averiguação.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quando o consorcio paralisa uma obra por uma argumentação desequilíbrio do contrato, por decisão tomada pela TCU, a INFRAERO não teria que tomar uma medida contra as empresas?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É exatamente o que estou afirmando. Se essa medida cautelar do Tribunal não impacta de forma significativa, o equilíbrio do contrato e estou dizendo que era mais ou menos 3% do total. Se há qualquer problema de condução da obra, a INFRAERO tem o dever de agir. A Lei 866 existe, é cláusula de inexecução parcial do contrato. Deve. Esse é a proposta agora de ouvir os responsáveis pela INFRAERO para que apresentem a defesa qual o motivo dessa paralisação de pagamentos por um período tão elevado quando a cautelar do Tribunal não mandou paralisar acautelamente tudo, e sim 12 a 13% e que o todo do contrato corresponde a 13, 13%. O aeroporto TPS3, é uma outra questão importante, houve uma primeira reunião naquele que houve uma redução de cem milhões de reais. Houve uma primeira reunião técnica em novembro de 2005. E eu estou mostrando o problema do prazo. Porque...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é TPS3?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É o terminal de passageiros do Aeroporto de Guarulhos. Estão construindo um terminal. O aeroporto já tem problema de capacidade operacional e estão ampliando, fazendo mais um terminal. Hoje ele só tem o um e o dois. Foi exatamente aquele em que o Tribunal fez um trabalho e houve uma redução no valor do edital e o Tribunal em 2006 por meio do acórdão 1.616, fez um grupo de recomendações para a INFRAERO para alguns outros ajustes no edital e até o presente momento esses ajustes encontram-se pendentes de atendimento porque se o aeroporto é importante, por que tanto tempo pendente?

Eu destaco no próximo algumas defesas apresentadas no aeroporto de São Paulo Congonhas pela INFRAERO. Tudo em aspas, Senador Demóstenes. A INFRAERO declina de apresentar as razões de justificativa concernente aos preços contratados uma vez que condicionantes de sua concepção os critérios

de produtividade e respectivas cotações pertence ao consórcio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Consórcio OAS/Camargo...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Camargo/Galvão. Espírito Santo. Observa-se que o conhecimento nato do preço somente pode ser indicado pelo consórcio. E veja, a questão aqui é saber o que a INFRAERO como gestora...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O consórcio Camargo Corrêa Mendes Júnior.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mendes Júnior. A questão do Tribunal a INFRAERO como estatal. Quais são seus referenciais para defender o preço contratado. Eu não quero saber o que a empresa está apresentando em relação à justificativa. Eu quero logicamente ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, a estatal, INFRAERO diz que não tem como apresentar um preço divergente do que está apresentado pela empresa.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O que ela coloca é que as razões de justificativa são mais precisas apresentadas pela empresa. Eu cito como exemplo e eu faço esse gráfico inclusive está no processo, a quantidade de orçamentos no aeroporto de Espírito Santo que chegaram ao Tribunal. Cada um dentro de uma composição, cada um dentro de uma data base que são um, dois, três, quatro, cinco, seis, sete, oito... São nove orçamentos para a mesma obra. O que de certa forma dificulta o nosso trabalho, é um trabalho complexo e demanda uma certa análise. Se combinar a com complexidade do nosso trabalho de avaliação com os atrasos praticados na apresentação das defesas, esse é o resultado dos atrasos e dessas paralisações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então no orçamento original e nove modificações subseqüentes.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não são nove modificações. São nove versões para justificar o orçamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nove versões do orçamento?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Do orçamento. Uma apresentada antes da licitação pela INFRAERO e outra pela empresa. Quando a gente pergunta, tem mais aqui um esclarecimento. Tem mais um esclarecimento. E dentro do princípio de ampla defesa nós temos que analisar todos esses orçamentos.

Eu destaco aqui uma posição mais veemente do Plenário do Tribunal de Contas quando analisou o aeroporto de Corumbá, e eu cito entre aspas a posição do Plenário. Importa ainda tecer comentário acerca da forma como as razões e justificativas apresentadas pelos responsáveis junto à INFRAERO não se focam na defesa do erário, do patrimônio público ou da persecução do bom e regular desenvolvimento das obras sob sua responsabilidade. Já que se viu uma arraigada defesa dos interesses da contratada em detrimento da estatal. Fecho aspas e exemplifico. Está na internet, não é documento sigiloso algum. Resumo das falhas, para finalizar, eu gostaria de estar dentro do tempo, acho que já extrapolei um pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Fique à vontade.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Essa combinação de resumos que eu vou elencar, com toda certeza, comprometem um bom e regular procedimento licitatório. E todas elas eu já me reportei com maior detalhe. Projeto básico de baixa qualidade; pré-qualificação restritiva; retirada de serviços de contrato que foram exigidos na pré-qualificação; licitação tipo técnica e preço com fórmula de despreza desconto, critérios subjetivos para avaliação de nota técnica, alteração de critérios de pontuação entre os aeroportos, orçamento básico com super avaliações sem documentos comprobatórios, critérios de aceitabilidade até mais 10% do preço global; contratação pelas empreiteiras da mesma empresa que fez o projeto básico para fazer o projeto Executivo; alterações significativas dos serviços contratados, demora excessiva para apresentação de justificativas solicitadas pelo TCU; e ausência de punição às empresas pela inexecução dos serviços.

Esse é o resumo, eu acho que é o mais importante, porque apresenta um cenário sistêmico de todos esses indícios que estão sendo apresentados, que estão sendo tratados nesse processo.

Eu espero, Senador Demóstenes Torres, ter sido claro na minha apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Gostaria de registrar que estamos à disposição nos contatos entre as assessorias, senão esclarecimento de dúvidas aqui mais posteriores, eu acho que esse é um dever, é a missão mais importante do Tribunal, estar prestando apoio à Comissão, ao Plenário, a qualquer Casa do Congresso, e eu encerro a minha fala e agradeço a paciência de V.Exª. por ter me ouvido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Dr. Carlos Sebastião Costa e o Dr. Elizeu também não vão fazer... Não. O senhor fala em nome de todos.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Nós procuramos consolidar para não ficar cada um falando... Apresentar uma visão mais sistêmica e única.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As irregularidades mais alguns são essas que V.Exª. mencionou. Por que até 2006 os recursos aplicados pela INFRAERO nos aeroportos eram classificados como despesas operacionais, não integrando assim nenhuma das peças da lei orçamentária anual. Seja orçamentária fiscal ou investimentos estatais. Isso evidencia má-fé por parte da empresa pública? O que é que V.Exª.?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu acredito que tenha sido um problema de interpretação. Má-fé para nós do controle é um termo muito pesado. Havia um problema de interpretação legal na qual a INFRAERO tinha um parecer, inclusive da Receita Federal na qual classificava isso como despesa. Acredito que não tenha sido de má-fé porque tão prontamente identidade pelo controle e apontado pelo Congresso Nacional esse problema foi saneado e corrigido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Parece haver em todos os processos do TCU sobre obras em aeroportos irregularidades na pré-qualificação. V.Sª. mencionou. Os critérios de pré-qualificação aplicados pela INFRAERO eliminam absoluta maioria dos concorrentes. Isso é comum em processos licitatórios? É legítimo? Ou trata-se de indício claro de direcionamento? Em outros procedimentos de outras empresas, V.Sª. tem observado esse tipo de comportamento?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. A regra é sempre a habilitação direta. Nesse ponto, eu gostaria até de fazer uma observação que não está diretamente ligado ao tema, mas trata-se do PLC 32 que está tramitando no Senado que pode resolver esse problema da pré-qualificação. Que é a possibilidade de inversão de fase de habilitação com a proposta de preço. Porque se houver essa possibilidade de inversão, acaba-se essa preocupação, pode inclusive ser eliminada da lei essa questão de pré-qualificação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso está na lei?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O PLC 32 que está na Comissão de Assuntos, na CAE aqui do Senado Federal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Correto. Quais são as justificativas aceitas pelo Tribunal de Contas da União para elevação dos preços de um orçamento base para a contratação? Que tipo de justificativas a INFRAERO tem apresentado? Há dificuldades na identificação dos responsáveis pela elaboração dos orçamentos? Ou seja, primeiro, quando é que o TCU admite a elevação dos preços orçamento base para a contratação e de que ordem? De que valor?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Veja, não há valor predeterminado, de 10, 15 ou 20%. Todos esses incrementos, esses acréscimos dependem da situação fática apresentada pela INFRAERO. Uma composição de custo de obra tem alguns elementos importantes para a sua definição. São os insumos, por exemplo, vou exemplificar para tornar mais claro uma linguagem. Concreto é o serviço. Quais são os insumos? Cimento, areia, brita e servente. Quais são os preços desses insumos? 10 reais, 20 reais, etc. Quais são os coeficientes desses insumos? É quanto cada insumo é utilizado para fazer o metro cúbico de concreto. São dois pontos importantes no custo. O primeiro é o custo do insumo e o segundo é o coeficiente do insumo. E o terceiro é o BDI, que é a taxa de benefício e despesa direta e despesa indireta também. Todas às vezes que a INFRAERO apresenta documentalmente comprovações de que aquele preço do insumo deve ser majorado ou que os valores dos coeficientes devem ser majorados, ou que o BDI por uma situação peculiar também deve ser majorado o Tribunal aceita. Ou seja, a variação em relação ao preço referencial da administração pode variar até 100%. Depende da justificativa do gestor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o que a INFRAERO tem apresentado tem agradado ao Tribunal de Contas? O Tribunal de Contas considera justificado? Ou seja, que tipo de justificativa a INFRAERO tem apresentado para a elevação dos preços do orçamento base?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Na maioria das vezes, a argumentação é genérica no sentido de que obra aeroportuária é diferente de obra comum. Veja que o Tribunal jamais fez essa comparação. Ele diz: O que eu quero são os ajustes que devem ser executados da obra comum. Qualquer técnico bem preparado sabe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, o Tribunal de Contas da União não considera esse argumento razoável?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Ele considera um argumento razoável desde que com elementos que comprovem quais são as diferenças que fazem o incremento da obra comum para a obra aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. disse que o orçamento praticamente aparece. Há dificuldade na identificação dos responsáveis pela elaboração dos orçamentos?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Em alguns casos a gente encontra essa dificuldade. No Acórdão 644 de 2007 houve uma documentação formal do TCU para a INFRAERO para que fizesse constar expressamente a partir de agora todos os responsáveis pela elaboração do orçamento base.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As concorrências são em regra de técnica e preço. Há formas de se burlar esse tipo de concorrência e escolher a empresa vencedora apenas pela técnica ou apenas pelo preço?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu coloquei na apresentação que esse é uma forma de contratação muito delicada. São dois pilares da contratação. O primeiro é o preço, que quando se limita desconto, se parte para uma vertente um pouco complicada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Estabelece uma pontuação máxima e independe...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Se der desconto de 20%, eu empato com ele que deu de 10% por que esse é o meu referencial. E se na outra vertente que é a vertente da técnica, se houver critérios não claramente definidos entre os aeroportos... Porque se são obras similares, por que para esse tem 30 pontos, para outro tem 80?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E há ocorrências desse tipo?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu linkei aqui na apresentação algumas delas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. poderia repetir? Quais são essas obras...?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Posso. No aeroporto de Vitória, o projeto de canteiro valeu uma pontuação máxima de cem pontos de um total de mil, enquanto no aeroporto de Santos Dumont o mesmo subitem mereceu 45 pontos. Outros itens utilizados para justificar o tipo de licitação... Porque utiliza-se técnica e preço exatamente quando se deseja um diferencial pelo rigor técnico, pela especificidade técnica da obra. Os sistemas e equipamentos eletrônicos juntos não valeram mais que 30 pontos de um total de mil. Os canteiros valeram 45. E os critérios subjetivos para a avaliação... Estou lendo a apresentação que a gente vai disponibilizar. São informadas pontuações máximas, mas não se diz o que a licitante deve fazer para receber a pontuação máxima. Não é critério objetivo informar que receberá grau "A" a proposta que apresentar, aspas, "informações necessárias o suficiente à solução proposta demonstrando atendimento pleno das condições do edital".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Até 2002, a INFRAERO utilizava-se da modalidade de licitação menor preço para as suas obras. A partir de 2002, passou-se a utilizar de pré-qualificação como tipo de licitação técnica e preço. V.Sª. pode dizer, afirmar, que essa alteração encareceu os preços das obras?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Afirmar não posso. O que o eu posso me reportar é que a pré-qualificação se não utilizada com muita sensibilidade, vai restringir ambiente competitivo na fase de apresentação de proposta de preço. Eu não posso comparar o cenário dizendo que houve aumento ou redução de custo com essa pré-qualificação. A preocupação do controle é que se, pré-qualificação for utilizada de forma muito restritiva, a inviabilidade de um ambiente concorrencial, com toda certeza, ensejará preços mais... Elevação de preços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Elevação de preços. E V.Sª. pode dizer que houve essa restrição?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu apontei que algumas questões de serviços especificados ultrapassam até a razoabilidade da exigência de habilitação num procedimento de pré-qualificação. Eu citei alguns exemplos de filtro, drenos, etc., com percentuais 0,20, 0,30%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. já respondeu, mas eu pergunto novamente só para ficar batida essa questão. A legislação permite que a empresa responsável pelo projeto básico atue como subcontatada da empreiteira para elaborar o projeto Executivo?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. O art. 9º é claro em dizer que é vedado direto e indiretamente. Existe, inclusive, um problema de lado. Discute-se de que lado quando a empreiteira subcontrata quem fez o projeto básico, de que lado à empresa do projeto básico está. Ela defende os interesses da administração ou defende os interesses da empreiteira. Por isso a vedação. E eu acho que é muito razoável dizer ou joga do lado de cá ou do lado de lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É comum projetos executivos de obras serem alterados no decorrer da execução do contrato? Que justificativas o TCU aceita para esse tipo de prática?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu acredito que esse seja dos grandes... Eu vou responder agora para todas as obras do País. Eu acredito que seja dos grandes problemas das obras do País atualmente. São projetos básicos de qualidade muito ruim quando a lei não autoriza assim, eu mesmo coloquei

que o CONFEA disse que a precisão é de mais ou menos 15%, e a lei abre uma brecha para que a própria empreiteira possa fazer o projeto executivo.

Então, colocar na mão da empreiteira a elaboração de um projeto executivo com base num projeto básico de má qualidade, é muito... É potencialmente muito danoso à administração. E eu quero dizer também a V.Exª. que esse PLC 32 trouxe uma inovação de vedar essa possibilidade. A empreiteira poderá, se assim andar aqui nesta Casa a proposição apresentada por Emenda, se a empreiteira... Para a empreiteira fazer o projeto Executivo, apenas será possível nas modalidades de carta convite até 340 mil. Obras acima desse valor será vedado à empreiteira fazer o projeto executivo. Porque esse... Está aí o calcanhar de Aquiles das obras do País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E V.Sª. pode afirmar pelas análises feitas que no caso da INFRAERO todas as obras ou praticamente todas as obras os projetos executivos são sistematicamente alterados no decorrer...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Posso. Alterações significativas conceituais com supressões de serviços inicialmente contratados, alguns deles inclusive exigidos na pré-qualificação com acréscimo de outros serviços que inclusive com preços unitários têm valores elevados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Os projetos básicos são realizados pela INFRAERO ou são contratados com terceiros?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Contratados com essas projetistas que depois são subcontratadas pelas empreiteiras.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E há uma má qualidade dos projetos que levam a sucessivas alterações e aditamentos.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso quer dizer inclusive o seguinte, se fosse possível a subcontratação, como o projeto é muito ruim, não seria aquela pessoa que fez inicialmente o projeto.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Perfeitamente. Até porque a tendência de quem fez um projeto ruim é... No dito popular é jogar a sujeira para baixo do tapete.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. O TCU percebeu algum padrão na atuação irregular da INFRAERO nas contratações auditadas? Ou seja, há um padrão de irregularidade?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Essa última transparência que eu apresentei a V.Exª. eu acho que retrata...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Todas aquelas situações.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Aquele é a estrutura que a meu ver deve ser corrigida de uma forma rápida, tempestiva, porque os aeroportos precisam ser executados no Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Os funcionários investigados da INFRAERO são basicamente os mesmos para todos os aeroportos? Ou seja, V.Sª. observou, ou o Tribunal de Contas da União observou que nessas irregularidades os servidores aparecem com certa freqüência quando apuradas as irregularidades? São praticamente os mesmos servidores?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Como eu expliquei na apresentação, o Tribunal ouve toda a rede hierárquica. Como eu tenho por dever ouvir toda a rede hierárquica, o nível de Presidência, diretoria de engenharia, encontra-se responsabilizado em todos os processos. Especificamente em cada situação, no aeroporto do Espírito Santo pega-se o técnico do Espírito Santo. Mas a regra é da concentração até por uma questão hierárquica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. então pode dizer que o Presidente e a diretora de operações são... Ou melhor, diretora de engenharia...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Estão sendo ouvidos em todos esses processos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E esses processos inevitavelmente passam pelas mãos deles.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Com toda certeza. Inclusive porque o esclarecimento desses responsáveis é a peça mais importante para que o Tribunal possa deliberar se o recurso público está sendo bem ou mal aplicado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. No caso Guarulhos, o valor da obra de um bilhão e meio de reais, no TC 007.137/2006-7, em 26 de setembro de 2006 o Ministro Augusto Nardes determinou a oitiva do Sr. Carlos Wilson e da Srª. Eleuza Lores sobre as irregularidades na obras do aeroporto de Guarulhos. Quais as irregularidades mais graves identificadas ali? Que participação cada um deles teve nas irregularidades identificadas? Quais as justificativas que foram fornecidas por eles? As justificativas foram aceitas? Quais as conclusões? Então, quais são as irregularidades mais graves identificadas ali em Guarulhos?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Guarulhos tem dois contratos. Eu só não me recordo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – 007.137/2006. Esse é do Ministro Augusto Nardes, que pediu e determinou a oitiva do Sr. Carlos Wilson.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu vou passar a palavra ao Dr. Carlos Sebastião que atuou mais diretamente nesse processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esse processo 7.137 ele decorreu de um desmembramento de um outro processo. Na mesma época existiu um processo o 020614/2005, não me lembro o último digito que era para tratar de forma sistêmica de todas as obras no aeroporto de Guarulhos. E quando foi prolatado o acórdão referente a esse processo foi determinado que fossem autuados processos diferentes, à medida que outras obras fossem começando.

Então, a obra do sistema de pistas recebeu um número de processo, e aí esse processo aí acabou ficando para TPS3. E houve mudança de Relator também a essa época. O Ministro Nardes, ele atuou exatamente... Um pouquinho antes da autuação desses processos. De forma que no acórdão que ele levou ao Plenário e quando ele fez as propostas de audiência, ele o fez para os demais itens a menos do sobrepreço. O item sobrepreço que foi uma das irregularidades constatadas, e foi... Já gerou a redução de cem milhões de reais, havia sido levada pelo Ministro Guilherme Palmeira. O Ministro Nardes assumiu e pegou o processo e elencou... Determinou as audiências para os outros pontos. Quais sejam? Exatamente nos outros pontos que foram relatados pelo Dr. Cláudio. Pré-qualificação com restrição; a questão dos atestados; a questão do orçamento base... Em suma, todos aqueles outros problemas foram colocados no último slide. Todos esses problemas fazem parte das audiências que foram solicitadas e para as quais ainda não houve a resposta que permitisse ao TCU emitir um pronunciamento conclusivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não foi julgado ainda.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não foi julgado ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas pode-se dizer que há irregularidades?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Os nossos indícios foram constatados, a exemplo de todos os outros aeroportos e está sendo dada a oportunidade de defesa para que eles apresentem as justificativas.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Existe uma questão conceitual importante. O Tribunal se reporta a indício de irregularidade e à irregularidade. O indício está na fase anterior. Então, toda vez...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A irregularidade depois de julgada.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O TCU através da SECEX São Paulo procedeu a uma auditoria, no edital relativo às obras de ampliação do aeroporto de Guarulhos, resultando no Relatório de fiscalização 471/2006. Com base nesse relatório, questionO – Esse processo licitatório foi iniciado com a previsão de recursos financeiros próprios para pagamento das obrigações a serem assumidas na execução da obra?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Em relação às pistas especificamente a resposta é sim. Agora, esse número o 471 que o senhor citou eu não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É o relatório.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sistema de pistas? Sistema de pistas, sim. A resposta é sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve alguma intervenção do TCU que resultou em redução do preço do orçamento básico da obra? Isso já foi em relação ao TPS3.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – TPS3. Foi esse valor que foi reduzido em cem milhões, para...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nesse caso havia previsão de recursos, naquela mesma pergunta, já havia previsão de recursos financeiros próprios para pagamento das obrigações?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No edital também? Qual foi o valor que foi reduzido? V.Sª. pode dizer?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – O que já foi reconhecido pela INFRAERO em torno de cem milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais os critérios que o TCU se utilizou para chegar a essa redução de preço?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Os critérios foram apresentação das nossas composições referenciais, foram por autorização do Ministro Relator do processo, como eu disse, esse processo teve vários Relatores, o Primeiro-Ministro que atuou nele foi o Ministro Lincoln, já aposentado, ele autorizou que a unidade técnica do TCU tivesse reuniões técnicas com técnicos da INFRAERO, aqueles ajustes citados pelo Dr. Cláudio nas nossas composições referenciais

foram mostradas para os técnicos da INFRAERO, da mesma forma quando eles argumentavam que algumas das nossas composições referenciais precisavam de alguns ajustes nós fazíamos os ajustes de forma que esses cem milhões decorreram desses ajustes nos preços dos sistemas referenciais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, havia sobrepreço.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem era o empregado da INFRAERO responsável pela elaboração do orçamento básico da obra?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Teria que consultar os autos. Eu não sei, mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Foram constatados problemas no orçamento da obra relativa às pontes de embarque?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Especificamente no aeroporto de Congonhas esse problema. Porque o TPS3 ainda... Não havia esse problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em Congonhas houve essa constatação?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Em Congonhas a auditoria de 2006 foi feita nas obras de complementação do aeroporto de Congonhas e um dos documentos verificados pela equipe foi justamente o da primeira fase das obras. A primeira fase contratou oito pontos de embarque, e a segunda fase contratou quatro pontos de embarque. O documento coletado pela equipe de auditoria relativa primeira fase detectou uma ponte de embarque é que custava 630 mil reais e a segunda fase custava mais de milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, havia um grave risco de prejuízo financeiro à INFRAERO.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E aí conseguiu-se também eliminar esse sobrepreço?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não. Esse processo ainda não teve julgamento. É um dos processos em que a INFRAERO não apresentou todas as justificativas. Então o TCU não pôde analisar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas houve paralisação do processo ou ele chegou ao fim?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – A obra está quase concluída.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, foi adquirida por esse preço...

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então aí já é superfaturamento. Ou seja, comprou por um preço...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Essa é uma questão importante. O TCU nunca embargou obra alguma. O TCU, por vezes, adota medidas cautelares em caráter excepcionais. O que se faz é uma avaliação do todo. Qual é o estágio da obra, e nas obras no início é mais recomendável à utilização de medida cautelar, porque vamos corrigir no começo, obras mais para o final o TCU é prudente nessa questão de cautelar porque está muito próximo de entregar, o prejuízo é muito grande. Agora, obras no início, se não houver essa cautelar, o empreendimento anda muito solto. E lembrando que o Tribunal nunca mandou parar obra alguma. Existe cautela para retenção de 10%, 12%. Não é tudo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. É possível identificar nesse caso quem foi o responsável pela fixação dos preços das pontes?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Existe um documento genérico no processo dizendo que a responsabilidade da diretora de engenharia. Mas certamente não foi ela que fez pessoalmente o preço. Ela assumiu a responsabilidade pela posição dos preços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eleuza...

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim, a diretora de engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso do edital para as obras de ampliação do aeroporto de Guarulhos. É possível afirmar que não foram obedecidos os princípios legais aplicáveis à licitação, tais como da impessoalidade, da moralidade, da legalidade, da igualdade e da publicidade?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esses processos licitatórios eles estão sendo conduzidos de forma que os procedimentos adotados são permitidos pela lei. Mas a forma como eles são conduzidos, alguns procedimentos internos é que levam a essas constatações que foram mostradas aos senhores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse edital então foi feito de forma a impedir ou dificultar que a proposta mais vantajosa fosse selecionada.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Pelo uso da pré-qualificação restritiva, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Houve potencial prejuízo financeiro para a empresa. Portanto houve concorrência...

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Para INFRAERO, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É possível também identificar os responsáveis pelos atos ilegais dentro do quadro de empregados da INFRAERO?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – No Acórdão 1.616, um dos itens desse acórdão tratava exatamente da determinação INFRAERO que apresentasse o nome desses orçamentistas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E isso foi feito? O senhor tem esses nomes?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A INFRAERO não apresentou?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esse dado deveria ser constado nos autos pelo recente relatório que a SECEX São Paulo fez e que foi apresentado para os senhores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então nós temos aqui o nome dessas pessoas.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – O senhor não vai ter os nomes, vai ter a última constatação da equipe de auditoria da fiscalização esse ano.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu vou tomar a liberdade. Eu vou verificar isso e encaminho em seguida à Comissão detalhadamente quais são os nomes e qual a resposta da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Nós podemos dizer, V.Sª. trabalhou *en passant* nessa direção. Mas V.Sª. tem uma visão global de tudo que foi feito em termo de obras em aeroportos, especialmente obras de engenharia. Nós podemos dizer que há um grupo predileto que é selecionado nessa pré-qualificação? Nesses aeroportos há uma variação, há uma variedade muito grande de empresas? Ou praticamente as mesmas empresas acabam ganhando no Brasil todo? Um grupo de dez, nove, oito, sete, seis empresas, ou há uma diversidade maior?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Veja, uma constatação interessante é a seguinte. Essas empresas participam por vezes a empresa "A" faz parte do consórcio "B", depois faz consórcio com outra empresa. Existe uma variação de participação, não de muitas empresas, até mesmo porque...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas algumas empresas.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mas o interessante é que elas alternam os consórcios. Então às vezes ela tá num consórcio com uma empresa que venceu a anterior...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Depois está com a outra, a outra está com ela em outro lugar...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Esse cenário é que a gente percebe, sempre são empresas, na absoluta maioria são empresas consorciadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso de Macapá, o valor da obra de 103 milhões, 289 mil, 682 reais e 60 centavos, no TC de 8.884 de 2006, eu perguntO – Após a fiscalização, foi proposta pela equipe técnica a audiência dos seguintes responsáveis: Carlos Wilson Campos, Roberto Vitória Pinheiro, Mário Jorge Moreira, Eduardo Monteiro Nery, Carlos Antônio das Chagas, Francisco Erivan de Albuquerque, Maria do Socorro Sobreiro Dias, Protásio Lopes de Oliveira Filho, Eleuza Therezinha Manzoni dos Santos Lores, e Armando Schneider Filho. Quais foram às irregularidades mais graves identificadas no caso de Macapá?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É importante lembrar que as justificativas apresentadas, como preliminar, quando a notificação foi 28 de novembro, a justificativa apresentada pela diretora foi no dia 24 de abril, cinco meses depois. Ou seja, é muito tempo. Falhas mais graves, eu vou relacionar o relatório resumo. Mas eu posso dizer mais ou menos. Porque elas são muito similares. Sobrepreço, projeto básico, a projetista básica subcontatada da empreiteira para fazer o projeto Executivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pré-qualificação.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Pré-qualificação. Eles guardam uma sintonia muito parecida entre todos. Por esse motivo nós optamos em trazer uma apresentação do que trazer todos os servidores, porque seria a mesma repetição para todos os aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nesse caso, qual é a participação de cada um nas irregularidades? Há já um levantamento? Esses nomes que foram lidos... Que a equipe técnica sugeriu que fossem ouvidos... Já há mais ou menos a identificação da participação de cada um em cada... Qual é exatamente o que... A irregularidade cometida.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O detalhamento dessa análise foi muito prejudicada pelo atraso

dessa justificativa. Porque por vezes estamos falando numa cautelar de novembro, e estamos em julho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Chegou agora em abril.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – E chegou em abril. Então a cautelar do Tribunal, inclusive porque uma das empresas contratadas era a empresa GAUTAMA, a última cautelar do Tribunal foi a seguintE – Olha, eu preciso aprofundar a análise e só agora os elementos estão aqui. Os elementos mais importantes que são da diretora de engenharia. Ela é que tem essa visão sistêmica da contratação toda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ela era a principal pessoa ligada a Carlos Wilson na INFRAERO?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não posso dizer isso porque a gente não tem esse conhecimento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas as obras eram autorizadas por esse departamento.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sempre passam pelo Departamento de Engenharia. Quem valida o projeto básico e orçamento é o Departamento de Engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As justificativas são mais ou menos similares?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Muito similares no sentido de que é importante, obra de aeroporto é diferente. Existem justificativas genéricas que não cabem exatamente em cada caso concreto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essas justificativas nós podemos dizer que elas não invalidam a percepção inicial do Tribunal de Contas.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – De forma alguma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ao contrário, né? À medida que se justificam com ramerão(F), aeroporto é diferente, as obras...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Veja, toda a justificativa, o senhor é um profundo conhecedor da área jurídica, toda justificativa tem que estar embasada em documentos. A atuação do Tribunal está restrita à avaliação dos documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E esses documentos não são apresentados.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Os documentos não são apresentados de forma precisa a elucidar a argumentação genérica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Concordo. No caso do Aeroporto Santos Dumont, o valor da obra 230 milhões, 773 mil, 928 reais, 34 centavos no TC 9,571 de 2006. A área técnica propôs a audiência das seguintes autoridades: Roberto Vitório Pinheiro, Eleuza Therezinha Manzoni dos Santos Lores, Osório Marques de Oliveira, Fernando Brendaglia de Almeida, Tércio Ivan de Barros, Carlos Roberto da Silva, Adelmar Silveira Sabino, Dalton José Correa Lima, Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, Frederico de Queiroz Veiga e Luiz Carlos da Silva Bueno. As irregularidades e as justificativas são mais ou menos as mesmas ou tem uma conclusão mais apurada já nesse caso, doutor?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esse processo que o senhor citou é de 2006. As justificativas são coincidentes, mas houve uma nova fiscalização em 2007, e houve novos aditivos ao contrato de forma que o Relatório de 2006 tem que ser atualizado com as informações de 2007. Com alterações como o Dr. Cláudio disse também, é decorrente da alteração de projeto.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso que o Dr. Carlos coloca é muito interessante quando a gente analisa o trabalho do Tribunal. Por vezes, é colocado... Espera aí, o Tribunal foi na obra, descobriu ou detectou uma série de indícios, e agora vai de novo e acha novos indícios. É importante lembrar que qualquer empreendimento é dinâmico. Na medida em que o Tribunal vai e fotografa os indícios daquele momento, não significa que novos indícios não poderão ser cometidos. Então no momento em que ocorre...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Até porque tem acontecido sistematicamente como V.Sª. disse modificação no projeto executivo.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Exatamente. Então quando se detecta novos indícios por um dever de ofício tem que trazer... Não cabe argumentação dizendO – Espera aí, cada hora o Tribunal acha uma coisa. O problema não é esse. O problema é que cada hora acontece uma coisa e que o tribunal...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse processo também está em julgamento.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Está em fase de análise final.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. No caso do TC 008318/2005-9 que trata de licitações, contratos e convênios no âmbito da INFRAERO, a equipe técnica propôs audiência dos seguintes responsáveis: Osório Marques de Oliveira, Maria do Socorro Sobreira Dias, Eduardo

Monteiro Neves, Francisco Erivan de Albuquerque, Sheila Aparecida C. Silva Pimenta, Eleuza Therezinha Manzoni dos Santos Lores, Fernando Brendaglia de Almeida, Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, Nelson Jorge Borges Ribeiro, Frederico de Queiroz Veiga, Adenauher Figueira Nunes, Osório Lucas Ferreira da Silva, Márcia Gonçalves Chaves, Mauro Gonçalves, Paulo Dietzsch, Pedro Martins Júnior, Jair F. Ribeiro Reges, José Mário Xavier da Silveira, Jorge da Silva Lomeu Alves.

Esse processo trata especificamente do quê? Me parece que é um procedimento que não é como nos demais. Obras... Contratos, convênios, no âmbito da INFRAERO.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu preciso consultar com maior detalhe esse processo. Porque os processos são divididos no âmbito de todas as Secretarias no Tribunal. Isso não deve ter sido um processo que passou pela Secretaria de Fiscalização de Obras. Então eu precisaria consultar para dar a V.Exª. maiores detalhes. Porque realmente não sei nem qual é o assunto específico só pelo número. Precisaria consultar e fazer uma pesquisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse também se lembra-se está em andamento ou se já foi julgado?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – A prioridade definida inclusive pelo Presidente é unidades técnicas, o compromisso do Tribunal é analisar todos os processos referentes a obras aeroportuárias com absoluta urgência. Esse é o comando definido pelo Presidente do Tribunal, Ministro Walton Rodrigues. Se não está sendo analisado, com toda certeza o problema está na defesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso de Guarulhos, ainda 8.575, também foi pedido à oitiva das seguintes pessoas: Carlos Wilson, Carlos Antônio Dias chagas, Roberto Vitória Pinheiro, Eleuza Lores, Eduardo Monteiro Nery, Francisco Erivan, Maria do Socorro Sobreira Dias e Mário Jorge Moreira. Pode detalhar quais são as irregularidades ou que caso é esse? 8.575?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esse processo trata do sistema de pistas. Na verdade, seriam quatro tipos de obras. Revitalização do sistema de drenagem, revitalização do sistema viário de acesso ao aeroporto, e revitalização do sistema de pistas de pouso de aeronaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E os problemas detectados são os mesmos?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Eles iniciaram-se com a adoção de preços comuns a serviços diferentes. A exemplo do sistema de pistas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. É o que foi dito no início. Então, orça-se o mesmo preço de pistas para carro, caminhão que vai passar ali, ou carro que vai passar.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O caso Guarulhos ainda, o TC 20.614/2005, a equipe técnica também pediu para ouvir Carlos Wilson, Eleuza... Ou seja, verifica-se que há muito tempo o Tribunal vem apontando essas irregularidades.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Isso começou em 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Houve esse momento em que o Tribunal detectou aquela falha dos investimentos da INFRAERO não estar no Orçamento Geral da União que é a nossa referência principal. No momento em que essa falha foi detectada e corrigida, 2005 para cá, foi daí que houve uma operação mais sistematizada de fiscalização para poder acompanhar de forma mais direta os aeroportos.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – E vocês têm uma referência de preço de serviços aeroportuários desde quando?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O controle trabalha com a referência de preço dos órgãos. A existência de um sistema referencial de preços, existem vários...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas não tem para serviços aeroportuários.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu vou explicar a V.Exª. SINAPI, ciclos são referências da administração.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – A obra civil como...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. O artigo da Lei de Diretrizes Orçamentárias diz que qualquer contratação acima dos preços referenciais deve ser devidamente justificada nos autos pelo órgão responsável. No caso, a INFRAERO.

Então, a referência que nós cobramos é da INFRAERO. Onde é que estão as referências que balizam os preços de vocês, e essas justificativas, quando nos chegam, não são esclarecedoras.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Tá. Mas você diz para nós aqui

na reunião de hoje que o TCU tem preços referências para obras aeroportuárias.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. Eu não disse isso. Eu disse que o Tribunal se utiliza dos preços referenciais balizadores existentes na administração, e procede aos devidos ajustes em cada uma dessas composições a situação concreta de cada aeroporto. Veja, esse ponto é importante. Cabe sempre ao gestor justificar porque está contratando. Isso é comando de lei. Existe um processo hoje, uma representação do Procurador junto ao Tribunal para que seja definido uma base de preços confiável para que a INFRAERO possa conduzir os seus processos licitatórios. Isso existe hoje. Foi apresentado um mês atrás. Mas perguntar o Tribunal faz a pesquisa? Não. É o gestor que tem que ter essa pesquisa. Quem deve prestar a boa e regular aplicação, prestar conta da boa e regular, não é o Tribunal. O Tribunal é um órgão de controle que tem que avaliar se a documentação existente nos autos é razoável para justificar e para apresentar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-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 (PFL-GO) – Sobrepreço mais de 69% V.Sª. disse.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Numa amostra de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-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 (PFL-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 (PFL-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 (PFL-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 (PFL-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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu tenho uma série de perguntas a fazer aqui sobre os aeroportos, mas eu estou verificando que em praticamente todos há...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Uma repetição.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quase sempre a mesma coisa, com os mesmos servidores, com sobrepreço...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O que podemos fazer, Excelência, para otimizar a discussão, é que a Assessoria da Comissão elencasse posteriormente algumas dúvidas que não foram esclarecidas, e faríamos uma reunião direta, teremos o maior prazer de estar aqui nessa Casa novamente para esclarecer alguns pontos que não puderam ser esclarecidos, porque é muito processo. São muitas irregularidades. E a discussão eu acho que é muito importante nesse momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Vou apenas para contentar ao nosso zeloso Senador Renato Casagrande, sobre o caso vitória, o TC 13.389/2006. Por que a área técnica solicitou audiência de Fernando Brendaglia, que trabalha na Diretoria comercial da INFRAERO? Por que é que o Fernando Brendaglia foi chamado para depor no caso... Porque parece que a Diretoria da engenharia. O que o Fernando Brendaglia...

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Essa proposta ela está no processo de 2006.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – E esse processo foi conduzido pela SECEX do Espírito Santo e a SECOB, unidade técnica, está nesse momento estudando a parte de preço desse processo. As outras questões e as outras audiências desse processo ficarão a cargo da SECEX do Espírito Santo.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É, mas a pergunta objetiva de V.Exª. precisa ser aprofundada para uma resposta mais precisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Vamos analisar porque esse responsável que o senhor arrola, o senhor cita, foi arrolado no processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nós podemos dizer que diante desses processos todos, da Srª. Eleuza Therezinha, do Sr. Carlos Wilson, que como não houve julgamento, que há indícios de irregularidades contra eles?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sem dúvida. É por isso que o Tribunal está apurando, está adotando algumas medidas cautelares, mas sem dúvida alguma. Os indícios são fortes, consistentes, tão consistentes que as respostas demoram muito a vir. Se fossem indícios frágeis, em uma semana seriam esclarecidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Só vou mencionar aqui para depois posterior apuração e troca de entendimento entre as assessorias, ao Sr. Carlos Wilson tem o TC 7.137/2006, 8.884/2006, 9.571/2007, 8.318/2005, 12.700/2005, 8.575/2005, 20.614/2005, 14.528/2003, 1.512/2006, 4.138/2004, 20.472/2004. A Srª. Eleuza Lores, 5.782/2007, 7.137/2006, 7.722/2006, 8.884/2006, 9.571/2006, 12.577/2006, 12.727/2006, 12.727/2006, 13.389/2006, 8.308/2005, 8.575/2005, 815/2004 e 14.528/2003.

V.Sª. acaba de responder e eu pergunto novamente. De uma forma geral, as justificativas apresentadas pela INFRAERO são sempre as mesmas?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sempre parecidas e demoradas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., que é especialista, identifica manobra por parte da empresa quando da apresentação das razões da justificativa para tentar transparecer uma legalidade nos atos administrativos praticados? Segundo, é comum essa demora na apresentação nas respostas?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não é comum. O Tribunal define um prazo de 15 dias e na absoluta maioria das vezes as respostas vêm nesse prazo. Quando é solicitação de prorrogação, mais 15 dias, mais 20 dias. Mas da ordem de quatro, cinco meses, isso é incomum no Tribunal. E a primeira pergunta? Não é comum, mas tinha uma primeira que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se V.Sª., como especialista, tem verificado que as respostas da INFRAERO obedecem quase sempre o mesmo papel.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mesmo padrão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Considerando a variedade de empresas envolvidas, a GAUTAMA, a THEMAG, a CAMARGO CORRÊA, a ODEBRECHT, a OAS, QUEIROZ GALVÃO e a recorrência das mesmas irregularidades nas várias licitações, seria razoável concluir que a Diretoria da INFRAERO agiu de forma contrária ao interesse público? Ou mesmo criminosa?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É muito pesado uma conclusão desse porte. Mas eu acredito que esse procedimento precisa necessariamente ser aprimorado. Isso é uma convicção que não apenas eu, eu acredito que todos os técnicos no Tribunal têm, de que é necessário um aprimoramento muito forte dentro dessa forma de contratação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há procedimentos de auditoria nos quais foram constatadas irregularidades na execução de contratos com as empresas DUCTOR, CEMBRA e NOVACON, que formam o consórcio CDN. Há como circunstanciar a respeito disso especificamente?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Qual é a obra?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As empresas, na auditoria apresentada aqui, as empresas DUCTOR, CEMBRA e NOVACON que formam o consórcio CDN são acusadas de terem cometido algumas irregularidades. Há como circunstanciar quais são essas irregularidades?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – A mesma empresa pode aparecer às vezes em mais de uma contratação. Se tiver se referindo a Santos Dumont, ela é consorciada com a FIGUEIREDO FERRAZ que é autora do projeto executivo e básico do Santos Dumont. Basicamente as mesmas irregularidades de alteração de projeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu já perguntei, mas vou perguntar novamente, porque acho que é interessante. Há um padrão de regularidade identificado nas diversas auditorias realizadas que permita inferir que algumas empresas ou grupo de empresas estariam sendo beneficiados nas diversas licitações de obras da INFRAERO? Constatou-se que somente empresas que já atuaram na INFRAERO preenchem todos os requisitos para ganhar os novos contratos?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Existe uma exigência na pré-qualificação do edital de habilitação técnica que ele cita que aqueles requisitos devem ser preenchidos por... Um dos requisitos é que já tenha feito obra em aeroporto em operação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, acaba sempre caindo na mão da mesma empresa.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Das mesmas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. As empresas de apoio à fiscalização das obras contratadas pela INFRAERO são sempre as mesmas? A fiscalização?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Na maioria absoluta das vezes, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – é possível citar quais são essas empresas?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Foram citadas duas aqui. (ininteligível), THEMAG, PLANOWAY, FIGUEIREDO FERRAZ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Existem irregularidades nas contratações?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – É um afronta ao art. 9º da lei porque está atuando sobre dependência financeira da empreiteira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – São conhecidos casos de pagamento antecipado de serviços pela INFRAERO que acabaram não sendo executados e que podem ser considerados ilegais? V.Sª. mencionou caso de pagamento antecipado. Há casos de pagamento antecipado em que posteriormente não se executou aquele serviço?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Essa aferição de quantitativos ela não fez parte das nossas conclusões. O que foi detectado até o momento é aquela execução de serviços posteriormente formalizados por aditivos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, se pagou antecipadamente mas se realizou... Quer dizer, foi uma irregularidade, uma infração, mas não existe a constatação de que se pagou antecipadamente pelo que não foi feito, digamos assim.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com a mudança da Presidência da INFRAERO, saindo Carlos Wilson e entrando o Brigadeiro José Carlos Pereira, houve alguma mudança significativa nas formas de contratação?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não, nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Brigadeiro... V.Sªs. mencionaram aqui que não se está pagando pelas obras. Ou que não se está realizando novas obras. Ou novos procedimentos, ou novas licitações. Porque o Brigadeiro está lá quanto tempo? Seis meses, oito meses?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Não sei te responder.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Os novos procedimentos a INFRAERO em reuniões técnicas conosco disse que tem novos empreendimentos para serem licitados, mas até o momento nenhum foi feito...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses procedimentos, eles foram feitos quase que exclusivamente pelos nomes que nós temos aqui na gestão Carlos Wilson, não do Brigadeiro.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Eu teria que consultar os autos para dizer pontualmente se há essa situação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. As sugestões de alteração na legislação que podem ajudar a resolver esses outros casos são aquelas já feitas aqui? Ou V.Sªs. têm mais

alguma sugestão para que nós pudéssemos alterar, por exemplo, a lei de licitação?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só para complementar, não sei se você já fez essa pergunta, mas nós estamos discutindo a Lei de Licitações aqui com algumas alterações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eles mesmos mencionaram.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – A inversão de fases e a questão de (ininteligível) vão sair um pouco, não sei se vocês mencionaram sobre isso.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Existem dispositivos nesse Projeto de Lei que são extremamente úteis para qualquer tipo de obra. Não só as obras da INFRAERO. Um deles é, como já foi mencionado, inversão de fases, o outro pode ser relativo aos aditivos onde se... Há um artigo de Emenda que proíbe a compensação entre acréscimos e supressões que é aquilo que ocorreu no aeroporto de Congonhas, tirar uma ala toda e acrescentar outros serviços em outras áreas. Uma série de medidas...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Esse é um tema que precisaríamos discutir mais.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – O leilão é o inverso.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Precisaria ser mais aprofundado.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Eu fiz um aparte na Relatoria. Por isso que eu estou... Eu fiz a Relatoria primeira da nova Legislação sobre concorrência, então o leilão é uma parte importante. Importantíssima. O Pregão. Que é um leilão ao inverso. Eu acho que tem determinadas atividades que não dá para aplicar. Mas ela tem um controle maior. Hoje a nova legislação está sendo também algumas alterações estão sendo sugeridas, mas eu acho que vai trazer um benefício muito grande para o controle de obras e fiscalização permanente sobre elas.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu acompanhei o trabalho de V.Exª. na Relatoria desse projeto e percebi que V.Exª. acolheu muitas Emendas de extrema importância para o País. Eu acho que esse é um projeto fundamental para o crescimento econômico. Os ajustes a serem feitos precisam se flexibilizar a forma de contratação sem perder a segurança que a administração tem. O assunto está na Comissão de Assuntos Econômicos, que eu acho que foi retirada a urgência de Plenário que tinha, e temos algumas sugestões, teremos o maior prazer em trabalhar em conjunto com a Assessoria, até mesmo porque as Emendas por vezes têm que ser analisadas de uma forma sistêmica. Às vezes uma Emenda...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Ela pode conflitar com outro texto.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Exatamente. Por exemplo, hoje do jeito que o projeto está, está dizendo que o Pregão é obrigatório para obras de até 50 milhões.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Isso é projeto do Governo.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É projeto do Governo, mas ele veio... É o que está aprovando. Só que nesse caso acabou convite tomada de preço. Porque se era obrigatório acima de 50, o convite que é 340 acabou. Então precisa fazer alguns pequenos ajustes para ter uma consonância...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – O Jarbas Vasconcelos e eu fizemos algumas alterações que diz respeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas vocês acham que não têm uma opinião formada com relação ao Pregão eletrônico até 50 milhões como está previsto na proposta?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Temos. Eu acredito que o Pregão é um modalidade muito importante, muito interessante...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Tem que alargar o valor para o convite. Que poderia ter uma rapidez maior.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É que do jeito que está escrito hoje no projeto, se...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Obriga fazer até 50.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Até 50. E o convite perdeu. Vai fazer convite quando? Vai ser tudo Pregão, porque se é obrigatório até 50, acabou o convite tomada de preços.

Então, alguns pequenos ajustes que acho não são difíceis de serem feitos. Agora, o Pregão...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – A tomada de preço e o convite... Eu acho que estou atrapalhando aí o Demóstenes. Ele tem uma figura perigosa. Eu tenho experiência sobre isto, porque às vezes faz uma firma fria e ela apresenta quatro ou cinco respostas a um convite da mesma fonte. Então, é uma forma de ludibriar o final da decisão. Então, isso é uma coisa perigosa, Dr. Demóstenes. É uma coisa que a gente tem que se cautelar para evitar brechas em que a fraude seja facilitada até por nós.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Perfeitamente. Existe um ponto importante a ser regulamentada ainda na questão do Prega da obra pública que não foi

abordado. Houve uma Emenda, mas ela não foi acolhida. Que é a seguintE – Como é que se comportarão os preços unitários da vencedora. Porque veja, se o Pregão está sendo feito por preço global e a empresa após ser ganhadora for apresentar todo o detalhamento de seus preços unitários, se esse detalham não estiver de uma forma rigorosa estabelecida...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – O senhor sabe, doutor, que tem aquele negócio do metrô de São Paulo. Que eu pedi à Comissão que a gente paralisasse qualquer suplementação para saber realmente qual era a responsabilidade, quem ia sofrer o ônus. E as próprias empresas acham que se não houver do Governo todo o planejamento e as obras quais vão ser as obras desejadas, porque pode no meio da obra, principalmente essa de que tem que mexer com terra, com perfurações, pode surgir um problema no meio do caminho que dificulte tudo. Então eles acham que a empresa contratante, o Governo contratante tem que fazer o planejamento por completo. Então a obra é contratada já com planejamento antecipado.

Então, haveria uma menor dificuldade de fixação de preços e não temos mais suplementação. A não ser aquelas que realmente apresente e seja comprovada a necessidade. Porque senão faz um preço baixo, e no meio do caminho começa a ter suplementação permanente.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Estão corretíssimas as empresas. Mas com um detalhe. Se não for dado...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Eu estou falando genericamente.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Perfeito. Mas se não for dada à importância a projeto no País, não adianta. Não há planejamento global se o projeto básico for uma peça de ficção.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – O projeto tem que ser perfeito e objetivando realmente o que se busca...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. também não acha que seria correto que algumas pessoas que têm assim um número grande de processos em andamento, administrativamente no Tribunal de Contas da União ou outros tribunais, preventivamente não seria interessante que essas pessoas enquanto respondessem que essas empresas enquanto respondessem, que elas não participassem? Porque veja só, o Sr. Eduardo Balarim tem 23 processos no TCU. E continua navegando aí nas licitações e tudo mais. Mesmo os funcionários. O Sr. Eurico Loyo tem 51 processos do Tribunal de Justiça de Pernambuco. Era o principal Assessor do Carlos Wilson. Quer dizer, então é algo que é escandaloso. Não é uma denúncia simples, não é um fato eventual. Quer dizer, ainda que não tenha chegado ao final esse julgamento, é inconcebível que uma pessoa dessa esteja na administração pública ou outra esteja contratando com administração pública. Talvez, Senador Romeu Tuma, V.Sª. que... V.Exª., perdão, que tem, que atuou tão bem...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Meu amigo, por favor... Você.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – (risos) Que atuou tão bem...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Todo mundo tem que saber que o senhor é meu amigo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E muito. Graças a Deus. Para minha honra.

Então, que nesse trabalho que vem sendo feito, talvez essa idéia possa ser aproveitada. Porque nós estamos vendo aqui no caso da INFRAERO. Um dos principais responsáveis... Tem até uma matéria numa revista de grande circulação no Brasil apontando esse senhor como principal Assessor de fato, não de direito, do Sr. Carlos Wilson. Eurico Loyo. Tem 51 processos no Tribunal de Justiça de Pernambuco. Como é que um homem desse pode estar na administração pública? E ainda está empregado hoje.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – A ficha policial às vezes é maior do que a inteligência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Então o Sr. Eduardo Balarim tem 23 processos no Tribunal de Contas da União e está aí negociando com o Poder Público, e assim por diante.

Então, talvez nessa nova lei que esteja... Que está... V.Exª. trabalhando aí para que ela seja melhorada, talvez...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Eu só acho que talvez se pudesse no Relatório seria importante. Esses relatórios parciais que V.Exª. tem feito, acho que tem um resultado eficientíssimo para todos os segmentos de obras públicas. E essa colaboração dos depoentes aí também são importantes.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Dr. Cláudio, só para que eu não perca a oportunidade de fazer um questionamento ao senhor e aos senhores do Tribunal de Contas da União, especificamente com relação à obra de vitória, mas certamente é o problema das outras obras também. Algumas obras estão paralisadas. Acho que de Goiás está paralisadas a obra. Espírito Santo está paralisado. Não sei se tem mais alguma obra parali-

sada. Vocês começaram um trabalho lá de auditoria, definiram preventivamente uma retenção de 13 e 19% de acordo com o serviço, obra civil e a parte elétrica diferenciada... Isso levou à argumentação da empresa que já tinha parado a obra desde janeiro na verdade, mas dando uma senhora paralisação a partir de abril me parece. Mas já tinha parado a obra. A obra estava lá com ritmo muito pequeno. Vocês não têm ainda a conclusão da auditoria. Ainda não chegou ao fim esse processo. Até acho que tem gente lá em vitória fazendo um trabalho in loco lá de levantamento. Se não está concluído ainda. E nós temos outro exemplo de outra obra paralisada corretamente... Paralisada assim, tomada as medidas que impediu que o Congresso designasse orçamento para ela, uma rodovia, 342 que está há dez anos. Obra paralisada. O DNIT não encerrou o contrato, não tomou as medidas contra a empresa... Nós não podemos ter uma obra no coração da grande vitória, obra tão esperada pela população do Estado do Espírito Santo, porque o nosso aeroporto é muito humilde, paralisada por tanto tempo. Se o senhor fosse Senador da República do Espírito Santo, em qual direção o senhor trabalharia hoje? Naturalmente só me responder. Tem que esperar a conclusão da auditoria votação em Plenário dessa auditoria para ver se os indícios se transformam em irregularidades. Mas mantidas as irregularidades ou nesta fase de debate e de conversa com as empresas, com INFRAERO, Tribunal de Contas, o que nós podemos fazer? Para nós não termos essa obra paralisada por oito anos, por dez anos, como nós já temos outras obras no Estado, e em outros Estados no Brasil.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Veja, existe um conjunto de medidas que eu acredito que são pertinentes aos Parlamentares. A primeira medida é solicitar do Tribunal de Contas... Não, a primeira antes. É exigir da INFRAERO que apresente os esclarecimentos de forma tempestiva. Acho que isso é absolutamente legítimo. Não é possível que com base em um indício, diretor de engenharia demore cinco meses para apresentar a defesa. Acho que essa é a primeira. A segunda é questionar a INFRAERO qual foi o motivo da não aplicação de sanção à empresa por inexecução do serviço durante três meses até o momento em que houve a paralisação dos serviços em face da cautelar. Acho que essa é uma questão. A terceira junto ao Tribunal. E o Tribunal está muito sensível à importância desse empreendimento. É solicitar priorização da análise. Mas ciente de que essa priorização tem como requisito a defesa. E no caso específico do aeroporto de vitória, posso assegurar a V.Exª. que estamos finalizando a instrução até o início da semana que vem estará sendo encaminhado ao Relator uma proposta efetiva de saneamento das irregularidades. Isso é um ponto positivo e eu estou colocando de uma forma bem objetiva.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Determinações para a correção do contrato.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – que envolvem as empresas contratadas que podem...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Que envolve o contrato. Precisa fazer ajuste, não precisa, precisa fazer isso, precisa fazer aquilo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Redução de preço de alguns itens... É isso?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – É possível fazer. Agora veja...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Senador Casagrande, eu tenho a impressão que essas obras paralisadas, eu estive conversando com alguns membros do Tribunal de Contas, e no próprio Supremo, a dificuldade é não paralisar as obras que sejam realmente necessidade da população. Então fazem a responsabilidade criminal, saneiam a obra e faz a exigência para poder dar continuidade.

Então, é uma coisa que V.Exª. está preocupado. Acho que devia continuar nesse tipo de busca, de informações, porque às vezes tem obras que fazem falta à sociedade, à população, principalmente estradas. E há um abuso realmente abuso.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Dr. Cláudio, até o início da semana que vem tem uma proposta de saneamento...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Deve ir ao Relator... Eu quero contar o processo todo porque a gente já tem uma certa experiência. O Relator, e ele me exige sempre priorização, e deve se utilizar da mesma prioridade...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – O Relator que o senhor disse é o Tribunal de Contas?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O Ministro Relator do processo. Para levar isso ao Plenário.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Essa proposta de saneamento tem ser levado ao Plenário?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Plenário. Vai levar ao Plenário dizendO – É preciso determinar essas medidas corretivas. Agora, medidas corretivas em contrato, geralmente são passíveis de recurso. Pelas empresas. Nenhuma empresa, mesmo cobrando um preço mais alto vai aceitar... Se reduz 20% do preço.

Ela não vai aceitar. Nesse caso, em situações excepcionalíssimas, eu edição excepcionalíssimas porque algumas empresas têm apresentado garantias em cima do débito que está sendo apurado pelo Tribunal. Porque apenas o recurso dá efeito suspensivo, mas aquela determinação corretiva continua valendo. É uma possibilidade, e aí se houver interesse do consórcio, em apresentar uma garantia e verificar se o Tribunal acolhe a proposta de garantia nas formas previstas em lei. A lei específica três tipos de garantia. Olha, existe o débito, e eu estou apresentando garantia de que vou executar o empreendimento. Agora, é um dilema, Senador Tuma, difícil para o órgão de controle optar se é melhor deixar em andamento o empreendimento eivado de irregularidade, em benefício da população, ou não. Até mesmo porque existe uma constatação nossa de que se não corrigir não acaba. É ilusão essa história de que vamos deixar continuar porque isso é em benefício. Se não corrigir no começo, ele não acaba. Então é essa a preocupação...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-MS) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Tentar encontrar o caminho para não paralisar a obra sem deixar de responsabilizar...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sempre foi essa.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Da empreiteira.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sempre foi essa. E mais do que a empreiteira, o gestor.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Que eu acho importantíssimo, viu Senador Demóstenes também é a Comissão de Fiscalização e Controle que tem as informações para cá. A gente tem que olhar esses projetos, esses processos que chegam do Tribunal com as exigências. E não deixar passar a descoberto a nossa responsabilidade. Quando manda para cá nós temos que examinar e realmente concordar ou não com o Tribunal de Contas.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só para eu concluir aqui esse procedimento. O Relator recebe uma proposta de saneamento da obra. O Relator concordando com ela leva ao Plenário. O Plenário aprova e toma as medidas para sanear a obra. Naturalmente as empresas vão recorrer.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não sei. De repente podem acolher ou podem recorrer. Eu estou contando cenários possíveis. Ela pode acolher, dizer, eu vou corrigir...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Reduzir preço, ajustar o preço aqui e tal...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Sim. Medida que geralmente são resistentes.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Ou pode recorrer. Agora... Não, tudo bem. Essa questão da garantia que eu não... A garantia pode ser feita devido a algumas irregularidades em contrato...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – O Tribunal diz: Olha, empresa, você tem que reduzir 20%, é um exemplo, o preço do seu contrato porque ele está muito alto. A empresa diz assim: Não vou reduzir e vou recorrer. Tudo bem. Continua bloqueado. Agora pode dizeR – Eu vou fazer o seguinte, eu vou apresentar como garantia real esse valor do débito e vou continuar executando. Se ao final do meu recurso isso não for provido, eu perco a minha garantia. E um ponto importante, Senador Tuma, que V.Exª. coloca, o Congresso tem sido muito parceiro do Tribunal de Contas nessa questão de controle de obra pública. A Comissão Mista de orçamento tem acolhido na absoluta maioria das vezes o relatório que nós encaminhamos para bloqueio de obras. E um exemplo importante, positivo dessa relação de parceria se deu nessa última operação da Polícia Federal, na qual a maioria dos empreendimentos que estavam listados na operação já tinham sido bloqueados há mais de três anos pelo Congresso Nacional. Por quê? Porque o Tribunal em 2004 comunicou, o Congresso bloqueou, as irregularidades estavam mais em nível de recurso estadual e municipal, que não temos competência, do que no do Federal. Esse trabalho de parceria tem sido muito efetivo e está aí um exemplo importante.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – É que às vezes a Comissão já processos praticamente acabados, e a gente tem que olhar na Comissão. Porque ali tem alguns dados de aprovação com ressalva a isso, isso, isso, isso. Que compete a nós tomarmos algumas providências.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – E o PLC 32 que está em tramitação, agrega uma Emenda extremamente importante, que é a possibilidade do Tribunal decretar inidoneidade das empresas. Porque hoje isso não é permitido. O Tribunal só pode decretar no caso de fraude à licitação com base na lei orgânica. A possibilidade de inidoneidade está apenas para o Ministro de Estado ou para o Secretário de Estado dependendo da esfera. E esse projeto incorpora essa possibilidade ao Tribunal no caso de inexecução parcial...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – V.Exª. acha que é importante.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso é fundamental. Porque o Tribunal passará a ter uma força em conjunto com o Congresso Nacional de rapidamente resolver questões que devem ser efetivamente resolvidas.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Presidente, só acrescentar uma.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Pois não.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Aproveitando o gancho que o Senador Tuma disse, lembrar que o... Por determinação da Presidência do Tribunal, do Ministro Walton Alencar Rodrigues, todos os Parlamentares estão... Está sendo enviado pelo Tribunal em toda quarta-feira após a Sessão plenária, decisões relativas ao Estado daquele Parlamentar. Tanto Senadores como Deputados. Decisões importantes que se referem a Municípios ou a obras daquele Estado estão sendo encaminhadas no mesmo dia da Sessão para todos os Parlamentares.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – João Pedro. Senador João Pedro e depois vamos dar continuidade ao Relatório do Senador Demóstenes Torres.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Nosso Relator está fazendo uma concessão. Mas é rápido. Eu gostaria que voltasse àquelas sugestões. É rápido.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – (pronunciamento fora do microfone)

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas gostaria que o Cláudio, Dr. Cláudio, que V.Sª. abordou numa... Fazendo um contexto, quando disse assim: A operação de fiscalização. Está abordando... Operação. Operação. Não é isso? O senhor faz operações. Faz operação, vai lá numa obra, vai...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Auditorias... Não me recordo dessa expressão.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu anotei aqui e isso me chamou atenção. Não sei se foi o Carlos Sebastião, mas acho que foi V.Sª. que abordou isso.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu posso responder. Só dá uma luz.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Essa é uma questão. A outra, quando o TCU diz material de baixa qualidade. Existe um corpo técnico com engenheiros que vai lá e... De vocês mesmo, do TCU, servidores do TCU?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Existem duas formas de aprofundamento dos trabalhos. Nós temos servidores especializados, engenheiros, e... Mas não temos estrutura para se fazer perícia in loco. Corpo de prova, etc., a qual nós podemos recorrer a órgãos federais, inclusive esse é um artigo da nossa lei orgânica. Alguma vez nós recorremos ao Exército no caso de estradas, algumas vezes universidades federais...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – No caso específicos dos aeroportos...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Podemos recorrer a um ou a outro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Foi utilizado o Exército e técnicos...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não. Nos aeroportos, não. As discussões de aeroportos hoje estão mais na esfera de preço e limitação de competitividade do que em serviços mal executados. A absoluta maioria das discussões está nessa esfera.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Dr. Cláudio, são muitas as obras em aeroportos por esse Brasil. Dá para mensurar aqui e dizer o número de obras?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Cada grande...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – São grandes obras. Nesse Brasil imenso.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Hoje a INFRAERO deve estar executando obras grandes em 10, 12 aeroportos no País. E obras médias em talvez mais 10 aeroportos. Porque são obras importantes para a população. São obras... As obras maiores de 300 milhões até um bilhão de reais. Obras menores de 20, 30 milhões. São ajustes de pista, etc., etc.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu gostaria só de dialogar. Senador Demóstenes, esse diálogo que estou fazendo aqui é porque me chamou atenção nesse exato momento nós somamos aí 20 obras entre médias e grandes obras. Obras de um bilhão...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – De cem milhões a um bilhão e pouco.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas aqui o nosso Relator, rigoroso, preciso, imparcial, levantou aqui precisamente quatro grandes obras. Tem mais. Levantou o Estado de V.Exª. e mais três obras. Amapá, Guarulhos e...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Nós encaminhamos resultados de dez processos cuidando cada um de uma obra para... Que foram os pedidos. São as principais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Só para um esclarecimento, porque eu mencionei os números, uma vez que foi dito pelo Dr. Cláudio que as irregularidades são basicamente as mesmas. Então nós vamos detalhar tecnicamente. Olha, superfaturamento, sobrepreço, ou pré-qualificação... As irregularidades que o Tribunal apontou. Aqui em Guarulhos, Congonhas, no Galeão, lá no Rio de Janeiro no Santos Dumont, em Goiânia, em Vitória, no

Amapá. Mas há também em Salvador, em Pernambuco... Então tem diversas... Tem em Mato Grosso, tem em Corumbá que foi mencionado aqui, outra auditoria grande em cima de Cuiabá que também...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Ok. Me chama atenção isso o número de obra, porque se acompanha aí reformas e ampliação... Há todo um processo de aquecimento econômico de atividades de aumento de vôos, enfim. Me chama atenção isso. Nós estamos discutindo essa questão da INFRAERO nós estamos vivendo isso. O Brasil vive esse debate, essa discussão, quer saídas, quer soluções. Mas me chama atenção esse debate hoje aqui com representantes importantes do Tribunal e nós estamos levantando... Não estou querendo minimizar com isso, mas é uma constatação, o número de obras com o número de questões que estão sendo levantadas aqui.

Esse procedimento que acompanha as licitações no que diz respeito à eficiência, à transparência da pré-qualificação. Esse procedimento da pré-qualificação, eu gostaria que V.Exªs. falassem um pouco disso no sentido de... Eu vejo que essa discussão é muito recente. Tudo de 2005 para cá. De 2003. Mas 2005 para cá. E os aeroportos estão sofrendo investimentos há muitos anos, há muito tempo. Ampliação, construções novas... Enfim. Mas esse procedimento no sentido de nós qualificarmos melhor as licitações... O que está sendo feito agora ajuda... Não está ajudando...?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Posso responder?

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Antes do Cláudio entrar nos detalhes com relação a essa questão de obras especificamente, esclarecer ao Senador João Pedro que realmente a atividade do Tribunal em termos de controle, especificamente nessa questão de controle de obras, tem sido crescente. Ela surge há exatamente uma década, desde 1997 o Tribunal vem se especializando nesse segmento, em 2001 destinou uma unidade, uma secretaria com profissionais engenheiros, especialistas, são recrutados dessa forma para não executar toda a fiscalização de obras do Brasil, mas de certa forma coordenar a fiscalização de obras já que o Tribunal tem Secretarias em todos os Estados.

Então, isso tem permitido nesses últimos anos certamente uma melhoria na qualidade dessas obras. Nós acreditamos que tem sido um bom resultado que o Tribunal...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas o procedimento da pré-qualificação.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Sim. Isso eu queria que o Cláudio explicasse.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Se a partir de 97 foi...

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Vou procurar fazer uma apresentação sistêmica a respeito do tema.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Porque ele já fez até, João.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mas eu faço um resumo. Eu acho que é importante. Até 2003, a INFRAERO não usava o sistema de pré-qualificação. A licitação era o menor preço. Isso foi uma inovação. O art. 114 da 8.666 prevê esse instituto que nada mais é do que a ruptura da fase de habilitação em duas subfases. Por quê? Porque a lei permite ou previu, instituiu essa forma? Porque algumas licitações você tem muitas empresas proponentes e é muito trabalhoso fazer avaliação da habilitação de todo mundo. Imagina, a Comissão ficaria três, quatro, avaliando a habilitação de todas as empresas que apresentaram propostas. O que a lei então estabeleceu é: Pode haver uma ruptura na qual na pré-qualificação se façam algumas exigências a título de filtro grosso. Então a invés de aparecerem 50, vamos selecionar para 15 que vai ser muito mais fácil. Só que essa lei é de 93. Alguns novos mecanismos têm se mostrado muito produtivo ao País. Essa inversão de fases no Pregão é um exemplo. Eu não preciso estar tão atento à habilitação como preliminar se eu inverter a fase. Eu vou ver qual é o melhor preço e só vou analisar a habilitação de quem é o menor preço. Isso o PLC que tramita na Comissão de Assuntos Econômicos já traz como inovação. A possibilidade de inversão de fase porque eu pego o preço e vou analisar a habilitação apenas daquela empresa que tem o menor peço. O instituto da pré-qualificação, se mal utilizado, ou seja, se muito rigoroso, ele passa a ser um filtro fino. Passam muito poucas empresas por esse filtro que não apresentaram o preço ainda, e eu citei o exemplo do TPS3. Dois consórcios apenas pré-qualificados para apresentar preços obra de um bilhão. Qual é o risco que a administração corre dos consórcios: Olha, vamos fazer um acordo aqui, você me cobre, eu cubro... Isso é muito complicado. A competitividade fica comprometida. Então esse é o problema da pré-qualificação. Não sei se fui claro. Procurei fazer um resumo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Vamos voltar então ao Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu perguntarei agora a V.Sªs. a respeito de uma denúncia formulada no Ministério Público e que levou o Procurador Hélio Telho Corrêa Filho a nos enviar essa documentação e que é objeto de in-

vestigação por parte do Ministério Público. Segundo essa denúncia, as grandes obras da INFRAERO estão todas superfaturadas. Seus valores estão bem acima do previsto pela área de planejamento da própria empresa. Diversas obras tiveram seus editais lançados no mercado e posteriormente retirados para reajuste de valores. Sempre acima do anteriormente previsto. Alguns exemplos: Congonhas passou de cerca de 90 milhões para 250 milhões. Goiânia foi de 65 milhões para 257 milhões. Macapá foi de menos de 50 milhões para mais de 110 milhões. São apenas alguns exemplos que podem ser facilmente comprovados nos editais publicados ao longo dos últimos anos. Isso realmente aconteceu?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Olha, é uma informação importante que V.Exª. traz. Eu não tenho conhecimento a respeito dessa denúncia. Mas gostaria muito que V.Exª. encaminhasse isso pra gente, pra gente poder aprofundar é análise.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Vou passar uma cópia... E como veio do Ministério Público eu estou dando crédito.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Muito importante. Com certeza deve ter fundamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segundo a denúncia, existe um acordo com os empreiteiros patrocinados pelas seguintes pessoas dentro da INFRAERO. Srª. Eleuza Lores, Diretora de Engenharia, Sr. Paulo Dietzsch, Superintendente de Engenharia, Sr. Eurico Loyo, Assessor da Diretoria de Engenharia e o Sr. Eduardo Balarim, Assessor da Presidência. Esses patrocínios são pagos financeiramente e através de aluguel de moradias, viagens, emprego de conhecidos e familiares, etc. As principais empreiteiras patrocinadoras sãO – CAMARGO Correia, Srª. Eleuza, BETER, Sr. Paulo Dietzsch, QUEIROZ GALVÃO & GALVÃO, Srs. Loyo e Balarim. Já há alguma constatação desses indícios por parte dos senhores?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Veja, nós não temos todas as ferramentas que gostaríamos de ter para investigar com a profundidade que a matéria requer. Sigilo bancário, sigilo fiscal, sigilo telefônico. Essas são notícias novas, a nossa avaliação se restringe à documentação existente nos autos, e essas informações que aí estão relacionadas com certeza não existem em qualquer lugar registrada, se é que são verdadeiros. Agora...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Isso faz parte da denúncia? Porque é muito grave.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Faz parte do documento encaminhado pelo Ministério Público que abriu procedimento...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Ministério Público de onde?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ministério Público Dr. Hélio Telho Corrêa Filho. Procurador da República. Faça uma cópia para o Dr. João Pedro também.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mas acho que são peças importantes para que a gente possa num trabalho cooperativo entre órgãos de controle trabalhar em prol do erário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sem dúvida. Segundo essa mesma notícia, a empresa projetista ATP possui ligação familiar com o Sr. Loyo. Com a atuação localizada principalmente no norte e no nordeste. Executa os projetos com excessos para que seja facilitada a contratação de empresas que venham a fazer parceria com os envolvidos e a própria ATP. Durante a execução, os excessos deixam de ser executados e não ação fiscalização devida. Em muitos casos, só são faturados, ou seja, há previsão de execução dos serviços que não ficam visíveis, e, portanto, não são feitos. Apenas faturados.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Isso é muito grave e com toda certeza o Tribunal de posse dessa documentação vai aprofundar a análise.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segunda denúncia há indícios bastante forte de que o Sr. Paulo Dietzsch seja o proprietário ou controlador através de laranjas de duas empresas. EPC Projetos e Construções Ltda., CNPJ 04858174/001-40, e ETERC Engenharia Ltda., CNPJ 03987275/001-94 essas empresas sistematicamente ganham obras da INFRAERO inicialmente antes do Sr. Paulo Dietzsch assumir a superintendência de engenharia da sede a atuação dessas empresas ficava limitada na região centro-oeste. Com a assunção ao cargo de nível nacional, essas empresas passaram a ganhar obra em todo o País demonstrando a influência e correlação entre os fatos. Várias obras foram contratadas à EPC por dispensa de licitação. A ETERC que vem sendo sistematicamente contratada pela BETER, como sub empreiteira. Inclusive essa empresa de pequeno porte executa obras de grande porte. ExemplO – Segunda pista de Brasília, participa do consórcio para obras da pista de Guarulhos, está sendo subcontratada para executar a parte da BETER no aeroporto de Macapá. O quadro traz a relação de obras contratadas a ETERC e a EPCMS são obras serviço contratados por dispensa de licitação por serem todos inferiores a 30 mil reais. Como se pode ter visto, todos os contratos estão bem próximos do limite superior de contratação sem licitação. E aí vem os números. TC 005

EG/2003/0057. Quatro milhões, novecentos e sessenta e seis mil, zero sessenta e vinte. Aditivo de um milhão, duzentos e trinta e nove, trezentos e noventa e cinco e noventa e um. TC 0109 EG 2001/006 valor seiscentos e sessenta e três mil, novecentos e noventa e seis e noventa e seis aditivo de cento e sessenta e três mil, novecentos e quatro, etc.

Uma série de... Aqui e obras da EPC TCMS 0068 EG 002 valor vinte e nove mil, trezentos e sessenta e um e sessenta. Vinte e oito e oitocentos, vinte e nove e tal... E assim por diante. Então passaremos essa relação a V.Sª. É possível que isso esteja acontecendo?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Eu preciso analisar a documentação. O senhor poderia me informar a data da denúncia? Só para ter... Se é que... Se tiver fácil. Senão na cópia a gente encontra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – 17 de julho de 2007.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – De hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não. Me perdoe. Isso aqui foi a Assessoria que me passou. (risos) Eu não sei a data. Mas eu passo o documento para V.Sª. por inteiro.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Mas vamos fazer uma avaliação rigorosa do que está relacionado na fonte do Ministério Público com toda certeza não é... Deve ter alguma fundamentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segunda indústria, foi executada uma obra... Até porque tem coisa demais aqui. Está muito detalhado. O sujeito é cachorro, é ladrão e tal. Aí a gente despreza. Mas quando vem detalhado a gente faz a investigação. Segunda denúncia, foi executada uma obra em Petrolina, ampliação da paulista de pouso que é completamente inútil uma vez que existem obstáculos que impedem a utilização da ampliação da pista. Ou seja, a obra foi apenas para faturar recursos. Também não tem notícia disso, né?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segunda denúncia tem sido sistematicamente feito um enxugamento dos recursos de custeio e manutenção de tal forma que os recursos sejam canalizados para cobrir os custos das grandes obras. Seria interessante ver se realmente a INFRAERO tem retirado recurso de custeio e manutenção para enviar para as obras, especialmente as grandes. Existem assinaturas de contratos de obras superfaturadas e desnecessárias que comprometem os recursos da empresa durante os vários exercícios impedindo sua melhor utilização na manutenção principalmente com o comprometimento das pistas e da segurança das aeronaves nos pousos e decolagem. Eu não vou perguntar por que V.Sª. já disse que não tem conhecimento.

Então, vou restringir a leitura e depois passo o documento para V.Sª. Segunda denúncia, o edital de licitação que resultou no contrato TC 0019 EG/2004/002 deve ser examinado minuciosamente. Eis os motivos: Desde sua fase de elaboração houve inserção de artifício para reduzir o número de participantes. Um dos recursos usados foi a exigência de determinados atestados que poucas empresas poderiam ter. Os atestados não tinham outro objetivo senão selecionar determinadas empresas. Duas que estavam negociando com os responsáveis da INFRAERO já mencionados. Na abertura da licitação só foram habilitadas duas empresas. As mesmas com valores bem próximos e acima de 15 milhões de reais. Uma terceira empresa entrou na justiça e conseguiu ter sua proposta aberta cujo preço foi cerca de 10 milhões de reais. A empresa acabou sendo inabilitada embora já tivesse prestado serviços bastante semelhantes no mesmo aeroporto e na mesma pista de pouso. Agora essa obra está sendo executada por uma empresa subempreitada da vencedora. A empresa executante não possui nenhum dos atestados exigidos no edital de licitação, demonstrando a desnecessidade dos atestados e o direcionamento do edital, além de demonstrar existência de conchavos.

Ou seja, que diz que se pediu uma coisa e depois quem foi executar, aliás V.Sª. já disseram que também em outros processos já notaram isso. Segunda denúncia, o Sr. Eduardo Balarim possui 23 processos em curso no Tribunal de Contas da União demonstrando sua inaptidão com a coisa pública. É inadmissível que pessoa com tal ficha corrida continue a exercer atividades na empresa pública ainda mais assessorando a Presidência. Segundo a denúncia, o Sr. Eurico Loyo possui 51 processos no Tribunal de Justiça de Pernambuco, demonstrando a falta de cuidado no convite, contratação de Assessores para ocupar cargo de confiança e alta influência na esfera decisória da empresa, principalmente na área de engenharia, demonstrando o comprometimento da alta direção com as empreiteiras. O mesmo documento. Um exemplo detalhado de como funciona o esquema e a concorrência número 006/ADRF/SBSV de 2004. ObjetO – obras na pista de Salvador. Desde o começo do processo licitatório foram feitas exigências absurdas para evitar que muitas empresas participassem e fosse mais fácil a negociação com apenas duas interessadas. Com esse artifício não funcionou... Como esse artifício não funcionou a contento houve vários aditamentos na abertura das propostas na tentativa de entrar em acordo com todas as empresas. Não conseguindo a solução encontrada foi anular os atestados da empresa SÃO PAULO EN-

GENHARIA, que se recusava a negociar com o grupo da INFRAERO. Com os atestados cancelados pela Diretora de Engenharia Srª. Eleuza, a Comissão de licitação somente habilitou as duas empresas do acordo ETERC e QUEIROZ GALVÃO. Abriu-se as propostas financeiras sendo que a SÃO PAULO ENGENHARIA, apesar de ter entrado com mandado de segurança em Recife, terra natal do Sr. Loyo, onde o mesmo tem grande influência e conhecimentos, não conseguiu ter sua proposta financeira aberta. A proposta EMPRESA SÃO PAULO era de aproximadamente quatro milhões e seiscentos mil. Segundo informações obtidas de funcionários da empresa. As propostas abertas foram as seguintes: ETERC: Oito milhões, trezentos e quarenta e um mil. QUEIROZ GALVÃO, oito milhões, trezentos e sessenta mil. Ou seja, menos de 19 mil reais de diferença uma da outra. Diferença essa muito pequena e sugestiva de acordo. Além de muito superior da empresa forçosamente inabilitada. Seria interessante verificar os dados abaixo da empresa ETERC, e comparar com as demais empresas do mesmo porte com o mesmo perfil de obras. Capital social, quadro de empregados e técnicos fixos, instalações administrativas próprias e permanentes e número e tipo de equipamentos pertencentes a empresa. Também não vou perguntar, por que... Segundo ainda esse documento, existem vários processos relativos a obra e serviços de contrato de engenharia e manutenção sendo julgados pelo TCU contra a Srª. Eleuza, quando ela foi Gerente de Engenharia no Aeroporto Internacional de São Paulo, Guarulhos. Ela foi Gerente de Engenharia em Guarulhos?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN – Tenho conhecimento só na condição de Diretora de Engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Inclusive há um processo onde foram pagos cerca de 85% do contrato e executado apenas cerca de 15%. Eu vou... Li porque veio de um Procurador da República e passo às mãos de V.Sªs. para as devidas análises. Está concluído o meu trabalho, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Muito obrigado. Quero saber se os nossos profissionais técnicos do TCU têm mais alguma informação a prestar para a CPI.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA – Tenho uma pequena informação. O Senador Demóstenes havia em um de seus questionamentos abordado um processo, Senador, 8.318/2005-9, onde o senhor mencionava que havia uma série de irregularidades nesse processo e nos indagou naquele momento do que se tratava, se a gente tinha conhecimento. Mandamos averiguar e gostaríamos de informar a V.Exª. que trata-se de um relatório de auditoria realizado pela 3ª Secretaria aqui em Brasília, na INFRAERO, e encontra-se em fase de análise de audiência dos responsáveis, foram detectados impropriedades com relação à prorrogação de contratos sem termo aditivo, e outras impropriedade formais e está sendo analisado. Era isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Bem, ok. Tudo bem? Relator deu por encerrado seus questionamentos, nós já fizemos os nossos, então vamos encerrar a presente reunião. A partir de amanhã o Senado entra em recesso até o dia 31 de julho, e posteriormente nós entraremos em contato com os membros da CPI para que nós possamos marcar a próxima reunião.

Está encerrada a reunião. Obrigado.

Sessão encerrada às 13h09. – Senador **Tião Viana**

Ata da 18ª reunião de 2007 realizada em 1º de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 18ª Reunião de 2007 realizada em 1º de agosto de 2007, quarta-feira, às dezesseis horas e quinze minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a apreciação dos Requerimentos nºs. 117 a 206.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) – Relator
José Agripino (PFL-RN)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Raimundo Colombo (PFL-SC)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Há número regimental. Declaro aberta a 18ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pelo Requerimento 401/2007, destinada a apurar as causas, as condições e responsabilidade relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à apreciação dos seguintes Requerimentos. De nº. 117 a 128, sendo votação nominal. Os Requerimentos de nº. 120 a 128. A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa e a coloco em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovada.

Concedo a palavra ao nobre Relator para no devido encaminhamento dos requerimentos a serem apresentados.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – ...na reunião de hoje. Pela ordem, Senadora Ideli Salvatti, antes.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sr. Presidente, apenas o seguinte, eu não tenho condição de permanecer na reunião, que tenho outra audiência, como foi antecipada, eu acabei ficando com dificuldade de permanecer. É que no plano de trabalho que nos foi dado a cópia, na questão da INFRAERO, que é o terceiro, irregularidades na INFRAERO, que é o foco 3, que me parece que é o que nós teremos prioridade de deliberação no dia de hoje, eu queria apenas solicitar... porque é o seguinte, no plano de trabalho inicial em termos de Presidência e Assessoria de Presidência, um dos Presidentes que antecederam o Dr. Carlos Wilson constava do plano de trabalho. O Sr. Fernando Perrone.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ah, já foi aprovado. Por isso que não está aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Senadora, daquele plano inicial, o que nós fizemos? Nós apresentamos uma proposta com diversos nomes que poderiam ser ouvidos. E durante a instrução que foi realizada, nós chegamos à seguinte conclusão. Que mais ou menos 10, 15% daqueles nomes valiam a pena ser chamados. Foi o que nós fizemos. Nessa fase, nós estamos propondo da mesma forma. Aprovamos uma relação e aí nós vamos ver o que realmente é interessante.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Tá. Então só não consta aqui porque já está aprovado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Já foi aprovado.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Era esta a minha...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu só faço um apelo à Senador Ideli, que sem a presença de V.Exª. o nosso quorum cai. Mas vamos tentar votar imediatamente os Requerimentos de votação nominal.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – É porque o Senador João Pedro que é o efetivo está...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Está chegando?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Está chegando. É.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então nós aguardamos. Vamos fazendo a leitura. Quebra de sigilo tem que ser leitura nominal, Senador Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Os outros em bloco. Mas aí nós vamos iniciar pelo quorum que temos, e antes eu só comunico a CPI que chegaram as informações de transferência de sigilo bancário de alguns servidores já dos requerimentos aprovados anteriormente, estão no arquivo da CPI com absoluto sigilo e cuidado profissional e a Presidência determina que sejam abertos para o Dr. Amadeu, Consultor da Casa, com a devida responsabilidade legal que paira sobre ele neste momento o acesso, e também para o Assessor Diogo, Assessor da liderança do PT e do bloco de apoio no Senado Federal para que os dois tenham acesso e a devida responsabilidade legal perante as informações bem como qualquer outro Senador que queira... Esteja cioso dos cuidados e proteção que devemos ter por tratar-se de sigilo bancário.

Então, o primeiro Requerimento que exige votação nominal. Temos já a presença do nosso Vice-Presidente da CPI, Senador Renato Casagrande, então... Requerimento. Requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida com CPF 051.558.488-65 no período compreendido entre 01/01/2003 e a presente data. As senhoras e senhores Senadores que aprovam permaneçam... Vai ser votação nominal. Senadora Ideli Salvatti. Votação nominal. Sim. Senador Sérgio Zambiasi. Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia, "sim", Senador João Pedro, "sim", Senador Colombo, "sim". Senador Demóstenes Torres, "sim", Senador Renato Casagrande, "sim". Aprovado.

Requerimento. Requer a transferência de sigilo bancário, telefone e fiscal da Srª. Márcia Gonçalves Chaves, CPF nº. 599.728.827-72 no período compreendido entre 01/01/2003 e a presente dada. Em votação nominal o Requerimento. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande. Senadora Ideli Salvatti, "sim". Senador Sérgio Zambiasi, "sim", Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia, Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Presidente, o senhor poderia quando ler dar o número pra gente localizar, por favor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Pois não. Acabamos de ler o Requerimento de nº. 121, agora vamos ler o Requerimento de nº. 122. Requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal da Srª. Mariângela Russo CPF nº. 013.655.158-00 no período compreendido entre 01/01/2003 e a presente data. Em votação nominal o Requerimento 122.

Senador Renato Casagrande, "sim", Senador Demóstenes Torres, "sim", Senador José Agripino Maia, "sim", Senador Colombo, "sim", Senador João Pedro, "sim", Senadora Ideli Salvatti, "sim", Senador Sérgio Zambiasi, "sim", Senador Romeu Tuma, "sim". Aprovado.

Requerimento 123/2007. Autor Senador Demóstenes Torres. Requer a transferência de sigilo bancário, fiscal e telefônico do Sr. Michel Farah, CPF nº. 125.772.738-94 no período entre 01/01/2003 e a presente data.

Senador Renato Casagrande, Senador Demóstenes Torres, "sim", Senador José Agripino Maia "sim", Senador Colombo "sim", Senador João Pedro "sim", Senadora Ideli Salvatti "sim", Senador Sérgio Zambiasi "sim", Senador Romeu Tuma "sim". Aprovado.

Requerimento nº. 124/2007, autoria do Senador Demóstenes Torres. Requer a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal da empresa FS3 Comunicação e Sistema Ltda. com CNPJ 05858007/0001-62 no período de 01/01/2003 e a presente dada. Senador Renato Casagrande "sim", Senador Demóstenes Torres "sim", Senador José Agripino Maia "sim", Senador Colombo "sim", Senador João Pedro "sim". Senador Romeu Tuma "sim", Senadora Ideli "sim", Senador Sérgio Zambiasi "sim". Aprovado.

Requerimento nº. 125/2007, Senador Demóstenes Torres como autor. Requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Sr. Ettore Ferdinando Casoria, CPF 082.325.008-32 no período entre 01/01/2003 e a presente data. Senador Renato Casagrande. Senador Demóstenes Torres, "sim", Senador Ideli Salvatti, "sim", Senador José Agripino Maia, "sim", Senador Colombo, "sim", Senador João Pedro, "sim", Senador Romeu Tuma, "sim", Senador Sérgio Zambiasi, "sim". Aprovado.

Requerimento nº. 126/2007, autoria do... De minha autoria.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Ainda falta um, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – É, mas não... Acabou as nominais? Então já não são mais de votação nominal. Então a leitura... Mas são três, são rapidamente, Senador Romeu Tuma. Requerimento nos termos de minha autoria no art. 90 inciso V, do Regimento Interno do Senado Federal requeiro o convite ao Exmº. Sr. Ministro da Defesa, Nelson Jobim...

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – ...para prestar depoimento a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. A Presidência esclarece que já fez um contato preliminar com o Ministro Nelson Jobim, Ministro de Estado da Defesa, e ele concordou com a vinda na próxima quarta-feira, às 10h, nesta CPI. Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Eu apresentei um Requerimento da mesma autoria queria assinar com V.Exª.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – V.Exª. faz a assinatura comigo. Autoria minha e do Senador Renato Casagrande. Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Requerimento. De minha autoria, do § 3º do art. 58 da Constituição Federal, bem como do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal. Requeiro das concessionárias de Aviação Civil TAM, GOL e VARIG informações sobre a escala de trabalho dos tripulantes das aeronaves das empresas nos últimos 90 dias. As Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Temos outros três requerimentos que não exigem votação nominal. Autoria do Relator, Senador Demóstenes Torres. Requer à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, EBCT, cópia de pedido de inserção e/ou veiculação e respectivas faturas emitidas pela agência de publicidade Giovanni FCB S/A no período compreendido entre 01/10/2006, a 28 de 02 de 2007, acompanhado de Relatório circunstanciado acerca das liberações de recursos efetivados. Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Requerimento 118/2007, autoria do Senador Demóstenes Torres, requer à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, copia das faturas emitidas contra a empresa Aereomídia Publicidade Ltda., Arte Múltipla Empreendimento Ltda. no período

compreendido entre 01/10/2006 e 28/02/2007. Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram, aprovado.

Requerimento nº. 119/2007. Requer à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária, INFRAERO, cópia dos processos de cessão de aéreas sub judice da empresa TRANSBRASIL. As Srªs. e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado. Autoria também do Senador Demóstenes Torres.

Então, Srªs. e Srs. Senadores, a Presidência esclarece que por solicitação do Senador Demóstenes Torres, no dia de amanhã teremos a oitiva com a concordância de todos, do Presidente da ANAC, Dr. Milton Zuanazzi, do Presidente da INFRAERO, Dr. Brigadeiro José Carlos Pereira, do Brigadeiro Kersul Presidente do CENIPA, e também do Presidente da TAM, Dr. Sérgio Bologna que também já... Todos já foram devidamente contatados e concordaram amanhã a partir das 14h com a oitiva. E o Comandante Saito está numa audiência no Palácio do Planalto, ainda não pôde dar o retorno para confirmar a sua vinda até esta CPI. Também o Relator solicitou que estejam presentes as informações sobre as caixas pretas envolvendo a aeronave TAM. Nós já solicitamos e inicialmente o Brigadeiro Kersul disse que a única cópia que estava em suas mãos foi entregue à CPI da Câmara, nós estamos tentando um contato para, tanto na CPI da Câmara quanto na Comissão que investiga o acidente em São Paulo tem o acesso ao material para que ele possa ser veiculado na CPI amanhã, nos termos que for decidido pelo conjunto dos Senadores, tanto em reunião secreta como em reunião pública nos termos que for devidamente tomada a decisão desta CPI. Eu concedo a palavra ao Relator, para mais considerações. Senador Romeu Tuma, pela ordem.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Até me dirigir ao Senador Demóstenes, claro que a cautela da caixa-preta que foi pega nós temos que ter a cautela do sigilo pela insistência da própria aeronáutica de tratados internacionais que V.Exª. já se referiu. Mas Senador Demóstenes, eu consulto V.Exª. que esse fim de semana a revista ISTO É traz uma matéria do repasse do IRB de seguro das duas companhias, da TAM e da GOL, empresa sem a consulta devida. Não sei se isto seria legal ou não. Mas cita ASSURÊ, aquela corretora que foi citada na outra CPI. Eu estou fazendo um Requerimento se V.Exª. achar conveniente. Senão...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Vamos aprovar, com certeza.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Acho que poderia ser interessante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Faça o requerimento e nós já aprovamos agora, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – V.Exª. apresenta e amanhã nós votamos o seu requerimento...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Obrigado.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu apresentei três requerimentos hoje, e não sei se seria possível serem apreciados?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência solicita a V.Exª. que não havendo maior prejuízo, pelos termos do acordo de procedimentos, nós possamos apresentá-los, fazer a votação amanhã, já que não haveria prejuízo em razão do que nós temos a tratar. Porque há um acordo de procedimentos que como dissemos ao Senador Romeu Tuma agora, eles apresentados aguardem até 24 horas. E nós temos seguido esse rito.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu gostaria só de informar a V.Exª., e aos membros dessa CPI, e da importância de se travar o debate e de forma célere, inclusive, face os fatos, mas amanhã não estarei presente. Eu viajo para Manaus início de... Para visitar a Zona Franca...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Diante da exposição, se não houver restrição dos Srs. Senadores, nós podemos votar em razão da ausência do Relator amanhã, se não houver objeção. Não havendo objeção, então faço a leitura. Requerimento do Senador João Pedro nos termos do disposto no art. 209/2007 no art. 90 inciso V do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro a convocação do Comandante do CINDACTA IV, Coronel Eduardo Antônio Carcavallo Filho. Requerimento 210/2007 Senador João Pedro, autor. Nos termos do disposto no art. 90 inciso V do Regimento Interno do Senado Federal requeiro a convocação do Sr. Mauro Spósito, Delegado da Polícia Federal no Amazonas e Coordenador de operações especiais de fronteiras. Requerimento nº. 211/2007, nos termos do disposto no art. 90 inciso V do Regimento Interno do Senado Federal requeiro a convocação do Sr. Marcelo Carvalho Lopes, Diretor do Centro Gestor Operacional do sistema SIPAM. Então Srªs. e Srs. Senadores que estão de acordo com a aprovação dos três requerimentos permaneçam como se encontram. Aprovados. Atendido a solicitação de

V.Exª. Senador Demóstenes Torres tem a palavra para as considerações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Vice-Presidente, nós temos dois focos ainda a enfrentar. Dois já foram enfrentados. O acidente com o avião da GOL e o Legacy, que a investigação já encerrada, e o nosso sistema de controle aéreo também uma investigação encerrada com muitas das conclusões apresentadas agora com o Ministro da Defesa pregando justamente aquilo que nós havíamos preconizado algum tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Então agora estamos investigando essas irregularidades na INFRAERO, e proponho também que concomitantemente nós façamos essa investigação acerca do acidente com o avião da TAM. Nós... Para isso eu proponho, primeiro, em relação às irregularidades na INFRAERO. Nós temos que ouvir, nós já tínhamos deliberado, que iríamos ouvir, mas ainda falta a aprovação dos requerimentos que estamos aí com eles e à medida que nós formos fazendo a leitura, Sr. Presidente, eu sugiro a V.Exª. que nós aprovemos os requerimentos ou coloquemos em deliberação os requerimentos para que nós já possamos a partir de amanhã também formular um cronograma para concluir rapidamente os trabalhos dessa CPI.

Então, sugestão de Sessões de depoimento. Dos Procuradores da República, Miguel Baraldi de Maiani, que está com o caso de Guarulhos. Suzana Fairbanks Lima de Oliveira e Fernanda Teixeira Sousa Domingos Taubemblatt, estão com o caso de Congonhas. José Ricardo Meirelles e Paulo Roberto Galvão de Carvalho, que estão investigando Viracopos. Bruno Caiado de Acioli, está investigando Brasília. Hélio Telho Correia Filho, Goiânia. Vinícios Spaneto(F) do Nascimento, Santos Dumont. Carlos Fernando Madsoco(F), Vitória. Rodrigues Luiz Bernardo Santos, Macapá, Juliana de Azevedo Morais e Danilo Pinheiro Dias, Salvador. Mabel Seixas Menge, Recife, Marcelo Barbosa Lima, Cuiabá. Também a convocação dos seguintes servidores da INFRAERO, da área comercial. Fernando Almeida Brendaglia, mídia aeroportuária. Mariângela Russo, mídia aeroportuária. Márcia Gonçalves, também mídia aeroportuária. Todos esses são mídia aeroportuária. Tércio Ivan de Barros, Roberto Spinelli, Mário de Ururaí, Antônio Felipe Barcelos, Arlindo Lima, e Luiz Gustavo Schild. Da área de Engenharia, Eleuza Theresinha Lores, Armando Schneider, Mário Jorge Moreira, Carlos Roberto da Silva, Sérgio Seixas, Ernesto Scorsi(F) Araújo Camargo, Protácio Lopes de Oliveira Filho, Paulo Dietsch(F), Francisco Orivan de Albuquerque. Rogério Barata, Adalto César Filho, José Roberto Jung Santos. Presidência e Assessoraria Carlos Wilson e Eurico Loyo. Terceiros. Michel Farah, SF3 Comunicação, Ettori Ferdinando Casória, FS3 comunicação, Aristeu Chaves Filho, empresário, José Oliveira Sobrinho, empresário, Carlos Alberto Carvalho AEROMÍDIA, Adilson Silva Sá, publicidade.

Esses requerimentos que já foram aprovados em relação ao Sr. Fernando Brendaglia, ainda... Já foram aprovados? Fernando Brendaglia, Mariângela Russo, Márcia Chaves, FS3 Comunicação, Michel Farah ainda não foi, né? Foi. Ettore Casória, pedido de informações à INFRAERO sobre faturamentos em favor da Aeromídia, pedido de informações à INFRAERO cessão diária à TRANSBRASIL, pedido de informações aos Correios, faturas emitidas pela empresa Giovanni Publicidade. Acho que todos esses requerimentos já foram aprovados. Foco 4 em relação ao acidente da TAM. Pessoas que serão ouvidas: Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM, Ruy Amparo, Vice-Presidente técnico da TAM, Marco Antônio Bologna, só para formalizar porque V.Exª. já fez o convite por telefone. Marcos Sampaio Ferreira, Presidente da Pantanal, pilotos dos vôos 1879 e 1273 da GOL, 3020, 3461 e 3215 José Eduardo Brosco da TAM, 4767 da Pantanal, todos os vôos no dia 16 de julho de 2007 com pouso em Congonhas. Piloto do vôo 1697 da GOL que pousou às 17h40 do dia 17 de julho de 2007 em Congonhas. Marco Aurélio Castro responsável pela área de segurança de vôo da TAM. Guilherme Gmac(F) Diretor de treinamento da TAM, Comandante Frishmann, chefe dos pilotos dos Airbus A-320 da TAM. Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, já convidado por V.Exª. Denise Maria Aires de Abreu, Josef Barat, Paulo Roberto Gomes de Araújo, Ricardo M. Possidente Jaime F. dos Santos Filho. Jonas Ferreira Santana, Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Coronéis Gambaro e Moacir. INFRAERO. José Carlos Pereira. Também já convidado por V.Exª. Eleuza Therezinha Lores, Armando Schneider Filho. Edgar Brandão, Willer Larry Furtado. Agnaldo Molina Esteves, Esdras Barros e Enildo. Esses todos são técnicos da INFRAERO que inspecionaram as pistas no dia 16 e 17 de julho de 2007. Mário Jorge Moreira, gestor da obra de reforma de pista principal de Congonhas. Da Aeronáutica. Tenente Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Major Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho. Tenente-Coronel Fernando Silva Alves de Camargo, Tenente-Coronel Carlos Roberto Cirilo Junior, Tenente-Coronel Luiz Carlos Bastos Magalhães. Controladores de vôo presentes na torre de controle nos dias 16 e 17, inclusive os que monitoraram o pouso do Airbus da TAM vôo 3054. Chefe do serviço proteção ao vôo em São Paulo, chefe do destacamento de controle do espaço aéreo em São Paulo. Terceiros. Nelson Jobim,

Ministro da Defesa, Mário Bittencourt Sampaio, representante da Airbus no Brasil, Presidente do instituto de pesquisa tecnológica de São Paulo, IPT, responsável pelo laudo pericial nº. 127923012 do IPT sobre a pista principal de Congonhas. Mário Luiz Sarrubbo, Promotor de Justiça de São Paulo que investiga o acidente da TAM. Frederico Guinsburg Saldanha, Delegado da Polícia Federal responsável pelo inquérito do acidente da TAM, Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário-Geral da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAL, Ronaldo Jenkins, coordenador da Comissão de segurança de vôo do SNEA. Informações a requisitar. Cópia do Inquérito Policial Federal nº. 10062/2007 em curso na Superintendência da Polícia Federal em São Paulo acompanhados dos apensos e documentos encaminhados para perícia. Cópia do procedimento investigatório aberto pelo Ministério Público de São Paulo para apurar as causas e conseqüências do acidente do vôo JJ 3054 da TAM no dia 17 de julho de 2007. Cópia das normas da ANAC que disciplina os procedimentos de pouso e decolagem de aeronaves. Cópia dos relatórios pós-vôo feito pelos pilotos aos mecânicos da Airbus A-320 prefixo PRMBK desde a incorporação do mesmo a frota da TAM em 2006. Cópia dos registros de anormalidade reportada aos controladores de vôo do APP São Paulo pelos pilotos nos dias 16 e 17 de julho de 2007. Cópia do termo de homologação de liberação para uso da pista principal de Congonhas. Fornecimento dos nomes dos controladores de vôo civis e militares presentes na torre de controle nos dias 16 e 17 de julho de 2007. Fornecimento dos nomes dos pilotos de vôo 1879, 1203, da GOL. 3020 e 3461 e 3215 da TAM. E 4763 da Pantanal. Todos os vôos no dia 16 de julho de 2007 com pouso em Congonhas, e vôo 1697 da GOL que pousou às 17h04 do dia 17 de julho de 2007 em Congonhas. Cópia dos registros acerca da experiência profissional dos pilotos do vôo JJ 3054 da TAM, Cleiber Lima e Dissaco(F) que conduziu um airbus A-320 que se acidentou no dia 17 de julho de 2007 no aeroporto de Congonhas. Cópia da notan solicitada pela INFRAERO à ANAC acerca da liberação da pista principal de Congonhas no dia 29 de junho de 2007. 12 horas, ou o documento que a respaldou. Planilha que consolide os contratos e aditivos de obras de responsabilidade da INFRAERO que somados ultrapassam 10 milhões de reais iniciadas a partir de janeiro de 2003 nos aeroportos de Guarulhos, Congonhas, Viracopos, Brasília, Goiânia, Santos Dumont, Vitória, Macapá, Recife, Salvador e Cuiabá indicando o número do contrato aditivo, data de assinatura, valor, local da obra, objeto resumido da obra, nome, CNPJ da empresa, e/ou consórcio contratado, nomes do Presidente da Comissão de licitação do gestor e dos fiscais da obra acompanhados dos respectivos CPFs. Esse é o plano de trabalho com respectivos requerimentos, Sr. Presidente.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Senador, permite só uma pergunta. Parabéns aí porque eu estava falando para ele que o senhor tem tudo na mão. Acho que a sua assistência é competente, o Presidente... Mas o senhor está chamando alguns pilotos. Eu vi ontem o depoimento de um piloto na CPI da Câmara que eu gostaria muito que ele viesse aqui. Porque ele disse que pousou com esta aeronave, ele freou e ela foi aos solavancos. E ele apavorado, conseguiu parar o avião. Chegou em casa cansado, mas foi direto ao computador fazer um Relatório de advertência do risco que estava representando na pista. Acho que isso é importante para nós.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É o José Eduardo Brosco. Não está nominado, mas está aqui o número do vôo que ele... Para ele vir.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Eu achei, ele estava muito angustiado e transtornado porque ele disse que o medo tomou conta ali. Ele achou que não ia segurar o avião. E outra coisa se V.Exª. podia pedir ao Ministro quando vir aqui, o Relatório que ele pediu sobre as condições da pista de Guarulhos. Ele solicitou...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Vamos fazer o Requerimento e apresentar. V.Exª. faz o Requerimento?

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Faço. Só estou lembrando que é importante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Amanhã nós já votamos.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Ele insistiu que fosse em 24 horas o Relatório sobre as condições da pista que tem 22 anos, já venceu e apresenta algumas inconveniências. E foi alertado pelo Superintendente de Guarulhos dos riscos que corre a pista se vier a temporada de chuva. Então acho importante, eu faço, se quiser bater pra mim eu assino. Obrigado. Desculpa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que isso, Senador Tuma. V.Exª. manda.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então o Relator já fez a sua manifestação, nós temos como norma aguardar 24 horas, mas se não houver restrição dos Srs. Senadores nós votaremos nesse momento os requerimentos apresentados em bloco que não requerem votação nominal. Então não havendo restrição, Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovados os

relatórios, os requerimentos do Senador Demóstenes Torres que mais uma vez apresenta a total sensibilidade e uma ação judiciosa na condução da Relatoria desta CPI.

Então nada mais havendo a tratar, está encerrada a Sessão devendo ser retomada amanhã às 14h.

Sessão encerrada às 16h54. – Senador **Tião Viana.**

Ata da19ª Reunião, realizada em 2 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 19ª Reunião de 2007 realizada em 2 de agosto de 2007, quinta-feira, às quatorze horas e vinte e cinco minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Major-Brigadeiro-do-Ar JORGE KERSUL FILHO, Chefe do CENIPA, Tenente-Brigadeiro-do-Ar JOSÉ CARLOS PEREIRA, Presidente da INFRAERO, MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e MARCO ANTÔNIO BOLOGNA, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) – Relator
José Agripino (PFL-RN)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha
Raimundo Colombo (PFL-SC)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
Romero Jucá (PMDB-RR)

Esteve presente ainda o Senador Marcelo Crivella (PRB-RJ), não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Havendo número regimental declaro aberta a 19ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, chefe do CENIPA; Tenente Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO; Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, e Dr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A.

Antes de darmos início à oitiva e a composição da Mesa dos senhores, nós já temos aqui o Vice-Presidente, Senador Renato Casagrande, o nosso Relator, Senador Demóstenes Torres, a Presidência em caráter especial em entendimento com os demais membros da direção da CPI convida para que venham à Mesa a Srª. Sabrina Donatelli Biachi, o Sr. Luiz Fernando Moysés e o Sr. Raifram Almeida Gomes, são parentes das vítimas do avião da TAM que vêm aqui trazer uma manifestação, expressar o seu sentimento nesse momento tão difícil. Eles vieram por solicitação da nossa Deputada Manuela, para que pudessem ao visitar a CPI expressar o sentimento que vivem nesse momento, da vida nacional, o drama, das dores familiares que atravessam e tentar com a sua dor fazer algo pelo Brasil no que diz respeito à situação do tráfego aéreo brasileiro neste momento.

Então, a presidência concede a palavra ao Sr. Luiz Fernando Moysés, para que expresse o seu testemunho e sentimento que as famílias das vítimas do acidente envolvendo o avião da TAM estão passando nesse momento. V.Sª, Sr. Luiz Fernando Moysés, tem a palavra, e o mais elevado respeito e partilha de dor dos membros desta CPI.

SR. LUIZ FERNANDO MOYSÉS: Obrigado, Senador. Exmºs. Srs. Senadores da CPI da crise do sistema de tráfego aéreo. Manifesto dos familiares das vítimas da tragédia do vôo JJ 3054 da TAM ocorrido em 17/07/2007. As famílias das vítimas vêm através desse manifesto estarrecidas e indignadas e com profunda dor, exigir. Quanto à tragédia do vôo JJ 3054 da TAM exigir uma investigação completa e transparente que resulte na verificação das causas, na identificação dos responsáveis e posterior encaminhamento desta ao Ministério Público para instauração de processo cabível, julgamento e punição de todos os responsáveis. Em que pese à transparência e a seriedade na apuração dos fatos discutidos nas Sessões é dever dessa CPI manter aberta e pública todas as Sessões relativas ao esclarecimento deste lamentável e triste episódio. Exigir a apuração dos problemas enfrentados pelo setor aéreo cujo povo brasileiro só tomou conhecimento através dos meios de comunicação após o acidente com o vôo da GOL 1907 em 2006. Transcorrido menos de dez meses da última tragédia que chocou e deixou o País em luto, nos deparamos com os mesmos sentimentos e constatamos que pouco ou nada foi feito pelos órgãos competentes para solução dos problemas a fim de evitar novas tragédias anunciadas e o sofrimento de tantas famílias. Fica evidente com essas tragédias ocorridas em tão curto espaço de tempo e com o caos nos aeroportos que existem problemas a exigir soluções imediatas e efetivas que devem ser tomadas por pessoal técnico competente, cada qual na sua devida área de atuação as quais com certeza o Brasil dispõe e parece não utilizar.

Face a esse exposto exigimos que o Poder Legislativo encaminhe à conclusão da investigação dessa CPI ao Poder Executivo e cobre deste as devidas providências frente aos órgãos competentes.

Por fim, considerando que o Brasil é um País de dimensões continentais, faz-se necessário que restabeleça confiança e segurança no sistema de transporte aéreo que está muito abalado devido aos últimos acontecimentos. Os órgãos reguladores que têm o dever e competência de fiscalizar as companhias aéreas que operam em nosso território não devem permitir que a segurança fique em segundo plano, pois trata-se de vidas humanas que são de valor inestimável.

Mesmo tendo a confiança e a convicção de que nossos representantes eleitos honrem o mandato que receberam para a defesa de nossos interesses e tome atitudes efetivas em relação ao supra mencionado, estaremos organizados e vigilantes acompanhando o andamento da CPI e dos processos dessa originado e não vamos permitir que também esses acabem em esquecimento como tantos exemplos do Brasil.

Esse manifesto é apartidário e nós estaremos sempre ao lado daqueles que nos apoiarem.

Eu quero dizer aos senhores agora em meu nome, eu perdi minha esposa. Foram 17 anos juntos, a dor é profunda. Mas eu estou aqui em nome, até hoje eu não enterrei minha esposa. O corpo não foi identificado. Eu estou em nome dos parentes dessas vítimas, de todos nós, porque eu não quero que mais famílias sofram o que nós estamos sofrendo. Como eu li aqui, há dez meses atrás se viu um outro acidente aéreo que o nosso sentimento é que pouco foi feito até hoje. Não vamos deixar de novo essa tragédia que caia no esquecimento e daqui a dez meses a gente tem que instaurar uma outra CPI de caos aéreo sem fazer nada. Vamos tomar medidas urgentes. Eu não sei o que tem que fazer. Eu sei que tem pessoas competentes nessa sala aqui que podem tomar decisões que vão nos ajudar muito a... Se não vai curar nossa dor, pelo menos que mais famílias... Não permitam que mais famílias sofram o que a gente está sofrendo. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Sr. Luiz Fernando Moysés, Srª. Sabrina Donatelli Biachi, Sr. Raifram Almeida Gomes que representam aqui as famílias, saibam do compartilhamento de dor que todos os membros da CPI vivem neste momento com as famílias, com todos aqueles que passam esse momento difícil. Nós estamos aqui porque acreditamos nas instituições brasileiras e acho que esta vinda desta Comissão aqui com a Deputada Manuela D'Ávila ela traduz um sentimento e uma mensagem clara ao Brasil. Eu traduziria em uma frase, a cada homem público sendo um ato que eu acho que é maior que do que um ato político, do que um ato partidário, do que um ato de Governo, do que um ato técnico, um ato pessoal dos senhores. Eu acho que a frase que deve ficar aqui do que o senhor acabou de ler é para cada homem público e para cada instituição eu penso traduzir da seguinte formA – Cumpram suas obrigações.

SR. LUIZ FERNANDO MOYSÉS: Obrigado, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência convida para compor a Mesa o Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, chefe do CENIPA, Tenente Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO, Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, e o Dr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas. Dr. Marco Bologna expressou à CPI a sua preocupação de não poder chegar exatamente no início da oitiva, pois estaria prestando depoimento à CPI da Câmara dos Deputados. Fincamos um compromisso de ter como tempo de referência o tempo das 15h para a chegada dele e peço que a Assessoria faça um contato com a Assessoria do Dr. Marco Antônio Bologna para confirmar a vinda dele aqui às 15h.

(soa a campainha)

Então, antes de conceder a palavra ao Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, chefe do CENIPA, eu gostaria de fazer a leitura de um item que parece pertinente para a ocasião da responsabilidade que tem todos os membros da CPI, a dimensão que tem a CPI, a maneira judiciosa e altamente profissional como tem sido conduzida em termos de propostas de trabalho pelo nosso Relator e pelos demais membros que é o Item 5 de uma norma instrutiva que está vinculada à Convenção de Chicago de 1944. Diz o seguintE – O que é público, possível de ser informado à imprensa na investigação de acidente realizado pela Aeronáutica, diz no seu segundo item 5.12 do anexo 13 diz o seguintE – Ao realizarem as investigações de acidente aeronáutico, os Países não darão divulgação das seguintes informações... Aí vem os itens. Item A – As declarações tomadas pelas autoridades encarregadas pela investigação; item B as comunicações entre as tripulações envolvidas; item C, as informações de caráter médico ou pessoal dos envolvidos; item D, as gravações das conversas dos pilotos e as transcrições das mesmas; item E, as opiniões expressas na análise da informação incluída a informação contida nos registradores de dados de vôo e de voz a chamada caixa-preta. Diz mais ainda, o item 3.1, inciso... no item 3.1, capítulo 3 do anexo 13 da Convenção de Chicago que é uma convenção internacional, portanto, se muda a Constituição Brasileira tem o mesmo valor de lei que o nosso País. Diz o seguintE – O único objetivo da investigação

de acidentes será o da prevenção de futuros acidentes e o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. O que não isenta em nada os órgãos judiciários que inclui inclusive a nossa CPI, o Ministério Público, os órgãos policiais como um todo de procederem nas suas responsabilidades. Acho que esse preâmbulo é importante para que todos tenham certeza que a CPI age absolutamente ciosa das suas responsabilidades e dos seus limites.

Com a palavra, então, inicialmente o Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho que terá a oitiva conduzida neste momento em termos de abordagem pelo nosso Relator, Senador Demóstenes Torres.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Srs. Senadores, senhoras e senhores, eu gostaria de inicialmente agradecer a oportunidade de vir aqui falar sobre segurança de vôo. Acho que é o principal objetivo do CENIPA é prover segurança, estabelecer como órgão central do CIPA(F) regras e legislações, então é sempre uma oportunidade nós podermos falar em segurança de vôo e quem sabe até extrapolar para segurança como um todo no País.

Queria lembrar que tudo que eu falei até agora, sem exceção, não tem valor algum, uma vez que se baseia totalmente em hipóteses. Então, do que eu falei e tenho reprisado o tempo todo é que nenhuma afirmativa está sendo feita. Estão sendo levantadas hipóteses para que determine os fatores que possam ter contribuído para aquele acidente.

Então, quando qualquer pessoa imputa o chefe do CENIPA uma declaração, não contextualizada, pode estar levando a conclusões erradas e inclusive levando até a reclamações já realizadas por órgãos internacionais de investigação diretamente ao chefe do CENIPA. O que é uma pena, já que o CENIPA tem uma história de mais de 35 anos de bons trabalhos e é um órgão reconhecido internacionalmente. Então, estamos passando por um momento até de descrédito do nosso próprio órgão.

O senhor bem lembrou do anexo 13 da Convenção de Chicago do qual o Brasil é signatário, e eu tenho pedido desde o início, e já tivemos esses mesmos problemas em outras investigações, inclusive a que foi citada do acidente do GOL, 1907 de termos que entregar as nossas documentações, inclusive com solicitações de que tudo relacionado à investigação fosse entregue a outro órgão de investigação, não estou criticando outro órgão, porque ele tem obrigação de fazer a investigação dele, e como o próprio anexo 13 prevê totalmente independente.

Então, cada um no País tem a sua obrigação. Se outro órgão vai fazer uma investigação, vai fazer baseado naquelas informações que ele for capaz de coletar. E seria muito bom que o País definisse como realmente vai tratar as informações da investigação. Porque elas são realmente muito delicadas, colocam...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Permita, Brigadeiro. E a obediência aos acordos internacionais que estão incluídos na nossa Constituição.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, senhor. Mas quando nós recebemos uma ordem do...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Parece que não ocorreu ontem.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não ocorreu ontem e não tem ocorrido, porque quando recebemos uma Ordem Judicial para cumprir, não existe como rebater uma Ordem Judicial. A ordem tem que ser cumprida simplesmente. E embora a gente faça todos os esforços, somos no final vencidos e temos que dividir a nossa investigação com outros órgãos que têm, por obrigação, estabelecer culpa e responsabilidade. Coisa que não é de maneira nenhuma responsabilidade do CENIPA. E esses equipamentos todos que auxiliam a investigação de acidente aeronáutico, eles foram criados, eles foram inventados com uma finalidadE – Fazer prevenção. E todo o sistema é baseado no voluntariado ou na participação de quem trabalha nessa área de ser colaborador, de levar muitas das vezes um erro seu para que outro não cometa aquele mesmo erro. Ou ele produzir informações que uma vez obrigados a entregar à justiça, serão usados contra ele mesmo. Contrariando inclusive outra legislação brasileira que prevê que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo.

Então, seria uma oportunidade muito importante para que o País definisse. Se não vai cumprir o que está previsto no anexo 13 ou não considera isso importante, uma vez que foi decidido pelo País em anos anteriores, que denuncie o acordo, o convênio, e simplesmente estabeleçA – No Brasil vai ser assim. Por quê? A legislação nacional está acima de qualquer legislação internacional. É só deixar bem claro como vai ser no País o tratamento dado a esse tipo de informação.

E sobre investigação muito já foi falado. Eu não tenho nada de novo para trazer. Muito já foi publicado. Coisas muitas vezes sem embasamentos, coisas que a gente fica procurando qual é a intenção de quem está escrevendo. Qual é o interesse que há por atrás de tudo isso. Mas tenho certeza que o interesse do CENIPA é único e exclusivo fazer a segurança. Ou seja, evitar que acidente desse tipo ou qualquer outro acidente venha se repetir por um fator que a gente já conheça. Essa é a importância. E o tempo da investigação, a investigação requer um tempo pelo menos para coletar dados.

Então, é muito difícil querer que no momento com tão poucos dias do acidente, já se tenha a solução, respostas... Por enquanto o que temos são dados. Dados que foram colhidos dos equipamentos, dados que foram colhidos de investigações na pista, na aeronave, na empresa...

Então, é pedir demais que tão cedo já se tenha uma solução da investigação. E de tudo que foi dito até agora eu tenho nada a somar que traga alguma novidade ou algum fato que não tenha sido relatado ainda.

Agradeço novamente a oportunidade e me coloco à disposição para responder aquilo que eu tiver a capacidade, lembrando que não sou piloto da aeronave, e não estou na investigação. Não faço parte da Comissão de Investigação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Me permita, Sr. Presidente. Eu quero aderir às palavras do nosso Brigadeiro porque o Sistema Brasileiro ele é um sistema. Ele é jurídico. Nós temos uma norma que analisado com outra norma, que em conjunto com determinadas regras formam o que nós deveríamos respeitar sempre. Porque senão, se nós desrespeitarmos o que nós mesmos criamos, nós não vamos chegar a lugar algum.

O Brasil é signatário de um tratado. E quis a Reforma do Judiciário que esses tratados tivessem força de Emenda Constitucional. Eu tive oportunidade a pedido do Senador José Jorge naquela época de lhe fazer uma consultoria porque houve uma alteração na Constituição. Os tratados eram tidos, tratados, convenções, eram tidas como norma corriqueira. Com força de lei. Mas, a mudança que veio, veio para mostrar quando o Brasil assina um tratado ou uma convenção, isso é algo que tem uma força tão extraordinária que para mudar, para fazer uma denúncia, Brigadeiro, é preciso que haja uma manifestação do Congresso por 3/5 dos seus membros. Votações em dois turnos, é o mesmo tratamento em Emenda Constitucional. Então à medida que nós recebemos um dado sigiloso e vazamos esse dado sigiloso, damos a conhecimento esse dado sigiloso, primeiro nós temos uma legislação que disciplina inclusive a penalidade pelo responsável pelo vazamento do dado. E segundo, quando nós fazemos isso numa situação tão delicada, V.Sª. teve a oportunidade de dizer, eu quero ratificar. Nesse momento, é o momento em que nós buscamos elucidar exatamente o que aconteceu. Quem é no Brasil, ou no mundo, qualquer especialista que pode dizer que a causa desse acidente foi A ou B? Nós estamos procurando a resposta. Então à medida que nós damos a impressão entregando um dado sigiloso da nossa responsabilidade, damos a impressão que a causa do acidente é exclusivamente proporcionada por A ou B, e mais, enfrentando e contrariando o mandamento constitucional, nós podemos inclusive perder o mandato. Porque é a hipótese mais plausível de quebra de decoro. É tão evidente a contrariedade de uma norma constitucional que um Parlamentar nesse caso deveria não ser admoestado. Não ser publicamente censurado, mas deveria perder seu mandato. Porque inclusive ele está contrariando a Constituição que ele jurou defender quando assumiu o mandato.

Então expressando a minha concordância com V.Sª., e com o que disse o Presidente logo na entrada, nós gostaríamos de reafirmar a V.Sª., a sociedade, as autoridades aeronáuticas que todas as informações que nós recebermos nós vamos tratar conforme manda a Constituição de uma maneira sigilosa e tudo aquilo que nós pudermos expor nós exporemos e levaremos a público porque uma das finalidades da CPI é justamente que ela tenha publicidade. Mas a publicidade naquilo que não contrariar a Constituição, as leis, e inclusive o bom senso, num momento tão delicado criando mais problemas do que propriamente solução. Essa é a minha manifestação, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra, o Vice-Presidente Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Presidente, é só para caminhar e me posicionar na mesma direção do Brigadeiro, do Presidente e do Relator. O item 5.12 do anexo 13 desse tratado diz que as comunicações entre as tripulações envolvidas, as gravações das conversas dos pilotos e as transcrições das mesmas não podem ser publicadas. Não podem ser publicadas.

Então, nós que estamos aqui numa Comissão de investigação, a Câmara que está na Comissão de Investigação, nós precisamos de fato ter muito cuidado. Porque este episódio, esse acidente triste e lamentável que aconteceu, ele precisa ser apurado com uma responsabilidade, com equilíbrio muito grande para que nós não transformemos esse debate num debate político. Eu vi agora o líder do... Um líder da oposição num pronunciamento na Tribuna do Senado dizendo que é pequeno demais quando alguém se alegra na hora que se noticia que a falha maior, é uma falha mecânica, uma falha... qualquer outra falha. Da mesma forma é pequeno demais quando alguém quer usar o episódio para fazer a disputa política.

Então nós aqui temos que estar muito equilibrados na nossa posição porque tem muita gente sofrendo muito. Nós vimos aqui três pessoas que vieram aqui sofrendo muito com a perda de pessoas próximas, da família. E para isso, para que nós passemos, Sr. Pre-

sidente, credibilidade, eu concordo plenamente com o senhor, e com o Relator, e com o Brigadeiro Kersul. Nós temos que trilhar estritamente dentro daquilo que nos é permitido. Para que nós não desacreditemos o processo de investigação que nós estamos ajudando a realizar aqui na CPI.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Vice-Presidente. Concedo a palavra ao Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, a minha visão é exatamente essa e tem que assumir ela com responsabilidade. Uma coisa é a investigação, outra coisa é o inquérito. São duas peças diferentes. E elas podem ser feitas. Não há nenhum motivo, nós não estamos escondendo nada. Agora, cada coisa no seu devido lugar. A investigação ela não tem a função de punir, de intimidar. Ela tem a fusão de prevenir, que foi o que o Brigadeiro colocou. E se misturarmos as coisas nós vamos prejudicar todo o contexto porque evidentemente que existe uma série de pressões, e se na investigação, nos depoimentos a pessoa tiver a possibilidade da punição, é lógico que ela vai deixar de dizer algumas coisas que na função específica da investigação não. Então esse tratado internacional ele não é uma peça jurídica, ele é o resultado de uma longa experiência de todos os acidentes que ocorreram e todas as investigações que foram feitas. Então não está se fugindo da responsabilidade e nem está se tratando de forma apenas técnica e jurídica essa questão. Está se tratando de forma responsável. Aliás, responsabilidade que é tão necessária e que tem faltado no contexto político e na ação técnica nessa área. Por isso eu queria me associar e considerar desde a abertura essa peça o passo mais importante. Essa é a diretriz, com responsabilidade e com critério, usando toda a experiência de um setor que é altamente confiável. Acho que mais segurança no transporte do que a aviação, só o elevador. Quer dizer, nós estamos tratando de uma coisa que é segura, que é vitoriosa, e que infelizmente em determinados momentos acontecem coisas como essa que aconteceram e que precisam, para evitar coisas iguais no futuro, que se trate de forma responsável e técnica essa questão.

Por isso que eu cumprimento o Brigadeiro e nessa linha como o senhor colocou que nós devemos seguir que eu me posiciono. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço a V.Exª. Concedo a palavra ao Brigadeiro José Carlos Pereira para suas considerações. A seguir o Dr. Milton Zuanazzi e posteriormente a abordagem será feita pelo nosso Relator.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Exmº. Sr. Presidente, Sr. Vice-Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, minhas senhoras e meus senhores. Com relação ao acidente do 3057 eu terei muito breve, eu acredito que o tempo deve ser usado muito mais para as perguntas. A atuação da INFRAERO naquele dia do acidente foi a seguinte. Imediatamente quando nós tivemos a informação sobre o acidente, fizemos contato com São Paulo, recebemos as informações que estava acontecendo, informei imediatamente o Sr. Ministro da Defesa, na época o Dr. Waldir Pires, me comuniquei com o comandante da Aeronáutica, recebi uma ligação do Presidente da República, transmiti ao Presidente as informações disponíveis no momento, e nos dirigimos para São Paulo, com uma equipe da INFRAERO junto com uma equipe da Aeronáutica. Ao chegarmos a Congonhas verificamos que nada mais... Não cabia mais nenhuma providência em relação ao acidente em si. Os bombeiros e a Defesa Civil de São Paulo já estavam fazendo tudo que era possível para controlar o incêndio que ainda estava ativo. Fizemos rapidamente uma inspeção geral, já havia sido feita, mas eu fiz uma nova inspeção no aeroporto para ter certeza que efeitos colaterais daquele acidente não iriam provocar acidentes em cadeia. Esse é um cuidado que se deve tomar em todo acidente aéreo. Alguma coisa pode ficar para trás e iniciar um encadeamento de problemas. Com tudo isso resolvido, fizemos contado com o corpo de voluntários da INFRAERO, dispõe de um corpo de voluntários para situações como essas em que todas, praticamente a INFRAERO toda é voluntária. Pessoas de burocracia, que não tem muito a ver com isso são treinadas e vão na linha de frente ajudar. E nos concentramos a partir daí principalmente em apoiar as autoridades de São Paulo, a polícia, médicos e assistência às famílias. Preparação de local para atendimento e assim por diante. Lá permanecemos durante dois dias, e depois retornamos a Brasília e as investigações passaram a cargo do CENIPA, e da Polícia Federal que entrou logo em seguida.

Então no momento, Sr. Presidente, foi essa atitude que nós tomamos imediatamente após o acidente. E eu deixo o restante do meu também, acredito para o mais importante que são as perguntas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Brigadeiro José Carlos Pereira e concedo a palavra ao Dr. Milton Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, senhoras e senhores. Inicialmente sempre é bom a gente colocar nosso mais profundo sentimento em função desse acidente que nós tivemos, como também o outro há dez

meses atrás que deixa a comunidade da aviação absolutamente abatida. Mas não deve ser o motivo para o nosso... Nossa persistência, nosso desânimo.

Eu não conheço nenhum outro setor da atividade humana tão regrado como a aviação. Tudo na aviação está escrito. Tudo tem um manual. E o que não está escrito, é quando uma investigação de acidentes profunda, muitas vezes demorada, encontra um detalhe que não estava escrito. E é por isso que ela recomenda que se escreva mais um item que por não estar escrito levou a um acidente como esse que nós vivemos aqui. Nem o setor da área médica. Duvido que uma UTI tenha os regramentos que se tem dentro da aeronave, por exemplo, num aeroporto. Não tem uma área humana que seja tão regrada quanto a aviação.

O Brasil participa do início desse regramento que se dá lá na Convenção de Chicago em 44, é membro signatário e fundador e do chamado nível 1 até os dias de hoje. Aliás, temos eleição agora em setembro. O Brasil é candidato novamente a permanecer no grupo 1 da OACI ou ICAL na sigla em inglês. O País segue a risca as determinações da OACI. O Brasil procura implementá-las no tempo hábil muitas vezes antes até de muitos outros países, considerados ou chamados de primeiro mundo, inclusive na aviação.

Nesse sentido, é importante salientar que nós quando liberamos uma concessão de serviço público, uma empresa aérea, Srs. Senadores, ou o chamado... Ficou famoso inclusive no episódio da nova VARIG, chamado CHETA. Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo. Nós, seguindo as regras internacionais exclusivamente, as mesmas regras que se aplicam em todas as partes do mundo sério e que trata a aviação com seriedade, ao determinarmos um certificado de homologação a uma empresa e, portanto, ela a partir daí pode começar a requisitar horários de transporte para voar, ao fazermos isso estamos passando toda a responsabilidade primária do ponto de vista de segurança de vôo e segurança operacional a essas empresas. Ou aos administradores da infra-estrutura. Porque é assim no mundo inteiro. Quando uma empresa obtém um CHETA no Brasil ou nos Estados Unidos, ela passa a ser responsável por todos aqueles itens que compõem os vários manuais e tudo contigo que está escrito do ponto de vista de segurança operacional e de manutenção. O que faz o Poder Público no Brasil e qualquer outro lugar, além de dar a responsabilidade primária, é fiscalizar se aquela responsabilidade primária das empresas está sendo cumprida. Por quê? Porque senão estiver sendo, aquilo é passível de cassação da sua concessão pública. Mas a responsabilidade está explicitada. No episódio da VARIG, eu até vim nessa Casa uma vez, por que é que a ANAC demora tanto a dar o certificado de homologação, o CHETA, para a nova VARIG? E nós dizíamos que para obter um certificado de homologação é muito difícil. Não é simples. O nível de exigências que se faz e o nível de detalhes que se tem para uma empresa ser uma empresa aérea homologada, é imenso. E só a partir desse momento ela se torna apta perante o poder concedente a ser uma empresa aérea.

Então, como preâmbulo eu queria colocar isso, por que... Como preâmbulo eu quero colocar isso, Sr. Presidente, Srs. Senadores, porque é importante que nós não percamos nenhum tempo num debate que tem sido de certa forma inócuo nesta situação toda que estamos vivendo. Essas responsabilidades existem, estão escritas, elas são primárias, compete a nós fazermos as fiscalizações. Imagine se fosse ao contrário. Se o órgão regulador, o poder concedente do Brasil fosse o responsável pela manutenção de todas as empresas brasileiras primeiramente. Nós teríamos que ter lá milhares de funcionários, e a empresa aérea teria que ter outros milhares para fazer a manutenção executiva. De forma de que isso além de ser a regra internacional ela é inteligente. Porque é uma diminuição de custos e de obrigatoriedade do poder concedente. De qualquer forma não é porque nós passamos uma responsabilidade primária a uma empresa que nós não a fiscalizemos.

Então estou aqui com todas a documentação, estou apto a responder aos Srs. Senadores sobre esse episódio lamentável, mais uma vez quero demonstrar aqui meus sentimentos, e como procede a autoridade brasileira em relação a esse tipo de ação e de fiscalização. E mostrar também que nós procedemos de acordo com aquelas normas da OACI, desde a Convenção de Chicago em 44 até os anexo atuais. Tanto em relação ao prestador de serviço concessionário, quanto em relação ao concessionário do administrador aeroportuário na ampla maioria aqui no Brasil, a INFRAERO. Ou seja, seguindo a risca aquilo que são as nossas determinações internacionais. Eu penso que com isso eu quero pelo menos dar um pouco de tranqüilidade ao nosso debate e até talvez de racionalidade. Infelizmente nesses episódios nem sempre a racionalidade é que tem imperado. E nós às vezes ouvimos muitas manifestações, inclusive recentemente eu as ouvi numa outra Casa aqui desse Congresso que não estão de acordo com o padrão que se quer no momento tão trágico e ao mesmo tempo uma necessidade tão premente de termos os resultados efetivos para buscarmos que acidentes como esses não venham ocorrer no nosso País. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Dr. Milton Zuanazzi. Informo ao Dr.

Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM, que nós estamos ouvindo as considerações iniciais dos que foram convidados a esta CPI, já falou o Brigadeiro Kersul, já falou o Brigadeiro José Carlos, Dr. Milton Zuanazzi e lhe concedemos a palavra agora para as considerações que julgue pertinente para então dar a palavra ao Relator para conduzir a oitiva.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Bom, boa tarde Sr. Presidente dessa Comissão, Senador Tião Viana, boa tarde Sr. Relator, Senador Demóstenes, Brigadeiro Kersul, Milton Zuanazzi, Brigadeiro J. Carlos, demais pessoas da Mesa, a todos Senadores presentes, a todas as senhoras e senhores. Eu venho aqui por um motivo nada agradável para a nossa empresa, nada agradável para os familiares dos nossos passageiros, para os familiares dos nossos clientes, familiares dos nossos funcionários, a gente vive então, seria primeiro transmitir o pesar e condolências mais uma vez a todos eles e dizer que a companhia se encontra num momento de grande consternação. Nós nos encontramos num momento de investigação existe uma investigação em curso coordenado pelo CENIPA, nós somos parte investigada, nós tomamos oficialmente a partir do 30 de julho a nossa convocação foi feita para reuniões que está se iniciando hoje em São Paulo no processo da análise das informações de vôo e de voz. E com muita serenidade e com muita transparência nós vamos procurar colaborar para encontrarmos os motivos, ou os fatores condicionantes desse trágico acidente. Além desse pesar junto aos familiares, eu acho que cabe também a nós da empresa nossa responsabilidade de dar o conforto necessário e assistência nesse momento difícil. A gente sabe que se pudéssemos voltar o tempo e recuperar essas vidas, mas a gente sabe que isso não é possível. Então é importante que a gente possa minimizar essa dor e através de um programa de assistência amplo que a companhia está adotando, isso eu transmito a essa Comissão que a gente vem colocando todos os esforços desde o dia do acidente em assistência aos familiares, em ressarcimento de despesas, cobertura de despesas de toda ordem, apoio psicológico, apoio moral, apoio no sentido de saúde, nós já tivemos até acordos feitos com os familiares para outras demandas necessárias, extensão de plano de saúde, e já iniciamos o processo na parte indenizatória. A companhia tem uma ampla cobertura de seguro, a companhia com essa cobertura de seguro e responsabilidade civil ela vai poder indenizar a todos os bens materiais que não é o caso importante no momento, mas principalmente aos familiares das vítimas tanto em vôo quanto em solo, bem como as famílias que foram impactadas no bairro da região do nosso terminal de carga da TAM Express na avenida Washington Luiz.

Além disso, todo o nosso esforço será de que esse processo seja o mais rápido possível e gostaríamos de deixar uma tranqüilidade muito grande junto aos familiares de que isso será feito de uma maneira bastante acompanhada pela Presidência da companhia, nós montamos dois escritórios em São Paulo e em Porto Alegre para o atendimento individual de cada um desses familiares, e ao mesmo tempo transmitir aos funcionários da TAM, aos colaboradores da TAM que eles também tenham... que coloquem a companhia, que toquem a companhia de uma maneira eficiente. A vida nossa na empresa é uma vida que é um momento de grande consternação e ao mesmo tempo de uma grande responsabilidade em dar continuidade à nossa atividade.

E eu fico aberto a essa Comissão naquilo que for necessário, qualquer esclarecimento com relação à nossa postura em relação ao acidente em si, assistência aos familiares e também como que a gente olha a continuidade do processo investigatório e das novas resoluções que o Conselho Nacional da Aviação Civil determinou e as Portarias da ANAC que venha aí a rever a forma de operação do sistema aéreo brasileiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Dr. Marco Antônio Bologna e com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Presidente, senhores convidados, Srs. Senadores, senhoras e senhores. As perguntas são absolutamente de caráter técnico, com o objetivo depois de serem confrontadas com as normas e com pareceres e opiniões que virão em seguida.

Eu perguntaria ao Sr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM. Sr. Marco Antônio, a TAM considera aceitável a utilização do Airbus que se acidentou sem um dos reversos? Isso não diminui a segurança dos passageiros?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não. 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há outras aeronaves voando com alguma espécie de restrição dos equipamentos?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não. O reverso pinado ele tem uma incidência bastante... Estatisticamente bastante baixa. Então neste momento nós não temos na nossa frota, estamos com 105 aviões, não existe nenhum avião com essa intervenção, lembrando que a intervenção da pinagem ou do bloqueio de um reversor ela é feita por segurança, porque algum indicador que estava dando que ele poderia abrir em vôo.

Então hoje o nosso procedimento está da seguinte maneirA – Nós não emitimos nenhum boletim operacional técnico à nossa tripulação que não voe dessa maneira, o que nós fizemos é estender um nível adicional de alerta na área de manutenção, não temos nenhum avião pinado, caso venha acontecer, dado curso da investigação, essa decisão será tomada de uma maneira diria, ad hoc, conversando inclusive com os representantes da Airbus que fazem parte da Comissão de Investigação neste momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa CPI obteve informação de que a GOL, cujos aviões são Boeing e não Airbus não permite por motivos de segurança aterrissagem sem um dos reversos em condições de chuva. Embora o manual do Boeing o permita. Isso é verdade?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu não tenho essa informação de maneira oficial, mas o comentário que eu faria é que os performances dos equipamentos são diferentes, cada fabricante tem um nível de recomendação, cada operador segue esse nível de recomendação, dependendo do performance da característica de cada equipamento. Mas eu desconheço qualquer comunicação oficial da GOL que tenha chegado a meu conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Como é feita a manutenção das aeronaves da TAM? A Airbus acompanha de alguma forma essa manutenção?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Nós somos uma empresa certificada pelo fabricante, pela Airbus, nós somos uma empresa certificada também pela autoridade brasileira, antigo DAC hoje pela ANAC na área de manutenção, nós temos um centro de manutenção própria para manutenção de mais... de grande porte, que é em São Carlos, o nosso centro de manutenção ele é certificado também pela junta européia, que é ASA o nome dessa agência, nós estamos em processo de certificação junto ao FAA, e nós obtivemos em janeiro deste ano após um período de um ano, quase um ano e quatro meses de auditoria a certificação da IATA, certificação IOSA, que é o maior nível da aviação internacional na área de operação e segurança de vôo, sendo que hoje a TAM é a única companhia brasileira que possui a certificação IOSA que hoje é mandatório para fazer parte como membro da organização internacional da aviação a obrigação de cumprimento dessa certificação até janeiro do ano que vem. Nós já fomos certificados em janeiro deste ano de 2007.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A Airbus há anos vende um acessório que adaptado em aviões antigos, como o do acidente, aciona um alarme se o pouso é feito com os manetes em posição errada. O avião da TAM esse possuía acessório o avião acidentado? Senão, qual motivo?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Houve um boletim, quer dizer, a Airbus trabalha com seguintes níveis de informação para exigências e adaptação. Tem aquilo que é obrigatório, que é recomendável, aquilo que é... vamos dizer assim, são quatro níveis. O que é mandatório, o que é recomendável, o que é aceitável ou aquilo que é vamos dizer assim de opcional. Esse nível, esse boletim que surgiu, eu até deveria mandar para essa Comissão esse boletim que ele fosse analisado com cautela pelos técnicos, ele não cria uma obrigatoriedade para esse tipo de aplicabilidade do reverso, ou melhor, da posição dos manetes. Houve uma emissão agora em julho pela própria Airbus, e isso era relativo ao Airbus 318 e ela não é uma obrigação mandatória nesse momento a partir desse boletim desde que a gente conheceu esse boletim que não nos obriga, nem recomenda, ele deixa numa situação muito mais ligado a custos do que a segurança, nós estamos em consulta formal a este fabricante se deve ser adotado.

Então toda a frota da TAM ela não possui esse tipo adicional de equipamento, ela tem uma série de... Desculpa usar o termo em inglês, de *warnings* de mensagem. Essa mensagem de manete ela ainda não está perfeitamente esclarecida por esse boletim da Airbus, nós estamos conversando com eles, e lembro que nós recebemos um avião na semana passada, um avião que veio de fábrica, veio de Tuluzes(F), zero quilômetro da própria Airbus que ela não contém esse específico equipamento que ontem foi matéria até pela imprensa aí. Então ainda nós estamos dependendo de esclarecimentos se ele seria algo aplicável para esse problema de manete, e qual será o comportamento do fabricante não mudar o grau de exigência por parte do operador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O modelo de negócio em vigor passa pelo aproveitamento de até 14 horas por dia das aeronaves para que seja possível se oferecer tarifárias que nos últimos anos ficaram congeladas e até caíram. A imprensa já noticiou que as companhias aéreas reduziram drasticamente o número de mecânicos de manutenção por aeronave. O Airbus da TAM envolvido no acidente voava uma semana sem consertar o reverso apesar do manual da empresa e normas da ANAC obrigarem seu uso em pistas molhadas. Mas o fato é que nem havia tempo de consertar. Só naquele dia o avião já havia feito seis vôos. Dois deles pousando em Congonhas. Em uma única semana o Airbus A 320 prefixo MBK, fez nada menos que 43 vôos. Qual tempo que a TAM tem para consertar seus aviões?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Bom, a manutenção de um avião ela segue uma série de recomendações. Tem manutenção de linha que ela é feita para correções. Esse avião é um avião que chegou para nós no final de 98, eu tenho os dados aqui, se me permite pegar. Então o avião em questão a fabricação dele é de 98, ele chegou na TAM em dezembro de 2006, e iniciou a operação comercial dele em janeiro. Ele chegou para nós, portanto, já feito 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 dentro dos nossos critérios. Ele passou por um check up, uma revisão de linha no dia 13 de junho, ele passou 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.

Do ponto de vista do número de funcionários que a gente opera, há uma... Não existe isso na TAM. Eu vou dar os nossos... o número de pessoas ou o número de categorias por avião, e fica mais fácil dos senhores entenderem.

Então a TAM possui hoje 92 aviões de médio porte e 13 aviões de grande porte. Nós possuímos 18 mil funcionários, portanto, nós temos uma taxa de 172, arredondando 172 funcionários por aeronave. Na parte de tripulação técnica nós temos 1.481 comandantes e co-pilotos, o que dá uma taxa de 14,1 tripulantes por avião. Na tripulação comercial nós temos 3.500 comissários e aeromoças que dá 33,4 tripulação comercial por avião. E a manutenção nós temos 1.740 funcionários que dá 16,6 funcionários por avião. E no aeroporto nós vamos aí a 8.200 funcionários. Nós transportamos 25 milhões de passageiros no ano passado, 6 milhões e 600 esse ano, em termos de custo de manutenção para esse tipo de equipamento Airbus 320 nós estamos despendendo 600 dólares por hora de vôo, e no ano passado a gente gastou, analizando esse valor para toda a frota de todos os aviões nós temos um gasto de 250 milhões de dólares em manutenção aliado as melhores práticas internacionais. Estamos voando quase 400 mil horas num ano e esse dado, Sr. Relator, de utilização horária do avião, o avião é um equipamento que ele foi feito evidentemente para voar. A utilização depende muito de como é feito, a forma como ele é tratado, como ele é operado na linha, como ele é operado na sua manutenção regular. A TAM cumpre, nós não temos por parte da ANAC, está aqui pode confirmar, não temos nenhuma pendência na área de manutenção. A TAM seguiu todos os seus requisitos em toda a sua frota, e como eu disse, temos todas as certificações e passamos uma auditoria bastante grande.

A utilização horária do avião eu diria que o vôo de longo curso, por exemplo, ele voa até mais do que 13 horas por dia. Ele chega a voar 14, 15 horas porque é uma operação de grande extensão.

Então, o que é mais importante a taxa horária, dia desse avião, é como ele está sendo feita a sua manutenção e como está sendo feita a sua operação.

A nível de treinamento, para o senhor ter idéia, nós temos junto à nossa tripulação, um nível de treinamento que é feito em simulador, esse treinamento segue todos os padrões internacionais, a despachabilidade nossa operacional, confiabilidade operacional da TAM é dado por atrasos ou cancelamentos causados por eventos de manutenção corretiva. Nós estamos muito próximos da média mundial com 0,8% de decolagens não feita, muito inferior inclusive a várias empresas estrangeiras. Em termos de vida útil da nossa aviação, nós temos uma aviação moderna no Brasil, no caso da TAM nossos aviões, incluindo a frota Foker 100, tem sete anos e três meses de média, e só a nossa frota Airbus é uma aviação bastante jovem de cinco anos e seis meses.

Então, essa... Na parte de treinamento que eu fiquei devendo, Sr. Relator, nós temos para aquele total de tripulantes de 1.500 ou de comerciais de 3.500 até junho deste ano nós tivemos 6.500 horas de simulador, 4.800 horas de treinamento fora de simulador, para tripulação comercial 4.300 horas de treinamento. Isso dá, treinamento básico na TAM ele é um total em sala de aula 170 horas por tripulante isso, em simulador de 41 horas, de instrução em vôo de 100 horas, totalizando, portanto, 311 horas de treinamento. E na tripulação comercial 264 horas. Isso tudo dá um gasto com treinamento de... o ano passado de 13 milhões,

só com tripulantes, esse ano seis milhões e meio de reais só com tripulantes.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Presidente, só para esclarecer. O Senador Demóstenes perguntou sobre o prazo que o avião estava voando com o reverso já pinado. Pelo que eu entendi, uma semana. Esse prazo já descoberto o defeito, está dentro da regra, dentro das normas. Não apresenta nenhuma anormalidade dentro das regras vigentes. A empresa ficar uma semana apresentando esse defeito.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – É. Na verdade ele é um item de segurança. 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Presidente, justamente sobre isso eu gostaria de perguntar a V.Sª. No dia 31 de janeiro de 2007, a ANAC soltou um suplemento, uma informação suplementar de RBHA. E diz o seguintE – Performance de pouso e decolagem. No item 3.2.5. "É requerido para homologação de tipo das aeronaves modernas que sejam inseridos no manual de vôo a performance de decolagem e pouso para pista molhada desde que o *amendment* 2592 do FAR 25 foi publicado em meados dos anos 90 e aceito como Emenda do RBH 25 a performance em pista molhada foi incluída no manual de vôo. Deve ser lembrado que os dados de performance são adequados para pista molhada mais ainda com boa ação dos freios. Caso seja reportado que a pista está escorregadia – e foi isso precisamente que foi divulgado na conversa, que a pista, foi informado que a pista estava escorregadia – ou a pista esteja contaminada, esses dados de performance não são adequados. Os dados de performance para pista molhada são levantados de forma diferente da performance de pista seca".

A pergunta... Ontem um especialista internacional, num jornal de grande circulação no País dizia o seguinte, que realmente o avião com um dos reversores pinado ele pode voar. Mas para uma pista curta e uma pista molhada e mais que molhada escorregadia, ele deveria decolar imediatamente para um local aonde ele sofresse o reparo. A pergunta que se faz é o seguintE – Nessas condições, com um reversor pinado, com a pista curta e escorregadia, era seguro não só para aquela aeronave, mas para quaisquer outras aeronaves o mesmo porte, naquele peso, que se descesse em Congonhas?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Como eu falei. A condição...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em decorrência principalmente dessa recomendação feita pela ANAC no dia 31 da janeiro?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu acabei ficando sem... o que eu tinha eu deixei na Câmara, mas... tá aqui. No caso, toda parte do despacho do vôo, desse vôo específico que tinha um reversor pinado, ele seguiu exatamente a carta, a recomendação aonde ele deveria pousar dentro de uma pista molhada, a pista de Congonhas, na 35 L, pista em condição molhada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Molhada e escorregadia.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Molhada. Não, não. Condição *weti*(F), que essa é a condição estabelecida, tá certo. Era o que era a condição informada. O aeroporto estava aberto em condição de uma pista molhada e ele chegava ali com uma condição de vôo, uma condição de vento, uma condição de peso. Ele poderia pousar sem os dois reversos.

Então, primeiro, essa é a primeira colocação. 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 (ininteligível) 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A ANAC foi informada que essa aeronave estava com o reversor direito pinado?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então a ANAC foi informada previamente que a aeronave voava...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A partir do ACR na área técnica da agência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor poderia traduzir isso para gente?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – O ACR é um reporte aonde é feito algum tipo de reparo ele é feito a posteriori e não no momento da encontra dentro das recomendações do fabricante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, isso foi...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Um relatório de ACR...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que foi apresentado à ANAC...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A área técnica...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Anteriormente ao acidente. A ANAC tinha conhecimento, então.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Desse ACR. Ele é reportado.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Só um minutinho, desculpa, Senador é que esta falando que pode pousar com os dois reversores pinados. Se eu entendi.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Poderia.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Poderia. Quando um é pinado, o outro funciona, não tem uma diferença? Eu estou calculando que pra mim quem dirige um automóvel. Eu nunca pilotei um avião. Ele tem ou não tem diferença na hora do pouso e do freio do avião? Se puxa ou não puxa para um lado ou para o outro. Porque outro acidente foi ao contrário. O reversor abriu. Na hora da decolagem, ele abriu e segurou o avião num lado, ele não conseguiu concluir a decolagem e caiu sobre as casas. Por isso que eu estou perguntando se há ou não diferença com um pinado e outro em funcionamento. Me parece que ele acionou o outro, se não me engano.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Exatamente. O senhor colocou bem. No caso do 402 se ele tivesse pinado não teria acontecido o acidente porque ele abriu em vôo. Então o procedimento nesse caso de segurança.

O procedimento de pouso, tanto com reversores em funcionamento ou pinado um ou dois, exatamente o mesmo para o tripulante. Quer dizer, ele faz o mesmo tipo de procedimento, ele faz o mesmo tipo de pouso, e aí no momento em que ele tira a aceleração, quando ele vai com os manetes que é a grande notícia que estão circulando, que uma manete não foi, o senhor viu, ele vem com as duas, ele coloca em posição de ponto morto, e vai para posição também de fazer a retirada, a colocação do reverso. Isso ele faz normal. O próprio computador do equipamento reconhece que um deles está pinado e ele não dá potência naquele que está pinado. E qualquer compensação que tenha que ser feita em função de ter uma frenagem, lembrando que tem o freio, tem o auto break que ele já vem numa posição ou de baixa frenagem, ou de média ou de alta, isso tem também nesse boletim as recomendações, então ele vem com o auto break, ele tem os *spoilers* que são os freios aerodinâmicos, ele tem o freio, mesmo, que é o freio de pé e ele tem o reversor. Qualquer descompensação que tenha nessa entrada ela é tomada pelo pedal. O próprio comandante faz uma colocação diferente utilização de leme para uma compensação aí já na rolagem, no pouso final. Mas até o toque, tudo funciona de uma maneira normal. A retirada de potência de uma maneira normal e a rolagem na pista também de uma maneira normal e ele sabe, ele nunca deixa de entrar no equipamento, ele tem perfeita noção das condições dele. Eu lembro que no caso deste vôo, a tripulação, comandante, tanto o Comandante Kleiber como o comandante Stefanini são pessoas extremamente experientes, ambos com quase 14 mil horas de vôo, o comandante Kleiber que fez o pouso no aeroporto de Congonhas, todos checados recentemente, ele estava indo ser promovido para o Airbus 330, pilotos com extrema experiência, já tendo pilotado toda a frota nossa, o Comandante Stefanini conosco há seis meses, foi um piloto muitos anos na TRANSBRASIL, chegou lá até ser instrutor de vôo até de 767, com muita experiência em vôo, e eles também fizeram com este avião a ida foi um vôo pendular, foi um vôo vamos chamar bate e volta. Ele saiu de Congonhas foi para Porto Alegre, ele estava pinado, fez o

procedimento absolutamente normal, voltou para São Paulo no mesmo tipo de procedimento.

Então, o que aconteceu, nós só vamos saber dentro da investigação e quais foram os fatores determinantes e qual o grau de contribuição que, porventura, o fato de ter um reversor pinado ou não tenha contribuído para alguma coisa nas conclusões que o CENIPA está investigando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu falei a V.Sª., prestei informação acerca da pista molhada e escorregadia. V.Sª. corrigiu várias vezes só para molhada. E a torre de controle informou molhada e escorregadia. Tem alguma... V.Sª. corrigiu isso por qual razão?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu digo assim. A pista considerada... qual a diferença do molhado para o escorregadio? O molhado é quando você tem uma chuva. Escorregadia é quando se encontra, até normal num pouso encontrar algum momento aonde você encontra algum problema de aquaplanagem. Não era a condição da pista naquele dia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas foi informado pelo controlador que a pista estava escorregadia.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu lhe lembro também que esse mesmo avião ele fez um pouso vindo de outra, vindo de Confins que ele pousou nas mesmas condições e ele parou nas mesmas condições de vôo e não teve um acidente com ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas se a pista estivesse escorregadia. Se a informação era essa, pista escorregadia, poderia se descer com um reversor pinado?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Sim. Porque a condição de pista ela estava liberada, e o próprio Brigadeiro J. Carlos pode auxiliar. A pista estava, o procedimento na principal até aquele dia ele estava baseado no volume pluviométrico, ou seja, na lâmina d'água. Ela era escorregadia, mas não considerada na restrição de três milímetros. Então ela teria... Tanto isso é verdade que naquele dia houve 84 pousos, a gente teve inclusive um pouso nosso anterior em condições similares em que ela estava em condição mesmo com o reverso pinado que ela pudesse ter o devido nível de atrito. O que nós não sabemos, é o porquê que esse avião não desacelerou devidamente após o toque na pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O piloto da aeronave acidentada foi informado pela torre de controle que a pista estava escorregadia. Apesar disso, decidiu tentar o pouso. Qual é a orientação dada aos pilotos da TAM com relação ao pouso em aeroportos perigosos? Eles têm autonomia para alterar o destino da aeronave? O que teria acontecido caso o piloto tivesse tomado essa decisão ou se tivesse arremetida a aeronave e não tentasse o pouso, ele teria que dar explicações à empresa sobre a sua decisão? Isso poderia prejudicá-lo de alguma maneira?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não. Nós nunca iríamos prejudicar um comandante como o próprio nome diz ele é um comandante do vôo. Então ele é soberano em tomar a decisão que ele sinta, até o fato que é muito comentado quando há um avião arremeteu. A gente já começa a achar que isso é um problema. Não é. Ele entrou num nível de aproximação para pista no qual ele sentiu que ele não estava seguro, ele arremete o vôo, faz uma nova aproximação e pousa. Ele poderia, se ele quisesse, ele é soberano inclusive em alternar de aeroporto. Obviamente que ele ao alternar ele iria reportar isso tanto para a companhia quanto para o aeroporto, para dizer qual é... Porque ele tomou aquela decisão. Obviamente sem nenhuma sanção, sem nenhuma pressão. Ou seja, o comandante é soberano para tomar a decisão de decolagem de pouso se ele não se sentir confortável com qualquer coisa que se apresente. Desde restrição aeroportuária, meteorológica ou de condição de passageiros ou de qualquer outro tipo de interferência no vôo que ele observe que seja necessário não fazer o vôo ou alternar o aeroporto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Uma Força Tarefa do Ministério Público do Trabalho está agilizando as investigações sobre condições de trabalho dos empregados de companhia aéreas. Uma das denúncias é a de assédio moral da TAM contra seus pilotos. É dito que pilotos são forçados a pousar no aeroporto de Congonhas mesmo quando acreditam que as condições de segurança não são as ideais. De acordo com a Procuradora-Geral do Trabalho, Sandra Lia Simon, tratar-se-ia de um caso de assédio moral na qual a empresa faz pressão psicológica contra o empregado valendo-se da condição de empregadora. Algumas denúncias relatam a demissão de pilotos por se recusarem a pousar em Congonhas. Isso é verdadeiro?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não temos conhecimento dessa denúncia. Não chegou a nós nenhuma denúncia até o momento sobre isso. Eu lembro que não só a empresa ela estimula com que o nosso funcionário qualquer que ele seja ele reporte as suas chefias ou até através de um relatório de perigo porque é um tipo desse tipo de tratamento ele pode reportar para a área de segurança de vôo que é uma área independente da área de operações, é uma área de auditoria de vôo, aonde ele diriA – Estou

sendo pressionado a pousar em condições diversas. É mantido o sigilo dele. Além disso, a TAM possui um canal de ética aberto, esse canal de ética ele assegura total anonimato, esse canal de ética inclusive fica fora do Brasil num terceiro, aonde a gente tem todo o relato de qualquer tipo de condições. Não só para a tripulação como a não tripulação, em qualquer tipo de assédio. O que eu tenho de fato, Sr. Relator, como eu falei, nós temos 1.500 tripulante. Então hoje o total de processos trabalhistas acumulados na TAM é de 51 processos no total de quase de mil quatrocentos... quase 1.500 tripulantes técnicos, ou seja, 3,4% da categoria de tripulantes nós temos no momento em processo trabalhista, tanto de funcionários atuais quanto de funcionários que já não faz parte do quadro. Tripulantes comerciais que são 3.500 como eu citei, nós temos uma taxa de 9,6%, ou seja, 344 processos trabalhistas e de aeroviários 236 que é 2,8. Para um total de funcionários geral de 18 mil funcionários nós temos aproximadamente 600 processos o que é uma taxa bastante baixa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas essa acusação pode estar dentro de algum desses processos?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Pode estar dentro de algum desses processos. Eu sei que o Ministério Público do Trabalho vai fazer uma investigação, nós estamos abertos e preparados a dar todas as necessárias explicações, e qualquer denúncia que seja, não evidentemente denúncia anônima, uma denúncia efetiva, a TAM garante o canal de sigilo que é o canal de ética, bem como o processo de HelpAir(F) que é, ultrapassa as chefias de tripulação e vai direto ao chefe de segurança e chega direto à presidência da companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em horários congestionados como do acidente com o vôo JJ 3054, os slots, espaços para pouso e decolagem são muito valiosos. Isso pressiona os pilotos a não desperdiçarem procedimentos de descida e de decolagem ou a serem rigorosos com os horários? As empresas aéreas desincentivam seus pilotos a arremeterem e com isso perderem o slot?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não. A perda do slot, eu diria que a companhia aérea ela cria uma malha de cobertura de vôos visando o bem-estar do usuário. Ou seja, um tempo de regularidade de vôo, ou seja, o vôo ocorrer, e no horário previsto. Então essa malha leva em consideração todo o tempo de vôo que aquilo que está no HOTRAN(F) leva em consideração o tempo de que a gente chama de *turning around*, ou seja, de operar a aviação, de tripular, de tirar carga, colocar carga para que seja cumprido no horário. A perda de slot ela só acontece, não é por causa de um vôo que não foi arremetido, é pelo quesito geral da companhia. Se a companhia não observar índice de regularidade, de pontualidade de acordo com as normas da ANAC, ela deixa, ela pode a ANAC retirar os slots porque a empresa está prestando um mal serviço.

Então, em nenhum momento a gente perde um slot por causa de um vôo arremetido ou de qualquer coisa. O índice, estamos trazendo o dado correto aqui, nós temos que observar 75% de regularidade e pontualidade. Portanto, tem 25% de margem sem perder qualquer problema de slot que é um item importante para uma companhia aérea, principalmente no aeroporto de Congonhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Os pilotos são sempre informados das condições de uso e de eventuais problemas técnicos nas aeronaves que pilotarão? Como se dá essa informação se ela for dada?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Totalmente. Ele tem pelo livro de bordo, é obrigatório, inclusive, o livro de bordo se ele não tiver, o piloto que deixou, o comandante que deixou aquele avião no vôo anterior, mesmo que ele não tenha nada a reportar, o senhor vai ver que ele vai abrir o livro e vai dizeR – Niu(F). Que não tem nada. Então todo o informe é colocado ali, a manutenção recebe este informe e coloca todos os níveis de correção. Qualquer item, seja algum tipo de item "*no go"* ou qualquer item "*go"* ele tem conhecimento, quando é "*no go*", a própria manutenção não libera a aeronave. É o exemplo que até ontem saiu muito na televisão do vôo de Belém da TAM. Então nós tivemos, esse é um caso típico que a manutenção identificou um problema hidráulico em uma das nossas aeronaves, o vôo foi cancelado naquele momento, ele foi retardado três horas e meia porque era um item "*no go*". Todos os itens "go" estão reportados nesse manual e o piloto entra sabendo a real condição do avião em todos os seus quesitos operacionais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Bologna, a TAM pretende ou não alterar seus procedimentos para os casos de aeronaves com reversores inoperantes? Senão, aeronaves nessas circunstâncias continuarão a pousar em Congonhas mesmo com pista molhada e escorregadia?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Nós fizemos a seguinte medida. Nós não emitimos nenhum boletim operacional técnico à nossa tripulação no sentido de mudança com procedimentos com aviões com reverso pinado. Todo o procedimento continua o mesmo. O manual do fabricante até o momento ele não foi alterado. Neste momento toda a frota da TAM, até por aquilo que já falei antes, quer dizer, a incidên-

cia, a percentual de incidência de ter que fazer a pinagem de um reversor é baixa. Mesmo que ela ocorra, nesse momento nós não temos nenhum avião nesta condição, se ela ocorrer nós aumentamos o nível de vigilância. Então passa a não ser não mais uma decisão da manutenção de linha, sobe para o nível da Vice-Presidência técnica e como o Airbus também é uma parte investigada desse processo está no Brasil, a gente tomará decisão da continuidade da operação de comum acordo com esse fabricante. Ou seja, nós aumentamos o nível de observância para uma tomada de decisão não mais de uma maneira normal, mas de uma maneira ad hoc.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se houver hoje um avião nessas condições, ele está autoridade a descer em Congonhas?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Aí eu lembro que no caso específico a pista de Congonhas ela passou agora a uma nova... A partir do dia 18 de julho, a INFRAERO decidiu que a pista de Congonhas em situação molhada, ou seja, qualquer chuva que tiver ela estará fechada. Então, não é só um avião pinado ou não pinado. Nenhum avião em condição de chuva estará pousando na principal até o final da reforma do *grooving* que está acontecendo na pista, na principal de Congonhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E com o *grooving*, a TAM autorizaria, se for aberto, a TAM autoriza com reversor pinado a descer em Congonhas com pista molhada e/ou escorregadia?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu diria que com o *grooving* a gente deixa de ter a condição escorregadia, que o *grooving* vem dar uma segurança muito maior, essa foi a própria decisão da INFRAERO de fazer. Como falei anteriormente, nós estamos vivendo um estado de alerta adicional, nós vamos avaliar, acompanhando as investigações, oficialmente a TAM entrou na investigação a partir de hoje, e nós vamos rever nossos procedimentos na medida em que nós e o fabricante chegarmos à conclusão que isso não tenha... Que tenha alguma implicação à parte da pinagem do reverso. Eu lembro, todavia, que uma pista em condição molhada, com o *grooving* feito, perfeito, é uma pista de Congonhas naquela extensão, a gente poderia até estar pousando com dois reversores pinados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quanto tempo demoraria para reparar o reverso do Airbus A-320 que se acidentou?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A parte do reverso? Eu não sei essa resposta. Eu tenho o Vice-Presidente técnico nosso está aqui...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Algumas horas significam dias? Dois?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Bom, um dia significa quanto de prejuízo para TAM? Uma aeronave parada? 14 horas por dia.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não tem prejuízo, até porque Sr. Relator porque a gente tem aviões reserva. Quer dizer, poderia esse vôo ter sido feito com outro avião também. Então a TAM sempre tem na sua frota aviões que estão parados em manutenção, é levado em consideração, e aviões de cobertura para eventualmente uma pane de última hora ser recolhido. Como essa é uma pane que não é uma pane "no go", não há necessidade de tirar esse avião de linha e colocar um avião de cobertura. Se fosse um item "no go", aí sim a gente retira o avião e coloca o avião reserva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Bologna, no dia anterior ao acidente, o Comandante Brosco pousou em Congonhas com o mesmo avião que se acidentou. Correto?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse avião já estava com o reverso travado. Correto?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Segundo o piloto, a pista estava escorregadia e ele só conseguiu parar a aeronave após percorrer 1.610 metros dos 1.940 metros da pista. Correto?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu tenho essa informação a partir da oitiva que ele fez na Comissão da CPI da Câmara.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ele não comunicou a TAM desse episódio?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Ele comunicou da seguinte maneira. A forma que a gente trabalha na segurança de vôo, incentivar todas as pessoas de vôo, não só de vôo como da companhia a confecção de um nome que se chama HelpAir(F), é um Relatório de perigo que pode ser até um relatório de ocorrência. Esse HelpAir(F) ele dá qualquer ocorrência que o piloto entenda que ele deva reportar, ele fez, o Comandante Brosco, ele fez após esse pouso no qual ele com o reverso pinado, nas condições de pista molhada ele parou, ele conseguiu parar e reportou dizendo que ele parou tardiamente. Ou seja, num ponto mais longo do que seria o normal. Só que o Relatório, esse HelpAir(F) chegou para a companhia,

para a TAM, por volta de 18h do dia 16, e ele fez esse HelpAir(F), que depois vou ter que mandar para os senhores fazer parte dessa Comissão, ele reportava isso como se fosse na pista auxiliar, na 35 R. Da direita. Então, e que é a pista com *grooving*. Então todo o processo interno da área...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual o tamanho dessa pista?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Da pista auxiliar, nós estamos falando... acho que o Brigadeiro pode me ajudar melhor, auxiliar de Congonhas tem... Brigadeiro J. Carlos tem mil e quinhentos e ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então jamais poderia ser 1610 metros.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Mas no reporte dele ele não dá as características. Ele dá um reporte que ele pousou na 35 R e que ele teve dificuldade de frenagem. Ele não dá posicionamento. Esse é o reporte que veio. Para a torre de controle, ele comunicou que a pista estava escorregadia. Nesse momento existe até... Algo que está sendo levantado, porque há um feito pela própria torre de controle, aí depois que a gente veio a saber após o acidente que na verdade ele reportou à pista errada e não à pista que é em questão, a pista principal, o reporte da torre que ele teria tocado tardiamente também à pista. Então isso cabe ainda uma investigação que está sendo feita em quem tinha razão. Se ele pousou no ponto certo ou se ele botou no ponto errado. Mas para nós...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas ele não tem uma... algo tão grave, digamos assim, porque até pela informação que V.Sª. passou aqui, então ele andou muito mais do que também é o usual com esse reverso pinado. Ou seja, quando ele pousou, ele foi muito além. Não é isso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não ele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então se ele tivesse comunicado... Os pilotos têm liberdade de fazer essa comunicação direta?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A gente incentiva que ele faça. Ele fez isso por um e-mail direto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se tivesse conhecimento a empresa determinaria que esse avião fosse reparado, que não voasse mais?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A gente teria uma alteração mais rápida de procedimento. Aonde reportar que era uma pista não a principal e sim a auxiliar, que é uma pista com *grooving*, o processamento dessa informação aconteceu no dia seguinte, que infelizmente era o dia do acidente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas V.Sª. menciona que a informação foi incorreta. Foi incorreta. Ah, não mencionou a pista corretamente. Mas pelo trecho percorrido, é óbvio que informou a pista incorretamente. Só tem duas pistas, só poderia ser a outra.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não, mas é que ele não informou esse detalhe da metragem no Relatório de perigo. Ele só reportou. "Vindo de um vôo para chegar a Congonhas pousei na 35 R e tive dificuldade. A pista estava escorregadia". Esse é o HelpAir(F) que ele fez. Aí cabe por um sistema de segurança...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – e é um sistema de... Veja só, então também pela informação prestada por V.Sª. Em pista que tem *grooving*, não é escorregadia. Então teria que ser a outra. V.Sª. disse isso.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não é isso. Ele reportou que teve dificuldade de frenagem. Que ele teve...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Foi um solavanco.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Ele sentiu dificuldade de frenagem. Então, o procedimento da área de *safety,* que é uma área soberana da companhia, foi tratar como um procedimento da auxiliar e não da principal. Então, esse dilei(F) de tratamento, infelizmente aconteceu entre a noite do dia 16 e o outro dia que houve o acidente.

Então, quer dizer, essa falha de comunicação e esse desalinhamento também da informação que ele deu para torre e a gente não ter a informação da torre...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então V.Sª. admite que houve no mínimo falha de informação.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Houve uma falha no processamento da informação desse HelpAir(F), que é o único HelpAir(F) desse avião. Eu vou estar aqui passando até já chegou cópia, me conseguiram, está aqui, ele coloca aqui 45 minutos, ocasionado pela pista derrapada foi autorizado a prosseguir na pista 35 R. E ele dá devido baixo coeficiente de atrito da pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Baixo coeficiente só pode ser na outra. Porque a outra tem *grooving*.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não necessariamente. Então ele coloca aqui 16 de julho, às 17h47, e o que desalinhou na informação, Sr. Relator, esse é por parte da torre. A torre questiona a ele, aí

já corrige que ele pousou na 35 L, mas dá inclusive que ele teria tido dificuldade de frenagem por ter pousado na...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essas informações da torre não são...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Feito o ponto de toque mais tardio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A torre não repassa isso para.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Para companhia, não. Não foi reportado para companhia de maneira direta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Seria até muito bom recomendar a ANAC que essa providência fosse tomada, Sr. Presidente Zuanazzi. Que numa situação grave como essa... E ao próprio CENIPA também.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Nós não tivemos reporte no tempo necessário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas seria também até por parte da empresa incentivar os pilotos nesse caso a...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A fazer um reporte mais efetivo. Exatamente. Então isso foi... É matéria que a gente já está deixando aqui, bem uma coisa na CPI da Câmara, é algo também que está sendo investigado, por esse descompasso de informação, tanto internamente como entre nós e a informação vinda da torre.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Dr. Bologna, vou fazer indagações bem objetivas. O Relator já concluiu a oitiva ao seu caso agora vamos ouvir a abordagem deles aos outros depoentes, de modo muito objetivo, o que vou falar não exime em absolutamente nada ao Governo das suas responsabilidades. Eu tenho convencimento, não do acidente em si, mas que a crise que nós vivemos nos aeroportos brasileiros, no sistema de trânsito aéreo envolvendo aeroportos e tudo no Brasil, é um problema de gestão. Não tenho a menor dúvida disso. A responsabilidade a CPI tem trabalhado judiciosamente em cima dessa tese, tem trazido a sua contribuição, eu espero que o Governo tenha lido já o primeiro Relatório parcial que diz respeito ao acidente envolvendo o Legacy e o avião da GOL, o segundo relatório que diz respeito à situação do chamado apagão aéreo e agora estamos na terceira fase do trabalho da CPI que coincidiu infelizmente com esse acidente.

Mas numa tese central da empresa GOL, diz o seguinte. Princípio fundamental da empresa, diretriz fundamental. O lucro.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – A TAM?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – GOL. Estou falando da GOL. Eu sei que o senhor é da TAM.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Tá certo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então, veja o que nós temos. Eu lhe pergunto diante disso. Eu penso que uma empresa deveria se preocupar primeiro com a qualidade do atendimento aos seus usuários, a qualidade da sua imagem perante os serviços profissionais e outros itens. Mas ela trata assim. Aí eu perguntO – O excesso de linhas concedidas não está, ao aeroporto de Congonhas, não está vinculado a uma tese de lucro em razão do usuário querer chegar mais por Congonhas, em razão da sua locomoção. Dr. Milton Zuanazzi aqui na sua oitiva anterior não tinha poder para interferir na concessão de linhas. Era um atributo da relação das empresas com os serviços. Aí eu perguntO – Isso em relação à TAM diz respeito ou não a uma responsabilidade que talvez não tenha sido mensurada pela TAM do excesso de linha. Isso não aumenta o risco? Porque o nosso Relatório apresentado pelo Senador Demóstenes ele já apontou que nós temos aí... Deveríamos ter 12 milhões de passageiros em Congonhas e temos 17 milhões ao ano. Já apontou que no horário de pico nós deveríamos ter, o aeroporto de Congonhas suporta no máximo 34 aeronaves, mas ele alcança às vezes 45 aeronaves no estacionamento. Isso não aumenta o risco de segurança para o passageiro? Essa pergunta é extensiva não só ao senhor, mas também ao nosso Brigadeiro Kersul e ao Dr. Milton Zuanazzi porque nós já tratamos dessa questão na vez passada.

E outro item é sobre a escala de serviços. Eu agora, Senador Romeu Tuma, estava chegando há uma semana no meu Estado, saindo de São Paulo, o vôo atrasou, saímos quase 11 da noite, no vôo da GOL, passamos em Brasília no limite do aeroporto fechado, meia-noite saindo no limite chegamos em Rio Branco aí o comandante dissE – Senhoras e senhores passageiros, iniciamos procedimento de descida no aeroporto de Campo Grande. Eu já fiquei de olho arregalado. Dois mil quilômetros de distância entre Rio Branco e Campo Grande. Aí vem a chefe da comissária de bordo e diz: Senhores passageiros, retificando, estamos descendo no aeroporto de Rio Branco. E o comandante tinha ditO – Horário local, três horas e cinqüenta e cinco minutos. Aí a comissária disse, Senador Agripino, "RetificandO – aeroporto de Rio Branco, não de Campo Grande, horário local, duas horas e cinqüenta e cinco minutos". Nós estávamos à uma hora da manhã. Aí eu ouço, estou no final do avião, o comissário diz, sabe o que é isso? Nós estamos voando demais à noite. Aí eu desço, no outro dia conversan-

do com amigo meu, piloto aposentado da VARIG, ele diz: Senador, eu tive recentemente conversando com amigo piloto da GOL, e o piloto me disse que estava lamentavelmente voando a 19 noites.

Aí eu pergunto à direção da TAM e já solicitei por requerimento a escala de serviços da tripulação dos últimos 90 dias para que nós possamos analisar porque é um assunto sério, da maior seriedade que eu acho que nós temos que dar uma resposta para a segurança. Eu pergunto se o CENIPA entra nessa abordagem, se fiscaliza esse item, ou não. E se a TAM pode considerar outro item que não é o item flagrantemente vinculado, Dr. Bologna, mas me diz respeito também e acho que ao Brasil inteiro o espaçamento das aeronaves. Nós vivemos uma situação, essas aeronaves saem da fábrica com um limite de assentos para os seus passageiros. Chega no Brasil, eu já abordei também com o Dr. Milton Zuanazzi, e ele disse que eles não têm uma norma disciplinar estabelecida sobre isso e estavam construindo tal norma e aí acrescentam não sei quantos assentos. Eu perguntO – Isso não é capaz de interferir nos itens de segurança dos passageiros? Porque uma pessoa de mais de 1,80m já chega com escoriação no joelho. Porque o espaçamento é torturante para qualquer pessoa. Vôos com mais de três horas, que nós temos muitos nesse País, o do meu Estado é de três horas e vinte em média, pessoas que têm problema... A medicina de aviação diz que com mais de três horas problemas micro-circulatórios já passam a ocorrer e as pessoas não podem ter mobilidade nenhuma no espaçamento das aeronaves. Peguei normas, estou apresentando um projeto para corrigir, mas sabia que se apresentasse em outro momento o primeiro lugar argumento seria dizer o Senador está desatualizado porque o princípio do lucro, da competitividade, é contrário a esse entendimento. Então o que importa é o lucro, é modernização do sistema de mercado. E não entraria esse argumento. Aí eu perguntO – Não é hora de se pensar porque isso implica em peso, isso implica em talvez interferência ou não nos itens de segurança. Então tanto ao Comandante Kersul quanto a V.Sª. e Dr. Milton Zuanazzi. Eu quer dizer que eu sou talvez o primeiro a lamentar pelo respeito que tenho a empresas como a TAM o ocorrido. Sei que é um sentimento de dor, conheço a família dos proprietários da empresa, não esqueço um exemplo do Comandante Orlim Amaro quando estava no aeroporto de Congonhas, um amigo meu tinha sido prejudicado no check-in, e foi fazer uma reclamação, o comandante Orlim por coincidência estava na hora e dissE – O senhor iria para onde? Ele dissE – Para Salvador. Ele contratou uma aeronave e mandou deixar a família. Então a TAM tinha esse tipo de tratamento e eu espero que não tenha perdido, respeitoso com o cidadão brasileiro que tem o direito de ir e vir. São os três itens que eu faço a consideração dos três.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Bom, Sr. Presidente, primeiro o senhor colocou a parte de Congonhas. A utilização do aeroporto de Congonhas. Lembrando que o aeroporto de Congonhas ele é um aeroporto homologado como Aeroporto Internacional de Congonhas, até pela organização da Aviação Civil Internacional, então ele é um aeroporto que tem as suas condições operacionais definidas, é um aeroporto que tem as suas condições operacionais de abertura e fechamento dentro de regramentos claros e que nesse momento a gente está vivendo um em função da reforma. Aí o que define a utilização de um aeroporto é o número de pousos e decolagens. Então, nós estamos já vivendo uma restrição nesse momento, lembrando que o Aeroporto de Congonhas ele já chegou a ter, pelo que eu me recordo, 62 movimentos/hora. Isso foi até 2001 ele possuía 62 movimentos/hora. Ele está hoje trabalhando com 33 movimentos/hora. Então já houve uma queda natural na utilização de pousos e decolagens naquele aeroporto. Aí outro lado, quer dizer, é óbvio que o aeroporto acaba se instalando num local e ele acaba gerando a demanda em função da facilidade do usuário. Então eu lembro que a dificuldade de São Paulo é que os aeroportos alternativos que nós temos, que o caso é Guarulhos, ele tem um problema de ligação viária, a gente sabe também pelo próprio plano, quando foi feito o plano 1987 todo plano de investimento na época do Ministério da Aeronáutica, nós deveríamos estar em 2007 já tendo a terceira pista de Guarulhos e o terminal 3 inaugurado. Eu lembro também que o caso de Viracopos, a gente deveria estar também expandindo o Aeroporto de Viracopos tanto como terminal como também como pista para o ano de 2010. Ou seja, houve um planejamento à época por diversas razões, por diversos motivos isso não aconteceu. Então o aeroporto de Congonhas acabou tendo uma utilização pela sua facilidade de ligação, lembro também que Viracopos à época era prometido uma ligação por trem, uma ligação por algum sistema ferroviário que tivesse melhor aproveitamento. Então, o que...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – É. Então o que eu coloco é que São Paulo necessita de tudo. Necessita, sim, o Aeroporto de Congonhas pelas medidas que estão sendo tomadas, ele volta a ser um aeroporto muito mais de tráfego executivo. Também está se tirando do aeroporto de Congonhas, acertadamente se levando a aviação geral para o aeroporto de Jundiaí

que vai ter ali seus investimentos, tanto em extensão de pista quanto torre, quanto colocação de instrumento de LS. E também já está decidido, pelo que a gente está vendo, está em debate a construção de terceira pista de Guarulhos e eu acho que mesmo assim é necessário um terceiro aeroporto em São Paulo dado aonde está a demanda porque a gente não consegue tirar a demanda. Então nós nunca forçamos a utilização como operadora de um outro aeroporto. A gente procura colocar o serviço aonde existe a demanda dentro de um regramento autorizado. Ou na época pelo DAC hoje pela ANAC e pela própria INFRAERO. Aí o seguinte é capacidade de pátio para aeronave. Então o senhor deu os números de Congonhas, o exemplo de Viracopos, lá nós temos um problema de pátio, só tem 11 possibilidades de pátio lá. Eu lembro também que a carga é muito importante a saída da carga pelo aeroporto de Viracopos e na medida em que nós vamos transferir vôos para Guarulhos nós podemos ter problema de pátio de aeronave. Então requer também uma revisão em termos de pátio. Tudo isso é vai dando o transtorno ao usuário. E depois a parte do terminal de embarque. Então o terminal de embarque, eu também colocaria que a gente passou um bom tempo nessa crise com áreas congeladas. A gente tem áreas paradas ou por problemas judiciais que até o CONAC agora solicitou que se ultimasse essas retomadas das áreas, bem como a gente teve a interferência no aeroporto de Guarulhos da não redistribuição das áreas dos terminais. Então terminal 1 com 2 que cria bastante dificuldade. (soa a campainha) Então acho que, nenhuma pressão por parte das companhias aéreas. Isso já foi até dito pelo próprio Presidente da ANAC, pelo Dr. Milton, pelo próprio Presidente da INFRAERO, pelo Brigadeiro J. Carlos que nunca a gente forçou, sempre foi tudo colocado de comum acordo (soa a campainha) dentro das possibilidades...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Pediria atenção da platéia, de quem está acompanhando a oitiva para o silêncio necessário.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Para a parte de tripulação, para os aeroviários, existe um código claro de regulamentação. Quer dizer, eles têm uma regulamentação muito clara. Não existe hora-extra de tripulante. O tripulante não faz hora-extra. Como a gente pode ter hora-extra no aeroviário. O aeronauta ele tem uma regulamentação específica tratada, ela é uma lei do aeronauta em que ele tem o limite total de horas voado a ano, um total de hora voado a trimestre, total de horas voadas/mês, dos três o menos, incluindo inclusive o número de pousos que ele possa fazer. Então, qualquer... Se sair fora disso, ele está realmente não cumprindo uma regulamentação. E a companhia aérea não pode forçar isso. Alguns momentos ocorrem esse tipo de coisa principalmente quando há um desarranjo no tráfego aéreo que a gente acabou vivenciando, por exemplo, no dia da greve que aconteceu, uma parada de aeroporto. Nós tivemos casos até na nossa crise de natal em que a gente nem forçou nossos tripulantes até em prejuízo da nossa imagem. Porque regulamentou pelo fato da nossa perda, da nossa... De ter tido desconectado nosso vôo nós tivemos caso de... A gente tinha um avião, a gente tinha tripulação na cidade, mas ela tinha que cumprir o horário de folga. E nós cumprimos com que ele fizesse horário de folga. E nunca forçamos para que ele fizesse mesmo em detrimento da imagem da companhia.

E por último, o número de assentos...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Porque o argumento, me permita para considerar. O argumento que se ouve já nas idas e vindas das aeronaves é que não demorará o dia em que nos colocarão em pé, como nos ônibus dentro das aeronaves. Pela redução do espaço.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – (pronunciamento fora do microfone)... De assentos por aeronave, é impossível uma operadora colocar mais assentos ou mexer ou alterar a configuração que não tenha uma homologação do fabricante.

Então, não existe aí nenhuma irresponsabilidade em se colocar mais peso do que seja permitido. Isso tem que ser homologado. Caso da TAM, nós operamos hoje com Airbus 319 com 144 assentos e no Airbus 320 com 174 assentos que se o senhor for para França, o senhor vai encontrar a mesma configuração nos Airbus da Airfrance. Para a etapa média brasileira, que é uma hora e trinta, esse tipo de configuração e até pelo advindo de outros tipos de assento que é algo que é aquele assento de encosto mais fino, é que permitiu uma maior densidade inclusive com materiais até mais leves. Então a impressão que dá é que aumentou o peso. Na verdade se aumentou o número de assentos sem ter nenhum compromisso com peso, com troca de carpete, carpetes mais leves, materiais sintéticos. Tudo isso é feito. Homologado pelo fabricante, e que seguiu uma tendência dependendo da etapa média. Então o senhor vai notar que na TAM se o senhor voar no mercado de América do Sul é diferente. Já vai encontrar duas classes. Se for voar no mercado internacional, vai encontrar três classes por causa do horário de vôo. Eu concordo plenamente com o senhor que no caso do seu Estado, nós estamos praticamente como se fosse um vôo internacional. Uma saída de São Paulo é como se fosse um vôo São Paulo-Buenos Aires.

Então, o senhor sabe a contribuição que tem feito para o Estado em termos de ajuda para a parte de

transporte de doentes, e a gente vem refletindo bastante, Senador, para ver como é que a gente consegue atender porque realmente é um vôo de uma etapa mais longa do que a média da malha brasileira que é de uma hora e trinta.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Obrigado. O Comandante Kersul e o Dr. Milton e depois o Senador Renato Casagrande.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu queria só citar que de acordo com o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, a prevenção de acidentes aeronáuticos é obrigação de todos que se envolvem na atividade.

Com relação à jornada de trabalho, o CENIPA pode estar envolvido quando se considera que é obrigação de todos nós. Então, o CENIPA está envolvido. Todas as empresas, a ANAC, INFRAERO, esquadrões, todos têm no seu organograma uma área especializada em segurança. Então toda a empresa no País tem a sua área de segurança, safety, e a mesma coisa acontece com fiscalizador e a INFRAERO. E eles são apenas Assessores. Quem manda, quem dá a decisão final é o Presidente da empresa ou o responsável pela organização. A laxação é muito clara, como disse o Presidente da empresa, que os parâmetros a serem seguidos estão escritos. Se eles estão escritos e alguém não está seguindo, o órgão fiscalizador tem a obrigação de fiscalizar, e os outros no caso do CENIPA se receber alguma informação tem como atuar. E como pode receber esse tipo de informação? Através do preenchimento de relatórios de perigo, se não quiser fazer o relatório de perigo na própria empresa pode fazer um relatório confidencial de segurança de vôo enviado direto ao CENIPA. O CENIPA também pode fazer vistoria de segurança de vôo, lembrando que no caso da vistoria de segurança de vôo é apenas uma assessoria. Não tem poder de polícia e não tem como obrigar a empresa a fazer nada. Então é um trabalho puro de assessoria. Se na vistoria for observado qualquer desvio, isso vai ser informado ao Presidente da empresa. Foi observado na vistoria tal situação. Não é o caso. Não houve esse caso na empresa. E, além de tudo isso, se isso não for suficiente, todos são sindicalizados. Ou seja, ainda assim poderiam ir ao sindicato e fazer as suas reclamações. Então todos estão envolvidos e todos têm ferramentas para auxiliar a segurança de vôo e evitar que haja a extrapolação do tempo, horário de trabalho.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Dr. Milton Zuanazzi, por favor.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Brigadeiro Kersul colocou e eu quero concordar a segurança é obrigação de todos. Evidentemente nós vamos assumindo responsabilidades de acordo com que determinam as nossas regras. E repito novamente o meu preâmbulo inicial. Tudo está regrado. Está escrito. Absolutamente escrito e está ali as tarefas de cada um. Ação corretiva retardada, essa pergunta ainda foi só para... Ficou uma questão pendente com o Senador Demóstenes, as empresas aéreas, nesse caso a TAM, não tem obrigação de avisar a ANAC sobre ação corretiva retardada. Ela tem obrigação com os seus manuais de cumpri-los. Então neste caso do reverso ela estava em uma ação corretiva retardada, mas dentro do prazo para cumpri-la. Não estava descumprindo aquilo que eram suas determinações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Presidente, me permita. Não para me opor ao que V.Sª. disse, mas veja só, a empresa, a ANAC foi avisada que a TAM, a aeronave voava...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu não sei se foi, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Me disse ele que foi. Por isso que eu...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu chamei nosso técnico da área para ver se foi. Não sei se foi. Ela não tem obrigação de avisar a ANAC. Numa ACR, não tem obrigação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que já é um equívoco, digamos assim. Mas se a ANAC foi avisada e se tem essa pista curta e uma pista molhada e mais que molhada escorregadia. E ainda assim tem um reporte de perigo, a ANAC também não tem acesso a esse reporte de perigo?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se existe um reporte ele parte de nós.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então pior ainda. Se a ANAC sabe que tem, me perdoe, tem uma aeronave voando de forma permitida com um reverso pinado. Mas, naquelas condições para descer em Congonhas já era complicado. E um dia antes teve um reporte que se foi incompleto para a empresa, foi completo para ANAC. E dizia claramente que uma aeronave na mesma aeronave tinha passado tantos metros. Quase chegou ao final da pista. Quer dizer, então me parece que no caso concreto houve uma co-responsabilidade, Sr. Presidente.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Senador Demóstenes, me permita. O senhor permite, Presidente. Presidente. Presidente, só um minutinho. Aí V.Exª. está colocando uma coisa que desperta um interesse pessoal. Qual é o papel da INFRAERO e o papel da ANAC num caso desses? Quem tem a responsabilidade para tomar providência ou não com respeito ao

reporte do piloto. Porque aqui tem um pouco de confusão, eu acredito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Presidente diz que a própria ANAC faz o repórter...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Quem é que tem que definir. Porque a ANAC, pra mim agência são para proteger o cidadão porque é um serviço público que está (soa a campainha) com concessão especial e ela tem a obrigação de proteger o usuário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Inclusive fiscalizar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Peço só que possamos ouvir a consideração dele para entender o raciocínio todo e...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP) – Desculpa Presidente, é que isso aqui veio na minha cabeça que é uma coisa que me atravanca já de algum tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Seria bom V.Sª. concluir.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Está Casa está nos convidando, eu recebi um convite...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Sr. Relator, eu posso ajudar porque uma forma de colocação minha foi incorreta. Eu quis dizer foi o seguinte, após o acidente, essa aeronave é de conhecimento pelas investigações que ela estava em ACR, como o Milton falou. Qualquer ACR retardado a gente tem pelo próprio manual, esse manual da Airbus foi homologado pela ANAC, ele não necessita a informação. Ou seja, estou com uma aeronave em ACR em condição normal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas V.Sª. disse que fez a informação.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Após o acidente foi totalmente dado conhecimento que era...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então V.Sª. está retroagindo...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Estou corrigindo a minha informação no tempo. Além desse fato ser um fato normal, também o HelpAir(F), o relatório de perigo que é feito para a companhia aérea, ele não é imediatamente enviado também à Agência Nacional de Aviação Civil. Ele tem o processamento da companhia, depois ele vai dependendo do que foi para a INFRAERO ou para o DECEA ou para a ANAC.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Dr. Milton com a palavra.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois não. Estava repetindo, o Presidente Bologna me ajudou na minha resposta. Uma ação corretiva retardada, ou seja, ela não é um item "no go", portanto, não precisa paralisar a aeronave, a empresa não tem a obrigação de avisar o órgão regulador. Tem a obrigação de reparar dentro do seu manual de manutenção. Dentro daquele prazo que o fabricante estipula. E aqui é importante, Srs. Senadores, que a certificação Aeronáutica, acho que nessa Casa já falamos alguma vez, lembro que na minha sabatina aqui no Senado quando indicado para a agência, esse foi um tema mais importante naquela minha sabatina porque o Brasil corria riscos de perder a certificação Aeronáutica, esse Senado da República acompanhou muito esta questão, e porque havia algumas inspeções na Certificação Aeronáutica Brasileira, especialmente na questão de falta de pessoal. Nós estávamos com uma evasão muito grande nesse setor, a medida que a nossa indústria Aeronáutica começou a crescer de volume, aeronaves de maior porte, os nossos técnicos começaram a ser disputados, do ponto de vista de uma internacionalização. Mas quando um País se torna certificador que é o caso do Brasil, e no caso da Airbus a França ou hoje a EASA, porque hoje a comunidade européia unificou a sua certificação Aeronáutica, ou FAA nos Estados Unidos ou autoridade canadense, ela ganha uma fidúcia, uma espécie de aval dos Países que aceitam aquela certificação.

Portanto, uma aeronave certificada pelo Brasil, no caso uma aeronave da EMBRAER ou da ELEBRÁS, ela é aceita nos Estados Unidos, no Canadá, na Europa, pode ser vendida pela certificação brasileira. E vice-versa. Uma aeronave fabricada na França, no caso da Airbus, é aceita a certificação francesa por nós. A certificação elabora um primeiro manual, o Máster MEL que se chama, esse primeiro manual é o manual do certificador no caso da França e hoje da EASA européia. E aí a empresa quando internaliza essa aeronave ela tem o seu manual, o seu MEL, como se chama, e que aí evidentemente ela traz até o órgão regulador, e ao órgão certificador brasileiro no caso a ANAC.

Então, as responsabilidades primárias a partir desses procedimentos são ou do órgão certificador da aeronave, nesse caso organismos francês, hoje a EASA européia, e em segundo, a segunda responsabilidade primária pela própria empresa aérea que internaliza aquele manual de recomendação da empresa certificadora.

Então isso é muito importante porque eu vejo às vezes essa confusão. Não é o papel da ANAC no momento que o Brasil aceita a certificação francesa, não é o papel nosso responder pelo órgão certificador francês. E sim o órgão certificador francês e a empresa fabricante desse equipamento. E vice-versa. Se o problema ocorrer com equipamento brasileiro certificado

por nós, nós o responderemos. Aliás, volta e meia os nossos técnicos estão em vários lugares do mundo onde os nossos equipamentos voam respondendo a quesitos e questões como essas. Segundo, Senador Tião, excesso de vôos em Congonhas. É interessante essa pergunta, interessante também porque a gente vê a própria decisão do CONAC, a primeira decisão dela, diminui os vôos de Congonhas. E já diminuímos. Estamos em 33 movimentos/hora. Congonhas já operou com 60 movimentos/hora lá até o ano 2000. E em 2001 ele foi coordenado se ouve mais falar nos slots, e ele foi slotado e ele foi lotado em 48 movimentos/hora. Quando a ANAC surge no dia 20 de março de 2006, ela recebe Congonhas com 48 movimentos/hora. Tinha horários de pico que a aviação regular tinha 45 e a aviação geral três. Durante esse ano e meio, desde que a ANAC surgiu, nenhum novo slot foi liberado em Congonhas. Ao contrário. Nós diminuímos o aeroporto. Primeiro, diminuímos a aviação regular para 38 movimentos hora. O que tinha picos até de 45. Isso antes desse acidente. Nós já vínhamos diminuindo. Não diminuímos mais porque nós tínhamos uma folga de outra infra-estrutura apropriada em São Paulo. Somente por isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Permita, Dr. Milton. A minha pergunta foi, esse item aumenta ou não o risco de acidente?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Vamos chegar lá. Evidentemente que se o senhor for pelas leis da probabilidade, aí sempre há um equipamento que tenha mais movimento. Fora da lei da probabilidade, não aumenta. Porque a segurança que se tem em Congonhas, se tem em muitos aeroportos brasileiros. Olha o *grooving*, por exemplo. Primeiro, para quem é engenheiro sabe, o *grooving* não aumenta atrito. O *grooving* facilita o escoamento d'água. Ou seja, torna a pista mais rapidamente seca. Do ponto de vista de atrito, o *grooving* até diminui um pouquinho. Porque é fácil pela lei da física, o lei do atrito, que o atrito se dá maior enquanto uma roda toca mais pontos dessa roda no chão. Se o *grooving* são riscos, você tem pontos onde você não tem atrito. Então o *grooving* não é um fator de aumento de atrito. Vejam os senhores, Senadores, que nós só temos 11 aeroportos no Brasil com *grooving*. 10 pela INFRAERO e um é administrado pelo DAESP em São Paulo que é o de Jundiaí. E os outros aeroportos são inseguros porque não têm *grooving*? Os senhores viajam para vários aeroportos nas suas cidades, seus Estados de origem, sem *grooving*. Só tem 11 aeroportos com *grooving*. É uma discussão errada essa. A discussão dos manuais é a discussão do índice de atrito. Isso é que torna uma pista escorregadia ou não. Pelos manuais. Eu não quero aqui me alçar a entender do que eu não entendo. Eu tenho que me alçar ao que eu leio. Os manuais falam em pista contaminada e pista molhada. E na pista molhada ele determina o indicador de atrito. O atrito utilizado no mundo, inclusive pela NASA, é de 0.5. Esse é o atrito. E aí tem médias de medições em vários pontos da pista. Quando nós lá em abril do ano passado, Srs. Senadores, iniciamos um debate com as empresas logo após uma derrapagem de um avião da BRA, junto com INFRAERO, junto com as DECEA e as empresas, quando nós lá recomendávamos que os indicadores de atrito da pista de Congonhas em alguns pontos tinham indicadores que poderia ser contaminados por água e tinham, inclusive tinham pontos abaixo de 0,42, que aí é o limite mínimo, pontos, não é a pista inteira, alguns pontos, nós lá iniciamos todo um conjunto de procedimento junto com INFRAERO para chegarmos até as reformas que se encerrou de 29 de junho desse ano. A INFRAERO para iniciar as obras lá naquelas pistas teve que primeiro fazer uma obra numa pista em Guarulhos. Porque exatamente quando fecham a pista tem que transferir vôos. Foi feita essa obra. E segundo, aquele atrito primeiro detectado era por um grande volume de emborrachamento na pista de Congonhas. A INFRAERO contratou um equipamento que destexturizava esse problema do emborrachamento, quando esse equipamento passava o atrito da pista de Congonhas ficava excelente. Passava do 0.6. Acima dos indicadores internacionais. Só que passado 15, 20 dias, voltava de novo aquele emborrachamento. Daí concluiu-se que não tinha solução somente por aquele equipamento que destexturizava. Era fundamental se fazer uma reforma. Fazer uma obra de manutenção. Não era nem uma reforma. A pista era a mesma, não mudava a ampliação, não mudava nada. Uma obra de manutenção corretiva no asfalto. E foi isso que fizemos a partir então do início de março, final de fevereiro, porque também outubro o Senador Tuma sabe, São Paulo chove muito a partir de outubro. E vai até março. E ao contrário de março a setembro, chove pouco. Tem muita neblina, mas chove muito pouco. Então obras geralmente aconselhava se fazer em São Paulo quando tem que interditar a pista nesse período. De março a setembro. É aí que é o correto. Depois de setembro, as obras vão só causar problemas e atrasos. Porque chove muito. Este verão particularmente choveu muito. Em função disso, de nós termos pontos daquela pista com atritos prejudicados, é que nós fizemos inclusive um termo de ajuste de conduta com o Ministério Público que molhava a pista, a meteorologia do DECEA detectava "X" quantidade, se parava um equipamento chamado mumeter entrava ali, media e nós fechávamos Congonhas.

Uma parte, não é toda, mas uma parte significativa dos problemas que veio a se chamar de apagão deveu-se muito a vários, vários e vários fechamentos que nós fizemos em Congonhas por causa de chuva. Vários. Fechou o aeroporto. E aquilo ocasionava um transtorno muito grande. Não foram uma nem duas. Foram, olha, acredito que mais de 20 vezes durante esse verão nós devemos ter fechado Congonhas por problema de chuva. Não estou nem falando de controlador nem estou falando de outros problemas.

Então, nesse sentido, quanto ao tamanho da pista, eu tenho aqui uma lista, tamanho da pista de Guarulhos, se nós (soa a campainha) formos considerar ela pequena, nós vamos ter que fechar um conjunto de aeroporto no Brasil. De Congonhas, perdão. Vamos ter que fechar um conjunto de aeroportos no Brasil. Porque tem pistas menores, inclusive o Santos Dumont.

Senador, uma aeronave tipo a Airbus ou mesmo o Boeing 737, aeronaves que operam em Congonhas, se elas descerem naquilo que está nos padrões corretos de descida, 50 pés da cabeceira, uma aeronave dessa teria que parar no caso um Airbus 320 em 929 metros. Esta é o que está certificado pela empresa construtora. Que volta a dizer, aceita pelo Brasil. Certificado pela França aceita pelo Brasil. Aí tem as margens de segurança das pistas. Se dá 40% de margem pista seca, se dá 67% em pista molhada. Se der os 67% nós vamos para 1.690 metros. Ou seja, uma aeronave como essa, com todas as margens de segurança teria que parar em 1.690 metros. E Guarulhos tem 1.910. Então, essa é a realidade. Congonhas. Perdão. Guarulhos tem mais de 3.000.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas em condições normais, né?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não. Com pista molhada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, mas aeronave voando em condições normais...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – ...não com o reverso...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Só a investigação do CENIPA... Não, o reverso, Senador, o reverso ele não é considerado um item mandatório na segurança de frenagem. Isso é importante que fique salientado aqui. Ele é um plus. Ele é... Por que é que ele não é um índice mandatório? Porque se considera que é muito mais fácil nós termos problemas no reverso do que no sistema de frenagem. Que é um sistema feito com conjunto de backups, digamos assim, para que ele funcione. Então, na verdade o reverso é considerado um problema muito mais frágil. Por isso que não é exigido na certificação.

Então, ele não é mandatório. Ele está ali como plus. Muitas aeronaves que voam no Brasil, inclusive descem em Congonhas e sequer têm sistemas de reverso. Inclusive muitos jatinhos não têm nem sistema de reverso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E a pista é muito mais curta para jatinho também.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É. Mas mesmo que desça no Santos Dumont que é 1.400 metro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ainda assim, para jatinho é muito...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então, na verdade, Srs. Senadores, nós temos que nos pautar pelo debate técnico. É fundamental que a gente fique atento a esse debate técnico. Quer dizer, como é que nós podemos falar de Congonhas que opera há mais de 30 anos com esse volume de vôos, aliás, superior ao de hoje. Muito superior já teve no passado. Com essas aeronaves e como é que hoje a gente chega à conclusão de que ele é inseguro? Que ele é um aeroporto que a cidade cercou, que ele fecha às 11 horas da noite e abre às seis horas da manhã, que traz prejuízo de ruídos e barulhos à comunidade do entorno, que ele pelo fato de ter um problema de dia a gente não consegue resolver de madrugada, exatamente porque ele fecha, que infelizmente não se construiu um novo aeroporto em São Paulo. Tudo isso é absoluta verdade. E absoluta necessidade. Mas isso não pode ser confundido com a capacidade de segurança ou não daquele aeroporto. Não pode ser confundido. Nós estivemos muito mais inseguros, essa palavra eu não gostaria de dizer, mas para efeito meramente de esclarecimento, durante todo esse período onde nós não tivemos essas obras que depois dessas obras, essas obras trouxe o indicador de atrito para as pistas de Congonhas acima de 0.6 em toda a sua extensão. Elas não tinham. Há anos não tinham esse indicador de atritos. A gente pega o histórico da INFRAERO e vai ver que ela vive seu melhor momento de indicadores de atrito. Agora ocorreu um acidente. Antes não ocorreu. E nós estamos debruçados diante dessa realidade. Quanto à escala de serviço, Senador Tião, não vou repetir o que já se falou aqui tanto pelo Presidente Bologna quanto pelo Brigadeiro Kersul, mas são regradas também. E nós podemos...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A minha pergunta é: são obedecidas? Eu fiquei nos últimos 90 dias.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Quando nós recebemos denúncias, volta e meia recebemos, a primeira coisa que vamos fazer é verificar. Já detectamos, não é o normal, mas já detectamos vezes em que a empresa descumpriu ou exigiu o término de uma jornada passando...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Permita, informação de pilotos. É que não só o problema de escala, mas também de no meio do sono dele várias ligações à noite da central para checar com ele a escala que ele irá cumprir no outro dia. Ele não está voando. Está dormindo. Mas é acordado para checar com a central que é um tormento no horário de descanso dos pilotos também tive essa informação.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Quando nós recebemos denúncias, geralmente são os sindicatos que fazem, nunca os aeronautas em particular, geralmente são os sindicatos, imediatamente a nossa equipe de segurança operacional entra em campo para verificação. Então sempre que um piloto tiver esse tipo de situação pode denunciar a nós que nós faremos essa fiscalização.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Senador Renato Casagrande, Senador Zambiasi, Senador José Agripino Maia. A Presidência só solicita que as perguntas sejam ainda dirigidas ao Dr. Bologna porque o Relator precisará conduzir ainda com os outros depoentes.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – É só de fato, Sr. Presidente, só fazer mais um questionamento ao Presidente da TAM, com relação a esse item de segurança e de manutenção. Para nós esgotarmos esse assunto. Nós nos últimos anos, por depoimento já nessa Comissão, da INFRAERO e da ANAC, e da Aeronáutica, e mesmo das empresas, nós constatamos que nós tivemos uma redução do número de aeronaves e um aumento do número de passageiros. Por algumas razões. Por diversas razões. Por melhor escala, por melhor gerenciamento dessas linhas, por aumento do número de cadeiras que seja por isso, ou menos por isso, mas... Tivemos um aumento do número de passageiros uma redução das aeronaves. O sindicato dos aeronautas, publicamente, já fizeram além das denúncias ditas aqui pelo Relator e pelo Presidente, que o tempo de espera de uma aeronave que para nós é muito bom que usamos o avião, quero dizer isso, em solo é de 15 minutos. E isso não possibilita a verificação dos itens de manutenção necessários na hora da parada do avião.

Eu pergunto ao Presidente da TAM, se esse tipo de denúncia feita pelo sindicato tem algum nível de procedência. Porque seria necessário, segundo eles de 45 em torno de 45 minutos para que pudesse se verificar os itens de manutenção. E se isso de alguma forma possibilita que a aeronave possa voar sem a segurança necessária.

A outra questão, Sr. Presidente, é com relação a nós... Assim, um acidente como esse que aconteceu, ele acontece quando ele consegue conjugar diversos fatores. Nós não sabemos quais são ainda, efetivamente, mas me parece e pelo que eu já ouvi aqui também, é o sequenciamento de fatos que fazem com que um acidente desse possa acontecer. No caso dessa máquina, tirando o reverso que aqui já foi dito que não é um item principal para parar uma máquina como essa, mas a alavanca parece que estava em posição errada. Os freios hidráulicos não responderam. Freio manual ou freio no pedal também não se sabe bem o que aconteceu. Historicamente, dentro desses registros que os pilotos fazem, alguma ocorrência como esta, naturalmente sem... que não causou nenhuma vítima, porque senão seria público, mas alguma ocorrência como esta que teve que fazer com que houvesse de novo a subida do avião, tivesse arremetido ou tivesse alguma ocorrência histórica, tem nesse tipo de aeronave tem algum histórico desse tipo de problema que não tenha causado vítimas fatais como nós tivemos agora neste acidente?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Perfeito. Primeiro queria passar, complementar a informação da pista 35 L molhada Congonhas condição de chuva, tem uma tabela aqui que é a tabela homologada, inclusive por todos os organismos internacionais e corroborando o que o Presidente Milton Zuanazzi falou, aqui mostra que a pista tinha extensão suficiente para parada, queria deixar com o Sr. Relator, a pista de Congonhas molhada, operação sem nenhum reverso, todos os reversos inoperantes, na temperatura do dia precisaria de 1.700 metros de uma pista de 1940. Então é uma carta... Acho que esse é uma tabela importante que corrobora o que foi dito. Queria complementar também o que o Presidente Milton Zuanazzi falou, lembrar que Congonhas já operou lá Airbus 300 e já operou 767 naquele aeroporto que são aviões utilizados em longo curso. Então a pista na época pela VARIG/Cruzeiro e pela VASP.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Presidente, mas o avião já pousa 300 metros à frente. Já toca o solo 300 metros à frente. Então tem que fazer esse...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – É. Sempre tem a posição de toque adequada. Exatamente. Tem que entrar, como o Milton falou, numa posição adequada de pouso.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Presidente Bologna, só pra eu entender, a questão

da extensão da pista. O Presidente Milton Zuanazzi quis comparar Santos Dumont com Congonhas. Essa comparação para qualquer leigo sabe que ela é impossível de ser feita, porque você tem que levar em consideração a altitude.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – É. Tudo isso é levado em consideração.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Então... Não pode partir desse raciocínio, o Presidente da ANAC faz um erro grave. Querer nos induzir a comparar tamanho de pista sem levar em consideração a altitude. Aí é uma questão de moléculas. Todo mundo sabe disso. Acho uma ignorância essa afirmação. Eu gostaria que ela fosse... O senhor confirma isso? O senhor quer comparar o tamanho de uma pista com a outra sem levar em consideração a atitude?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, Senador. Não confirmo. Só quis lá se comparar na altitude a pista de Santos Dumont é mais delicada ainda em termos de tamanho. Mesmo estando no nível do mar.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Mas ela está no nível do mar.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas nós temos dezenas de outras pistas no Brasil operando com esses equipamentos que não estão no nível do mar, Senador.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Mas é importante colocar essa questão técnica, básica, preliminar, para que a gente... Porque senão a gente fica induzido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É bom. O Presidente da ANAC tem a obrigação.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Ele tem obrigação de saber por que é impossível comparar uma coisa com a outra. Totalmente diferente.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas Senador, nesse caso, me perdoe. Nesse caso é impossível. A pista de Santos Dumont é muito menor.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Não, não é possível. Me desculpe, acho que o senhor deve...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, eu estou tentando lhe ajudar. Mas.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Eu até admirei os seus conhecimentos.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – eu estou tentando lhe ajudar.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : Não, o senhor não está me ajudando. Eu não preciso da sua ajuda.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – ...os 1.400 metros de Santos Dumont são inferiores mesmo o senhor considerando os aspectos de altitude aos 1.910 de Congonhas. Nesse sentido ela é comparável. Agora nós temos muitas outras pistas no Brasil com extensões menores do que a de Congonhas. Muitas outras.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC) : (risos) É importante nós fundamentarmos as questões.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Todas as pistas brasileiras que operam a 320.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Dr. Bologna.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Bom, pelas perguntas do Senador Casagrande, eu tenho primeiro quanto ao tempo de manutenção de linha. Aquela manutenção que é feita na parada do avião, no caso da TAM, nós não temos na nossa operação nenhum tipo de capacidade de fazer o chamado *turning around* que é toda operação de desembarque, embarque, abastecimento, carregamento em 15 minutos. Nossa média, nós estamos hoje com uma média da melhor performance que a gente tem de *turning around* está na faixa de 30 minutos. No aeroporto de Guarulhos, por exemplo, que é um aeroporto aonde tem muito mais complexidade da operação, chegamos lá há 45 minutos. Apesar de que um *check-list* dentro de um avião checado para essa manutenção de linha ele permite a checagem de 100 itens dentro de um prazo de 15 minutos. Isso é feito por um manual claro. Mas isso não está acontecendo na prática em função da característica de embarque. Exemplo que eu dou, quanto mais *finger* a gente tiver no Brasil, maior será o tempo de *turning around* porque você não tem a entrada dos passageiros pela porta de trás.

Segundo com relação à somatória de fatores que levaram ao acidente, à posição do manete, ou o que é que foi, eu diria que tudo é muito prematuro para a gente avaliar os fatores condicionantes desse acidente. O CENIPA está investigando isso, a gente está sendo investigado, colaborando com todas as informações. Então, acho que tudo isso é que vai levar quais foram os fatores que levaram essa condição. Nós, no nosso treinamento, treinamento de simulador, não é que o treinamento de simulador é feito só em situações de normalidade. Porque senão não teria muito sentido de ter o simulador. Ele é feito sempre em totais condições. Condições adversas, pouso monomotor, decolagem monomotor, tudo isso é levado em consideração e inclusive a operação estando pinado ou não pinado, em condição de pista molhada... Então tudo isso é feito de forma treinada em todos os tripulantes da companhia.

Então nós não temos nenhum registro desse tipo de problema ocorrido com nossas aeronaves do manete não ter retornado à posição de aidol que é chamada posição de ponto morto. Lembrando que pinado ou não pinado o procedimento de pouso é o mesmo. Não há diferença.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Sérgio Zambiasi. A seguir Senador José Agripino Maia.

SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS) – Senador Tião Viana, Senador Demóstenes, duas perguntas. Uma eu estenderia ao representante da Aeronáutica, da INFRAERO e da ANAC, e a outra, direto ao Dr. Milton da ANAC. Primeiro estendendo inclusive a dúvida do Senador Tuma, eu perguntaria do ponto de vista de cada setor, se há uma interferência ou um conflito de competência de autoridade entre a ANAC e INFRAERO e Aeronáutica. Eu gostaria que do ponto de vista de cada setor se há, porque a sensação que se tem, e ouvindo o Senador Tuma, que colocou exatamente essa dúvida, a impressão que se tem externamente é que de alguma maneira há um conflito de autoridade. Há um conflito de competências. ANAC, INFRAERO, Aeronáutica... E seria interessante de alguma maneira tentar esclarecer. E ao Dr. Milton, especificamente, ao comentar a questão de trabalhadores e a necessidade para ANAC poder atuar adequadamente, quantos servidores atualmente a ANAC possui, quais foram os critérios da sua indicação, e a respeito do concurso realizado este ano, quantos concursados já foram admitidos para suprirem as demandas necessárias para o bom andamento da atividade da agência.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A primeira foi ao Dr. Bologna.

SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS) – Brigadeiro Jorge, Brigadeiro José Carlos e ao Milton. Do ponto de vista de cada setor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência só solicita a respostas objetivas para o bom aproveitamento da oitiva.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, sendo bastante objetivo. Não posso responder com relação à Força Aérea. Responderei apenas com relação ao CENIPA.

O CENIPA é órgão central de um sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Nesse aspecto, não existe nenhum conflito até porque ele é o órgão central. A ele cabe estabelecer a legislação e o cumprimento da legislação. E o relacionamento com os demais é apenas no que diz respeito aos seus órgãos de prevenção de acidentes. Até porque todos fazem prevenção, porém investigação apenas o CENIPA. Então não há de maneira nenhuma qualquer conflito de autoridade entre o CENIPA e os órgãos correspondentes nos outros órgãos.

SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS) – Muito obrigado.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, a INFRAERO, com relação ao CENIPA também não só não existe conflito como existe um ambiente de altíssima cooperação. Falo, como disse o Kersul, ao CENIPA. Com relação à Aeronáutica aqui referindo ao controle de tráfego aéreo, DECEA, que não tem nada a ver com a investigação. E com a ANAC, o meu entendimento, Senador, é que não existe conflito. Mas nós temos sim alguma dificuldade de coordenação. Principalmente... isso vem melhorando consideravelmente com o tempo. Havia-se essa dificuldade de coordenação, e eu acredito que o empenho do Milton, da INFRAERO e do Comandante Saito, eu acho que tem melhorado bastante isso nos últimos tempos. As dificuldades de coordenação estão sendo bastante contornadas e acho que a cooperação está aumentando a cada dia.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador Zambiasi, a agência surgiu sem um dispositivo legal atualizado, sem uma Lei Geral de Aviação Civil. Nós tivemos o surgimento de outras agências. Essas questões legais é que às vezes criam alguns ambientes conflitantes. Porém, nós temos procurado resolver conversando, dialogando. Especialmente nós e INFRAERO, já que ela passou a ser um poder concedente, mas ela é uma empresa delegada, criada também por ambiente legal. Nós temos procurado trabalhar juntos, talvez aí o aspecto político que eu não quero entrar porque não compete à agência ter nenhuma liderança política de centralidade política em relação à Aviação Civil Brasileira.

Então, talvez aí a percepção que V.Exª. traga essa pergunta a nós. Do meu ponto de vista, nós, a INFRAERO e a Aeronáutica, temos trabalhado juntos esse tempo todo. E tentando as soluções conjuntamente.

Nós temos... Nós herdamos de cinco organismos que vieram para ANAC, a ANAC não era só o DAC. O DAC era o mais robusto, mas são cinco organismos, herdamos em torno de 1.750 funcionários. Em torno de 1.200 militares da ativa, os demais são civis ou militares da reserva que estavam lá em contratação do tempo certo, contratação via OACI, enfim, vários sistemas, formas de contratação. Nós ganhamos da lei, a lei deu autoridade para ANAC ter 1.752 servidores. Nós fomos ao Ministério do Planejamento ano passado e em novembro ganhamos autorização para 586. Realizamos o concurso e está terminado o concurso. Nós vamos dar posse a partir da próxima semana. Vamos começar a dar posse aos 586 que o planejamento autorizou a totalidade. Já entramos com ofício

requisitando os outros 1.200 funcionários. Por quê? Porque nós temos pela lei que criou a agência, prazo para devolver os militares da ativa à Aeronáutica. E é devolver em cinco anos uma média de 20% ao ano. Então nós precisamos trazer os funcionários, treiná-los, para serem funcionários da vida toda da agência. E os outros quadros que nós temos foram aqueles criados pela lei cargos de confiança que estão estabelecidos e, enfim, procuramos colocar o que nós tínhamos de melhor de técnicos na Aviação Civil Brasileira para nosso corpo técnico.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia, e voltamos a palavra ao Relator.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Sr. Presidente, eu queria... Eu tenho a preocupação e queria fazer uma pergunta que... Cujo esclarecimento está com o Dr. Marco Antônio Bologna, e com o Dr. Milton Zuanazzi.

V.Exª. sabe, Presidente, que nós estamos aqui discutindo há meses a questão da CPI do Apagão. Conflito nos aeroportos, os atrasos... Nós estávamos a dias de votar o Relatório final que o Relator já até pré-apresentou em sua versão preliminar, na primeira etapa, quando ocorreu a tragédia de Congonhas. E estão aqui o Brigadeiro Kersul, o Dr. Marco Antônio Bologna, o Brigadeiro José Carlos e o Dr. Zuanazzi para tentar esclarecer, dar transparência a um fato que causou comoção ao País inteiro. Eu não estou querendo que daqui dessa reunião saia conclusão sobre se o acidente ocorreu por problema na pista, com o piloto ou com o avião. Não. Agora, em nome da transparência, eu acho que há um fato que tem que ser bem esclarecido. Eu ontem conversava com o Senador César Borges, eu não sabia, Senador Demóstenes, ele é piloto. É brevetado. Ele teve até o ano passado um monomotorzinho, carioca. Ele me disse que pilotou esse avião anos e anos e nunca teve nenhum problema. Ele pensou em vender o avião várias vezes porque o DAC enchia ele de exigências. Era um ferrinho de dentista o tempo todo. Ele pensou algumas vezes em vender o avião por não agüentar tanta exigência do DAC. Mas disse que passou a vida toda e nunca teve nenhum problema. E agradecia as exigências do DAC porque o DAC garantia a que ele operasse o avião que estava sempre em dia. Muito bem. A ANAC é a sucedânea, é o sucessor do DAC. Como o Dr. Milton Zuanazzi acabou de dizer, não é um órgão político, é um órgão técnico. Pelo menos precisa sê-lo. Pelo menos precisa e tem a obrigação de sê-lo. Para isso é que nós votamos os nomes dos diretores da ANAC. Acreditando no perfil técnico, na qualificação técnica, e na responsabilidade técnica em executar suas tarefas técnicas.

Presidente Tião, V.Exª. sabe que quando aqui nós temos algumas dúvidas no relacionamento, numa Comissão, no Plenário, a nossa bíblia chama-se regimento. É que o está escrito. Aqui falou-se muito de reverso de turbina. Eu não sei, Presidente Marco Antônio Bologna, eu não sei, eu honestamente não sei se a tragédia em Congonhas foi produto de erro humano, se foi problema da pista, se foi defeito de computador, se foi... Honestamente não sei. Mas sei que existem responsabilidades. Para quem tem o dever de zelar pela pista, para quem opera o avião, e para quem tem a obrigação de manter a aeronave em dia.

Muito bem. Por acaso eu estou em mãos com uma bibliazinha, um regimentozinho. Senador Raimundo Colombo, é informação suplementar de RBH. Não sei o que é isso. Da ANAC. Datado do dia 31 de janeiro de 2007. É um boletim interno com normas escritas. Está escrito. Não é opinião de um contra outro. Está escrito. AssuntO – Instruções para despacho e operação em pista molhada. Ou seja, as normas para que a ANAC cumpra em operação de pouso e decolagem em pista molhada. Datado de quando? 31 de janeiro de 2007. No seu item 04.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Agripino, só para colaborar com V.Exª., o Senador Demóstenes já fez exatamente essa abordagem. V.Exª. não havia chegado ainda. Só para colaborar.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Vamos ver se consegue chegar à conclusão. Espero que sim. E ficaria muito feliz porque com a argúcia do Relator eu chegar perto dele eu já estaria gratificado. O item 4 fala em pista contaminada, recomendações operacionais. Pista molhada, recomendações operacionais. Operações. Acrescentar no programa de treinamento partes relacionadas à operação em pista molhada e providenciar o treinamento dos pilotos. Preparar instruções específicas aos pilotos para operações com a pista molhada com ênfase em determinados aeroportos que por suas características físicas possam ser considerados como aeroportos especiais. Aí é o caso de Santos Dumont e Congonhas. É SBRJ e SBSP. Muito bem. Esse é o manual da ANAC para pista molhada. Presidente Tião Viana tinha acabado de haver a derrapagem do avião da BRA e o escape do bimotor, a turbina, a hélice da PANTANAL. A pista de Congonhas estava sob investigação. As operações em Congonhas estavam sob investigação. Existe um manual. Esse manual no seu item 5.5 falA – Orientações para os tripulantes. Eu não sei se foi isso que o Senador Demóstenes perguntou. Está escritO – Orientações para os tripulantes. Quando o aeroporto estiver com a pista contaminada, o comandante deve... Isso é o

que, Senador Casagrande, a ANAC deve exigir como o DAC exigia de César Borges. Que nunca teve acidente nenhum. Porque tinha um órgão que controlava a operação dele piloto com a sua aeronavezinha, o Carioca, que ele vendeu. Havia manual que o DAC dos militares levava a efeito e cumpria para valer. Quando nós evoluímos do DAC para a ANAC, os brasileiros querem que a ANAC que é um órgão técnico e tem que ser técnico, haja conveniente e corretamente. O manualzinho diz o seguintE – Quando o aeroporto estiver com a pista contaminada, o comandante deve certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando notadamente o reverso, o *anti-skid*, o *autobreak*, etc. Eu vou repetir. Certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando notadamente o reverso, o *anti-skid* e o *autobreak*. A minha pergunta, Dr. Milton, claro, o senhor tem conhecimento desse boletim interno. Isso é uma norma. A ANAC tinha que ser como o DAC. Isso foi exigido ou é para você escrever e esquecer? Porque se for para escrever e esquecer, o Brasil vai cair, vai ter um *downgrade* na classificação internacional. E as penalidades vão ser terríveis. Avião da EMBRAER não vai ser mais certificado no Brasil, não. Vôo daqui para Nova York vai ter tripulação estrangeira. Porque se isso que está aqui não for cumprido, nós estamos brincando de fazer controle aéreo.

Então, eu gostaria de uma explicação de uma posição do Dr. Milton Zuanazzi, porque este papel é da ANAC, não é da TAM. É da ANAC. A ANAC tem obrigação de fiscalizar a PANTANAL, a TRÍPLICE, a BRA, a GOL, a TAM, todas elas. Porque nós usamos todas elas. E as nossas vidas é que estão em jogo, como disse o Presidente da República, o chefe de V.Exª. que disse. Quando entra no avião entrega a alma a Deus.

Então, gostaria de ouvir a explicação de V.Exª., V.Sª., com relação a isso que está escrito. Eu o que é que a ANAC tem feito para fazer cumprir isso, esse item que eu li, e todos os outros que estão, principalmente em se tratando de um assunto que está na pauta, na Ordem do Dia, chamada pista molhada em aeroporto crítico como Santos Dumont e Congonhas.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, com todo respeito, nós até havíamos conversado já sobre esse tema com o Senador Demóstenes, todos os técnicos do DAC estão intactos lá dentro da ANAC. Inclusive tem vários aqui presentes. Nós não os substituímos. São os mesmos. Os mesmos que, entre aspas, incomodava. Porque não incomodava, fazia seu trabalho. O avião do Senador César Borges, continuam fazendo as mesmas recomendações com os aviões que andam pelo Brasil. Estão intactos. Está aqui o Coronel Tarcísio, nosso Superintendente em Segurança Nacional, Coronel Gajeiro, são pessoas de currículo ilibado e que quando elaboram pareceres técnicos não há, e eu tenho dito isso não tem porque repetir, nenhuma decisão da Diretoria da ANAC que contrariou os pareceres técnicos elaborados pelas nossas equipes técnicas. Nenhum. Como nossas atas são transparentes porque estão no site, todas publicadas, não tem nenhuma decisão nossa escondida e nem deve ter. Mas não tem. Então é fácil da sociedade inclusive nos fiscalizar. Se tiver lá uma decisão que um parecer técnico levou uma contrariedade, da Diretoria, na sua maioria, então nos aponte esse parecer.

Esse tema de pista contaminada versus pista molhada é um tema que nós convivemos com Congonhas desde o dia que a ANAC nasceu em 20 de março de 2006. Dia 22 de março deu uma primeira derrapagem na nossa vida de agência. Foi um avião da BRA. Desde então nós temos dezenas de encontros de atas, de determinações no sentido de mitigar. Se ler todo esse documento ele fala sempre em mitigação. E na conclusão, que até foi o Presidente Bologna que leu, ele diz que fica liberada às empresas em cima de seus manuais operacionais. Dos seus órgãos certificadores. A preocupação da agência do seu corpo técnico era durante um ambiente em que a pista de Congonhas mostrava-se com atritos em determinados pontos dela inferiores àquilo que a nossa aérea técnica considera o atrito correto ideal. Sabedores que éramos, especialmente em períodos de chuva, criamos um conjunto de ambientes que redundou inclusive num termo de ajustamento de conduta com o Ministério Público Federal de São Paulo. Onde nós fechávamos Congonhas. Os senhores são testemunhas de muitos fechamentos de Congonhas. Muitos. O que aconteceu é que as duas obras de manutenção ocorreram nas duas pistas de Congonhas. Tanto na auxiliar quanto na principal. A principal terminou no dia 29 de junho. E trouxe os indicadores de atrito para o ambiente que se considera no mundo inteiro ideal, em cima de 0,5. O senhor vai nos Estados Unidos, na Europa, a instrução que nos rege da Aviação Civil internacional é: Acima de 0,5, para deixar de ser uma pista com problemas de contaminação. Congonhas, desde o dia 29 de junho para cá, inclusive um dia antes do acidente teve medição, dois dias depois teve medição, ele nunca baixou de 06. Sendo que tem pontos da pista com 0,72. O que é um índice de atrito excepcional. E é sob esse manual e sobre esse critério que nós nos debruçamos. Não nos debruçamos sobre o outro. Por quê? Porque as regras internacionais mandam que a gente se debruce sobre esse. E as nossas áreas técnicas ficam vinculadas a esse critério. É por isso que nós mesmo dizendo lá no preâmbulo quando fazia, que a responsabilidade primária de manutenção

e de obrigação dos cumprimentos das normas internacionais são das concessionárias, quando nós damos o CHETA nós damos ao concessionário diferente um pouco do aviãozinho do Senador César Borges, que não segue determinados critérios de observação, de fiscalização e de manutenção, porque a concessionária assume primariamente essas responsabilidades, naquele pequeno avião muitas responsabilidades não é do proprietário. É exatamente nossa, do órgão regulador que tem que ficar trabalhando em cima enquanto que a empresa aérea concessionária ela obtém o certificado de homologação nós passamos a ela depois de meses, que uma empresa leva meses para ter um CHETA, meses, os senhores são testemunha, volto a falar a questão VARIG, pressionava-se publicamente a ANAC para agilizar o CHETA para a nova VARIG. E nós dizíamos: Não tem como pressionar. A empresa tem que cumprir as suas obrigações legais, as suas obrigações com manutenção, com supervisão. Com pessoal técnico qualificado para ter o certificado de homologação para poder voar. Então é uma diferença muito grande quando nós passamos a empresa este certificado de homologação e ela recebe primariamente com seus engenheiros aeronáuticos, com todo o seu sistema de manutenção revisto. De qualquer forma, (soa a campainha) a agência faz a fiscalização. Na TAM esse ano nós já fizemos duas auditorias no sistema de manutenção. Nesse ano de 2007. E fizemos nas demais também não somente na TAM.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para fazer uma última pergunta ao nosso depoente, ao nosso convidado, esse mesmo avião desceu em Campo Grande e fez, o comandante fez um reporte dizendo que os freios e os *spoilers* não tinham funcionado? O senhor tem conhecimento de um...?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Não. Ele fez um reporte da parte do sistema de trem de pouso que foi uma verificação feita em linha, e cuja pane foi sanada no próprio local.

Então, nosso Vice-Presidente está ali, nós entregamos para a Comissão da Câmara também todo o detalhamento disso, portanto, nada tinha a ver com o sistema de freio nem de *spoilers*.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perguntaram ao Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da ANAC. Presidente, o senhor afirmou aqui, acaba de afirmar, por várias vezes afirmou que as condições de segurança de Congonhas são boas. Entretanto, V.Sª. mandou um documento aqui para a CPI, o documento se intitula infra-estrutura aeroportuária brasileira, capacidade versus demanda e estimativa de investimentos necessários do curto prazo. Na página 20 diz o seguintE – As condições de segurança operacional, principalmente sinalizadas sobre 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. Essas questões de não conformidades serão tratadas quando a certificação operacional do aeroporto. Página 24. Quando observadas as questões de segurança operacional dos aeroportos da área terminal de São Paulo, TMASP, pode-se considerar que o aeroporto de Congonhas é o que apresenta maiores problemas quanto à sua adequação. Isso 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. V.Sª. está certo hoje quando falou ou naquela ocasião quando escreveu?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Ambas, Senador. Vou dizer por quê. Esse trabalho que nós fizemos e o senhor traz um novo tema, zona de aproximação e de ruído, é evidente quem mora no entorno do aeroporto de Congonhas sabe que já não um aeroporto mais...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, estamos falando também de segurança.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Estamos falando de segurança. Ou seja, qualquer problema que nós tivermos num aeroporto como Congonhas, e aí vem a palavra não conformidade, pista que tem uma extensão limitada, falta de áreas de escapes...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então V.Sª. reconhece que a pista tem extensão limitada.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Sim. Mas ela é segura para esse tipo de equipamento. Ela não é segura para um outro equipamento. Todas as pistas apresentarão limitações. Agora, se você tem um aeroporto que além de estar apto àquele tipo de equipamento e aquele peso de aeronave, se tiver mais oportunidade de áreas de escape, porque às vezes o problema não está na segurança do ponto de vista de um sistema que funciona. Quando ocorre o acidente, alguma coisa não funcionou. Ora, se alguma coisa não funcionou, se nós temos um aeroporto com mais exten-

são de pistas, com mais áreas de escape, significa que ele é muito mais seguro. Inclusive por uma arremetida ou qualquer outra situação. Outra coisa é dizer...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa é a questão que eu gostaria de discutir com V.Sª. V.Sª. então admite que é necessário uma área de escape ali. E o problema é fazer essa área de escape dentro daquela circunstância.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, talvez o meu lado engenheiro não seja tão... Eu não consigo me explicar na semântica. O aeroporto de Congonhas, como todos os aeroportos brasileiros, são seguros para os equipamentos que eles estão operando dentro dos padrões internacionais. Ou seja, aquela aeronave pode descer ali pelos padrões internacionais, e pelos manuais dos fabricantes daquelas aeronaves. Essa é a palavras segurança que estou lhe fazendo. Agora, é evidente, e esse é um problema hoje não só mais de Congonhas, as cidades vêm cercando os nossos aeroportos. Isso é um problema do Brasil. Planejamento urbano não segue o planejamento dos aeroportos. Então os aspectos de segurança outros, eles acabam na hora de um acidente sendo fatores bastante relevantes para uma operação como a...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é que V.Sª. quis dizer com não conformidade com as normas de segurança operacional nacionais e internacionais? Quais são essas não conformidades com as normas de segurança?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu acho que esse trabalho deve constar. Mas podemos dizer algumas. Por exemplo, ter aéreos de escape é uma conformidade importante. A não conformidade não quer dizer esse aeroporto não podia aquela aeronave operar lá. É totalmente diferente as coisas.

Então, a questão de rampa, de descida, questão de equipamentos como ILSs que se pode colocar para melhorar a segurança do vôo. Então o momento que a cidade se aproxima muito do aeroporto como é o caso de Congonhas, você já tem limitações, determinados equipamentos, utilização de tecnologias. Essas não conformidades, ou seja, se nós fôssemos fazer um aeroporto ideal, com certeza Congonhas não seria esse aeroporto. Absoluta certeza. Não seria naquele local daquele jeito. Agora, ele existe, ele existiu, não se criou alternativas em São Paulo. Ele vem sendo operado dentro de seus limites. Dentro daqueles limites de segurança para aquele equipamento. Agora, que nós precisamos de outro aeroporto lá, não há menor dúvida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o que V.Sª. diz, ele funciona normalmente. Num caso de emergência...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Ele funciona normalmente das 11 horas às 6 da manhã, já é uma não conformidade, quer dizer, o maior aeroporto do Brasil e segundo da América Latina fechar às 11 horas da noite é uma não conformidade. Porque isso é contra uma boa prestação de serviço. A boa prestação de serviço é você ter um aeroporto que possa pelo menos desafogar os problemas que, por ventura, venha ocorrer durante do dia. E nem isso ele consegue.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem liberou a pista de Congonhas para pouso e decolagem após a reforma?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Essa é outra pergunta importante, Senador, porque uma outra questão semântica. Quando a nossa IAC 4302, também posso deixar aqui à essa Comissão, ela diz o seguinte. Quando for uma pista nova, ou que for uma reforma que altere as condições originais dessa pista, metragens, tipo de pavimento, tamanho, estruturas, ela tem que ser re-homologada ou homologada se ela for nova. Aí é o órgão regulador, ANAC. Quando ela sofre um processo de manutenção, IAC é clara. O próprio administrador aeroportuário faz a manutenção, no caso a INFRAERO, comunica a ANAC, e a INFRAERO fez por escrito, e comunica o índice que mede o atrito da pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a fiscalização é feita pela ANAC.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não se trata de uma fiscalização. A INFRAERO vai lá... Nesse caso inclusive os nossos técnicos acompanharam o trabalho da INFRAERO. Mas eles não tinham a obrigação de acompanhar os nossos técnicos. Estavam juntos no sentido de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem faz esse estudo do índice de atrito que V.Sª. mencionou?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – A INFRAERO. A administradora aeroportuária tem um equipamento chamado mumeter que mede. E aí sim comunica a ANAC e diz: ANAC, os indicadores de atrito da pista de Congonhas estão esses. Nós só vamos lá dizer não abra essa pista se aquele indicador for abaixo do que a instrução de Aviação Civil determina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas por um tempo funcionou com o índice de atrito abaixo, disse V.Sª.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Em alguns pontos, porque também o indicador de atrito se a gente vai ler as regras internacionais, ele fala que de 300 em 300 metros, 30 metros a cada ambos lados

das pistas, a média tem que ser acima de 05. Mesmo em março quando deu aquela derrapagem, a primeira medida que a INFRAERO faz que é no final de março, ela dá 0.51. O que nós detectamos naquela ocasião é que alguns pontos ali, a pista tem 1.940. Mas ali mede naquele ponto deu indicadores abaixo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. disse inclusive que nós deveríamos nos preocupar com o período anterior em que esse índice era abaixo do nível segurança.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Nós nos preocupamos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quando foi que aconteceu?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Desde março nós nos preocupamos. Tanto é, Senador, que nós fechamos a pista várias vezes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim. Mas antes de março, essa pista também operava com índice de atrito inferior ao...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não sei responder por que posso responder 20 de março para cá. Posso lhe responder o seguinte.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Antes quem era o encarregado de fazer essa medição?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – DAC. INFRAERO com DAC. Agora, o que eu posso lhe responder é o seguinte, essa pista quando molhada e com pontos contaminados ela foi sempre fechada. Isso é o que ocorreu durante o ano passado, inclusive, volto a dizer, colaborando e muito com os problemas de atrasos que nós tivemos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais foram os critérios ou de quem partiu a determinação ou mesmo o termo de ajustamento. Qual o critério de se fechar o aeroporto com três milímetros de água na pista?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – São critérios internacionais que nós seguimos da OACI. A nossa aérea trouxe esses critérios, nós montamos um conjunto de reuniões com a INFRAERO e com a DECEA e depois com a INFRAERO também. Estabelecemos quando um determinado volume de chuvas caía sobre São Paulo a área de meteorologia do DECEA comunicava à torre, a INFRAERO descia com equipamento, media, na hora que ela ia medir já fechava o aeroporto, media se ultrapassasse aquela quantidade de água era interditada a pista. Isso ocorreu uma dezenas de vezes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a finalidade da *grooving*?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Fazer com que a água escorra mais rapidamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então o atrito não tem nada, não aumenta?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, inclusive o *grooving* na pista auxiliar até diminui um pouquinho o atrito, depois do *grooving* ela tinha um atrito até maior, mas nunca perto de 05 a pista auxiliar está lá em cima. Mas o *grooving* quando a INFRAERO mediu o atrito antes do *grooving* e depois do *grooving*, antes da *grooving* ele era pouquinho maior.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O *grooving* é só para não possibilitar esse acúmulo de três milímetros de água?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso, para que tenha a rapidez no escoamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Logo nos dias seguintes a abertura da pista após a reforma constatou-se que haviam seguidas derrapagens de aeronaves, isso não deveria ter servido de alerta levando a uma interdição ou algo semelhante?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois é. Senador, oficialmente até nós não chegou esses boletins, nem por parte das empresa e nem por denúncia anônima. Nós não recebemos "a pista está escorregadia". Quando chegava a informaçãO – "ó, o cara fez uma critica à pista", pedimos: "INFRAERO, qual é a índice de atrito?" A INFRAERO ia lá e media o índice de atrito estava lá em cima, acima de 0,6.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas esse casos eram públicos eram notórios.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Bom

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é notório não pode ser alegado desconhecimento.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Bom eu, vou dizer Senador o seguinte, media-se o índice de atrito e ele era acima de 0,6. Isso é técnico, nós os nossos técnicos nos diz diziam: "O indicador do atrito é excelente".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A pista de Congonhas tem o sistema de amortecimento de impacto no final?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso eu não sei lhe responder, agora. Posso lhe responder por escrito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem é o responsável pela fiscali-

zação das edificações localizadas na vizinhança dos aeroportos?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O DECEA, o órgão da Aeronáutica, se aquilo interfere na rampa de ação de aproximação no tráfego aéreo, a ANAC só na questão ruído. A ANAC se manifesta no zoneamento de ruído.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E nos planos diretores dos aeroportos?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso. Aí nós fizemos conjuntamente, junto com a INFRAERO, junto com o DECEA junto com a ANAC. Como era feito antes com o DAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Há edifícios irregulares na vizinha de Congonhas?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu só tenho essa informação pela imprensa, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., não poderia pedir à Prefeitura ou checar o que a imprensa disse para verificar se é verdadeiro ou não?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas essa informação é do DECEA eu ouvi o Brigadeiro Ramon prestando essa informação

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a fiscalização não é de V.Sª.?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, nesse caso não é nosso, o senhor lembra daquela vinda aqui à CPI?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Plano Diretor não prevê um zoneamento externo ao aeroporto como é que devem ser?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No Plano Diretor de Congonhas, V.Sª., tem como disponibilizá-lo para essa CPI?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Tenho, tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é que diz o Plano Diretor em relação a essas edificações?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O senhor está falando em altura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em altura.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois é, por isso que eu digo esse é um depoimento que tem que vir por parte do DECEA. Se aquela altura interfere na rampa de aproximação e, portanto, na segurança de vôo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, perfeito, mas é que quanto aos... Aí levanta-se essa questão da competência, porque entre as competências da ANAC está justamente a dos planos Diretores. E as dos planos Diretores dos aeroportos compreendem as edificações próximas que possam atrapalhar na segurança do vôo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu acho, viu Senador, que esse foi um defeito na lei. A lei tirou da ANAC a questão tudo que se referia ao tráfego aéreo, espaço aéreo, nem o poder fiscalizatório e como nós estaremos aqui no Senado a semana que vem discutindo esses aspectos de regulação, eu sou daqueles que defendem que a regulação deve ficar exclusiva a regular e fiscalizar, mas o todo não parte do todo.

Então nem a ANAC deve ter tarefas executivas não devem nenhuma agência, perdão, não é só o ANAC, mas ela também deve ter a possibilidade da fiscalização do todo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu pergunto a V.Sª., em relação a fiscalização, desempenhada pela ANAC, qual é o papel na fiscalização das empresas aéreas e qual a fiscalização exercida em relação a manutenção das aeronaves? (falha no áudio).

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Em seguida, Dr. Milton, quando se pega e se desce nas aeronaves, por exemplo, da empresa GOL, antes de sair, metade dos passageiros já vem o anúncio "aeronave em reabastecimento", isso não aumenta o risco dos cidadãos também? Acrescentando a esse item. Está nas normas de segurança?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se seguirem as normas de segurança não aumenta o risco. Se alguém não seguir as normas pode aumentar os riscos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Coisa incrível.

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.

Na manutenção por isso que aquela hora eu disse que as ações corretivas retardadas a empresa não tem obrigação porque ela tem um conjunto de obrigações, uma vez por mês, as empresas 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso é fiscalizado pela ANAC fora essas, digamos, esses relatórios que as empresas têm que prestar a nós por obrigação do CHETA nos fazemos a fiscalização aí por amostragem e em horários e em momentos os mais variados. Eu tenho, por exemplo, Senador, o que nós fizemos de fiscalização este ano em relação as empresas comerciais

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso em relação a manutenção.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Relação a manutenção que é esse tipo de fiscalização, posso lhe ler o nosso relatório aqui. Em relação aos tripulantes, também, nós temos esse tipo... Nós despendemos esse ano já 168 mil e 500 horas de trabalho pelos inspetores e analistas na área de segurança operacional da agência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quantas aeronaves?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Tendo sido realizado exames em mais de 21 mil candidatos a pilotos, tarefa nossa, mecânicos e comissários de bordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim, mas especificamente.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Renovadas 60.675 habilitações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas em relação...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Emitida 5.180 novas licenças de tripulantes, certificadas, 5 novas empresas aéreas, que são os CHETAS, 43 novas empresas de manutenção Aeronáutica, porque muitas vezes a terceirização desse serviço por empresa. E 1.358 vistorias técnicas em aeronaves. 1.358 este ano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Num total de quantas aeronaves?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Nós temos, da aviação regular, nós temos algo em torno de 260 aeronaves. Da aviação geral algo em torno de 6.000 da aviação mais executiva e temos aí mais aerodesporto é algo em torno de 4.000 a 5.000 aeronaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja nós temos, 11.000 aeronaves.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Desse total 1.000 foram inspecionadas?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – 1.358, mas o mais importante é a dedicação maior que nós damos as aeronaves da aviação regular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Absoluta prioridade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Todas foram vistoriadas, podemos dizer assim?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu não sei se...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Duzentas e poucas.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu não posso lhe afirmar todas. viu Senador. é difícil lhe afirmar, mas há uma fiscalização constante, inclusive volta e meia entra aquele assunto dos passes funcionais: "Onde é que a ANAC usa o passe funcional?" Usa aqui, basicamente aqui. Esses funcionários fazem esse tipo de fiscalização, além de fiscalização, também em outros equipamentos aeroportuários aqui. Isso é uma tarefa que nós, volto a dizer, damos o DAC na sua integralidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Voltando ao Aeroporto de Congonhas, eu perguntaria. Em decorrência de V.Sª., ter escrito naquele documento, que Congonhas era um aeroporto com parâmetros recomendados comprometidos em diversos critérios e não em conformidades com as normas de segurança operacional. Evidentemente ele é um aeroporto que, como bem disse V.Sª., para situações normais opera, mas ele deveria ter um plus. Poderia ter aérea de escape, poderia ter outro, e não é... A própria localização hoje é desaconselhável. V.Sª., seria não acha que é o caso de interdição para aeronaves maiores, ficando só com esse jatinhos que poderia usar a parte final como área da escape da pista, principalmente a pista principal? Quer dizer ou um planejamento melhor se isso não puder acontecer agora, porque talvez até cause um grande problema, não é? (soa a campainha) Se, nós... Se V.Sª., não

acha que a destinação final do aeroporto de Congonhas, seja para aeronaves menores e que precisa de menos pista?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, eu volto a dizer ele não é um aeroporto ideal, não há qualquer dúvida sobre isso eu acho que ninguém faria uma afirmação como essa. Mas ele é um aeroporto como tantos outros no Brasil e no mundo aptos a esse tipo de operação. Inclusive para registrar aqui, nós temos, por exemplo, em altitudes semelhantes Caxias do Sul, minha terra é um aeroporto menor do que o de Congonhas. Nós temos lá em Chapecó, Santa Catarina, altitudes quase semelhantes um aeroporto menor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., vê que está usando aeroportos com a capacidade ou com a movimentação aeroportuária que não pode nem ser comparadas, não é? São completamente insignificantes.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Do ponto de vista da probabilidade somente. Como eu disse ao Senador Tião. Do ponto de vista da segurança, tanto faz ter um vôo em Congonhas ou ter mil ele tem que ser seguro a todos. A probabilidade de um equipamento que tem muito mais uso é maior, agora a segurança nós não podemos tergiversar e dizeR – "Esse equipamento não é seguro para "X" aeronaves, mas ele é inseguro para uma aeronave", ele tem que ser seguro para todos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas aí me pergunta o que é o limite da segurança, quando eu falo essa questão do abastecimento, com passageiros dentro da aeronave. O último vôo que eu fiz pela GOL, ao descermos lá nós não temos *fingers*, temos as escadas ainda no meu Estado para descer. Ao pisar no solo do último degrau o cidadão já foi acendendo o cigarro. Eu chamei um funcionário da GOL e pedi pra ele abortar aquilo. Então como é se freia um item desse?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É plenamente proibido fumar em qualquer aérea de aeroporto brasileiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas quem segura? Quem segura um maluco de fazer isso?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois é. É plenamente...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Estão abastecendo aeronave com metade dos passageiros dentro.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É plenamente proibido.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então é o que eu digO – Tem que ter um limite melhor de segurança.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Agora a gente pode estar no posto de gasolina e alguém chegar com cigarro e colocar na boca.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mas o carro não pode estar ligado.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então, vamos separar as questões, porque pode parecer um contraditório eu tenho certeza que não há com os Srs. Senadores.

Então um equipamento quando saí de fábrica pode ser um Airbus um Boeing ou EMBRAER ele saí com especificações para peso para tipo de equipamento onde ele pode pousar e onde ele pode decolar. Essa é a realidade no mundo, assim funciona no mundo inteiro. No Brasil e no mundo inteiro. Ora, esses equipamentos é que eu posso garantir nenhum equipamento que desce em Congonhas estão fora dessas especificações, é isso que eu posso garantir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse fato ...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Agora que o aeroporto não é dos meu amores, com certeza não é, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse fato de estarem as companhias voando por um tempo muito grande, essas (soa a campainha) aeronaves praticamente o tempo todo no ar, com denúncias do Ministério Público de que os pilotos estão inclusive pressionados a voar mais tempo, isso não denota que há um relaxamento por parte das empresas na manutenção até na utilização do seu pessoal? A ANAC tem fiscalizado esses itens?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, se há denúncias na questão da regulamentação dos horários de trabalho, isso evidentemente é um fato grave, tem que ser sanado. Se existe tem que ser resolvido. Quanto a grande utilização da aeronave, isso só vai antecipar suas manutenções programadas, porque ela não funciona por dias de uso, ela funciona por horas de vôo. Se ela voa mais duramente "X" dias, a sua manutenção vai ser antecipada. E isso, Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A ANAC já fez um levantamento para verificar, se há uma compatibilidade entre a carga horária desses tripulantes e até dos aeronautas com o número de horas voadas, aparentemente há essa compatibilidade? O Ministério Público do Trabalho a Procuradora Geral Lia, ela diz que a há indícios claros de que isso vem sendo ferido. A ANAC tem um estudo sobre isso, já fez uma comparação acerca disso?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Me permita Dr. Milton aí. V.Sª., deixa claro que quando há denúncia investiga, não seria mais avançado fazer fiscalização por amostragem pelo menos ao invés de só submetida a denúncia? Eu acho que é o que o Senador Demóstenes aborda.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Nós fizemos também fiscalizações por amostragem, nós temos em cada aeroporto uma SAC que fiscaliza a aeronave a chegada, a partida, a sua tripulação, tanto quanto tempo ela está de vôo. Em geral isso é visto.

Agora a responsabilidade primária da empresa se dá na HOTRAN, na hora que nós liberamos aquele vôo. Quando nós liberamos um vôo para Rio Branco a empresa comprova através daquela famosa grade conclave que nós consultamos um conjunto grande de órgãos, entre ela obrigatoriamente INFRAERO e DECEA, ainda bem que esse tema morreu, porque esse tema ficou muito tempo aí recorrente, como se nós não consultássemos, e consultamos, naquela grade conclave é consultado também o número de tripulantes que essa empresa tem e a capacidade operacional desses tripulantes poderem prestar aquela HOTRAN e a sua capacidade da reserva. Então isso é verificado. E evidentemente que em cima dessa grade tecnicamente observada é que nós liberamos aquele horário de vôo. Se porventura por problemas outros que não da normalidade da empresa, se por problemas de atraso, problemas de tráfego aéreo, problemas de... Nós tivemos muitos problemas no tráfego aéreo brasileiro nos últimos tempos. Nós tivemos problemas que se espaçava aeronaves essa pleno vôo. Se isso ultrapassou é que nós necessitamos que ocorram essas denúncias. Algumas denúncias aconteceram até a agência pelos sindicatos. Algumas. Não foram muitas, algumas ocorreram. Nós as fiscalizamos. No passado já encontramos alguns problemas já emitimos autos de infrações contra a empresa.

Não é, volto a dizer, a normalidade da prestação de serviços das empresas aéreas regulares brasileiras, em geral elas não transcendem isso, mas as exceções podem ocorrer e nós estamos aqui exatamente para fiscalizá-los.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A aeronave Airbus A 320 acidentada em Congonhas possuía um histórico de problemas de funcionamento. Aqui foram mencionados, três. Um problema de trem de pouso em Campo Grande, o reverso já estava pinado, um dia anterior, ela teve problema quase extrapolou o total da pista em decorrência são uma aeronave, portanto, que apresentava alguns problemas. Não é? Ou vários problemas para uma aeronave só.

Há registros na ANAC das manutenções feitas e V.Sª., de alguma forma apesar de ter esses problemas todos, a ANAC tinha conhecimento disso? Desse problema nessas aeronaves, ou melhor até: Esses documentos produzidos que relatam essas situações de perigo ou problemas de manutenção etc. Esses documentos vão para a ANAC e são consolidados? Quer dizer a ANAC tem condição de dizer se, ou teria condição hoje de responder sobre todas as aeronaves voando no Brasil? Especialmente essas em relação a aviação comercial?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O que as empresas têm obrigação pelo manual, pelo MEL é de mandar mensalmente essas informações. Agora, volto a dizer a obrigação primária da empresa é dos seus técnicos, dos seus engenheiros responsáveis. E essa obrigação no caso da TAM, inclusive com a Airbus ela é certificada pela própria companhia fabricante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a ANAC tem...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então nós recebemos isso, mas é um pouco Senador se o senhor me permitir, deixa eu ver ser e consigo um exemplo um pouco mais prático. A responsabilidade de um engenheiro que constrói um prédio ela é primária, o dono do prédio pode, ele vai receber esse prédio a Prefeitura em determinado momento vai dar um habite-se, mas a responsabilidade primária é desse engenheiro e dessa firma construtora. Ninguém tira essa responsabilidade primária é impossível que se tire.

A responsabilidade primária de uma empresa regular comercial, então não tem nada a ver com o aviãozinho particular ou um táxi-aéreo, que é uma empresa concessionária, ela assume esses compromissos e os seus técnicos são altamente especializados seus currículos são todos eles verificados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja ANAC confia nas informações que lhe são repassados.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Ela tem que confiar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E não faz uma fiscalização...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Faz...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A não ser por amostragem.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Faz. Essas mil trezentas e tantos que eu lhe contei há pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em torno de 10% do total das aeronaves.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, se o senhor pegar, por favor, Senador, se o senhor pegar todas as aeronaves particulares o aerodesporto no Brasil os motos-planadores o senhor vai chegar a onze mil aeronaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exato.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se o senhor chegar a aeronaves que regulares que transportam passageiros o senhor vai chegar a 260.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem, mas...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então Senador a nossa prioridade absoluta, sempre é na aviação regular. Agora nós fiscalizamos a aviação geral. Nós fiscalizamos a aviação agrícola. Nós fiscalizamos a medida do possível, inclusive, por denúncias muitas vezes, especialmente a aviação agrícola muitas vezes tem denúncia de pilotos que o aviação não está regularizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E essa rotina do treinamento de pilotos a ANAC fiscaliza?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Sim, essa rotina é uma rotina absolutamente controlada por nós.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E houve redução nos últimos anos do número de horas de treinamento de pilotos, autorizada pela ANAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não posso lhe responder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A ANAC...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não creio que nós tenhamos autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Me parece...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O número de horas são regradas, entendeu Senador? E nós seguimos essas regras nós não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação ao...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Nós não podemos mudar as regras internacionais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação a treinamento em aparelhos de simulação, a ANAC autorizou a redução desse treinamento de horas de treinamento?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu não sei lhe responder se algum, o nosso o Superintendente está dizendo que não. Coronel Tarcísio, venha até aqui, por favor, se o Senador permitir. Ele passa para mim e eu informo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senadores, meramente adequação ao programa mínimo recomendado pelo fabricante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a ANAC, o DAC antes tinha não... Houve um pedido nesse mesmo sentido por parte da TAM a redução de quatro para três horas, o DAC indeferiu e a ANAC posteriormente reviu e justamente com esse argumento.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se reviu foi no âmbito técnico o Coronel pode responder isso aqui para mim.

SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS – SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA ANAC: O senhor me permite?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não.

SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS – SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA ANAC: O que houve é que a época do DAC foi colocado com as sessões de quatro horas para treinamento dos simulador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exato.

SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS – SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA ANAC: Então era feitos os treinamentos em três horas de quatro o que gerava um total de doze. A TAM promoveu estudos junto à USP, com medidas fazendo a mensuração do grau de estresse em razão da carga de trabalho que se dava com blocagem de treinamentos, exercícios realizados nesses treinamentos periódicos. Foi colocado também como parametrização o treinamento proposto pelo fabricante junto as autoridades certificadoras que também recomendava a blocagem de treinamentos, exercícios em sessões de três horas.

Então, o que foi autorizado? É que se cumprisse o recomendado pelas autoridades certificadoras, treinamentos, sessões de treinamentos três em três horas e adquirindo-se uma segurança que era o vôo da verificação de proficiência técnica dos tripulantes em quatro horas, o que na verdade aumentou o programa de treinamento periódico em hora em razão do que se fazia em termos de DAC. Então, na verdade houve um aumento na carga total de horas de treinamento periódico e isso também no treinamento de inicial para pilotos recém contratados e iniciantes no equipamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, não havia a obrigação de fazer esse vôo de quatro horas?

SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS – SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA ANAC: Não e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja eram doze horas de treinamento reduziram para nove horas, não é isso?

SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS – SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA ANAC: Não, não, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É. Quatro horas de três etapas, tirou uma hora de cada etapa, não é isso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Sr. Relator, posso complementar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois, não.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – O que nós mudamos é o treinamento, como ele falou, que nós passamos de 40 para 41 horas invés de... antes eram 40 horas para sessões de quatro horas de simulador. Então quatro horas de simulador vai ficar sentado dentro um simulador do vôo, não é em vôo, é dentro de um simulador, a gente via que tinha muita perda de eficiência porque acabava tendo de que sair do simulador para ir ao toalete esse tipo de coisa. Então nós reduzimos em estudo feito junto com universidades e junto com o fabricante em aumentar o volume total para 41 horas, em sessões de três horas o que tornou mais eficiente e eficaz o treinamento junto aos tripulantes de uma forma fundamentada isso. Então não há redução. A redução da sessão, mas não no total de simulação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu gostaria de obter esse documento para estudo, perfeito?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois não, será arremetido, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Obrigado. Pode-se classificar como negligência o fato de uma aeronave de 55 toneladas que carregada supera 64 toneladas voar sem um dos reversos e aterrissar em uma pista curta e sem aérea de escape, como a pista de Congonhas considerada naquele momento escorregadia, além disso sob chuva?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, a configuração daquele equipamento, e a configuração da autoridade francesa que o certificou, determinou aqueles dados que antes eu acredito que passei a uns Senadores eu acho que é o Senador Tião Viana, ou seja até 64.5 toneladas ele estava, aquele equipamento deveria com seu sistema de frenagem normal, sem reverso, parar em 920 metros. Os sistemas de segurança dão mais até 67% ele deveria parar em 1.670 metros a partir da cabeceira, isso se ele entrou a 50 pés quando ele chegou no nível da cabeceira a 50 pés e, portanto, bateu no ponto de toque desejado ou determinado. Esse o que a empresa que fabrica essa aeronave e a autoridade que a certifica determina.

Portanto a palavra negligência é a palavra que leva a aspecto inclusive de crimes, então nesse sentido não há negligência. Está dentro dos padrões que aquela aeronave estava determinada. Se o senhor pegar o manual que estava lá na cabine, provavelmente aquele piloto deve ter, lá em Porto Alegre ao partir, lido, ele vai ver, ali tem é uma tabela com 300 mil números, está ali claro, inclusive em condições adversas de temperatura de zero a 50 graus. Está ali claro em condições adversas de vento como vento zero, como se ele tivesse vento inclusive contra o pouso, ou seja, contra ele empurrando o avião ele teria que parar em 1.670 metros. São as especificações dessa aeronave.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – É essa tabela que eu entreguei aí, Sr. Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. V.Sª., já compareceu essa CPI e também em ofício encaminhado a essa Comissão afirmou que a ANAC não teria competência para solucionar o caos aéreo do País. Mantêm essa informação?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu dizia Senador, é importante o senhor relembrar essa resposta, porque ela remeteu a uma pergunta sua, qual era a minha avaliação sobre o problema aéreo no País? E eu, se o senhor ver nos anais dessa Casa, vai estar escrito lá a minha avaliação é o seguinte. Nós tínhamos um movimento de controladores reivindicatória, esse movimento à princípio está resolvido, tanto que nós estamos, por exemplo, ontem, hoje de manhã até meio-dia nós estávamos com 11% de atrasos e 9% de cancelamento abaixo da média histórica. Então eu dizia, nós temos um problema de controladores, que a princípio está resolvido desde maio. SegundO – Nós temos um problema na terminal São Paulo, os equipamentos de São Paulo se esgotaram, não foi feito um aeroporto no tempo correto. E terceiro, eu dizia agregava-se a isso as malhas estão integradas em busca da eficiência operacional das empresas. Por que as empresas estão em busca de eficiência operacional? Porque a lei, a Lei 11.182 determinou as empresas a eficiência operacional. Ela é uma lei liberal ela introduz um ambiente de livre concorrência, liberdade tarifária e liberdade de organização de malha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V. Exª. Ou V.Sª., reconhece que as autorizações dos horário de pouso e decolagem aeronaves civis para Congonhas, elas foram feitas para cima da capacidade de operação daquele aeroporto?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Ó Senador, isso eu teria que perguntar para quem slotou Congonhas em 2001, que diz que ele tinha capacidade para 48 movimentos/hora lá naquele período. Nós recebemos ele com 48 e nós já tínhamos reduzido para 44 movimento/horas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E V.Sª., afirmou aqui que nada poderia ser feito a curto prazo para solucionar o problema da saturação da Congonhas.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Porque nós não temos um outro equipamento. Como foi mais fácil em Belo Horizonte e no Rio de Janeiro? Porque nós tínhamos Confins com sobras e nós tínhamos o Galeão com sobras e não tempos São Paulo. Infelizmente Guarulhos é um aeroporto que vai receber agora essa modificação que o CONAC propôs, vai lotar Guarulhos, Viracopos também é um aeroporto que também tem limitações, inclusive de pátio, vai lotar Viracopos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., é contra essa modificação?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, eu não sou contra nós estamos diante de uma tragédia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. Disse aqui um pouco antes da tragédia que era contra, inclusive uma proposição que eu tinha feito, respaldado pelo Senador Tião Viana de que deveria ser redimensionado Congonhas e repassado alguma coisa para a Guarulhos especialmente nos horários da pico, V.Sª., disse aqui que não poderia fazê-lo, até porque o problema maior era em relação aos controladores do vôos e que os controladores tanto faz estar em Congonhas quanto Guarulhos e Guarulhos era a mesma coisa, porque o problema de dificuldade operacional era o mesmo e portanto...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – E nesse aspecto, é.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., não podia fazer nada.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – No aspecto tráfego aéreo tanto faz descer em Congonhas quanto em Guarulhos. Tudo é terminal São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No entanto, a ANAC...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, me permite? É importante eu lhe responder, se não pode parecer que há uma contradição e não há. Eu quero lhe dizer que não há uma contradição em que eu falei e o que eu estou falando.

O que eu dizia é o seguinte, nos horários de pico Guarulhos também está lotada. O que nós vamos impor agora à malha área brasileira é sair dos horários de pico. E indiretamente nós estamos impondo a São Paulo, não há a menor dúvida disso uma restrição de tráfego aéreo.

Então, se nós tínhamos um pouquinho de sobra em Guarulhos que era exatamente para atender demandas que estão aí prementes, inclusive internacionais, demandas que estão até autorizadas, têm muitas empresas, inclusive brasileiras e estrangeiras que nós temos vôos já autorizados para eles operarem em seis mês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., é uma questão que eu gostaria de lhe perguntar até para lhe fazer uma pergunta subseqüente. V.Sª., está nos anais V.Sª., não concordava com essa medida. Está certo que nós estamos numa emergência, mas V.Sª., está pondo em prática essa medida. Foi uma determinação do Ministro neles Nelson Jobim?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, foi uma determinação do CONAC art. 3º da Lei 11.182.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que é subordinado a quem, o CONAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Que diz assim: "A ANAC no exercício de suas competências deverá observar e implementar orientações de diretrizes e as políticas estabelecidas pelo CONAC". Se o CONAC não tivesse determinado...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. concorda ou não concorda com essa prática?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, é a lei eu sou obrigado a cumprir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu sei. Muito bem, eu estou perguntando se V.Sª. antes não concordava.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não o senhor tá... Eu já não disse não concordava, eu disse que não era a solução.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então não é uma questão de ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se não é a solução por que V.Sª., agora está colocando em prática?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Porque eu sou obrigado. É a lei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. tem a autonomia tem... A agência tem autonomia ou não tem?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não tem?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não. O CONAC tem. A agência pelo art. 48 da mesma lei, essa lei foi votada, foi discutida cinco anos no Congresso Nacional. Aliás, eu acho que ela demorou muito, talvez ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Leia, por favor.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Talvez ela não tenha se conseguido essa subordina... "Fica assegurada as empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas mediante prévio registros na ANAC, registros só, observada exclusivamente – é o único "se não" – a capacidade da operacional de cada aeroporto".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que V.Sª. disse-

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Seu eu tenho um aeroporto slotado em Congonhas com 48 movimentos/horas está slotado. Essa é a capacidade operacional de Congonhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – A lei manda eu observar exclusivamente. Mesmo assim, Senador nós vínhamos reduzindo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. Acabou de ler, justamente, leia, por favor, talvez V.Sª., não tenha compreendido o que leu. V.Sª., disse que tem essa capacidade de 48 horas slotado, não disse?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso, e foi o que vínhamos fazendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E está baixando.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, não. Agora o CONAC pelo art. 3º da mesma lei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sim.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Faz uma outra determinação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas V.Sª., deve obediência.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu devo obediência a lei ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Tem um artigo que diz que eu não posso mexer e tem um art. 3º que diz que eu devo cumprir a deliberação do CONAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., eu não entendo, V.Sª. Até porque é órgão de consultoria não faz determinação quem faz é Ministério, então V.Sª., eu perguntO – Acha que sua agência mantém a independência uma vez que V.Sª., estava fazendo isso a contragosto? Porque a opinião inicial de V.Sª., não era essa.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu não vou fazer aqui juízo do gosto ou do contragosto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então, a independência de V.Sª.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Acho Senador que compete a uma agência reguladora e fiscalizadora, e aí não é somente a ANAC, a qualquer agência, cumprir a lei. Ela não faz política não deve fazê-lo.

O CONAC é o órgão em que faz a política e pelo artigo da lei determina as diretrizes que a ANAC deve cumprir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Diretrizes.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então se houver questionamento da lei, bom aí é a Justiça que vai ter que se pronunciar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, eu até concordo. Eu concordo com as modificações V.Sª., é que não concordava eu quero saber por que mudou.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador eu não mudei. Eu disse que não tinha solução...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E tinha direito de mudar.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas eu não mudei. Eu volto a dizer o que disse ao CONAC, disse nessa Casa, ou seja, a solução de diminuir Congonhas não é a solução de São Paulo, somente isso que eu disse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas está diminuindo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Sim, mas não é a solução de São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se o aeroporto em cima de um trauma nacional, todo mundo acha que tem que se diminuir essas ope-

rações, tanto faz, Senador, do ponto de vista de segurança desse aeroporto, volto a dizer, quer dizer seria um absurdo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. Recebeu a cópia da conclusão da conclusão da...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Em sã consciência seria um absurdo se nós disséssemos que o Aeroporto de Congonhas com 48 slots não é seguro e com 33 slots é seguro. É um absurdo a gente dizer isso, isso tecnicamente não resiste. Por quê? Porque se ele é seguro para 48, ele tem que seguro para um slot. Porque se ele não é seguro para um slot eu estou dizendO – pode ainda ser que tenha ainda um acidente.

Então na verdade o que se tratou é o seguinte, os problemas que nós vínhamos enfrentando em função de Congonhas ser um aeroporto que fecha às onze da noite, abre às seis horas da manhã. Tem esse problema quando chove muito tem neblina em São Paulo ele tem limitações, os próprios pilotos começaram a alternar em dias da chuva, então vamos diminuir essa capacidade. Não absolutamente nada contra isso. O que eu lhe respondi naquela outra ocasião, se tinha solução para isso. E eu volto a dizer solução em São Paulo, só tem com um novo equipamento. Essa é a solução para São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E eu pergunto a respeito desse novo e lamentável acidente, V.Sª., admite a hipótese de que a ANAC tenha alguma responsabilidade, ainda que indireta pelo mesmo?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, não. Não admito. Não estava nenhuma das nossas funções foi tergiversada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Algum procedimento interno foi aberto na ANAC para verificar essa hipótese ainda que remotamente?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – A agência, Senador, ela participa do SIPAER, do Sistema de Investigação e Prevenção. E pegando as palavras do Brigadeiro Kersul que o senhor corroborou e os outros Senadores também, para nós são as determinações...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E que inclusive já tomamos um porrete lá na Câmara por conta dela.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É? Sãos as determinações ou as recomendações do CENIPA que nós acatamos. Nós não podemos tomar uma atitude sem que o órgão que nós participamos, que o órgão central do sistema digA – ANAC faça isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas deixa eu dizer...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Até agora o que nós fizemos...?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., eu já percebi que tem muito apego a lei.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O art. 8º diz o seguinte, e deve ter "Cabe a 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, publicidade, competindo-lhe. Inciso XVI, fiscalizar as aeronaves civis – não por amostragem – seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimentos das normas de segurança de vôo". 17 – só para continuaR – "Proceder a homologação e emitir certificado – que V.Sª., disse que era quase exclusivamente essa sua atribuição – atestados, aprovações e autorizações relativas as atividades de competência do sistema de segurança de vôo da aviação civil. Bem como licença de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental observados os padrões e normas por ela estabelecidos". 21 "regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle de espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes" – regular e fiscalizar a infra-estrutura. 22: "Aprovar os Planos Diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais" aí é aquele questionamento sobre as edificações vizinhas e circunvizinhas. "Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos". 28, "Aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego". Veja só, mesmo a reforma e ampliação. 30 "expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamento, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviço que prestarem". Então, não vou insistir porque V.Sª., já disse que não. Mas eu pergunto "não seria o caso...".

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não senhor, eu não disse que, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Disse que...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Em nenhum momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª., já disse que não tem incompetência e etc.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, não me perdoe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas eu queria, eu queria dizer o seguinte. V.Sª., diante disso, não acha que aí sim, seria o caso de se fazer uma revisão para em caso de continuidade da existência da agência, que se estabelecesse claramentE – "Tem problemas de atribuição aí, com um órgão X, com órgão Y com o comando tal", isso não seria bom deixar claro na lei? Porque quem lê a lei, V.Exª. lê com uns olhos, eu leio com o outros. Então, sem querer incriminá-lo ou lhe imputar responsabilidades eu posso entender pelo tamanho da lei que V.Sª., é responsável por quase tudo. E V.Sª., acha que não. Que a sua competência é limitada porque outros órgãos têm igual competência. No máximo eu posso entender que há uma competência concorrente.

Então não seria o caso até de se sugerir ao atual Ministro que é um jurista, que ele também estabelecesse, que nós discutíssemos num processo legislativo, que é como V.Sª. Disse, cinco anos é a lei ao menos para dois, que vêem a lei, vêem com olhos diferentes. Que essas coisas fossem tornadas claras?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas Senador, Senador Demóstenes, se o senhor me permitir a minha pretensão com V. Exª., que eu sei que o senhor é um jurista...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não, não sou. Já fui. (risos)

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O senhor é um Procurador, e se o senhor me permitir ter esta pequena pretensão, o senhor leu aqui, são vários as competências da agência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Certo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Eu vou tentar com que o senhor e eu pensemos igual, que eu estou cumprindo a lei, eu vou dizer por que. Quando o senhor lê aqul – fiscalizar as aeronaves civis e seus componentes, equipamentos e serviços, eu mostrei aqui o volume de fiscalização que nós já fizemos esse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Que para mim é por amostragem.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso é fiscalizar, mas fiscalizar não diz que eu tenho que fazer uma por uma, Senador, porque se a lei dizer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois é, mas aí é que nós não pensar exatamente igual.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Mas veja bem Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu acho que fiscalizar são todas.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Se essa lei me dissesse que eu tinha que fiscalizar uma por uma ela lá no final, quando ela diz o número de funcionários que eu tenho que ter ela erra, ela peca, ela tinha que me botar aí no mínimo uns dez mil funcionários, porque eu tenho que ter em cada aeroporto um funcionário da ANAC esperando a aeronave chegar e fazer o check. O senhor imagina, a lei lá depois no final ela me dá o número de funcionários eu posso ter é 1.752. Ela própria está me dizendo que é para mim fiscalizar por amostragem em cima da minha condição. Ela não está me dizendo fiscalize. Segundo, Senador, eu quero o que senhor concorde... Eu quero concordar com o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Está bom.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Segundo, quando ela diz regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica aeroportuária o que é o ato de regular? Quando nós adotamos o RBH 121, 135, que são normas de anexo da OACI, isso é regular, nessa regulação está ali a questão da CHETA, o certificado de homologação. E nessa regulação uma empresa para ter um CHETA então ela tem que seguir aqueles critérios. No momento que nós regulamos, nos regulamos, demos a ela a empresa, "ó, você está apta a ser uma empresa aérea no Brasil, porque o que nós te exigimos é isso é você se como apresentou como tal". Então a ANAC Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas quando V.Sª., também solta um documento desse não está regulando?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – A ANAC, Senador... Esse caso específico, eu volto a dizer, era um momento onde a pista de Congonhas apresentava outros problemas antes da reforma, perfeito?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Antes da reforma que aconteceram e aconteceram com qualidade, a INFRAERO prestou esses serviços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A pergunta que eu faço a V.Sª., é essa? Se não entende que essas coisas tem que ficar mais claras? Até por que.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Senador, eu com respeito imenso que tenho ao senhor e tenho mesmo. Eu sei o que senhor está me entendendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Porque lá na Câmara um Parlamentar começou a ler e dizia que nós não fazíamos nada, absolutamente disso. E eu tentava dizer que o ato de regular é criar normas. Quando, por exemplo, nós temos uma instrução de aviação civil 43.02 que diz em caso de manutenção você administrador aeroportuário faça a tua obra e no final diga para agênciA – "Quanto é o índice de atrito da pista" Isto é regular é um ato regulatório.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito, mas V.Sª. mesmo diz.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Estamos dentro da nossa competência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ainda a pouco V.Sª. mesmo, disse. Claro que eu não estou duvidando dessa competência legal. Mas que deveria ficar claro que a competência regular e fiscalizar, não era isso?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então V.Sª., já concordou lá atrás com a minha tese que é preciso enxugar.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então é isso que eu estou dizendo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Por isso que eu concordei com a sua tese e gostaria que o senhor concordasse com a minha conclusão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual é?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Por isso que eu digo se o senhor me permitir a pretensão, ou seja, nós estamos praticando esses atos da nossa competência, tudo está regulado. Se tem atos regulatórios errados, que estão ultrapassados isso é uma revisão que a gente tem estar fazendo constantemente e aí nesse aspecto eu concordo. Há aspectos da nossa legislação que precisariam ser revistas, por isso eu estou muito contente com o convite que recebi dessa Casa de estar na Subcomissão de Regulação para tratarmos desse tema. Estarei a semana que vem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu vou passar para o Senador Agripino que ele tem que ...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Presidente Tião Vianna eu agradeço a condescendência de V.Exª. e eu tenho um compromisso em seguida e até pretendo voltar, mas eu estou preocupado. Eu estou olhando os semblantes aqui dos depoentes, dos colaboradores, do Brigadeiro José Carlos, do Dr. Zuanazzi, do Dr. Marco Antonio Bologna e muito preocupado o Brigadeiro Jorge Kersul, que está com um ar preocupado, constrangido. E eu acho que isso S.Exª. tem razão.

Nós estamos, Brigadeiro, eu estava na quinta-feira em Nova York, quinta-feira após o acidente, o dia seguinte. O acidente ocorreu na terça-feira, na quinta-feira eu estava nos Estados Unidos, viajei na quarta-feira. Os jogos Pan-Americanos estavam no auge. Não tinha uma linha na imprensa americana, nem CNN, nem Fox News, nem The New York Times, nada. Não tinha uma linha sobre jogos Pan Americanos, agora sobre a tragédia de Congonhas era o tempo todo. A imagem do Brasil nos Estados Unidos, eu passei uma semana lá, com o acidente de Congonhas ficou destroçada. Era como se a gente estivesse vivendo num País, cujo Governo não tinha sido capaz controlar o próprio crescimento. As pessoas até aceitam que Brasil cresceu, mas o Governo não foi capaz da tomar conta do crescimento, administrar o crescimento. E aconteceu uma coisa para eles americanos, uma tragédia parecida, foi o bombardeio das torres gêmeas pela ação terrorista de pessoa que conduziram aviões para bater num prédio, aqui um avião bateu num prédio, não por ação terroristas, mas uma certa ilação, mas acham eles que por um certo descontrole e a coisa ficou massificada.

O que é que estamos aqui tentando? Esclarecer dentro da investigação da CPI da Apagão as razões do caos aéreo no Brasil, se... E creio que seguramente há razões do acidente de Congonhas contidas dentro do caos do apagão aéreo, o que é que é preciso no relatório do Relator Demóstenes incluir, para que se dê uma contribuição efetiva, à solução de um problema que aflige a todos nós e a imagem do Brasil lá fora.

Estamos numa cruzeta, o que é que me preocupa? Os senhores estão aqui com semblante preocupados, convocados que foram pela CPI, por conta do acidente de Congonhas, da tragédia de Congonhas. É como eu disse, eu não sei se é a pista, se é o avião, se é o piloto. Ninguém aqui deseja esconder nada, não acredito. Nós somos todos brasileiros e queremos consertar o malfeito. Mas há uma coisa que me preocupa muito, Brigadeiro, eu tenho medo de nós estarmos assistindo uma queda e um coice. Porque, veja

bem. O que é que nós motivou a fazer essa série de perguntas: A divulgação com a caixa-preta. Divulgada pela metade. Divulgada com áudio em inglês. E não... O áudio não apareceu, foi só a transcrição.

Em 1982, Brigadeiro, eu era candidato a Governador, tinha 36 anos e estava em Currais Novos quando aconteceu o acidente da VASP, onde morreu o Edson Queiroz Filho, eu me lembro bem, porque eu estava em Currais Novos estava dando uma entrevista na TV Globo quando chegou a notícia e Álvaro Pereira que era o repórter teve que arribar para Fortaleza para fazer a cobertura do acidente. E logo depois eu vi a transcrição do áudio da caixa-preta. Logo depois dias, eu não me lembro quanto tempo. Uma semana, 10 dias, 15 dias, eu me lembro bem que falava nos morretes, lembra? Alguém falava, o co-piloto, falava para o pilotO – "Olha, os morretes". E ele diziA – "Hã?" Me lembro bem, o áudio e a transcrição.

Eu não compreendo o que é que a gente está ganhando com a divulgação da caixa-preta. A caixa-preta contém matéria sigilosa. O Brasil assinou um acordo chama-se Tratado de Chicago. O Brasil é subscritor e nesse tratado no art. 13, está dito que a divulgação de fatos sigilosos está proibida. O Brasil está sujíssimo lá nos Estados Unidos. A imagem do Brasil é de que é um País governado por quem não soube administrar o seu próprio crescimento. Aí vem, não se sabe por que razão, divulga-se o teor da caixa-preta pela metade, sem o áudio, como que para dar explicação em torno de um fato que ninguém sabe qual, se é pista, porque para mim não está claro.

Brigadeiro José Carlos para mim está claro que a pista de Congonhas não foi capaz de com seu comprimento possibilitar o freio do avião. Só isso. A pista é pequena. Agora houve culpa do piloto? Não sei e nem o senhor sabe. Houve defeito no avião? Não sei e nem o senhor sabe. Isso só vai com o correr do tempo ficar constatado. A divulgação dos fatos da caixa-preta vão acrescentar alguma coisa a isso? Ou vão provocar pressão nas investigações? Cobranças, pressões.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Agripino, permita? A nossa Constituição Federal que está aqui no seu art. 5º, no § 3º, diz que um acordo internacional ratificado por um País como o nosso, tem força de Emenda Constitucional e rasgaram a Constituição nessa divulgação que eu também não entendo até agora a razão.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN) – Obrigado Senador, obrigado Senador Tião Viana. A minha preocupação sabe qual é? É com isso a queda e o coice. Brigadeiro Jorge Kersul V.Exª. é responsável pelas investigações e eu tenho V.Exª., como um homem de bem. Eu conheço V.Exª. e sei que V.Exª. é um homem de bem. Está constrangido. Eu não sei qual é a razão. Mas vantagem da divulgação dos elementos da caixa-preta para as conclusões, eu não consigo com nitidez enxergar a quem interessava. Ao Brasil com certeza não, porque o que vai acontecer é que a imagem do Brasil que já estava rota lá fora, vai ficar boquirrota agora porque o Brasil vai passar por um País que não sabe cumprir termos de tratados. E com isso eu tenho medo de nós perdemos o nosso status do ICAO, que é International Civil Aviation Organization, que daqui a três, quatro, cinco meses, por questão da quebra de um artigo, de um tratado que o Brasil é subscritor, junto com o acidente, com o fato do acidente, nós baixarem e nós tirarem o certificado ou a capacidade de certificar, por exemplo, as aeronaves da EMBRAER, já imaginou?

Nós estamos nessa eminência, Presidente Senador Tião Vianna, a divulgação dos termos da caixa-preta nos remete a essa perspectiva. O que é que nós ganhamos pelo amor de Deus com isso? A perspectiva da perda de capacidade de certificar aeronaves e a perda, o *downgrade*, daqui a pouco a TAM ou a VARIG ou a GOL vão ter que ir para Buenos Aires, imagine só, ou para Paris ou para os Estados Unidos, com tripulação estrangeira. Isso é o cúmulo da humilhação.

Então eu queria saber de V.Exª. Brigadeiro Jorge Kersul, o que o senhor pode nos dizer com relação ao vazamento disso. O que é que aconteceu com isso? Porque entregou-se à CPI da Câmara, não acredito um cofre fechado, não acredito. Ou o Governo pela suas autoridades disse por aquelas informações que vazaram, quebrando os termos de um tratado, Tratado de Chicago que pode nos criar problemas de ordem econômica e social, queda e coice. Eu gostaria de saber. Não é querer lhe criar constrangimento, eu estou aproveitando a oportunidade. Eu não quero lhe criar nenhum tipo de constrangimento porque eu lhe tenho muito apreço, mas eu queria aproveitar essa oportunidade para ver se nós encontramos alguma explicação para esse fato.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Senador, Agripino Maia, talvez eu esteja com a cara meio triste, mas triste apenas, não constrangido, porque eu acho que é obrigação nossa ajudarmos aos esclarecimentos.

As perguntas que o senhor levanta são importantíssimas. Uma delas a quem interessa? Eu não sei responder a quem interessa, mas podemos, como fazemos investigação levantar várias hipóteses. E aí eu creio que alguém mais capacitado seria... pessoas mais indicadas do que eu para levantar hipóteses de que a quem interessa? Porque ao CENIPA interessa fazer segurança.

Sobre os vazamentos realmente eu não creio que eles possam trazer qualquer benefício para o País. E sobre a divulgação já quando não houve vazamento, vazamento houve antes, depois houve divulgação, não foi vazamento. Aí cada um tem que assumir as suas responsabilidades. Sobre o que pode trazer para o País, sobre a imagem do País. Infelizmente a imagem do País é compostas de uma série de elementos: a cultura, o povo, a alegria, os nossos representantes na Câmara, no Senado, os nossos legisladores, os nossos políticos, os nossos governantes, as nossas indústrias, dentre elas as Aeronáuticas, a nossa indústria de transporte aéreo. Então tudo isso faz a imagem do País. E realmente seria uma boa oportunidade para começarmos a repensar a imagem do Brasil que cada um de nós tem a obrigação de ajudar a melhorar.

No pouco tempo que eu tive oportunidade da morar fora do País, realmente o País só é lembrado nas catástrofes ou nos nossos erros. Realmente fala-se pouco do Brasil no exterior e quando se fala, fala-se mal. Infelizmente.

Eu não creio que os vazamentos e a divulgação tenham contribuído de qualquer maneira para melhorar a imagem do País. (falha do áudio) Cabe a nós agora, tentarmos reverter a situação, e aproveitarmos o que era uma ameaça, considerarmos como a oportunidade de melhorarmos a nossa legislação, ou pelo menos o cumprimento daquela legislação que nós mesmos admitimos em tratados internacionais seguir. Vejo que é uma oportunidade para que estabeleçamos limites de atuação e cumprimento do que está previsto. Tanto limites da investigação que tem que como finalidade evitar novos acidentes, como a investigação que tem por obrigação levantar culpas e responsabilidades uma vez que as duas têm que existir, mas não necessariamente com promiscuidade e sim com isenção e independência.

É o que eu aproveito o momento para que a gente tente melhorar a nossa legislação, e estabelecer limites para cada um e melhora na nossa legislação e eu tenho certeza que com isso a nossa imagem vai melhorar no exterior.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu acrescento aqui, a CPI e a todos, que em respeito a Constituição Federal, esta CPI não se permitirá transcrever os relatos emitidos pela caixa-preta. Nós teremos o direito ao acesso nos termos na lei, mas não aceitaremos a transcrição num ato de respeito a Constituição Federal. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Voltando, ao Sr. Presidente Zuanazzi, a imprensa tem divulgado que a ANAC gastou 4,7 milhões com diárias e passagens de pessoal civil e militar no Brasil e no exterior de janeiro até o último dia 17 de julho, dia do acidente. E isso é um valor quatro vezes superior ao gasto feito no mesmo período, com a fiscalização da aviação civil que é a principal função da agência juntamente com a regulação do setor. Isso procede?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não Senador, em 2006 nós não tínhamos orçamento, as nossas passagens de diárias eram emitidas ainda pelo Comando da Aeronáutica via DECEA. Não era pelo DAC, o DAC sequer tinha essa rubrica. Esses gastos, eu posso lhe afirmar com toda absoluta certeza, até tenho esses dados, posso até lhe passar, 80% deles são exclusivamente a área de fiscalização e regulação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu gostaria de ver.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – E outra coisa, por que nós temos muito gastos internacionais? Eu vou dar esse exemplo dessa aeronave da TAM, a própria que teve o acidente. Quando ela foi internalizada, foi feito o seu check em Xangai, dois funcionários da ANAC foram lá na busca da internacionalização dessa aeronave. Então tantos os equipamentos que nós certificamos da EMBRAER lá fora e que muitas vezes somos chamados como órgão certificador a prestar informações e esclarecimentos é a ANAC hoje que paga do seu orçamento, quanto também a internacionalização dessas aeronaves, checks C, que são feitos no Exterior e também todo o trabalho de fiscalização interno a parte de diárias são tiradas por aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O CONAC determinou que a ANAC redistribua no prazo de até 60 dias autorizações de vôos de Congonhas a fim de restringi-las a vôos diretos, ponto a ponto, para que a aeroporto não seja mais ponto de distribuição, conexão e escala. Por que motivo a ANAC deixou à cargo das próprias empresas concessionárias de serviço e de transporte aéreo regular de passageiros a aplicação dessas mudanças em suas malhas aéreas para reduzir os vôos de Congonhas? É verdade que isso aconteceu?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pelo art. 48, quem tem que fazer a malhas são as empresas. Agora, a determinação do CONAC, como ela restringe uma operação e, portanto, nos obriga a abrir novas frentes o que é que nós já fizemos? E isso tem dez dias hoje, essa determinação. A semana passada quinta, sexta, sábado e domingo, as equipes da INFRAERO, DECEA e ANAC prepararam o ambiente para essa mudança...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que as empresas estão fazendo então não é redistribuir? É uma sugestão para que a ANAC homologue.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não. Elas têm que redistribuir e aí sim, vir pedir autorização para homologação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. É isso que eu estou dizendo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Então, o que nós estamos passando para elas, inclusive hoje começou as reuniões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essas de (ininteligível), de redistribuição.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É, hoje e amanhã com as empresas está correndo lá no CGNA no Rio de Janeiro, nós vamos entregar para elas qual sãos as restrições e pedir a elas que traga até nós a sua...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Para homologação.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – ...proposta de malha para a homologação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Então está certo. Sr. Zuanazzi, ainda, o senhor mantém a afirmação prestada a CPI da Câmara de que a ANAC apenas homologa o serviço de verificação da pista do aeroporto pela INFRAERO, mas não faz a liberação que é decidida pela INFRAERO? Tal entendimento não contraria a lei que criou a agência vez que o poder de fiscalizar é da ANAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Poder de regular e fiscalizar e aí tem uma norma que regula que a IAC 4302. O que é que diz essa norma? Tenho ela aqui, também posso acrescentar, ela diz: "Em caso de uma obra nova ou em caso de uma reforma que altere as condições básicas desta pista deve ser homologada por órgão regulador. Em casos de obras de manutenção – que é o que ocorreu em Congonhas – compete ao administrador aeroportuário fazê-lo comunicando a agência se o indicador do atrito está superior ao determinado por outra norma regulamentar" IAC 23.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, essa é uma norma claro que veio emitida pela própria ANAC.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não, nossa norma já herdamos do DAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito, claro.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É nossa. Nós mantemos ela...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É norma da ANAC

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – É nossa, nós mantemos ela. Mas é um regulamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sem dúvida, que é inferior ao ditado da lei que é 28. Aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação dos aeródromos e a sua abertura ao tráfego.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Construção, reforma e ampliação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E ampliação.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Não foi o que ocorreu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Reforma da pista.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Manutenção. Não foi reforma, foram obras de manutenção e no 19, Senador, regular, as autorizações... e no 19, fiscalizar e regular. Então como há um regulamento que determina o papel, agora eu quero lhe dizer que lhe conforta. Independente se fosse uma homologação, ou se fosse o trabalho que a INFRAERO fez que com esse debate infelizmente lá na Câmara não consegui esclarecer aos Srs. Deputados. Eu tenho certeza que aqui no Senado eu vou esclarecer.

A ANAC se fosse ela que tivesse feito isso ela ia proceder da mesma forma que a INFRAERO procedeu. Ela ia pegar o mumeter, medir os indicadores de atrito, claro que se ela tivesse feito obras de base teriam outras questões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E liberar.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – E ia liberar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senadora Ideli Salvatti. A seguir, Senador Marcelo Crivella.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sr. Presidente, em primeiro lugar eu queria parabenizar V.Exª. pela decisão sábia de nós não adotarmos nenhum procedimento ilegal inconstitucional e afrontoso inclusive aos acordos que nós temos a obrigação de seguir enquanto signatários de acordos internacionais na área da aviação civil para não permitir. Porque essa questão da caixa-preta eu tive oportunidade inclusive de falar no Plenário, fazendo um aparte ao Senador Aloízio

Mercadante que fez um belíssimo pronunciamento hoje num tom que eu entendo que é o tom adequado que nós devemos adotar neste debate todo e na busca de superar às dificuldades e as deficiências que nós temos no sistema aéreo nacional. Mas em muitos momentos nós beiramos a histeria, em muitos momentos. Até tem um clima histérico, entende e a assistindo em determinados momentos a pressão para que a caixa-preta os diálogos fossem divulgados, eu tive até inclusive a oportunidade da presenciar manifestações claríssima de aborrecimento, porque não foi possível colocar ao vivo e a cores as vozes. Não bastava apenas a transcrição, precisava ter as vozes o momento, aquela coisa do sensacionalismo doloroso afrontoso para um assunto tão delicado como este.

Então eu quero aqui parabenizar até porque a tarefa que o CENIPA tem de fazer a investigação para buscar superar as deficiências do sistema no sentido de evitar novos acidentes, pode ter certeza, muito do que está sendo divulgado e muita pressão para que venha a ser divulgado, tem como interesse por trás a questão das indenizações, para as costas de quem e para os cofres de quem vai sobrar as indenizações das famílias vítimas no acidente.

Então, algo que tem no caso do CENIPA de que tem uma tarefa, a investigação tem um objetivo muito claro, que é de superar as deficiências e os problemas, detectar os problemas para que eles não se repitam, podem ter certeza. Muitos dos que estão pressionando e interessados em que venha a público as investigações que não têm o caráter da indenização, mas tem o caráter da segurança do sistema virão, serão utilizados na hora da responsabilidade para o processo indenizatório.

Mas eu queria ainda colocar aqui, algumas questões. Eu acho que o clima e o espírito dessa CPI está bastante diferenciado do da Câmara. E eu acho que nós temos essa tarefa de manter este clima, um clima que tem mais a preocupação de superar as deficiências, de a gente encontrar não culpados, mas a gente poder fazer as correções da rota e dos problemas que já estão identificados.

Eu queria aqui, Presidente e Relator, sugerir que nós pudéssemos como o trabalho desta CPI, verificar porque nós temos uma legislação que é o Código Brasileiro da Aeronáutica que é de 86. Ele está com 21 anos. Quando foi criada a Agência, a ANAC, nós não fizemos uma modificação na legislação do setor, a discussão do famoso que é agora tem aquele nome lá, marco regulatório e etc. e tal do setor, no caso da Aeronáutica, da aviação, da aviação civil não foi feito.

Então talvez fosse necessário nós nos debruçarmos sobre a legislação do setor, do Código Brasileiro da Aeronáutica, que é de 86, poder definir melhor as competências, o que é que efetivamente competência da Aeronáutica o que é efetivamente competência da INFRAERO. O que é efetivamente competência da ANAC da agência reguladora. E para a gente poder ter um aperfeiçoamento da legislação, aproveitar este momento de tanta dor para a gente poder fazer, eu queria deixar aqui isto como tarefa, como tarefa para que nós todos possamos nos aprofundar. Até porque a agência reguladora, a proposta da sua criação era do Governo, foi do Governo anterior, foi aprovada no Governo atual, mas já está claro que nós vamos precisar fazer modificações e as agências reguladoras como um todo vão sofrer modificações. O debate já está aberto lá na Câmara.

E eu queria deixar três perguntas eu não saberia... eu acho que aí para o Sr. Bologna para o Presidente da INFRAERO e da ANAC, e se o representante da CENIPA também entender que deva contribuir com a resposta, mas são três perguntas apenas. A primeira dela. É quando é que foram autorizados os vôos com o Airbus 320 para Congonhas? Quando que isto aconteceu? A outra questão é o seguinte, como é programa de paulista o Aeroporto de Congonhas e como eu sou paulistana, a gente sabe que o aeroporto de Congonhas tinha uma outra função e teve um período que ele era exclusivamente para a ponte aérea. Quando é que porque que o Aeroporto de Congonhas deixou de ser exclusivamente para ponte aérea? Como é que isto aconteceu? Quando foi alterado e porque isso foi alterado.

E a outra questão que está aí um pouco nessa história de nós revisarmos o Código Brasileiro da Aeronáutica, qual seria o órgão ou os órgãos responsáveis pela formulação da política para o setor da aviação civil? Então eu acho que seriam as três perguntas que eu faria aí para os participantes da nossa CPI.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com palavra o Dr. Marco Bologna. Eu pediria objetividade nas respostas.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Prezada Senadora Ideli Salvatti eu vou responder a pergunta relativa a quando que iniciou-se as operações de Airbus. A TAM iniciou operações com Airbus A-319 em julho de 1999 com o PTNZA e iniciou as operações com o Airbus 320 em fevereiro de 2000 com o prefixo PTNZG, no Aeroporto de Congonhas. Eu lembro também que o Aeroporto de Congonhas ele é um Aeroporto Internacional, então antes até do início da ponte aérea já foi vôos, antes da construção de Cumbica eram vôos para outros tipos de destinos.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Pois não, Senador... Da minha parte ele deixou de

ser ponte área, na verdade, havia um planejamento para terminal São Paulo, final da década de 70 e início da década de 80 que previa Congonhas como aeroporto de ponte aérea e aviação geral. Tanto é que foi estimulada aviação geral se instalar lá. Tem vários hangares da aviação geral. Foi um estímulo feito naquela época, e inclusive construídas, estão lá, basta a gente observar.

Mas a partir do final da década de 80, início da década de 90 ele começa a receber um conjunto vôos, vôos que tinham uma intermediação em ponto em aeroporto não centrais até que no ano de 2001, ele recebe o slotamento e passa a ter vôos para qualquer lugar do Brasil inclusive conexões e tal. Então essas são as datas que... ou seja, na verdade desde a década de 80, final da década de 80 ele perde essa vocação lá primeiramente planejada.

E qual o órgão responsável pela formulação? Hoje pelas nossas regras é o CONAC. O CONAC não tem um organismo ainda estabelecido do dia-a-dia na formação e na execução de políticas. Quer dizer, é o CONAC o órgão que formula política pública no Brasil, mais ninguém. E em cima das determinações é que art. 3º leva a ANAC a implantá-las. A implementá-las e a implantá-las.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Com a palavra o Brigadeiro.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, sobre a evolução em Congonhas eu sugeriria procurar o que chama liberdade de mercado, mas não é a minha área.

Sobre a ponte aérea, eu não lembro quando que ela deixou de operar, e os órgãos responsáveis pela legislação, houve um tempo que era fácil identificar quem era o responsável porque estava todo... todo o processo estava subordinado ao Ministério da Aeronáutica, então não havia dúvida, e hoje os órgãos estão separados, mas estão todos ligadas ao Ministério da Defesa. Então creio o que Ministério da Defesa seja o responsável pela legislação. E o CONAC é o principal representante e já adianto que o Código Brasileiro de Aeronáutica está sendo sim, analisado pelo Ministério da Defesa através do COTAER, para que seja feito uma nova legislação que foi inicialmente chamada de Lei Geral da Aviação Civil, da qual eu discordo, porque teremos que ter duas leis da aviação civil e da aviação militar. Então eu imagino que seria Lei Geral da Aeronáutica, mas LGA já tem uma outra LGA, mas independente das siglas o Ministério da Defesa começou sim a analisar as necessárias mudanças ao CBA para que ele seja uma representação do que o tráfego aéreo e as comunidades e as indústrias necessitam no País.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Com a palavra o Senador Demóstenes Torres, para proceder as suas perguntas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Brigadeiro Jorge Kersul Filho, eu pergunta a V.Sª., quais as etapas e os procedimentos adotados na investigação do acidente no âmbito do CENIPA?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sr. Relator, o CENIPA inicialmente ocorrido o acidente, é deslocada a primeira equipe que normalmente já está preparada que a gente chama para ação inicial. Para isso, com a criação da ANAC, e conseqüente extinção dos serviços regionais de aviação civil e que tinham subordinados a cada serviço regional uma seção de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos com o fim do DAC e conseqüentemente, dos CERACs, a Aeronáutica criou para responder a essa necessidade, sete serviços regionais de investigação e prevenção de acidente aeronáuticos. Todos eles coincidentes com os comandos aéreos regionais de maneira que possamos ter uma atuação rápida nas diversas áreas do País, que é muito grande, e que trabalhe o mais possível em prevenção. E quando houver necessidade de investigação, ou seja, naquele momento que nós não fomos eficientes o suficiente para evitar o acidente que a investigação como ferramenta da prevenção seja feita e que nós possamos colher da investigação ensinamentos que vão melhorar a nossa prevenção de maneira a evitar que novos acidentes, pelo menos parecido com aquele sejam evitados.

Então a primeira coisA – ação inicial. A equipe vai para local para tentar colher ali o maior número de indícios possíveis que são aqueles que estão imediatamente. E além dos indícios físicos são coletados, por exemplo, condições meteorológicas no momento, capacitação da tripulação, isso tudo vai sendo levantado agora no transcorrer da investigação. Imediatamente a força aérea através do CENIPA cria uma Comissão de Investigação e essa Comissão de Investigação ela tem uma formação mais ou menos preestabelecida, mas que pode variar muito dependendo do tamanho do acidente, do envolvimento de qual conhecimento, de quantas informações vão precisar.

Então a composição dessa Comissão ela é variável. Ora, ela está muito grande, ora ela está pequena e os trabalhos iniciais que é mais ou menos a fase que estamos agora com relação a esse acidente é a coleta de dados. E os principais dados, sim, são aqueles que foi possível resgatar dos dois gravadores, tanto de dado quanto o de voz. E a aproveito para a oportunidade, para dizer que no envio de um desses gravadores para os Estados Unidos, o que foi chamado por alguns se-

tores de "trapalhada", foi simplesmente a dificuldade em identificar o equipamento e tendo sido identificado o equipamento muito parecido com o previsto, tanto, principalmente pelos técnicos da empresa e pelos oficiais responsáveis pela investigação. Com o cuidado inclusive de que uma aeronave que estava disponível na empresa foi aberta, uma janela de inspeção, para que pudesse se verificar visualmente se era realmente aquele equipamento. E também na visualização ficou claro que o equipamento era o equipamento, mas ao se chegar lá e nas primeiras tentativas se confirmou que aquele não era o equipamento. Imediatamente as buscas recomeçaram nos destroços e foi identificado outro equipamento como sendo o gravador de voz. Mas olhando as fotos dos dois é muito difícil diferenciá-los.

Então com essa coleta de dados, agora vamos também aprofundando na parte de cálculos, na parte de sincronização dos dados do gravador de dados com as gravações de comunicações na cabine, são levantados condições de manutenção da aeronave, condições de treinamento da tripulação, meteorológicas, se houve influência do trafego aéreo, se a tripulação estava em condições exigidas fisiológicas e psicológicas. Se o equipamento pode ter algum problema na sua construção, que seria o fator material, e o principal é o fator operacional que é quando o homem se relaciona com a máquina, e ai sim, normalmente nos acidentes nós temos o fator operacional sempre aparecendo.

E essas foram as fases e depois, é colocar tudo isto num documento chamado relatório final de que permita um histórico do acidente e um resumo de tudo o que se passou. E uma das fases é que esse relatório, antes dele ser publicado ele é enviado para os representantes legais dos Países envolvidos. Então no caso, nós temos Alemanha envolvida, França envolvida, porque são o consórcio produtor da aeronave, e só para eles responderem se tem alguma coisa a mais a criticar do relatório, são pelo menos eles têm até 60 dias para retornar o relatório para que ai sim o Comando da Aeronáutica emita...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O prazo médio de conclusão é de quanto tempo, Brigadeiro?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Mundialmente para um acidente dessas proporções, retifico, não mundialmente, mas para os operadores americanos a média prevista é de 18 meses. Nós demos para este acidente, devido algumas características e também como previsão e conseqüentemente ela pode ser mudada, um prazo de dez meses para que esse relatório final esteja concluído. Porém, o que é bom sempre lembrar e eu tento lembrar é que o relatório final é uma peça burocrática. Uma história.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As conclusões são tiradas muito antes.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, as conclusões, mas o principal as recomendações de segurança, porque essas recomendações sim, vão tentar impedir uma recorrência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Correto.

SR. JORGE KERSUL FILHO – E essas recomendações elas podem ser emitidas a qualquer momento. Então a primeira recomendação que foi emitida, como nós tínhamos suspeita da pista e ainda temos, da influência da pista é que pista é que não usasse a pista em condições de chuva e com pista molhada. Essa foi a primeira recomendação que foi emitida praticamente, imediatamente, ainda no final de semana, e que está sendo atendida pelo prestador de serviço, a INFRAERO e pelo fiscalizador. E todos os operadores atendem porque reconhecem que é uma situação conservadora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ontem um especialista apresentado no Jornal Nacional da Rede Globo, ele foi apresentado como um dos maiores investigadores de acidentes aéreos no mundo. Teria já feito, participado da investigação de mais de três mil acidentes. Então, ele diz que perguntado sobre o acidente naquelas condições, ele diz primeiro que sim o avião pode voar como reverso pinado, pode voar com dois reversos pinados, mas que nas condições que lhe eram apresentados pela emissora de televisão, na hipótese, é uma pista sem escape e uma pista molhada, que ele recomendaria que o vôo que fosse feito era já para um local onde seria reparado. V.Sª. concorda com esse entendimento?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu também, Senador, vi essa reportagem e tenho que respeitar o homem até pela experiência dele. Mas eu acho que ele não tem todos os dados para emitir tal opinião. Porque nós temos que ter confiança que todos estão seguindo parâmetros internacionais. Então, se a empresa estabeleceu que pode operar naquele aeródromo naquelas condições com aquele equipamento é porque o equipamento a princípio está homologado para se operado naquela pista, naquelas condições.

O que precisamos fazer é que houve o acidente, vamos pesquisar se conseguimos achar fatores que tenham contribuído, e esses fatores não inúmeros. E seria leviandade falar que foi esse ou outro fato que levaram ao acidente, até porque todo o acidente historicamente ele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – São várias causas.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Exatamente. Ele advém de uma seqüência, de um acúmulo de coisas que vão acontecendo e se tornam irreversíveis, desde se eu estou com problema psicológico, se eu estou com uma influência psicológica e se a meteorologia não me agrada. Se eu já estou voando noturno e não é o meu normal, mas todas as tripulações têm um treinamento previsto, tem um acompanhamento legal, tem toda uma legislação a cumprir, como foi dito aqui anteriormente. Em aviação, eu diria que, não vou dizer praticamente porque se tem acidente é porque alguma coisa não foi escrita. Mas quase tudo está escrito, quase tudo está previsto, cabe a cada um seguir aquela parte que lhe cabe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação a caixa-preta, internacionalmente quando os acidentes acontecem elas são mandadas em qualquer outro País para os Estados Unidos ou Canadá? Ou o Brasil poderia ter equipamentos hábeis para analisar esses dados?

SR. JORGE KERSUL FILHO – O Brasil poderia ter esses equipamentos, são equipamentos caros, são equipamentos que requerem em treinamento grande. Da parte do comando da Aeronáutica que está fazendo? No CENIPA já tem um equipamento que foi adquirido a época do DAC que nos permite parte da leitura de gravadores, desde que eles estejam em perfeito estado, e nós tenhamos os conectores e o software adequado para cada aeronave, porque o software como um todo ele é geral, mas para cada tipo de gravador vai ter, digamos assim, um arquivo especial para aquela função.

Então digamos se nós pudermos dividir em três fases para que o Brasil tenha condições de fazer o mesmo tipo de trabalho, nós temos a primeira fase atendida. A segunda fase eu já tenho uma luz verde do comando da Aeronáutica e do Ministro da Defesa anterior que nós poderíamos começar os trabalhos para adquirirmos a segunda fase desse laboratório que estaria a princípio no CENIPA e pronto para atender as empresas ou qualquer usuário.

E a terceira fase que seria assim, bem mais cara seria uma coisa para que nós, depois, que tivermos atendido essa segunda parte nós começássemos a sonhar com essa terceira fase que é o que os Países que já estão mais à frente têm que seria de ser capaz de resgatar dados de equipamentos muito danificados. Esse é o trabalho que de abrir a caixa e com muito cuidado resgatar esses dados. Seriam essas três fases então que nós seguiríamos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Brigadeiro. Desculpe interromper V.Sª. eu prestei muita atenção quando o senhor disse que o mais importante da gente ter um relatório conclusivo é a gente começar a ter recomendações.

Eu verifiquei, acompanhando esse triste episódio de que nós tomamos uma série de medidas, fechamos pista, fechamos aeroporto, demitimos o Ministro, íamos demitir o Brigadeiro, íamos já demitir o Presidente da ANAC depois a gente acabar com a ANAC. Até que depois nós fomos acalmando e verificando que era melhor esperar a conclusão do processo. Mas essas recomendações me interessam. Eu pergunto ao senhor. Poderíamos hoje dar uma recomendação para que todos os pilotos das operadoras de Congonhas passem por um simulador onde eles tenham que vivenciar um pouso na pista de azimute 350 na situação de *downgrade* com um ou dois reversos quebrados e, num Airbus, como esse 320 ou um outro jato, para mais de 70 passageiros, por exemplo, nós podemos já ter essa recomendação? Porque é uma outra pergunta que eu faço. Esse piloto desse trágico acidente ele tinha passado no simulador por situação semelhante?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Senador as recomendações de segurança elas são emitidas quando nós temos o embasamento e vemos que não existe na legislação algo que evite aquele acontecimento ou que a legislação, na nossa visão, e até a comissão é formada por todos os envolvidos tem representantes da empresa, tem representantes da ANAC, da INFRAERO, da Airbus, tem representantes de todos, dos sindicatos, de quem é necessário o técnico. Essas recomendações são emitidas, mas como o próprio nome diz elas são recomendações. Elas não têm poder de polícia. Elas não têm como ser impostas. Cabe a quem receber aquela recomendação primeiro verificar se ela é praticável, porque às vezes a gente no intuito de fazer uma recomendação perfeita, a tornamos, podemos torná-lo impraticável e aí o operador pode dizer "não isso aqui seria o ideal", como acontece em outros Países, isso aqui seria o ideal, mas não é praticável, não é... é muito caro. E a recomendação tem essa finalidade é orientar. E aí sim, quem recebe vai dizer se é capaz ou não.

O senhor falou do simulador. Eu diria que o simulador é a principal ferramenta que toda a tripulação ou toda companhia tem para treinamento. Eu não vou lhe dizer que eu garanto, mas do pouco que fiz de simulador na minha vida, é aonde nós mais morremos no simulador, os pilotos. Porque no simulador, sim, são colocadas tantas situações e elas vão se acumulando que muitas das vezes no simulador nós morremos

porque ali sim, são testados todos os conhecimentos, todos os reflexos e nas piores situações.

Então o simulador, digamos, é mais difícil voar o simulador com todos os treinamentos de emergência que á a principal finalidade dele, porque no simulador nós podemos como o próprio nome diz, simular, por exemplo, uma pane de reverso, numa pista que não era para ele pousar, ele estava em emergência e a única pista que ele achou é aquela pistinha. E vai se jogar ali e vamos ver o que vai acontecer. Então o simulador, digamos, é a hora que os limites são extrapolados. E normalmente todos esses pilotos que são muito bem treinados eles muitas das vezes eles morrem no simulador, porque eles são levados ao limite e tem até o momento agora não tem mais o que fazer. Porque o instrutor de simulador ele vai colocar o piloto ou a tripulação, até para que xeque também como a tripulação trabalha conjuntamente, porque muitas das vezes também não ainda ter um piloto maravilhoso ou dois pilotos excelentes, se eles não se dão bem, não se conversam. Então isso também é o gerenciamento de cabine e tudo isso é treinado no simulador. Tem outros treinamentos que a gente chama de CRM. Têm muitos treinamentos. Muitos treinamentos.

Eu diria que eu não posso dizer se o piloto havia passado por um simulador anteriormente, mas eu apostaria as minhas fichas que ele estava em dia com o simulador. Porque a gente há de crer que ninguém colocaria em risco vidas, equipamentos, por causa de um simulador. É muito mais fácil e mais tranqüilo ter todo mundo de acordo com a legislação, do que tentar burlar a legislação e até porque tem o fiscalizador. Então, eu apostaria as minhas fichas que essa tripulação estava em dia com o seu simulador.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – O senhor diz então, eles no simulador já tinha enfrentado uma situação de ter que pousar nessa pista, do azimute de 350, na situação de rampa abaixo e com um reverso ou dois pinados. Será que os outros pilotos das operadoras ali, também já enfrentaram isso ou pelo menos a maioria deles? Porque eu pergunto, Brigadeiro e insisto, porque esse Airbus parece que já teve problema desse mesmo tipo em dois outros aparelhos, e cheguei a ler um comentarista dizendo quE – pronto a companhia já era para ter feito um determinado tipo de alerta no painel, para que quando aquilo não tivesse na posição correta na hora do pouso tivesse uma outra maneira de avisar.

Por exemplo, eu sou engenheiro civil, na Engenharia Civil você trabalha duas vezes a favor da segurança por lei. Como? Primeiro que você tem um fator para diminuir a resistência de materiais, segundo você tem que considerar as cargas 140% a mais. Então, se majora as cargas e diminui a resistência dos materiais você trabalha duas vezes a favor da segurança, acho que a aviação devia ser assim também, devíamos trabalhar duas vezes a favor da segurança porque estamos... é até mais, não é? Diz aqui o Zuanazzi que é até mais.

Mas a pergunta é: Nós temos, nós passageiros a tranqüilidade de sentar numa companhia qualquer do Brasil, sabendo que naquela pista, lá da Congonhas tivemos um problema lá de pouso os nossos pilotos já enfrentaram situação semelhante no simulador? Podemos ter essa tranqüilidade, pelo menos uma situação semelhante a essa que causou a tragédia e que já tinha acontecido antes nesse mesmo aparelho em outros lugares do mundo?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Senador, o Presidente da empresa está aqui poderá me corrigir ou complementar, mas normalmente o simulador são estabelecidos quais sãos as pistas que você vai treinar. Normalmente você treina naquelas que serão as de maior utilização por aquela tripulação. Então se a tripulação vai operar, por exemplo, em Lê Burge, muito provavelmente ela num de seu simuladores fará o treinamento para Lê Burge porque dá para simular a maioria das pista senão todas, as principais, as pistas do Brasil, essas mais importantes, com certeza já têm sistema digitalizado.

Então eu diria que quem opera nas principais pistas nossas já fez algum dia simulador naquela mesma pista em situações difíceis, vamos dizer assim. E a homologação da aeronave permite a operação com certas limitações. Esta seria uma limitação, por quê? A aeronave quando é homologada ela é homologada para operar naquela pista, sem utilização dos reversos. A aeronave tem que ser capaz de parar naquele comprimento de pista se utilização dos reversos. Então já se seria até mais uma ferramenta para ajudar redução de velocidade, mas não precisaria ter teoricamente.

O senhor falou de fabricante eu até aproveito para mandar uma mensagem, porque eu fui criticado por elementos credenciados da França e da Alemanha porque eu já teria dado como que a empresa não tivesse feito correção. Então, eu não disse isso. Eu não disse que a empresa não fez correções. A empresa fez correções, as correções foram implementadas, e agora cabe a investigação verificar se por acaso todas essas correções não tenham sido eficientes, lembrando que muitas das vezes é encontrado um fator contribuinte que ninguém nunca imaginou.

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 aviação 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, e eu queria mais uma coisinha só...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Brigadeiro, eu já tenho medo de voar, se o senhor me diz um avião cai com um pedacinho de papel eu só ando de carro, agora (risos).

SR. JORGE KERSUL FILHO – Mas o senhor não precisa ter medo de voar, porque as estatísticas mostram que o senhor estará seguro, agora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Senador Crivella, Brigadeiro, Brigadeiro.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Agora, além disso, tem a opção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E olha que ele é emissário de Deus.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Brigadeiro, Brigadeiro. Só um minutinho. A informação que a gente recebeu durante o acidente, de que o movimento de passageiros em Congonhas é de 18 milhões ao ano é isto? 18 milhões ao ano. E este acidente lastimável, 200, 199 mortos. Qualquer trecho de Rodovia em um ano, qualquer trecho de Rodovia em um ano, provoca muito mais mortes. Então, é claro que é um acidente que pelas cenas e a forma como as pessoas morreram e o medo, eu acho que aí vem o medo que está em todos nós de sair do chão e ficar numa coisa que todo mundo olha, mas como é que isso se sustenta lá em cima parado lá, voando no ar, eu acho que acaba se somando. Mas indiscutivelmente nós corremos muito mais riscos, eu não tenho nenhuma dúvida disso. Nós corremos muito mais riscos em qualquer outro meio de transporte do que o avião. Não é?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Brigadeiro.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Eu quero complementar para o Senador Marcelo Crivella que os comandantes do vôo ele tinha o Comando Kleiber teve seu último check realizado no dia 19 de maio de 2007. E o Comandante Stefanini no dia 5 de junho de 2007. Então passaram por simulador, por todos os checks, instrução de vôo e é exatamente no simulador é onde se treina, como disse o Brigadeiro Kersul aquilo que não é normal. E para o pouso com reverso ele é exatamente um treinamento normal porque no faz, não tem que fazer nenhuma outra operação que não seja a mesma operação como se diz o reverso não estivesse pinado. Então ele passou por treinamentos até mais complicados do que esse, como pouso monomotor, ou decolagem monomotor ou problema de flap e outras coisas mais coisas complicadas do que um pouso de reverso pinado que é a solução, a pinagem é até por segurança de vôo para que esse reverso não abra em vôo. Então, eu posso afirmar que ele tinha experiência suficiente para estar pilotando esse avião na condição em que ele estava.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – E os demais? Exatamente os demais pilotos também o mesmo treinamento?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – É, todo o protocolo, todo o envelope de treinamento dentro da companhia, ele segue um roteiro por uma área de treinamento operacional que também é um Comandante. Que faz isso em simulador, tem periodicidade e os

protocolos são cumpridos regularmente em todos os nossos quase 1.500 tripulantes.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Obrigado Comandante. Com a palavra o Exmº. Sr. Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu vou dar um conselho ao nosso Brigadeiro J. Carlos, que vai ser o último, um conselho suplicyanO – Relaxa. (risos)

Brigadeiro, é possível citar os principais parâmetros de vôo constantes da FDR que serão utilizados na investigação?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Senador, esse equipamento de gravação ele é capaz de produzir 580 parâmetros, se não me falha a memória. A equipe que esteve nos Estados Unidos trouxe em torno de 60 parâmetros considerado os principais. Nesses parâmetros nós podemos identificar entre outras coisas as potências dos motores. As posições das superfícies de comando. A deflexão dos pedais de freio do avião. Podemos detectar até que momento que o trem de pouso direito encostou no chão o esquerdo encostou no chão e o trem do nariz, a bequilha, encostou no chão.

Temos parâmetro de velocidade indicada. Velocidade no solo, dezenas realmente, mas em torno de 60 parâmetros estão a nossa disposição. Nós cremos que com esses parâmetros já será possível chegar a alguma conclusão. Se em algum momento achamos que eles ainda não são suficientes nós podemos resgatar parâmetros ainda daqueles 580. Porém lembro, que o parâmetro em si e analisado isoladamente não leva a conclusão nenhuma, porque o ideal é que a gente tenha como ter uma contrapartida uma confirmação. Então se temos um parâmetro que está mostrando, por exemplo, qual a potência que a aeronave, pousou ou colidiu digamos, ali é um parâmetro bastante preciso, mas se nós formos até a turbina que está ainda nos destroços nós podemos ter uma noção se ela estava tracionando muito. Se ela não estava tracionando. E os parâmetros requerem sim, um cruzamento.

Porque muitas das vezes, pode estar no parâmetro escrito uma coisa e termos na gravação, por exemplo, da comunicação na cabine uma outra informação. Um exemplo, eu tenho indicação que há comandamento de freio e, no entanto, há um comentário "não tá freando" ou então eu tenho um parâmetro que mostra que os spoilers estão abertos ou fechados e tenho uma comunicação entre a tripulação que diverge. Então há necessidade que esses parâmetros sejam cruzados com muita cautela, com muito cuidado, por isso que a gente diz que é muito cedo para se concluir qualquer coisa, responsavelmente.

Por isso que eu quando foi comentado do investigador eu tenho certeza que pela experiência dele se ele estivesse conosco, ele ia dizer isso que eu estou dizendo que ainda é cedo e que precisamos analisar com mais cuidado. Mas como ele estava emitindo uma opinião e não tinha a responsabilidade da investigação emitiu uma opinião baseada na experiência dele em outros exemplos que ele tem historicamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Considerando que os dados registrados no CVR, Cockpit Voice Recorder já foram divulgados, eu pergunto a V.Sª. e V.Sª., fica com a absoluta liberdade de em não podendo responder, não responder, por ser precipitado ou por não ter uma conclusão ainda, compreendemos perfeitamente que talvez esse não seja o momento de se dar as respostas que nós queremos.

Mas eu questiono a V.Sª. É possível com base nos dados conhecidos descrever os procedimentos adotados pelo piloto do Airbus, A-320 que fazia o vôo 3054 da TAM, da aproximação final da pista quando fez contato com a torre até a colisão? É possível descrever esses procedimentos? Quando ele começou a se aproximar até a colisão, é possível descrever quais os procedimentos?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim senhor. Falando dos parâmetros, eu queria lembrar a diferença entre vazamento e divulgação. Então, vazamento é quando alguma coisa escapa ao controle de quem dispunha dessas informações ou são vazadas com alguma intenção. E divulgação é quando alguém resolve oficialmente divulgar ou apresentar esses parâmetros. Então eu queria primeiro fazer essa distinção. Segundo, é que com base nos parâmetros tanto de dados quanto de voz é possível, sim, estabelecer uma linha de raciocínio que quando os dois são locados juntos, ter uma idéia do que se passou naquele momento. Nunca teremos uma precisão do que se passou naquele momento. Mas com base na experiência dos investigadores e nos dados que fomos felizes em resgatar, tanto de voz quanto de dados, temos sim, condições e uma das fases que eu falei para a senhor daquele que seria o nosso laboratório, a fases que hoje existe no CENIPA permite que colocando esses dados nesse equipamento, a gente tenha uma visualização e não uma montagem, mas uma visualização de todas as posições, principalmente das superfícies de comando e sincronizada com a voz e com imagens outras que possamos ter de radar ou de filme de, por exemplo, filmes que temos lá das câmeras de segurança do aeroporto. Temos condições, sim, de fazer uma reconstituição do que e passou naquele dia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. pode dizer pelas dados que tem sem comprometer a investigação se houve um tentativa de frenagem por parte dos pilotos e quais os métodos de frenagem que teriam sido utilizados?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não, eu tenho conhecimento dos parâmetros, porém, se eu começar a falar dos parâmetros eu posso induzir a conclusões apressadas. Então eu tenho conhecimento de alguns parâmetros que já nos dão idéia sim, de quais foram as providências tomadas pela tripulação. Mas se o senhor me permitir, eu gostaria apenas de falar como é que funciona o sistema de frenagem da aeronave.

Tem diversos equipamentos que auxiliam a redução da velocidade. No momento do toque da aeronave os mais eficientes são as superfície de comandos que são os spoilers. Eles servem para criar uma barreira aerodinâmica ao vento. Acabar com a sustentação da aeronave, colocando todo o peso dela nos sistemas de freios que estão apenas nos trens principais, a bequilha não tem freio, e junto com ele o reverso. É muito eficiente nesse momento também. E conforme a velocidade vai sendo reduzida e nesse momento a superfície de comando são os principais equipamentos para reduzir a velocidade por causa da velocidade é como se colocássemos uma chapa para ser impactada por um vento de digamos 140 nós, então elas são muito eficientes.

Depois o reverso e isso quando a avião perde a sustentação ele se acomoda nos trens principais e aí sim, o freio é a peça mais eficiente para reduzir a velocidade da aeronave. Então tudo isso aplicado corretamente e continuamente, permite a aeronave pare naquela distância prevista pelo fabricante para pista seca, ou molhada. Então assim que se reduz a velocidade da aeronave, na utilização continua desses sistemas, até porque quanto a velocidade reduz bastante a superfície de comando praticamente não tem mais influência. E o reverso também já perde grande parte da eficiência dele e aí sim os freios são necessários, se temos condições sim, um dos parâmetros vai dizer para a gente se o freio foi aplicado ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Havia marcas na pista Brigadeiro, no momento dessa frenagem dos pneus?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, senhor. Havia marcas da posição de toque, por isso que nós tivemos tranqüilidade em dizer desde o início que a aeronave pousou dentro dos parâmetros normais de pouso e temos sim marcas de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Freio.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – De pneu na pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se havia indício de falha mecânica nos freios da aeronave. Ou seja, a Marca de frenagem ou de toque, pelo menos.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim senhor, a marca do toque, a marca dos pneus, agora não dá para a gente dizer quanto de freio estava sendo aplicado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve desaceleração da aeronave desde o momento em que tocou o solo? Pelo que V.Sª. tem, desde o momento que ele tocou o solo houve desaceleração ou a velocidade ao contrário parece ter sido ampliada?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Rapidamente falando sem entrar em detalhes dos parâmetros, eu diria que houve redução velocidade porque a aeronave tocou com velocidade normal, eu acho que foram em torno de 140 nós e ela colidiu com o edifício com menos que isso. E houve sim, desaceleração, mas não a suficiente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em caso de um reversos estar ou inoperante como na aeronave acidentada, qual o procedimento adequado do piloto em relação aos manetes logos após o toque da pista? É possível afirmar que no caso concreto, tenha havido um erro do piloto que colocou o manete da turbina esquerda na posição de reverso máximo, deixando, contudo o manete direito em posição de aceleração quando também deveria deixá-lo em reverso máximo? Há algum indício disso?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu diria para o senhor que hoje não seria responsável, adequado, afirmar nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Se o senhor perguntar se a gente pode levantar hipóteses? Podemos levantar hipóteses porque temos acidentes parecidos com esse, eles podem servir até de exemplo, então podemos sim estabelecer hipóteses e depois irmos descartando essas hipóteses até chegarmos naquelas hipóteses que vamos nos aprofundar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nos demais casos semelhantes o que aconteceu? V.Sª. poderia dar então esses exemplos?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Dois casos que estão sendo citados pelo imprensa e estão na estão na Internet, foram causados por... A investigação chegou a conclusão, e eu não sei dizer, não posso afiançar, a

investigação chegou a conclusão que uma das manetes estava fora de posição aidol(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Fazendo agora a pergunta contrária. Há indícios de que os manetes ou sistema informatizado que controla a sua operação, tenham falhado não obstante a correta operação dos mesmos por parte do piloto gerando movimento de aceleração indesejado? Pode-se afirmar que há indícios de falha de equipamento? Ou ainda é cedo?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não senhor, ainda é muito cedo para dizer que temos indícios, mas com certeza é uma hipótese que a comissão de investigação vai se aprofundar. Essa é uma hipótese? Temos como pesquisar? Sim. É uma hipótese e há como se pesquisar, mas ainda é muito cedo para dizer que já temos indícios sobre isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ontem também ouvindo esse mesmo especialista, ele disse, assim que impressionou muito pelo exemplo, que a chance de um computador naquelas condições operar de forma diferente do que o piloto orientou é de uma em um bilhão.

V.Sª. confirma esse dado, que é difícil o computador seguir uma orientação diferente do que foi imposta pelo piloto e a chance seria essa de uma em um bilhão?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu não posso confirmar essa afirmação de que é uma de por um bilhão, de que o computador tenha computado errado, mas todos nós que operamos com computadores, está certo que não são tão sofisticados quanto os das aeronaves e das aeronaves elas têm normalmente um que estaria em *standby* para um evento, eu diria que, e se foi esse um em um bilhão? Porque todo equipamento quando é construído, ele é construído já se sabendo que um em um bilhão ou um em dez bilhões em quantos bilhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, mas a probabilidade estatísticas é muito difícil de acontecer, é isso.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu não posso confirmar esse "um por um bilhão", mas com certeza tem uma estatística ou uma probabilidades de que haja pane e as aeronaves e equipamentos carros todos são construídos com base nessa possibilidade. O fabricante de carro, de rádio, de equipamento hospitalar, ele parte de uma matemática, de uma equação que num determinado prazo, num determinado número de horas de utilização, um equipamento vai falhar. E esse é um risco que todos assumem, porque se for tornar o avião infalível como eu disse antes: Ele não vai voar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas é só para insistir nesse exemplo, o risco estatístico, não estamos falando no caso concreto. Realmente é pequeno? Ou seja, do computador agir de forma diferente do que a orientação humana. Porque foi essa a afirmação que foi feita

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim senhor, eu diria concordando até porque ele é muito mais experiente do que eu, que existe esse risco, mas é muito pequeno. Ele tem razão. Existe, mas é muito pequeno. O que torna o transporte aéreo em contrapartida muito seguro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Posicionar os manetes no ponto morto, quando o avião atinge o solo é uma operação simples?

SR. JORGE KERSUL FILHO – O senhor me desculpa, eu nunca voei esse tipo de equipamento, mas a operação de mudar a posição das manetes, não é uma coisa absurda. Mas não podemos considerar essa resposta como uma conclusão porque requer um monte de outras coisas, né? Digamos que tudo foi feito, mas que por azar, naquele dia houve, ao reduzir tinha um clips, tinha um pedacinho de papel e a tripulação considerou: está na posição certa, mas o computador falou assim: "Não, não está na posição certa", ou então, tava na posição certa e o computador por alguma razão falou assim: "Não está na posição certa". Ou então, estava tudo certo, mas tinha um papelzinho que não permitiu que os manetes dissessem para o computador que ele estava certo.

Então tudo isso tem que ser levado em conta e o importante da investigação, nós não precisamos chegar a essa conclusão. Basta que nós tenhamos uma suspeita, uma hipótese, nós podemos nos basear numa hipótese, não precisamos necessariamente basearmos num fato e baseados nessa hipótese, nos sim podemos recomendar alguma coisa, inclusive para o fabricante. Olha independente de todos, o sistema, a gente propõe um outro ou alguma coisa que se propõe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O CENIPA já encontrou os manetes do avião acidentado, foram preservados ou não existem mais?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A Comissão se reuniu ontem e hoje em São Paulo e antes de eu vir para cá, eu liguei e perguntei e sei que temos alguns fragmentos, mas até onde eu sei ou elas não foram encontradas ainda ou elas realmente não suportaram...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se perderam.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não suportaram o impacto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O pouso sem um dos reversos, V.Sª. já disse, mas nesse caso específico, eu insisto nisso, V.Sª. disse, está dentro do manual, as operações são autorizadas, o próprio Presidente da ANAC também já deu a sua opinião, mas esse reverso pinado, ele pode ter auxiliado de alguma forma na consecução do acidente naquele momento, naquelas condições com a pista, naquela situação?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Ele não está confirmado, mas ele está sendo considerado como um fator contribuinte, como todos os demais meteorologia, treinamento, pista, aeronave. Tudo está sendo considerado. Mas ele não foi descartado. Ele também não foi confirmado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Algo que já vem sendo divulgado e que talvez V.Sª. pudesse confirmar, a velocidade e o (soa a campainha) ponto da pista em que aeronave tocou o solo, eram aqueles previstos para o Aeroporto de Congonhas e normalmente utilizados pelos pilotos? Desceu no ponto certo, com a velocidade certa, aparentemente?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A informação, inclusive, de... testemunho de controladores que foram entrevistados logo após o acidente, embora a visão possa ser um pouco distorcida, a informação que temos inicial de parâmetros de velocidade que a velocidade de aproximação e pouso foram normais e a informação da posição onde os pneus encostaram no chão, dizem que ele estava dentro dos padrões normais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. pela experiência que tem até pela verificação que fez, pode dizer que tem havido aquaplanagem?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não senhor. Eu não posso dizer, mas está sendo pesquisado se poderia ter havido aquaplanagem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se tivesse uma área da escape o acidente poderia ter ser sido minimizado? V.Sª. acha que uma área de escape é importante para as pistas de Congonhas? Para aviões desse porte, nesse tipo de operação?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu acho que tudo que se vier se somar a segurança do vôo e a segurança dos passageiros é bem vindo, por isso que a aeronave é homologada para utilização daquele pista, podemos sim chegar a conclusão que há necessidade de uma área da escape, vai ser feita uma área de escape e com isso a pista vai reduzir de comprimento e vai limitar a operação de determinados aeronaves. E os exemplos que tivemos de outros acidentes é que devido a existência de área de escape, digamos assim, os danos causados não foram tão graves quanto no caso desse acidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A aeronave acidentada é considerada como um das mais informatizadas do mundo, segundo publicações na imprensa. Até que ponto a informatização dessa aeronave pode ter contribuído para o acidente na medida em uma eventual ação corretiva do piloto pode ter sido desconsiderada pelos sistemas informatizados do avião? Aí entra naquela probabilidade...

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Rara.

SR. JORGE KERSUL FILHO – A informatização se é excessiva ou não, vai fazer parte da investigação. Mas a gente vê que normalmente a informatização, vem para ajudar. Se ela estiver atrapalhando sim, nada não vejo nenhum problema em se dar um passo atrás.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Outros episódios, outros incidentes aconteceram em Congonhas em decorrência do mal estado da pista ou das condições de pista? O CENIPA tem outras ocorrências lá nas mesmas condições? Pista escorregadia, embora não tenham ocorrido vítimas?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Para responder a essa pergunta eu vou pedir para o senhor para que eu separe em duas fases, antes da reforma e depois da reforma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Antes da reforma sim, nós tínhamos, nós verificamos por uma análise de tendência e méritos de todos que trabalham na aviação. Nós tivemos uma análise de tendência em que víamos que tínhamos tido alguns eventos de saída de pista ou quase saída de pista. E preocupados com isso, convocamos uma reunião com todos os operadores e todos aqueles que tinham qualquer envolvimento com a operação em Congonhas e fizemos uma reunião no CENIPA, no dia 28 de dezembro. Inclusive, foram convocados até representantes do Governo local, ele esteve em Brasília, mas devido a uma crise renal ele voltou para São Paulo, mas todos os demais estavam na reunião no CENIPA.

E como nós víamos que eram digamos, estávamos vendo da possibilidade da ocorrência de um acidente, nós começamos a trabalhar juntos, todos, empresas aéreas INFRAERO, ANAC, o responsável pela administração do aeroporto, DECEA, todos estavam ali trabalhando dia 28 de dezembro, e dali saíram algumas recomendações. E eu lembro, o Castro está aqui,

foi o primeiro a falar que ligando para o Presidente da empresa, o primeiro a assumir "nós não vamos operar com a pista quando ela estiver chovendo". Então foi até mais um incentivo porque a gente confirmou que estávamos no caminho certo. E a recomendações de segurança foram emitidas, e daí porque a pista tinha deformidades que já vinham de muito tempo e a solução definitiva que víamos era a reforma, porém até que se conseguisse fazer a reforma porque tem uma série de passos a serem seguidos por legislação até que a reforma fosse conseguida nós estabelecemos alguns parâmetros que considerávamos reduziríamos bastante a possibilidade de um acidente.

E daí sim, vieram a parte de controle de formação de poças d'água, medidas de formação de lâmina d'água, quem era obrigado a parar a operação, quem liberava o operação, em que condições e nós conseguimos, creio e devido ao trabalho de todos envolvidos na operação lá, nós conseguimos minimizar muito a ocorrência de um acidente. E o acidente não ocorreu e nenhum outro incidente parecido com aqueles anteriores, que nós levaram a essas providências também não se apresentaram. E aí começou a reforma da pista que era o que todos nós gostaríamos da reforma da pista, porque era uma pista que tinha problema de escoamento de água, principalmente, e que a única solução era refazer o caimento principalmente da pista. E aí entram as ranhuras que seriam mais uma ferramenta para ajudar o escoamento de água. E quando a pista voltou a operação, foi muito rápido. Tudo passou muito rápido. Nós tivemos uma ocorrência sim, depois que ela foi reinaugurada e aí começamos imediatamente a fazer a investigação com a ação inicial, que eu disse como funciona antes. E nessa ação inicial o evento foi classificado como um incidente aeronáutico. Não um acidente aeronáutico. E como incidente aeronáutico as providências não precisam ser tão assim... conservadoras, vamos dizer. E depois também que foi logo na seqüência, começamos a receber informações de que tripulações informavam que a pista estava escorregadia.

Quando nós deslocávamos para ação inicial, desculpa, a equipe da ação inicial já tinha se deslocado, mas quando eu estava me deslocando para São Paulo na manhã seguinte a do acidente, nós recebemos a informação da Comissão de Investigação do avião da PANTANAL que quando ele foi retirado da pista e foi totalmente limpo, chegou-se a conclusão que o trem de pouso tinha sofrido avarias graves. E aí aquele que era um incidente aeronáutico, foi reclassificado como um acidente aeronáutico, porque tem uns dados para se classificar se ocorrência de solo, incidentes ou acidente.

Então reclassificamos como acidente e tínhamos sem sombra de dúvida um acidente no caso da aeronave que saiu da pista e colidiu.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Brigadeiro perdão, a contribuição do atrito da pista com os pneus é de desprezível no vulto do acidente?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Isso nós temos que checar como é que foi a contribuição, como são as medições de atrito, como poderia se estivesse abaixo do coeficiente, senão teria sido tão eficiente, mas é cedo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Vou reformular, às condições da pista poderia ter evitado o acidente? Ranhuras, maior drenagem, melhor drenagem, não o comprimento da pista, mas na reforma. Por exemplo, na minha cabeça me vem o seguinte, um avião tão pesado, na medida em que o pneu toca com aquela pressão toda no solo sobre... são toneladas e toneladas sobre um pequeno espaço alguns centímetros ele expulsa a água dali automaticamente. Os pneus já têm os próprios os próprios pneus tem ranhuras para expulsar a água dali.

Portanto, para ficar claro aqui na minha cabeça, V.Sª. falou sobre as ranhuras que não estavam ainda no momento do pouso, mas se houvesse as ranhuras, se a drenagem fosse a ideal, teríamos a chance de não ter tido o acidente? Ou a contribuição da pista, não digo no comprimento, mas na superfície é desprezível no acidente?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não sei se eu vou conseguir responder exatamente como o senhor quer. Quando eu me referi a ranhuras, as ranhuras elas são feitas mais... a finalidade da ranhura é escoamento de água, é facilitar o escoamento de d'água. Precisamos ver se estava chovendo muito lá que elas teríamos tornado extremamente necessárias. Qual era a quantidade da chuva, o quão molhada estava a pista. E não dá para a gente dizer que a pista teria evitado ou causado ao acidente? Ela é considerada como um fator, provável fator contribuinte. Mas não dá para dizer que a pista teria evitado ou causado o acidente, ainda.

E sobre pneus, embora a nossa, o raciocínio do senhor seja lógico, o peso da aeronave as ranhuras do avião, dependendo da quantidade da água na pista não são suficientes, por isso que nós temos eventos de aquaplanagem, que é quando se forma entre o piso e os pneus uma camada de água. E isso faz com que o avião fique praticamente descontrolado fica ao sabor se, por exemplo, tiver um vento forte o vento pode tirar a aeronave do alinhamento do pouso. A aquaplanagem realmente é uma situação que fica mais difícil controlar a aeronave. Mesmo assim, dá para controlar

com outros sistemas colocados à disposição. Dá para controlar no pé, dá para controlar...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Mas nesse caso nós podemos, quer pelas investigação pelas conclusões até agora o que li nos jornais é que não houve aquaplanagem naquela situação ou ainda é prematura dizer se houve ou não houve?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Como o senhor disse, Senador, é conclusão de jornal, então nós não chegamos a conclusão nenhuma ainda, mas tem certas indicações (soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Eu pediria a assistência para que não se manifestasse, por favor, é regra do regimento.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Tem certos indícios que permitem confirmar, se houve aquaplanagem ou não. Por exemplo, ficam marcas nos pneus que permitem dizer se houve aquaplanagem ou não. Por acaso, nós temos um pneu. Um pneu foi resgatado dos destroços, então de repente a gente pode, analisando o pneu verificar se houve ou não. E se houve isso foi um fator contribuinte, não, não houve, mas e a frenagem? E então esse é um método de verificação. Outro método de verificação que quando há aquaplanagem fica uma marca na pista diferente das demais. Então dá para se confirmar se houve a aquaplanagem por visualização também e quem sabe até pode ter um registro no equipamento da aeronave que de repente possa ajudar a dizer se houve aquaplanagem, porque se quando há aquaplanagem, o sistema de freios da aeronave, ele quase que pára de atuar para que quando o pneu saía da aquaplanagem, que ele saía daquela superfície ele não seja imediatamente comido pelo asfalto. Então tem um sistema vulgarmente comparando a ABS do carro que permite a melhor frenagem, sem permitir que o pneu derrape, que o pneu seja comido pelo asfalto quando ele sair da poça d'água, que é um dos grandes problemas da aquaplanagem. Enquanto está na aquaplanagem é controlar a aeronave, depois que ele sai aquaplanagem é você não perder os pneus.

Então porque ele pode ser realmente cortado. Ele é consumido e fica como uma chapa como se esfregasse uma borracha no chão. Então isso tudo pode ter contribuído, sim. E por isso a gente sempre diz, não descartamos essa possibilidade ter havido. Precisarmos confirmar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Depois da reforma então, houve episódios em que ou incidentes em que algumas aeronaves relatava a dificuldade com pista escorregadia para paralisar.

SR. JORGE KERSUL FILHO – O que no chegou até o CENIPA. Não chegou nenhum momento uma transcrição ou um relatório de perigo ou um relatório confidencial de perigo ou uma reclamação que chegasse até o CENIPA, acho até porque não deu tempo. O que chegou foi sim, aquele incidente inicial, do avião da PANTANAL, que está sendo investigado também e como a aeronave possuía gravadores também esse gravadores já foram resgatados os dados e deste acidente também estão sendo analisados, mas não convém adiantar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Eu perguntaria também a V.Sª., se esse caso do mesmo avião no dia anterior, também pousando em Congonhas relatados pelo piloto com dificuldades para parar, tendo percorrido mais de 1.600 metros de pista, se isso é um indício que pode ser levado também em consideração, e deve ser levado em consideração?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Esse indício com certeza será analisado, até porque eu creio que a própria Comissão, e se não me engano o Comandante Castro está na Comissão, o senhor esta? É, e é operador de aeronave também. Então uma das coisas a se fazer é resgatar os dados de outras aeronaves.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não, não, mas nós poderíamos, por exemplo, pegar, tentar resgatar de outras caixas-pretas, mas não é o caso, mas resgatar se outros aviões poderiam ter passados, outros aviões do mesmo... o mesmo equipamento, né? E levar em consideração, mas para que houvesse uma reação teria que haver sim, o lançamento oficial, alguém tem que dizer o que aconteceu, né? Quem recebe vai analisar e vai tomar as providências no seu nível e senão for possível resolver no seu nível vai passar para quem de direito e aí cada um tem o seu nível de responsabilidade. E a importância do relatório de perigo é essa. É uma ferramenta muito simples de ser preenchida e muito eficiente. Por isso que a gente sempre está fazendo campanhas e incentivando que todo mundo preencha o relatório de perigo. Agora quando corremos o risco de algum relato ali ser usado contra a própria pessoa, talvez as pessoas deixem de preencher relatório de perigo e aí a nossa eficiência na prevenção de acidentes fica comprometida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pela experiência que V.Sª. tem, poderia nos dizer se esse tipo de pouso tivesse acontecido em Guarulhos, ou no Galeão, Aeroporto Tom Jobim, se o tamanho da pista, poderia ter contribuído para que as causas da acidente fossem minimizadas? Também porque não tinha prédio lá.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Pois é. É o que o senhor disse. Vai depender de uma série de injunções, uma série de parâmetros. Porque também se esse avião ou qualquer avião, eu não estou dizendo esse, mas qualquer avião escapar e se escapar, por exemplo, do Tom Jobim e cair dentro d'água, e morrer todo mundo afogado alguém vai dizer "porque não alteraram isso aqui?" Então, nunca vai ter uma perfeição. Não é?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Uma área de escape ajudaria?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Uma área de escape sempre ajudam para minimizar estragos, sempre ajudam.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – As normas de segurança de vôo dão aos pilotos o direito de se recusarem a trafegar com aeronaves que apresentam problemas, tal como o reverso inoperante? O piloto pode entender especialmente porque no dia anterior, teve esse caso com a mesma aeronave, ele poderia entender que não seria o caso de voar. E se ele entendesse dessa forma, se isso for possível qual o procedimento que ele deveria adotar. Ocorrências em o que piloto se recusa a voar por defeitos de equipamento por entender que equipamento não oferece às condições necessária são ocorrências comuns?

SR. JORGE KERSUL FILHO – É, recusar-se a voar que chegue até o CENIPA não temos esse tipo de registro. Mas eu só lembro que o comandante da aeronave é a última palavra. O comandante da aeronave pode até desobedecer regra da tráfego aéreo se ele achar que aquilo é favorável a segurança da tripulação. Então se o Comandante da aeronave, por exemplo, achar que ele vai entrar numa nuvem muito carregada, com CB e ele achar que aquilo pode causar qualquer problema com os passageiros e ele não está conseguindo contato com o controle de tráfego aéreo por alguma razão e ele decidir mudar o nível de vôo dele. Ele está amparado por legislação, porque ele é a última palavra a bordo. E se ele achar que não vai voar ele pode dizeR – "Eu não vou voar por tais e tais razões" ele é soberano nesse caso. É a última palavra dentro do avião é do Comandante. E aí todos nós assumimos posições e conseqüências e responsáveis

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Complementando. Se eu estiver a bordo de um avião da TAM, mesmo sendo, ocupando a posição de Presidente da TAM, naquele momento eu sou um subordinado do comandante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Eu perguntaria ao senhor, Brigadeiro, se durante uma aterrissagem o piloto perceber que às condições de frenagem não são as melhores, é comum o procedimento de arremeter ou tentar arremeter?

SR. JORGE KERSUL FILHO – É, algumas tripulações dizem que pouso é uma arremetida, uma arremetida que não deu certo. Então normalmente, principalmente nos procedimentos de instrumento a arremetida é uma coisa normal e prevista. E a arremetida não é, ao contrário do que as pessoas pensam, um procedimento inseguro. Ao contrário. A arremetida uma demonstração de que o Comandante chegou a conclusão de que por alguma razão ele não estava confortável para o pouso e decide arremeter, mesmo com toda a parte de tráfego aéreo, aumento do tempo de vôo tudo, ele decide arremeter porque ele não se achou numa posição confortável e ele prefere voltar e recomeçar a aproximação final para fazer o pouso confortavelmente numa aproximação estabilizada, que pode ser desestabilizada, por exemplo, por ele ter desviados de um pássaro.

Então o Comandante na aproximação final ele vai... Ele está vindo todo certo e ele é obrigado a desviar de um pássaro e a aproximação dele deixa de ser uma aproximação continua, adequada. Ele por alguma razão desviou, ele vai optar pela arremetida. Agora não é assim corriqueiro, porque normalmente as aproximações são estabilizadas e o pouso é o natural depois da aproximação, mas é um procedimento que está previsto. Se em algum momento eu achar desconfortável o pouso ou eu estou avistando que uma aeronave entrou na pista ou um cachorro entrou na pista e eu vou colidir com o cachorro eu ainda tenho condições de arremeter, eu arremeto, não é insegurança. Ao contrário é segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Naquele caso específico o piloto não tentou arremeter pelas conclusões preliminares? V.Sª. entende que o piloto não tentou arremeter?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu não eu posso descartar essa hipótese, porque do mesmo jeito que existe a hipótese dele ter tentado ficar, existe a hipótese dele ter tentado arremeter e o outro motor não ter entrado. Então essa hipótese tem que ser mantida. Ele tentou arremeter? Vamos ver lá nos parâmetros se ele fez os procedimentos de arremetida. Então não se descarta essa hipótese. Essa hipótese ainda é uma delas, ele pode ter tentado arremeter e não ter tido sucesso e pode ter tentado parar e também não ter tido sucesso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Os manetes em posições inadequa-

das o piloto seria avisado pelo sistema computacional dessa situação nesse tipo de aeronave?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, pela resposta que vi anteriormente aqui, parece que... aí o presidente, pode porque eu acho que ele deu essa resposta. Esse equipamento, até eles receberam um novo, ele não tem esse aviso, mas tem digamos assim um acessório que pode ser colocado. Mas como o próprio nome diz é acessório. Se não me falha a memória o senhor disse isso.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Exatamente. Não tem o aviso, mas o principal órgão sensor do manete é o próprio tato do comandante. O correto de pouso é mão direita nos manetes, mão esquerda no caso do avião Airbus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas existe e um assessório que pode...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA – Existe agora uma definição que nós estamos tratando com a Airbus que foi feito para a série do A-318 que ainda não é nem uma obrigação, nem uma recomendação de algum alerta adicional para a manete, que ainda não está definido pela operadora como uma item obrigatório. Mas voltando, quer dizer, qualquer tripulante sabe que a posição na mão de manete ela é uma posição que é feita todo o tempo até o final do pouso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Eu agradeço a V.Sª., Brigadeiro. Se me permite V.Sª.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu passaria a perguntar então ao Presidente da INFRAERO o Brigadeiro José Carlos Pereira.

Brigadeiro, a propósito desse novo e lamentável acidente, V.Sª., admite a hipótese de que a INFRAERO tenha alguma responsabilidade ainda que indireta por esse acidente? Algum procedimento interno foi aberto para investigar essa possibilidade?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Sr. Senador, nós estamos participando da investigação do acidente, incorporada com a Comissão do CENIPA. Com relação a participação da causa do acidente, Senador, a participação da INFRAERO nisso poderia ser realmente a pista de pouso que está sendo tão discutida. É preciso se verificar Senador que a pista pode ter sido um fator contribuinte para o acidente em vários níveis. Pode ter tido uma contribuição neutra, não teve absolutamente nada ou pode ter tido uma contribuição até positiva, senão fosse a atuação, o atrito poderia ter feito pior o acidente.

Então eu acho muito prematuro nesse ponto eu acho que nós temos ser conservadores e aguardar realmente o resultado final da investigação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Sª. considera que a pista é segura em dias de chuva? Essa onde aconteceu o acidente?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu acredito que o Brigadeiro Kersul explanou bem quando ele tem falou antes da manutenção da pista e após a manutenção. Após a manutenção, eu tenho inclusive um gráfico aqui, eu posso deixar com o senhor, Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – ...que mostra declividade que foi colocada. Após a manutenção, a pista teve a geometria corrigida e é praticamente impossível ocorrer aquaplanagem. Aquaplanagem dinâmica. É uma coisa complicada. Se tem vários tipos de aquaplanagem, aquaplanagem que se chama viscosa é simplesmente por estar molhada. Qualquer piso molhado gera aquaplanagem viscosa, qualquer um. A estrada, a rodovia, o piso do supermercado. Por isso tem aqueles avisos, "cuidado, piso molhado". Aquilo é obrigatório por lei para avisar as pessoas de que elas podem escorregar e cair. Essa é a viscosa.

No caso da pista de Congonhas após a reforma, a hidroplanagem hidrodinâmica... dinâmica, é praticamente impossível porque a água não empoça na ladeira, certo?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Logo nos dias seguintes a abertura da pista após a reforma constatou-se que havia seguidas derrapagens de aeronaves, isso não deveria ter servido de alerta, levando a uma interdição preventiva novamente?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, nós tivemos aproximadamente, se não me engano, foram oito ou dez avisos de pilotos, alertando para a pista escorregadia. Já foi dito aqui anteriormente a diferença da pista (ininteligível), seria a pista molhada e a pista escorregadia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Por definição, Senador, qualquer coisa molhada, ela se transforma em escorregadia, por isso a razão daqueles 40% que se coloca de segurança numa pista seca e 67% numa pista molhada. Ou seja, 27% a mais de segurança é jogada na pista molhada. Por que Senador? Porque

ela é escorregadia. Então dizer a pista está molhada, e, portanto, escorregadia é mais ou menos uma...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Chover no molhado.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É chover no molhado. Ela sempre... e isso não quer dizer, alguns pilotos têm, podem tem sofrido um pouco mais, outros um pouco menos. Mas que ela é escorregadia, é. Pista molhada é escorregadia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O critério de interdição ele foi definido segundo o próprio Presidente da ANAC, esse... perdão, é o critério de interdição quando chega a três milímetros com base em critério internacionais. É isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É exatamente isso. A partir de três milímetros o que gera aquaplanagem é exatamente a diferença de... o peso do avião e a película que ele está. Isso também é função da velocidade do avião. Isso são normas internacionais, sim Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O *grooving,* pelo que foi explicado aqui a finalidade, principal quase única é fazer escorrer a água. É isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Em situação da aguaceiro de chuva muito pesada, pode chuva muito pesada ou neve derretendo, Senador, pode acontecer que mesmo com a inclinação, devido a um acúmulo excessivo de água haja a possibilidade de uma poça ou uma poça em movimento, como a gente chama. O *grooving* ajuda a acabar com esse problema em situações de muita água.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então quer dizer que em São Paulo é recomendável que haja *grooving* nas pistas porque chove muito, não é isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Em situação da aguaceiro o que ocorre em São Paulo é o que ocorre em condições. Em situação de aguaceiro... agora normalmente aquele aguaceiro de São Paulo também fecha a pista devido as condições de aproximação. Ou vento ou visibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem, então esse *grooving*, a liberação a conclusão do *grooving* não é era essencial na opinião de V.Sª. para liberação da pista.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não a construção do *grooving* não era essencial para a liberação da pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Isso não diminui a segurança dos passageiros.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não diminui a segurança dos passageiros. Em condições de aguaceiro poderíamos ter problema, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esse sistema de amortecimento de impacto no final da pista, que existe alguns aeroportos urbanos do mundo, eles existe em Congonhas?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não senhor, acredito que o senhor está se referindo aqueles tijolos de plástico, que são colocados e afundam o avião. Nós não temos esse sistema aplicado no Brasil. Em Congonhas Senador, seria possível aplicar sim, mas a pista ficaria dos 2000, ela cairia para 1.200 metros.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pioraria, né?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Pioraria. Não é caso, teríamos que ter uma aérea...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Se fosse uma aérea de escape.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Seria uma aérea da escape.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Certo. Qual o serviço prestado pelo IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas a INFRAERO em relação a pista principal do Aeroporto de Congonhas?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador quando a obra foi contratada nós fizemos, nós contratamos o IPT, a INFRAERO contratou o IPT para dar assistência técnica a obra e acompanhar todo o desenrolar da obra. Então o IPT acompanhou tudo, os nossos engenheiros fez as recomendações, no final fez a medições, o IPT participou ativamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O IPT ele certifica se a pista foi construída de acordo com a licitação. É isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Exatamente. Inclusive os compostos que foram utilizados, gradiente tudo isso foi...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Então, portanto ele não certifica sobre a segurança ou insegurança da pista.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. O IPT não homologa, não tem, a competência dele não é essa. Eles apenas acompanharam e certificaram que o projeto estava sendo cumprido conforme previsto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quando foram feitos laudos ou pareceres pelo IPT e quando foram feitos e quantos foram feitos?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, o IPT apresentou toda a documentação, fez todo o acompanhamento. Com relação ao item crítico que é a me-

dição de atrito. O IPT realizou dois tipos de medição. Existem várias medições de atrito. Ele executou uma medição através de um instrumento chamado pêndulo britânico. É um instrumento de muita precisão. É pêndulo colocado numa máquina muito sofisticada e esse pêndulo é arremessado contra a pista de uma forma absolutamente controlada e um sensor mede a perda de energia do pêndulo ao tocar. A partir dessa perda de energia se recalcula exatamente qual é o atrito daquele ponto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o IPT diz que o atrito é um atrito adequado.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ele fez com o pêndulo, depois fez a chamada mancha de areia, também é uma forma de medição de macro textura e micro textura em que a areia coma granulometria perfeita é colocada e se verifica. E depois a INFRAERO usou a mumita e o mumita é um outro sistema em que isso ocorre a 65 quilômetros por hora, toda a extensão de uma pista vai e volta, quantas vezes for necessário e esse instrumento vai jogando água na pista, simulando uma camada da água e as rodas vão medindo o atrito dessas rodas com a água. E isso é registrado por sensores e transformado numa medição. Foram três sistemas utilizados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quais foram as empresas que executaram a obra de reforma da pista principal do Aeroporto de Congonhas, qual o valor dessa obra e de que forma realizou-se a contratação?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador a obra, ela foi contratada dispensa de licitação com emissão de convites. Foram convidados as empresas que estavam pré-qualificadas na outra pista, na obra principal. Dois consórcios entraram e o ganhador foi o consórcio da empresa OAS com a Galvão Engenharia. A mesma que fazia as outras obras, só que na obra principal a Camargo Corrêa também participava desse consórcio e na pista a Camargo Corrêa não participou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E qual o valor da obra?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Foram 19 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quando a pista ficou pronta quem analisou a mesma antes de liberá-la?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, a pista foi desde o início ela teve uma fiscalização continua. Foi contratada uma fiscalização, essa fiscalização atuou passo a passo junto com o IPT. Quer dizer, o IPT não fiscalizava. O IPT fazia as recomendações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A medição...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – As medições e a análise laboratorial. A fiscalização acompanhou isso ao final da obra, a fiscalização confirmou que a obra tinha sido concluída exatamente conforme projeto, o IPT fez os últimos cálculos dele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem autorizou a voar foi a INFRAERO? E até o Presidente da ANAC disse que ele mesmo também se fosse chamado faria a autorização.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A pista na verdade quem liberou a pista foi o NOTAN, mas o NOTAN não tem nada a ver com a Engenharia. Naquele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O que é NOTAN?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É um sistema mundial de avisos a aviação e avião NOTAN proibiu fechando aquela pista, até aquela determinada hora, até o meio-dia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em expede esses NOTAN?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Os NOTANs são expedidos por solicitação no caso a INFRAERO que solicitou e isso entra via ANAC e DECEA, mas não houve nenhum problema com o NOTAN. O NOTAN quem expede é a ANAC. E foi perfeito ele fechou no dia meio-dia, não foi?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Me permite, Senador?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pois não.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – O NOTAN, quando foi deliberado para obra, a ANAC expede um NOTAN. Essa obra está fechada, esta pista fechada de 29 de junho do dia... perdão, errei a data, 29 é quando terminava. O dia que iniciou foi dia? 28 de maio. 28 de março, a 29 de junho ao meio-dia. Esse é o NOTAN.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Expirou o prazo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – Ou seja expirou o prazo e a INFRAERO(F) esta com a obra pronta, está liberado o NOTAN.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Pesa sobre a obra da pista principal de Congonhas alguns indícios de irregularidades que tenham sido apontados pelo Tribunal de Contas da União ou pelo Ministério Público Federal? Se isso for verdadeiro, quais as irregularidades apontadas e a explicação da INFRAERO sobre essas irregularidades?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não Senador, nessa obra da pista principal nada foi apontado. Temos problemas com o Tribunal de Contas em obras anteriores de Congonhas, nesta nada foi verificada. Também Senador, devo alertar que ainda esse material não chegou nem no Tribunal ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Quem é responsável pela fiscalização das edificações localizadas na vizinhança dos aeroportos. A INFRAERO fiscaliza as implementação dos Planos Diretores dos aeroportos? Há edifícios irregulares na vizinhança de Congonhas? O que está sendo feito para corrigir esse fato?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, a INFRAERO elabora Planos Diretores de seus sítios aeroportuários, a ANAC aprova esses planos, esse é um trabalho em conjunto e são criadas, são estabelecidas zonas de proteção do aeródromo, áreas de zonas de pista essa coisa toda e isto é encaminhado. Esse processo é encaminhado normalmente as prefeituras locais. Quer dizer é uma competência das prefeituras protegerem aquelas áreas de acordo com as leis existentes no País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, Prefeitura manda edificar, mas tem conhecimento do...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Tem conhecimento das zonas de proteção dos aeródromos.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI – No caso de Congonhas o Plano Diretor é bem mais antigo, viu Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza, claro. Agora nesse caso, a INFRAERO ou até a ANAC porque tem esse poder de fiscalização, quando há uma autorização naquela zona ela não poderia entrar em contato com a Prefeitura, ou até determinar uma ação ou solicitar uma ação judicial, para impedir que esses prédios fossem concluídos e agora? Há prédios que prejudicam lá a segurança de vôo?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, essa uma ação própria do DECEA. O DECEA que é o encarregado disso. Agora todos nós colaboramos com o DECEA. Temos tido casos sim, não só edificação, a legislação prevê também determinados tipos de edificações. Não só por ruído, você não pode ter escolas, hospitais em determinados setores, áreas industriais, postos de gasolina, depósito de gás, depósito de fogos, depósito de munições. Então tem uma série, a legislação é extensa em relação a isso e isso tudo consta do Plano Diretor e da zona de proteção do aeródromo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O senhor considera seguro o Aeroporto de Congonhas com as aeronaves nas dimensões que estão sendo utilizadas lá ou V.Sª. acha que precisa de modificações?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, o aeroporto o sistema de parque(F) pista é seguro. É seguro. Agora se o senhor disser a pista não tem uma área de escape. É preciso entender também o que é área de escape, não é Senador. O senhor veja aquele avião da BRA que o piloto pousou longo ele ia cair na Washington Luís, sem dúvida que ele ia cair. O piloto errou no início e foi brilhante no final. Ele foi para onde? Para uma área de escape que Congonhas tem que é o gramado do lado. No que ele girou para cima do gramado o avião parou na hora. Que a grama tem um poder enorme de parar aeronaves.

Outros aviões que saíram da pista foram para o gramado. Agora ela não tem zona de escape no alinhamento da pista. Essa uma limitação importante e no caso desse acidente especificamente, Senador, sem querer também antecipar absolutamente nada é apenas uma consideração de piloto, se a tripulação não identificou realmente, ela não conseguiu identificar o problema que ela estava vivendo ela podia ter mais 500 metros de pista ali e o avião ia continuar tendo problema.

Agora se fosse numa pista gigantesca tipo Galeão ou Gavião Peixoto o piloto poderia ter outras alternativas. Ele em desespero podia até cortar os motores, desligava os motores do avião, pronto. O avião ia parar por inércia natural. E num desespero final até recolher o trem do avião podia ser feito. Nada disso pode ser feito em Congonhas. O piloto não tem realmente nenhuma dessa possibilidade de cortar o motor, tentar recolher o trem. Então essa é realmente uma limitação de pista e falta de área de escape longitudinal na pista.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agora me permite uma coisa, Relator? O senhor falou há pouco sobre... não pode ter posto de gasolina, não pode ter escola, não pode... e o posto de gasolina que avião caiu em cima?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Apoio é, Senador. Em alguma época em algum tempo, aquilo foi permitido ser feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Já foi respondido aqui pelo Sr. Zuanazzi, mas Brigadeiro a pista principal de Congonhas foi liberada ao meio-dia do dia 29, correto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Quem efetivamente autorizou a retomada de pouso e decolagem nessa pista V.Sª. já disse, já tinha ordem, estava pronta, certificada não

tinha problema algum. Quem atestou o recebimento dessa obra? A própria INFRAERO?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O recebimento da obra com o construtora foi a INFRAERO que considerou... A obra foi recebida, naquelas condições, agora tem obras paralelas que tem que ser feitas ainda, que a construtora ainda está fazendo e nós vamos recebendo aos poucos. O contrato da obra ainda está em vigor, tem garantia, tem uma série de outras coisas ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa questão do emborrachamento que foi tratado aqui em algum momento. Anteriormente era algo comum, não é? Hoje a pista é muito nova, mas há também essa possibilidade de emborrachamento ou com a reforma feita, não é nem reforma qual é o termo...?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Manutenção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A manutenção feita.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, uma superfície não "gruvada", um dos problemas é o senhor ter um emborrachamento. As aeronaves vão tocando, vão emborrachando, os pneus de avião são cada vez mais macios. Na INFRAERO nós chegamos um ponto, antes do trabalho de manutenção, que a pista teve que se retexturizada. Ou seja, arrancaram toda a borracha que tinha é não somente isso, tinha que ser picada realmente para aumentar a aspereza, o atrito da pista. Nós contratamos um equipamento especial utilizamos pilhas de aço sendo lançadas contra a pista e esse problema ficou resolvido.

No caso da pista de Congonhas com o movimento intenso é claro que o emborrachamento é bem mais rápido do que em outras pistas do País, hoje nós utilizamos uma máquina que lança água em altíssima velocidade, em velocidade quase supersônica, água fria comum em direção a borracha e arranca a borracha sem ferir o piso. Existem outros processos químicos que afetam o meio ambiente nós não usamos, então hoje o equipamento que nós temos lá e sempre que aparece o primeiro indício de emborrachamento essas máquinas vão lá e fazem o desemborrachamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Brigadeiro, qual é coeficiente atual de atrito da pista principal de Congonhas, especialmente entre os 100 e 300 metros e entre 1.200 e 1.500 metros, regiões que normalmente há o toque das aeronaves na pista.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Olha, Senador, as medições últimas que nós fizemos estavam todas acima de 0. 6.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E qual é o coeficiente recomendado?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O mínimo recomendado no Brasil 0.5. Todas estão acima de 0.6 só que nos primeiros 300 metros da cabeceira 17 já estão "gruvados". Hoje pela manhã já havia 336 metros, se não me engano, mais de 330 metros já de *grooving* feitos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – "Gruvado" é boa, né? Brigadeiro. (risos)

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Os verbos vão surgindo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Desculpe. Brigadeiro, qual o efeito do acúmulo de borracha... V.Sª. já respondeu. Quanto à formação de lâmina d'água superficial, que também é outra forma de contaminação, como estão definidos os procedimentos para fechamento e liberação da pista principal de Congonhas? Como é aferido esse tipo de contaminação? Quem executa, quem fiscaliza e quem autoriza o retorno das operações?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Antes do trabalho de manutenção, sempre que... chuva, a torre do controle é o órgão responsável por essa operação acionava a INFRAERO e é feita a medição três milímetros o aeroporto é simplesmente interditado. O Dr. Milton se referiu que isso até poderia ter contribuído para todo esse caos aéreo que nós tivemos. Hoje com a situação de hoje com a geometria corrigida, a pista não é operada com chuva. Até que se termine todo o trabalho de *grooving*.

Isso foi uma recomendação CENIPA, me parece uma recomendação de precaução bem adotada até pela situação, as dúvidas que foram colocadas e na situação, hoje a pista só opera seca até que esse problema seja resolvido, estamos avançando com o *grooving,* um dia, uma dia não, dia 24 de setembro o *grooving* estará terminado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Brigadeiro, a sobrecarga, o peso das atuais aeronaves conseqüência da ampliação do número de passageiros, cargas e combustíveis, aliada a eficiência de aerodinâmica e de frenagem não passaram a intervir, sensivelmente no desempenho do pavimento? Do piso? O que é que V.Sª. poderia dizer a respeito disso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Evidente Senador, que o peso dos aviões, a velocidade com que eles tocam de uma forma ou de outra afetam o pavimento. A pista de Congonhas resistiu durante quase 50 anos, foi construída muito bem construída na década de 40,

o avião mais pesado que operava ali é o Eletro(F), que hoje é considerado um avião levíssimo. Então a entrada em operação de aviões da categoria do Airbus 320 e do 800 da Boeing ajudou e foi deformando a pista a ponto de ter que fazer essa manutenção, essa correção forte. Afeta, sim, mas a pista tem um PCN, ou seja, uma resistência suficiente para suportar isso. Nós acreditamos que após essa manutenção, o *grooving* feito, tudo. Ela corretamente mantida nós teremos uma pista para entre doze e 15 anos sem grandes problemas. Fazendo as manutenções devidas, por exemplo, uma manutenção essencial é verificar a contaminação por óleo. Uma gota de óleo num concreto betuminoso desse faz um estrago considerável, então é necessário um trabalho continuo de observação e manutenção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu estou satisfeito, Senador Tião Viana.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Bem a Presidência só tem a agradecer esse importante momento de trabalho do Senado Federal através da sua CPI, agradecer ao Brigadeiro Jorge Kersul, ao Dr. Marco Bologna representando a TAM aqui, Brigadeiro José Carlos Pereira ao Dr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC, saibam que a responsabilidade e o direcionamento único dessa CPI é fazer algo para tranqüilizar a sociedade e assegurar o direito a segurança na ida e vinda de todos os cidadãos desse País.

Então, muito obrigado por esse encontro e também ao Dr. Paulo Castelo Branco que acompanha a TAM nesse momento. Muito obrigado, está encerrada a presente Sessão e lembrando apenas que no próximo dia sete nós teremos a oitiva dos Procuradores da República, Matheus Baraldi Magnani, Suzana Fairbanks Lima, Fernanda Teixeira Souza D. Taubemblatt, José Ricardo Meirelles, Paulo Roberto Galvão de Carvalho, Bruno Caiado de Acioli, Hélio Telho Correa Filho. Na quarta-feira, o Ministro Nelson Jobim.

Está encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 20h00. – Senador **Tião Viana.**

Ata da 20ª reunião de 2007 realizada em 7 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 20ª Reunião de 2007 realizada em 7 de agosto de 2007, terça-feira, às quatorze horas e seis minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: SUZANA FAIRBANKS LIMA, Procuradora da República no Estado de São Paulo; JOSÉ RICARDO MEIRELLES, Procurador da República no Município de Campinas; e HÉLIO TELHO CORREA FILHO, Procurador da República no Estado de Goiás.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) – Relator
Renato Casagrande (PSB-ES)
Raimundo Colombo (PFL-SC)

Esteve presente ainda o Senador Marcelo Crivella (PRB-RJ), não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Havendo número regimental declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinada a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores: Suzana Fairbanks Lima, Procuradora da República no Estado de São Paulo, José Ricardo Meirelles, Procurador da República no Município de Campinas, e Hélio Telho Correa Filho, Procurador da República no Estado de Goiás. Solicito o comparecimento dos mesmos à composição da Mesa.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa, coloco-a em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como estão. Aprovada.

O entendimento preliminar é que nós possamos conceder 15 minutos a cada um dos Procuradores da República, a partir daí o Relator conduz a oitiva. O Senador Demóstenes Torres.

Então com a palavra... Concedo inicialmente a palavra então ao Dr. José Ricardo Meirelles, Procurador da República no Município de Campinas. V.Sª. dispõe de 15 minutos, inicialmente.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Boa tarde. Inicialmente gostaria de cumprimentar o ilustre Senador Tião Viana, Presidente dessa Comissão, o ilustre Senador Demóstenes Torres, digno Relator dessa CPI, os demais Senadores aqui presentes e demais convidados.

Na verdade, só um esclarecimento gostaria de fazer a V.Exªs., que mais ou menos 40 dias eu fui promovido ao cargo de Procurador Regional da República. Então hoje eu já não atuo mais diretamente nos casos de Campinas. Quem está atuando atualmente é o colega Paulo Roberto Galvão que virá na quinta-feira. Porém, como eu participei de quatro desses casos e tenho na memória esses casos me senti na obrigação de vir e prestar e auxiliar essa CPI com a qual a gente... enfim, tem muita esperança que possa ajudar realmente na solução desses problemas do apagão aéreo no Brasil.

Bom, quanto a Viracopos o que nós poderíamos falar e eu gostaria de trazer aos Senadores essa experiência, que Viracopos é um aeroporto que situa 100 quilômetros de São Paulo, da cidade de São Paulo. Hoje, até com uma capacidade muito embora seja o maior aeroporto de carga do Brasil, maior volume de carga do Brasil desce em Viracopos, ele ainda é aeroporto ocioso em termos de passageiros.

Então, essa é uma colocação preliminar que eu acho... Nosso entendimento Viracopos poderia ajudar, enfim, dentro da malha aérea brasileira, nesse deslocamento dos vôos de Congonhas. Existe um terminal lá para dois milhões, se não me engano, de pessoas passageiros num fluxo diário possível, mas não é isso que ocorre.

Agora, quanto a irregularidades em Viracopos. Na verdade, a Procuradoria da República de Campinas vem apurando irregularidades em Viracopos desde 2003. Por quê? Porque a partir de uma sindicância preliminar da INFRAERO, e isso veio da própria INFRAERO, começou-se a buscar reanalisar os contratos de licitação feitos em Viracopos.

Então, hoje em Viracopos, nós temos, os senhores receberam essa relação que nos foi enviada com convite, nós temos... vários são repetidos, inclusive pela forma de pesquisa houve uma repetição de vários aqui, mas na verdade nós temos hoje 10 procedimentos envolvendo obras em Viracopos e Campinas e mais uma Ação Civil Pública já proposta em fase de defesa preliminar. E acho que o que seria relevante para a Comissão é que nesses casos, o que nós vimos é que essas irregularidades mais comuns que se repetem e abarcam os procedimentos sãO – planilhas orçamentárias inconsistentes, ou seja, se começa a fazer uma licitação com projeto básico inconsistente. Uma planilha inconsistente que pode vir a dar margem a outras irregularidades. Aditamentos irregulares, o grande problema nesses casos detectados, inclusive na ACP já proposta que a Comissão já tem essa cópia da ACP, nós já remetemos, são aditamentos irregulares. Ou seja, não se obedeceram objeto do contrato licitado e criar filhotes nesse contrato para favorecer eventualmente uma empreiteira ou outra. E a falta de fiscalização na própria execução desses contratos.

Então, em resumo, em todos, nos quatro procedimentos que nós atuamos e nos quase certeza nos sete que o colega Paulo atua atualmente, essas irregularidades acabam se repetindo.

Então, na verdade essa é a contribuição inicial e o Ministério Público está tomando as providências, nós já entramos com uma ACP num dos procedimentos, a outra já está em fase de o colega que me substituiu está com a ACP quase pronta e estamos aguardando perícias e decisões do TCU nos demais procedimentos.

O que eu poderia falar são desses quatro com os quais eu tive contato até minha promoção e que num deles consegui inclusive fazer Ação Civil Pública. Muito obrigado a V.Exªs.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço a colaboração do Procurador Regional da República, então Dr. José Ricardo Meirelles, e concedo a palavra ao Dr. Hélio Telho Correa Filho, Procurador da República no Estado de Goiás.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Sr. Presidente, Senador Tião Viana, ilustre ex-colega do Ministério Público, Senador Demóstenes, de quem eu me orgulho de ter sido colega de Promotoria no Vale do São Patrício, eu quero dizer em primeiro lugar que é uma honra muito grande, pessoal, para eu estar aqui hoje falando aos Senadores. Para mim realmente é uma honra muito grande.

Eu não estou mais também, a exemplo do colega José Ricardo, atuando na investigação do caso específico do aeroporto de Goiânia, em razão de rodízio de atuação hoje não estou mais atuando nesse caso. Também estou aqui porque atuei no caso, investiguei a licitação para o aeroporto de Goiânia, e ajuizei uma Ação Civil Pública que está na justiça, amanhã o Tribunal Regional Federal da 1ª Região deve julgar a apelação que nós interpusemos com vistas a anular o processo de licitação.

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.

Nós devemos ter no Brasil mais de cinco mil empresas que têm qualificação técnica para fazer uma obra de engenharia civil e construir um terminal de passageiros. Temos aproximadamente 600, 700 em-

presas especializadas em engenharia rodoviária que teria 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. Quando nós unimos tudo isso numa licitação só, nós fazemos com que apenas aquelas empresas de engenharia que conseguissem se casar com uma empresa capaz de fornecer o cérebro do aeroporto, só aquelas empresas que teriam condição de participar da licitação. 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 ela 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 permitiu, 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. 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.

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 ...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Exatamente. A liminar havia sido concedida... havia sido concedida a liminar, a licitação estava suspensa, houve um recurso para o Tribunal, o Tribunal manteve a liminar, a licitação estava suspensa, o Juiz saiu de férias e eu também, o processo já havia a INFRAERO apresentado à defesa dela, 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, não gosta de vários procuradores, inclusive chegou até a elaborar uma lista de Procuradores que não podia fazer audiência lá, colocou a Polícia Federal na porta da sala de audiência pra não deixar aquele Procuradores entrar, esse Juiz então 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, o Tribunal deve julgar amanhã esse caso. Mas o fato é que em razão desse infortúnio, o processo, a liminar foi cassada e a licitação foi até o final, às 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. Foi informação que eu tive, não é a informação oficial, mas foi amplamente noticiada, a CPI pode facilmente obter, confirmar se realmente essa informação que estou prestando se realmente ela é verdadeira ou se eu fui informado de maneira equivocada. Mas o fato é esse.

Então, quais as dificuldades que nós estamos encontrando lá dentro do Ministério Público para avançar nas investigações dessas irregularidades? Nós entendemos que para apurar cabalmente essas irregularidades e os responsáveis, nós precisamos de duas diligências que nós temos uma dificuldade muito grande de conseguir implementá-las. A primeira delas é o rastreamento bancário dos valores que a INFRAERO liberou para essas empreiteiras. Nós temos uma dificuldade muito grande de convencer a justiça de autorizar esse acesso a essas informações que são sigilosas. E quando a gente consegue, quando a gente consegue essa autorização judicial de rastreamento, nós ainda esbarramos na dificuldade prática de realizar esse rastreamento porque ele é muito trabalhoso. Normalmente é o BANCO CENTRAL quem faz esse rastreamento, e o BANCO CENTRAL tem lá muitos rastreamentos para fazer e demora muito a nos dar essa resposta, às vezes quatro anos, três anos. Então nós temos uma dificuldade muito grande disso. E uma outra diligência que nós temos dificuldade... Porque não adianta a gente quebrar, a meu ver, não adianta a gente quebrar o sigilo bancário do empresário, do funcionário lá da INFRAERO, porque nós vamos estar procurando agulha em palheiro. Mas quando fazemos o rastreamento bancário do caminho do dinheiro desde que saiu do cofre público até onde foi chegar no destinatário final, aí nós fazemos um trabalho mais objetivo, evitamos expor indevidamente as contas bancárias daquele tanto de pessoa, a gente vai só naquilo que realmente interessa. E a outra diligência que eu reputo necessária e que nós também temos dificuldade, principalmente operacionais de realizar, é uma perícia nessas obras que já foram contratadas, e já iniciadas para verificar se os preços praticados são preços de mercado. Essa é importantíssima porque nós vamos avaliar... O TCU tem feito algumas perícias, alguns laudos de avaliação, mas a experiência tem mostrado que esses laudos de avaliação que o TCU faz, às vezes, eu não sei no caso específico do aeroporto, não sei como que isso está sendo feito. Eu estou dizendo isso com a experiência de seis anos de atuação na área de defesa do patrimônio público em cooperação com o Tribunal de Contas. O quadro técnico do TCU que faz essas perícias às vezes as perícias são feitas, mas as empreiteiras elas conseguem desmontar grande parte do resultado dessa perícia porque o laudo, a perícia é feita com base em revistas ou em critérios de preços praticados, por exemplo, pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, a empreiteira diz que fazer aeroporto não é a mesma coisa que fazer casa própria, e coloca em dúvida a validade dessas perícias (soa a campainha), e eu estou concluindo, está faltando um minuto ali, mais seis.

Então, às vezes a empreiteira coloca em dúvida em razão disso os laudos periciais e a justiça às vezes não aceita por causa disso.

Então, talvez uma perícia feita por uma equipe que a CPI pode vir a formar com peritos da Polícia Federal, com engenheiros do Exército e outros órgãos públicos que podem fornecer isso aí, para auxiliar os peritos do TCU e fazer um laudo mais reforçado. Porque não tenhamos dúvidas, mais de dois bilhões de reais o custo dessas obras. É muito dinheiro, muito interesse por parte das empreiteiras que vão contratar técnicos, engenheiros e Advogados a pesos de ouro para poder manter, tentar comprovar que está tudo regular. Então nós temos que ter uma equipe muito boa para que nosso trabalho possa ser aceito pela justiça. Eu agradeço.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Só vou lhe solicitar que essas sugestões são muito preciosas para o Relator e para nós da CPI sejam feitas por escrito para que nós possamos dar o prosseguimento com total anuência e nenhuma dificuldade preliminar do Relator e minha. Não é isso, Relator?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com certeza.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Vai ser um prazer.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Dr. Hélio Telho Correa Filho, Procurador da República do Estado de Goiás. E concedo a palavra à Drª. Suzana Fairbanks Lima, Procuradora da República no Estado de São Paulo. Muito bem vinda.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Boa tarde a todos. Gostaria de agradecer primeiramente o convite, que realmente é uma honra estar aqui e gostaria realmente de prestar maiores esclarecimentos possíveis. Boa tarde Sr. Presidente, Senador Tião Viana, boa tarde Sr. Relator, Senador Demóstenes Torres e a todos aqui presentes. Eu gostaria na mesma linha de fazer um relato basicamente do meu trabalho pessoalmente enquanto Procuradora da República no Estado de São Paulo, a respeito da licitação, no caso foi a concorrência de 2004 no aeroporto de Congonhas. E conforme já foi... Acabou de ser relatado pelo meu colega Hélio Telho de Goiânia, a licitação teve o mesmo... O procedimento teve o mesmo início, foi com base numa

denúncia anônima dizendo acerca do loteamento entre as empreiteiras que estariam correndo no caso da grande modernização de aeroportos implementada a partir daquela época. E realmente com relação ao aeroporto de Congonhas essa suspeita se confirmou também, a concorrência foi vencida pelo consórcio OAS Camargo Corrêa e Galvão que era previsto nessa notícia que foi dada realmente antes do término da licitação. A concorrência de 2004, como eu já falei, e ela apresentou exatamente as mesmas características daquela que já foi relatada aqui em relação ao aeroporto de Goiânia. Inclusive, o problema do edital que previa uma única... Foi feita uma única licitação para três sistemas muito bem identificados como divisíveis o que infringiria em tese a lei de licitações. Com base nisso foi feita uma perícia por engenheiras civis aqui da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal de Brasília, que é a Câmara que coordena a área de patrimônio público social e essas peritas em engenheiras apontaram realmente essas irregularidades dizendo que poderia a mesma obra ter sido fracionada em três sistemas diferentes. Que eram pistas e pátios, sistemas de edificações e o sistema do controle de inteligência do sistema de informática e tudo que relacionaria essa parte mais detalhada do aeroporto. E com base nesses dados, inclusive aproveitando já a experiência de Goiânia, eu ingressei com Ação Civil Pública no final de 2004, foi uma Ação Civil Pública pedindo nulidade da licitação, e foi realmente, a ação foi recebida, começou todo o trâmite dela no final de 2004, e inclusive foi concedida liminarmente a suspensão das obras que foi pedido inicial exatamente para precaver a possibilidade de término da execução da obra para depois posteriormente ter que se desfazer o objeto que seria realmente muito mais complicado. Só que essa liminar foi em menos de 15, 20 dias ela foi cassada no Tribunal Regional Federal da 3ª Região e as obras continuaram a ser executadas conforme o cronograma.

O cronograma geral da obra era para terminar em março de 2007 e a concorrência envolvia vários objetos, inclusive esse era o grande problema dela, que eram objetos muito bem divididos e divisíveis, e o que acabou realmente restringindo a concorrência e todos os outros problemas que já foram relatados aqui. E com relação a essa ação, aconteceu também uma peculiaridade um tanto quanto estranha que essa ação estava no seu trâmite normal em... O início dela foi em 2004, foi em face da INFRAERO e do consórcio Camargo Corrêa, OAS e Galvão, em litisconsórcio passivo necessário. E com base nisso... Só um minutinho. Desculpa.

Bom, com base nisso, a ação realmente se iniciou no final de 2004, houve a citação dos réus, todo o procedimento normal do trâmite, a apresentação de defesas, teve realmente interposição de agravo de instrumento que foi no momento da concessão da medida liminar, e durante todo o ano de 2005 houve o trâmite normal da ação com Advogados, escritórios grandes de São Paulo contratados, eis que no meio de 2006 a ação foi abruptamente extinta. Sem julgamento do mérito, foi uma sentença terminativa, que é uma sentença que não põe fim à lide porque ela só alega problemas processuais e não entra no mérito da questão e o Juiz que não era o mesmo que tinha concedido a medida liminar 2004, era um outro Juiz, um Juiz substituo, e extinguiu a ação dizendo que a Ação Civil Pública não era a via processual adequada para impugnação do ato administrativo em questão que seria a anulação do ato administrativo. Que era a licitação. Um tanto quanto polêmica essa decisão. Daí no caso eu interpus a apelação e foi exatamente na mesma época em que a ação tinha que... Que eu iria apresentar um Relatório do Tribunal de Contas da União. Um Relatório preliminar que foi feito pela auditoria do Tribunal de Contas da União em São Paulo, pela Secretaria de Controle Externo, e esse Relatório apontava 12 irregularidades graves com continuidade, que era a denominação que os auditores responsáveis deram. O que significaria isso? Seriam irregularidades constatadas na obra na execução do contrato, só que irregularidades que não seriam importantes, não seriam passíveis de paralisação do objeto devido ao adiantado da obra, mas que eram realmente problemas sérios de superfaturamento, de direcionamento de licitação, restrição de concorrência, sobrepreço, eram 12 irregularidades apontadas naquele momento. Que era exatamente na mesma linha da argumentação que vinha a ação desde final de 2004.

Bom, em posse desse Relatório que foi pedido oficialmente para o Tribunal de Contas da União, eu entrei com apelação, juntei na apelação esse fato porque era realmente um fato novo que possibilitaria ser juntado no Tribunal, e ao mesmo tempo simultaneamente eu ingressei com uma ação cautelar de indisponibilidade de bens e quebras de sigilos bancário e fiscal em face da direção da INFRAERO na época, dos responsáveis pela obra. Que essa ação cautelar corre hoje na Justiça Federal de São Paulo sob sigilo e os dados estão sendo coletados na ação.

Bom, continuando esse processamento, o que aconteceu com Congonhas foi que agora todo mundo já está acompanhando muito mais de perto todo o processado em relação principalmente à parte da pista principal, e o mais estranho de tudo foi que a pista

principal e a torre de controle não foram objeto da licitação de 2004. Elas foram suprimidas da solicitação. Simplesmente não foram colocadas no objeto. Bom, é isso. O Relatório.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Muito obrigado à Drª. Suzana Fairbanks Lima, Procuradora da República no Estado de São Paulo. Com a palavra o Relator para conduzir as perguntas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sr. Presidente, Srs. Procuradores da República, eu gostaria de saudar a todos os senhores, o Dr. José Ricardo Meirelles, Dr. Hélio Telho Correa Filho, a quem tenho a honra de ter sido colega no Ministério Público de Goiás, depois ele foi para o Ministério Público da União, especialmente o Ministério Público Federal, mas é um Procurador da República muito querido em nosso Estado pelo que faz. E tem aqueles que são queridos pelo que não faz. (risos) O Dr. Hélio Telho é querido pelo que faz. É um Procurador austero, responsável, cumpridor dos seus deveres, e digo isso até na qualidade de colega, mas também eu já participei de eleições o Dr. Hélio Telho Procurador eleitoral, e teve oportunidade várias vezes de tomar medidas contra mim. O que ele entendeu que era irregularidade e tal. E isso de forma alguma nos distancia porque eu tenho um profundo respeito pelo trabalho que ele desenvolve. É uma das pessoas mais corretas que eu conheço, um dos Procuradores da República mais respeitáveis do nosso País. E fazendo essa homenagem a ele eu quero fazer essa homenagem a todo o Ministério Público Federal da União e ao Ministério Público Brasileiro. Saudar também a Drª. Suzana Fairbanks Lima, que também tem feito um trabalho tão expressivo no Estado de São Paulo. E perguntar primeiramente ao Dr. Hélio Telho.

Dr. Hélio Telho, o Tribunal de Contas da União fez diversos relatórios de auditoria na INFRAERO e em relação ao Brasil de uma forma geral, acaba apontando uma série de irregularidades dentro das licitações que aconteceram na INFRAERO. E são coisas comuns. Aparentemente em todas essas licitações, no Brasil todo, os problemas se repetem. Desde o início, desde a montagem, veio aqui o Procurador-Geral do Ministério Público do Tribunal de Contas, Dr. Lucas, e ele nos dissE – "Olha, a primeira impressão que tem é que o orçamento não é feito pela INFRAERO". E aí a gente perguntA – Quem fez o orçamento? Ninguém sabe. A impressão que se tem é que esse orçamento é feito pela própria empresa, depois a empresa ganha ou o grupo de empresas e depois se contrata a empresa acaba contratando uma pessoa que teria feito o orçamento para estabelecer o preço. É um negócio absurdamente escandaloso. Dentro dessas irregularidades eu perguntaria a V.Exª. se em Goiânia elas aconteceram nas seguintes modalidades. O projeto básico era também de baixa qualidade?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bom, essa questão foi levantada pela assessoria técnica da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, já posteriormente ao ajuizamento da ação que nós propusemos à Justiça Federal. A 5ª Câmara 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 ele 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O projeto executivo então ele acaba sendo muito mais amplo que o projeto básico.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – ele é mais detalhado do que o projeto básico. Só que quando o projeto básico ele é muito genérico, muito imperfeito, ele permite que o projeto executivo praticamente comece do zero. Ou seja, depois da licitação, depois do contrato é que vamos estabelecer qual vai ser a obra e de conseqüência qual vai ser o preço.

Então, é uma falha que eu vejo muito grande na lei de licitações, e é um assunto que está agora no Congresso Nacional, e desperta paixões e interesses muito fortes, mas eu acho que seria um grande avanço (soa a campainha) dentro do processo licitatório se a lei passasse a exigir que uma licitação de engenharia só pudesse ser aberta em cima de um projeto executivo, suficientemente detalhado. Porque isso impediria que na execução nós tivéssemos oportunidade de fazer essa irregularidade toda que nós temos hoje.

Nós estamos fazendo lá em Goiás o prédio sede, edifício sede da Procuradoria da República que deve terminar agora no final do ano. Como é que foi administrado isso lá? Fizemos uma licitação, quando eu digo fizemos não fui eu que eu nunca exerci a administração lá, foram colegas que atuaram na chefia da Procuradoria. Então foi feita uma licitação para contratar uma empresa para elaborar o projeto executivo. Uma vez entregue esse projeto executivo, analisado e aprovado, em cima desse projeto executivo devidamente e suficientemente detalhado, foi então aberta uma nova licitação para contratar a empresa que construiu o

prédio. Que está construindo o prédio. Ficando proibida de participar da licitação aquela que fez o projeto. Como manda a lei.

Então, em cima disso, nós vamos apenas executar aquilo que está projetado. Se tiver que fazer alguma alteraçãozinha por causa de uma novidade, um ar-condicionado que era de um jeito passou a ser de outro, dentro daquele limite que hoje a lei permite.

Agora, da maneira como é feito hoje, então quando nós vemos projeto básico, falho, lacunoso, genérico, insuficiente, aquilo ali é a cama pronta para a irregularidade futura.

Então, isso liga a luzinha amarela e deve chamar atenção da gente para que ali coisa boa não vai vir para frente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso do aeroporto de Goiânia...

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Foi o que aconteceu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Também o Tribunal de Contas diz que há uma pré-qualificação restritiva. Até o Tribunal de Contas sugere que a pré-qualificação seja eliminada porque ela está também servindo para dirigir as licitações. Também veio aqui o Dr. Lucas e dissE – Olha, no caso específico das licitações que aconteceram antes fez uma pré-qualificação. E nessa pré-qualificação já se escolheu o grupo que iria ganhar no Brasil todo com pequenas diferenças. Três empresas em Goiânia desse grupo de seis, às vezes sete, oito empresas, e lá em São Paulo três também desse mesmo grupo, e com a característica de se fazer um projeto único quando ele poderia ser fracionado em proveito da economia da obra. Embora a obra fosse segura. V.Exª. entende que também em Goiânia aconteceu assim?

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...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Uma outra irregularidade, doutor, casada com essa, era que... apontado pelo TCU, que se exigia uma pré-qualificação, ou seja, atributos técnicos na pré-qualificação que depois não seriam utilizados na obra. Isso também aconteceu em Goiânia?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bom, essa questão eu não me lembro de ter me debruçado especificamente com essa questão da pré-qualificação. A denúncia anônima que nós... Que deu início a essa investigação não foi anônima. A denúncia anônima foi a posterior que antecipou os resultados. Mas a denúncia inicial não falava disso e nós não chegamos a... Pelo que eu me lembre já tem uns três ou quatro anos que eu investiguei essa obra, não me lembro especificamente dessa questão. Mas uma questão que me chamou atenção ali é o seguintE – Quando... Além da... A questão do fracionamento da obra, ela leva a uma outra questão. Quando você não fraciona, você exige que uma mesma empresa ou mesmo consórcio de empresas faça todas as três... Os três grandes grupos da obra, o que pode acontecer? Como era uma licitação técnica e preço, poderia ser que duas propostas, por exemplo, a da construção do terminal de passageiro e da construção da pista de taxiamento da aeronave, da proposta vencedora tivesse preço muito acima do que o das outras concorrentes. Mas, ganhou a licitação porque a técnica e preço aquela outra empresa que participou do consórcio que era encarregada do cérebro do aeroporto apresentou uma proposta técnica melhor. Quer dizer, então a licitação teve esse vício.

Além do mais, nós temos um outro problema. Quando se criou essa, impossibilitou esse fracionamento, e limitou a seis ou sete consórcios ou empresas possíveis no Brasil todo de executar isso, criou uma outra situação. Estava 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...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – De uma forma global.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Exatamente. Para que já se sabia quem que ia ganhar o que e quem ia fazer o que.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Presidente, eu queria fazer um comentário rápido se V.Exª. me permite.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Marcelo Crivella.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – Sr. Presidente, o Procurador tem toda razão. Nós sabemos... Vou fazer aqui uma pequena recapitulação, que na década de 70, quando nós tivemos a crise do petróleo e acabou que os juros subiram muito, o Brasil que tinha o seu crescimento econômico vinculado a empréstimos externos, acabou tendo que emitir muito dinheiro. O Brasil botava muita moeda na rua para financiar as nossas empresas estatais, eram com elas que nós fazíamos o nosso desenvolvimento econômico, para elas continuarem a produzir, mas não podiam investir em si mesmas. Nós tínhamos que pegar o dinheiro do lucro delas e pagar a dívida externa. Uma crise tremenda por causa do petróleo. Hoje não tem mais esse problema. Graças a Deus temos auto-suficiência.

Muito bem. Acontece que gerou uma inflação muito grande, muito dinheiro na praça gera inflação. Depois nós trocamos dinheiro por título da dívida, mas tomamos uma decisão de vender nossas estatais. Porque não podiam investir em si mesmas, não são boas, são insuficientes e vendemos nossas estatais. Com elas foram também a nossa memória técnica. Eu engenheiro, recém-formado e professor de uma universidade, conhecia muito bem gabarito, por exemplo, da COBRAPI, Companhia Brasileira de Projetos Industriais, a fábrica de estruturas metálicas, eles eram não só grandes formadores de tecnologia, mas também escreviam normas técnicas e eram consultados por toda a burocracia do governo na época para se fazer inclusive a 8.666 que foi de 93. Na época nós vendíamos tudo isso.

Então, os Srs. Procuradores vão encontrar um Estado muito fragilizado, e profissionais das nossas empreiteiras extremamente, eu diria espertos para burlar contratos. Para ganhar dos técnicos do Governo em termos de projetos executivos que cá para nós o sujeito vai fazer uma obra, ele diz: olha, eu ganhei a obra, mas eu quero executá-la da maneira que eu acho melhor. Porque eu tenho os meus equipamentos, minhas gruas, os meus guindastes. Portanto, eu vou fazer do jeito que eu quero. Então surge o projeto executivo que as pessoas confundem como detalhamento de um projeto básico, que não é. Projeto executivo é uma maneira de se executar aquela obra que já está detalhada, já devia estar detalhada. Pois bem. Mas é difícil você fiscalizar, supomos essa parede aí detrás. Todo o Senado é pintado com essa tinta. Suponhamos que o empreiteiro diga ao fiscal da obra, "olha, está previsto aqui tinta Suvinil acrílica, eu vou gastar três milhões. Mas eu quero fazer uma proposta para você. Ao invés de usar tinta Suvinil acrílica vou botar PVA também. Metade acrílica e metade PVA. Nunca ninguém vai descobrir. Mas isso vai nos dar uma redução de 50% e eu divido com você". Quem vai descobrir se essa parede tem metade acrílica e metade PVA? Não tem como. Assim a engenharia civil vai por caminhos inacreditáveis.

Agora eu queria perguntar ao senhor o seguinte, nos Estados Unidos, nas contratações das obras públicas, eles admitem o performance bondes. O performance bondes é exatamente para abrir um maior leque possível de concorrentes. Porque se a gente limita, tem menos concorrente, eles fazem o consórcio, desde a Ferrovia Norte-Sul, divide, cada um dá um preço, cada um leva a sua. Nós podemos admitir o performance bondes, senão eu vou até pedir ao Senador Suplicy para acrescentar no projeto da 8.666 que ele relata na Comissão de economia. Agora eu queria só terminar Sr. Presidente, agradecendo a generosidade do nosso Relator, pra dizer que diante de uma tragédia de proporções inomináveis e de dor tremenda, a primeira reação de todos nós, a reação mais primitiva no momento da dor é vingança. Nós queremos nos vingar. Perdemos 200 irmãos nas chamas, alguém tem que ser o culpado. Primeiro momento, demitimos o Ministro, no segundo momento demitimos o Brigadeiro, depois execramos a ANAC, vamos demitir talvez todos os diretores. Condenamos a pista, o aeroporto, e aí vamos em busca das nossas tantas CPIs até que nos estanque a dor.

Eu gostaria apenas na mudança do Ministro, tiramos o Ministro que eu diria... pelo tempo de vida e experiência e detido pela legislação que até hoje o Ministério da Defesa não possui o seu arcabouço jurídico perfeitamente definido, um Ministro que custava tomar uma decisão ou e pusemos um Ministro com grande voluntarismo. Mas eu gostaria, sabe, Sr. Presidente, de deixar aqui uma colaboração. Do talvez mais circunspeto brasileiro que já passou na história, Floriano Peixo-

to. Ele dizia o seguinte, que se dos moderados não se deve esperar decisões supremas, dos exaltados não se deve esperar decisões seguras. E em aeronaves, aviação, nós precisamos de decisões seguras.

Queria apenas deixar essa contribuição e a proposta também aos nossos procuradores vocês vão lutar muito, mas vocês vão gemer. Mesmo que fossem engenheiros experientes que tocassem em várias obras para descobrir os meandros, as coisas que as pessoas acabam entabulando e lá na frente... outro dia, só para deixar um exemplo, um sujeito fez uma licitação e decidiu, uma obra pública, decidiu por uma determinada empresa, era uma obra elétrica, porque os transformadores tinham preço bem mais barato. Quando você vai fazer uma instalação elétrica de um grande edifício ou de vários edifícios, um transformador tem um preço tremendo. 90, 100, 200 mil reais. Então o sujeito baixou aquilo para 150. E no fim, que custa 83 centavos o metro, botou 84. Puxa, um transformador 50 mil a menos. Vou usar vários. E o fio... Mas o fio, são quilômetros, quilômetros e quilômetros.

De tal maneira que eu agradeço ao Presidente a paciência que teve comigo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao engenheiro e Senador Marcelo Crivella a contribuição que traz à CPI e com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Crivella fez uma pergunta?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Não, só um comentário.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Bom, entre esses desvios, digamos assim, o Tribunal de Contas da União, numa exposição que fez um técnico, ele rememorou que dentro do projeto básico lá de Guarulhos, por exemplo, que ao preço tinha um bilhão e cem ou um bilhão, e que eles conseguiram baixar a obra em cem milhões só na primeira olhada no negócio, por quê? Porque a pista por onde passavam os caminhões, etc., tinha a mesma formatação que a pista aonde desceriam os aviões, onde subiriam os aviões. São coisas completamente diferentes. Então só olhando... "não, não, isso aqui..." "ah, é verdade" e tal. E a coisa vai por aí.

Nesse projeto básico, de Goiânia, V.Exª. viu assim alguma coisa que também destoava completamente desse critério?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – A investigação a respeito do projeto básico, mas eu acabei não concluindo porque posteriormente eu deixei a área de tutela do patrimônio público, eu havia solicitado ao próprio TCU e à 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público que analisasse o projeto básico e emitisse um parecer técnico a respeito dele, e deixei a área de atuação da Procuradoria, fui para área eleitoral com exclusividade, posteriormente para a área criminal. Então eu não fiquei sabendo o resultado dessa análise. E eu sei que eu solicitei essa análise e não cheguei a verificar o resultado dela.

Então, a minha participação nesse caso ela foi, ela terminou quando nós... Eu apelei da sentença que havia negado a anulação da licitação, e quando eu pedi também que tanto o TCU, quanto a 5ª Câmara fizesse a análise técnica a respeito do projeto básico e apresentasse as falhas que eventualmente pudesse ter encontrado. Então essa questão eu não sei responder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação à licitação tipo técnica e preço que V.Exª. já manifestou que a regra e também veio o Tribunal de Contas dizendo que antes de 2003 a regra era preço. Ou seja, é claro que a técnica tinha que ser apurada, etc., mas o preço era essencial. E um tipo de irregularidade que o Tribunal de Contas constatou no Brasil, de uma forma geral, era uma fórmula que desprezava os descontos. Simplesmente não... Você podia ter aparentemente o mesmo resultado com um preço muito menor, mas qualquer desconto que a empresa se propusesse a dar não era previsto e nem era permitido. Também em Goiânia havia essa irregularidade?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Olha, eu tive a oportunidade de ler uma decisão do Tribunal de Contas da União, especificamente sobre o aeroporto de Goiânia e isso também foi constatado. Não pela Procuradoria, mas pelo Tribunal de Contas especificamente em relação ao aeroporto de Goiânia, eu li, se não me engano, foi ontem ou anteontem uma decisão do Tribunal de Contas num processo dessa natureza em que essa irregularidade teria sido constatada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E também critérios subjetivos para avaliação de nota técnica, não objetivamente, algo que vai mais em conta de quem vai abrir para julgar do que propriamente um critério que possa levar em consideração que aquela empresa é melhor, que o produto é o melhor. V.Exª. detectou que esse projeto, ou que o edital tinha questões também de caráter subjetivo, que podia levar a um direcionamento da licitação?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não. Essa questão de regras que pudesse levar a julgamento subjetivo eu não lembro de ter encontrado no edital.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A Drª. Suzana disse que ela, teve

o trabalho de V.Exª. que foi anterior e depois, ela utilizou-se desse trabalho também para... Já tinha um precedente para fazer algo semelhante em São Paulo no aeroporto de Congonhas. E o Tribunal de Contas diz o seguintE – Que havia alteração de critérios de pontuação para cada aeroporto. Num determinado aeroporto o critério X valia tanto, às vezes num outro o mesmo critério valia menos, no outro aquele critério valia mais... V.Exª. chegou a fazer esse tipo de comparação do seu trabalho?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não. Não comparei porque a minha atuação foi anterior e eu não comparei o edital de Goiânia com os editais dos outros Estados. Eu que eu sei que as irregularidades que foram encontrados no edital de Goiânia também foram encontradas lá em Guarulhos e outros editais. Agora, se outras irregularidades a mais foram encontradas, acho que a Drª. Suzana vai poder informar com mais precisão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação ao orçamento base, V.Exª. detectou já naquele momento que houve um sobrepreço, uma avaliação muito maior, e mais, um orçamento sem uma documentação comprobatória ou indicativo daqueles preços apresentados?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Na verdade nós não tivemos acesso ao orçamento que a INFRAERO fez. Ela fez para economia interna dela e nós não tivemos acesso a ele. Posteriormente, foi feita, aberto as propostas e a licitação, o consórcio que ganhou a licitação é que teve a sua... O seu contrato, a sua proposta de preço analisada pelo TCU que constatou o superfaturamento. Mas nós não tivemos acesso ao orçamento que deveria vir com o projeto básico junto com o edital. Esse nós não tivemos acesso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Tribunal de Contas também disse que havia, além do sobrepreço, em Goiânia eles chegaram para determinados itens, nós tivemos acesso a esse relatório, a ter item com sobrepreço de 320%. E ainda eles, no edital, o vencedor da licitação, ainda tinha, era aceito uma avaliação de 10% para cima nesse preço global. Também Goiânia tinha essa previsão?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bom, eu já não estava mais atuando nessa área quando o Tribunal de Contas detectou o superfaturamento. Eu não investiguei o superfaturamento ou não da proposta vencedora lá em Goiânia porque eu já não estava mais na área. A minha atuação ela se limitou às irregularidades no procedimento de licitação. Até a escolha da empreiteira. Dali para diante, ou seja, a execução da obra eu não investiguei. Aí já passou para outros colegas e eu não tenho certeza se a Procuradoria de Goiás aprofundou essa investigação, se recebeu algum subsídio do TCU para aprofundar essa investigação porque eu já não estava mais nessa área, então não posso dizer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. sabe se o projeto executivo foi feita pela mesma empresa que fez o projeto básico?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Olha, lá em Goiânia o edital previa que o consórcio que ganhasse é que deveria elaborar o projeto executivo. Como eu não acompanhei a execução do contrato, então não sei dizer se essa empresa terceirizou para aquela empresa que fez o projeto básico também a elaboração do executivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O Tribunal de Contas entende que a Diretoria da INFRAERO, para se ter uma idéia, tem mais de 100 procedimentos no Tribunal de Contas da União, no Ministério Público e na Polícia Federal. A conclusão dos auditores do Tribunal de Contas que aqui estiveram, é que havia uma atuação da diretoria da INFRAERO em âmbito nacional, essa é a expressão utilizada, tendente a fazer com que no Brasil essas licitações não seguissem o procedimento normal previsto na lei de licitação. V.Exª. entende que é isso mesmo? Que havia um direcionamento para fraudes?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bem, a primeira coisa que a gente observa é que os editais, as licitações em que pese, eu não tenha analisado todos os editais, mas que pelo que pude observar as irregularidades se repetem. Elas são mais ou menos as mesmas em todas as licitações. Foram abertas ao mesmo tempo. Houve... a maneira como o edital foi feito restringiu a uma meia dúzia de empresas. Quer dizer, esses editais eles foram todos eles... Eles não foram regionalizados, a elaboração dele não esteve a cargo de cada superintendência. Então isso tudo... Além do mais, o montante das verbas envolvidas, e todas essas questões que mostram aí, que delineiam esse quadro de como foram feitas essas licitações em aeroportos, nos levam a suspeitar de maneira muito forte de que era impossível que essas irregularidades fossem praticadas por funcionários subalternos ou de nível de segundo escalão da INFRAERO. Eu acho até que pelo volume de verbas envolvidas, e pelo tipo de irregularidade, isso é aquilo que o Senador Tião Viana já antecipou aqui, V.Exª. também já disse alguma coisa, a impressão que se tem é que as empreiteiras é que não se sabe quem fez o orçamento da INFRAERO. Quer dizer, então tudo isso aí nos leva a crer que isso não ficou restrito ao segundo escalão da INFRAERO. E mais, que eu acho que também não ficou restrito só ao primeiro escalão da INFRAERO. Eu acho que pelo tamanho da coisa, mais gente pode ter se beneficia-

do disso. E só o rastreamento bancário que eu havia sugerido é que vai levar aos reais beneficiários dessa situação. Porque se a gente for pensar bem, ninguém faz projeto básico falho. Licitação direcionada, restrição de licitação de graça. Tudo isso aí tem uma finalidade única. A finalidade é única. É pôr a mão numa parte do dinheiro público que vai ser utilizado naquela obra. É só essa finalidade. Para se saber quem se beneficiou e quem está por trás é ver quem pôs a mão, e para saber quem pôs a mão, localizar a digital ali, eu não vejo outra providência agora que não esse rastreamento bancário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Nós vamos fazer aqui o pedido na CPI para que haja esse rastreamento. Tenho certeza que o Plenário vai deferir. Então, gostaria que V.Exª. através da autoridade própria solicitasse o compartilhamento dessas informações que nós repassaremos a V.Exª. porque eu tenho certeza que aqui vai encaminhar de uma forma mais célere.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Tá ótimo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu perguntaria a V.Exª. também um fato que foi bastante aventado. É que houve uma politização da INFRAERO que foi... Que se deu prioridade a que técnicos e não... Perdão, a que políticos e não técnicos ocupassem os cargos principais da INFRAERO. Isso aconteceu também nas obras do aeroporto de Goiânia? A Diretoria da INFRAERO, especialmente lotada em Goiás, ela tinha mais caráter político do que técnico?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Eu não sei dizer se a administração da INFRAERO lá em Goiás era apadrinhada política. O que a gente sabe é que via de regra esses cargos dos órgãos públicos nos Estados eles são em geral providos por indicação política. Não sei se caso específico da INFRAERO isso aconteceu. Eu não cheguei a investigar isso na época não me pareceu que a investigação desse fato pudesse ser útil para o que a gente estava fazendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Correto. Em Goiás havia um convênio entre o Governo do Estado e a INFRAERO?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Me parece que o Governo do Estado ele se obrigou a financiar parte do aeroporto. E pelo que eu fiquei sabendo também, o Governo do Estado não honrou esse compromisso e não colocou dinheiro lá. Essa seria a participação. Aliás, é uma participação até curiosa porque em geral o que a gente observa lá em Goiás é que nesses convênios é a União que entra com o dinheiro e o Estado entra com a execução. E lá nesse caso foi uma situação diferente. Invertida. O Estado se obrigou a se não me engano 20% do custo da obra comparecer com os recursos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Inicialmente 50%?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Esses números eu não me lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas o Estado acabou não...

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não honrando. Essa é a informação que eu tive.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o Governo Federal V.Exª. sabe se acabou ficando com a parte de execução?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Olha, o que eu sei é o seguinte, que a obra está suspensa por duas razões. Primeiro, pela auditoria do TCU que constatou superfaturamento e então o TCU cautelarmente suspendeu a execução da obra. E a outra razão é por falta de recursos. Ou seja, o Estado não colocou recursos, a União também não. A imprensa está noticiando agora ontem ou hoje que o Governo Federal estaria liberando mais recursos inclusive para o aeroporto de Goiânia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A informação que nós tivemos aqui, Dr. Hélio, é que a INFRAERO ela não suspendeu a obra. O que ela fez? Ela apontou alguns sobrepreços, glosou isso, e avisou a empreiteira. "Olha, os senhores vão receber – em relação ao grupo vencedor – Os senhores vão receber em relação ao que não há dúvida quanto ao preço. Em relação a essa outra parte, nós vamos discutir qual o preço que deve ser pago". E aí o grupo suspendeu a obra. E me parece que no Brasil todo de forma geral, quatro ou cinco aeroportos o procedimento do TCU foi o mesmo e o procedimento também do grupo de empresa foi o mesmo.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não sei se isso aconteceu lá, porque como eu disse eu não investiguei a execução do contrato e sim a licitação apenas. Agora é um dado importante se a CPI confirmar que isso realmente aconteceu, é mais um motivo para justificar o rastreamento bancário. Por quê? Porque a experiência mostra que o sobrepreço, o superfaturamento não é apenas uma forma de enriquecer a empreiteira encarregada da construção. É no superfaturamento, é naquela gordura ali é que vai ser retirado o dinheiro para voltar para os agentes públicos que eventualmente tenham praticado as irregularidades. Se a empreiteira se recusa a receber aquele item ali pelo preço de mercado, se é que está acontecendo, não sei, mas se isso está acontecendo é porque muito provavelmente a empreiteira já retirou dali para passar

para alguém e não quer ficar no prejuízo. Então isso é mais um motivo para justificar a necessidade do rastreamento bancário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu pergunto a V.Exª., nos procedimentos em que V.Exª. trabalhou, havia também o indício de crime? V.Exª. disse que sim, né?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bom, o indício mais forte de crime me pareceu a partir do momento em que houve a notícia anônima antecipando o resultado das licitações e acertando quase tudo. Esse me pareceu o indício mais forte de crime. Que inclusive foi encaminhado para a Procuradoria da República no Distrito Federal e a investigação desse indícios de crime está a cargo do Procurador Vinícius Firmino que eu conversei com ele na semana passada e ele me atualizou a informação dizendo que havia repassado esses dados para a Polícia Federal para que a Polícia Federal instaurasse o inquérito e investigasse esses crimes. Ele não me informou o andamento desse inquérito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – No caso de Goiânia, há indício ou há evidência, ou há comprovação de que houve sub-rogação, subcontratação irregular de contrato e execução, pagamento e serviço não previstos no contrato?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Como eu disse, Senador, a parte da execução da obra que eu não investiguei. Eu não acompanhei. Já não estava mais sob minha alçada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eu perguntaria a V.Exª. pelo trabalho que fez àquela época, se alguns desses nomes que foram aqui mencionados pelo Tribunal de Contas da União e pelos diversos documentos que chegaram da Polícia Federal, do próprio Ministério Público, se eles também têm importância nas irregularidades, vamos chamar assim, que V.Exª. constatou nesse edital, nesse início de procedimento. O Sr. Carlos Wilson, ex-Presidente.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Bom, o ex-Presidente Carlos Wilson eu não tive contato pessoal com ele. A denúncia anônima dizia que essa... Isso aí se trataria de um esquema para financiamento da sua campanha eleitoral. Mas eu não apurei isso porque não era a minha responsabilidade apurar essa questão porque essa questão criminal foi repassada aqui para a Procuradoria da República no Distrito Federal.

Então, o que a gente tem em relação a isso é uma notícia anônima que em princípio eu não dou muita bola para notícia anônima. Nesse caso, só o que me chamou atenção nessa notícia anônima é que ela antecipou o resultado da licitação. Isso que foi mais robusto, a meu ver.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eurico Loyo, Assessor da Presidência.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Eu não me lembro desse nome. Eu sei que foi realizada uma visita técnica aqui no aeroporto de Brasília, na ocasião em que nós investigávamos essa licitação, essa visita técnica foi patrocinada pela INFRAERO, havia um Assessor do Presidente da INFRAERO que estava comandando essa visita técnica, não sei se é esse nome, eu não me recordo, na época também havia pelo setor jurídico pela INFRAERO, uma mulher, cujo nome também não me recordo, essa visita técnica contou com a participação dos técnicos da 5ª Câmara do Ministério Público e do TCU e na ocasião a INFRAERO tentava convencer tanto o Ministério Público quanto o TCU de que era necessária a realização da licitação sem fracionar o objeto. O argumento principal da INFRAERO é que o aeroporto se tratava de uma obra complexa e que se fracionasse a licitação, a administração dessa obra iria ser problemática porque uma empreiteira poderia jogar a responsabilidade na outra pela não conclusão ou pela conclusão indevida da obra, e que haveria questões relativas à segurança de tráfego que poderia ser comprometida se ao invés de três fossem contratadas três empresas, fosse contratado um consórcio só, fosse contratado separadamente três empresas, e eu me lembro então que um Assessor da Presidência pode ser esse aí como pode não ser que eu não levar o nome, tentava convencer nos convencer de que a modalidade de licitação era adequada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eleuza Therezinha, diretora de engenharia?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Esse nome não me é estranho. Mas já tem muito tempo. Eu não posso dizer se... Ligá-la a alguma regularidade que eu tenha investigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Armando Schneider. Superintendente de Empreendimentos de Engenharia.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Desse aí eu não lembro o nome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E esse Gerente de Empreendimentos, Mário Jorge Moreira?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Também não lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Paulo Dits(F).

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Também não me lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Francisco Erivam de Albuquerque.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Carlos Roberto da Silva.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não me lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Rogério Barata.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sérgio Seixas.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Adauto César Filho.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ernesto Escócia Araújo Camargo.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Esse nome também não me diz nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – José Roberto Jung Santos.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não. Também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Protásio Lopes de Oliveira Filho.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Não. Eu preciso esclarecer também, Senador, que na época nós estávamos investigando a regularidade ou não da licitação, e não chegamos a analisar ali num primeiro momento a responsabilidade de cada uma das pessoas por essa situação porque nós não tínhamos ainda noção de que se tratava de uma coisa, quer dizer, nós pegamos a licitação e investigamos como se fosse uma única obra. Lá de Goiás. E depois, mais no final é que nós tivemos a noção de que se tratava de uma coisa mais complexa interligada. Que não dá para você enxergar todo um... com integralidade o que é que aconteceu em Goiânia sem você ver também os outros aeroportos que estavam sendo licitados na época e aí sim é que você começa a perceber. Então acho que cruzar a participação das pessoas responsáveis pelo aeroporto de Goiânia como também aqueles responsáveis por outros aeroportos nós podemos encontrar pessoas que estão responsáveis, que praticaram fatos ali em mais de um aeroporto e aí sim nós identificarmos quem possa estar de fato por atrás dessas irregularidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. pode nomear esse Juiz que teve problemas com Procuradores da República e acabou julgando essa causa?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – É o Dr. Carlos Humberto de Sousa. Nós tivemos alguns problemas lá, o Dr. Carlos Humberto respondeu lá, acho que até responde ainda uma ação de improbidade administrativa movida pela Procuradoria da República de Goiás na ocasião, em razão do fato de ele ter comparecido à Procuradoria com uma pessoa que por acaso é um empreiteiro, não tem nada a ver com essas obras, é dono de uma empreiteira, amigo dele, e que estava indiciado num Inquérito Policial. Então ele foi lá junto com esse amigo dele para tratar desse assunto a Procuradoria entendeu que se tratava de uma atitude que ofendia a moralidade do cargo de Juiz, moveu uma ação de improbidade contra ele, essa ação eu não sei o fim que deu, mas a partir disso aí que resultou numa animosidade e fatos depois posteriores como esse dele ter se recusado a realizar audiências com os Procuradores da República que tiveram participação nesse caso, inclusive impedindo eles de entrar na sala de audiência, colocou a Polícia Federal, só não aconteceu alguma coisa pior porque no dia da audiência a Procuradora que foi não integrava a lista dos 10, a chamada lista negra. Então não teve problema. Mas que foi requisitada a polícia para impedir que esses Procuradores entrassem, isso lá foi. Em razão disso, aconteceram alguns fatos posteriores em que as ações que nós movíamos contra... De improbidade, era a minha área de atuação, era a atuação de improbidade, várias das ações de improbidade que eu movi que não estava na vara da responsabilidade dele, em outras varas quando ele por alguma razão estava respondendo por essas varas, nem que seja por cinco dias, três dias, ele localizava esses processos, buscava esses processos, sentenciava e julgava improcedente e ainda condenava a União em honorários advocatícios em valores às vezes até acima do valor da própria causa. E isso fez com que nós passássemos a argüir a suspeição dele em processos em que tivesse a participação ou que a gente tivesse atuado. Nesse caso específico, quando o processo foi julgado esse caso da INFRAERO, o Dr. Carlos Humberto era o Juiz que tinha processos acumulados de sentenças há mais tempo, era o Juiz mais acumulado de processos para serem sentenciados lá na Seção Judiciária. Mesmo assim, ele achou tempo de ir lá e buscar esse processo que é um processo complexo, discute questões que nós não tínhamos assim... não é processo que se vê toda hora, assuntos complexos, ele achou tempo de ir lá julgar esse processo antes da hora e julgar

improcedente. Então por essa razão nós apelamos e alegamos que a sentença dele é nula porque ele era suspeito, e nós argüimos isso. Não sei se o Tribunal vai acolher essa argüição. A justiça, o Tribunal, a jurisprudência ela tem dificuldade em reconhecer casos de suspeição nesse tipo de situação, pode ser que o Tribunal entenda que não havia suspeição nenhuma. Mas de qualquer maneira nós pedimos também que fosse revisto, o conteúdo, o mérito da sentença dele e esperamos que pelo menos pelo mérito o Tribunal anule essa licitação para que outra licitação possa ser realizada já com os objetos fracionados e tudo regular e aí nós possamos terminar aquele aeroporto que eu quero dizer, deixar bem claro é importantíssimo para o Estado, o aeroporto, o terminal aeroportuário de Goiânia hoje ele é...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pior do que uma rodoviária.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – É muito pior do que a rodoviária de Goiânia. Muito pior... Se pudesse pousar avião na rodoviária de Goiânia era muito melhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Era muito melhor. (risos)

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – E é difícil realmente às vezes até a...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Dr. Hélio, até disse ontem, eu tive uma audiência com o Ministro Nelson Jobim, eu fui levar as conclusões da nossa CPI. Eu dizia a ele o seguinte, agora ele vai fazer com que os Hubs, que são esses centro de distribuição, pouso, decolagem, Congonhas não vai ser mais Hub. Guarulhos, sim. Mas ele vai... Brasília vai intensificar, Confins vai intensificar, Viracopos vai receber uma parte... Então eu disse a ele o seguinte, Brasília com certeza até na discussão que nós tivemos aqui, até porque o aeroporto já tem uma discussão grande acerca do local que está construído, a pista para ser liberado deu um problema danado porque tinha um problema ambiental que se ele priorizasse depois de resolvidos esses problemas, ninguém vai construir também, com sobrepreço lá em cima. Mas se ele priorizasse esse terminal de Goiânia, Goiânia é muito próximo a Brasília. Goiânia também eventualmente poderia ser utilizado como Hub. Não é verdade?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – É. Com terminal novo, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Diferença de 20 minutos de... diferença de vôo. 15 minutos andando mais rapidamente. Então é uma solução, é o aeroporto importante, não só para Goiânia, mas pela localização estratégica. E é uma pena lamentavelmente V.Exª. cumpriu a sua obrigação e o fez muito bem. Mas é uma pena que uma obra desse quilate tenha sido paralisada, como Congonhas, como...

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – E eu imagino, eu fico conjecturando, nós temos aqui... eu me preocupo com emergências fabricadas para justificar licença de licitação e foi o que me parece que aconteceu lá em Congonhas com a reforma da pista, uma coisa que já se sabia que precisava há muito tempo e deixa para fazer quando não tem jeito mais e aí justifica para dispensar licitações. Eu me preocupo porque Goiânia precisa realmente muito desse aeroporto. Agora muito mais do que em 2003, e na ocasião, se nós tivéssemos... a justiça nós tivéssemos respondido da maneira como havia respondido liminarmente, tivesse no mérito anulado a licitação, nós já teríamos realizado, já teria sido feita a licitação, e a obra já teria... Não teria tido superfaturamento. Provavelmente o aeroporto estaria sendo entregue agora o ano que vem conforme era o cronograma inicial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. lembra qual era o preço inicial da obra?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Se não me engano 150 milhões. Acho que o valor da causa que eu dei era 150 milhões. Mas o contrato me parece que está em 210 ou 220 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Doutor, agradeço a V.Exª., Dr. Hélio Telho, e passarei a perguntar com a aquiescência do nosso Presidente à Drª. Suzana Fairbanks Lima. Drª. Suzana, antes de entrar, eu perguntaria a V.Exª. também em relação a esses itens que o Tribunal de Contas da União apontou como problemas comuns nos aeroportos, nos editais. Lá também o projeto básico em Congonhas era de baixa qualidade?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – O que ficou bem delimitado pelo Relatório do Tribunal de Contas da União foi que o projeto básico era realmente incompleto e deficitário. Tanto que ele gerou uma necessidade de aditivo muito prematura na execução da obra. Em menos de seis meses após o início das obras já havia um aditivo aumentando em cerca de 10% o valor da contratação inicial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E qual era o objeto da licitação? Ou os objetos?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Então. O objeto envolvia o sistema de pistas e pátios, o sistema de terminal de passageiros, a construção do estacionamento que havia uma proporção entre iniciativa privada, esses dados realmente do estacionamento eu

não me recordo muito precisamente. Mas... E também é o sistema de... A pista auxiliar. O que não envolvia, o que ficou mais caracterizado como realmente uma estranheza na licitação foi que o que era mais importante no aeroporto que seria a pista principal e a torre de controle nenhum dos dois eram objetos da licitação da concorrência de 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. então pode afirmar que se deu prioridade para a edificação de uma obra que não era prioritária em relação à construção, a melhoria dessa pista principal e do sistema de controle?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. Porque o que ficou bem caracterizado foi a preocupação da INFRAERO em aumentar a recepção de no maior número possível de passageiros. Porque Congonhas teria uma capacidade, conforme foi informado recentemente pela Aeronáutica, de um trânsito de até 12 milhões de passageiros por ano. E já apresentava 18 milhões de passageiros.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E com previsão de chegar a 22.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. Então eles tentaram aumentar o máximo a capacidade aumentando o terminal de passageiros e aumentando os itens realmente necessários para essa movimentação de pessoas em detrimento talvez da parte principal realmente do aeroporto que seja uma pista em condições de segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E qual era o valor essa obra?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – A obra inicialmente foi orçada em 141 milhões, só que ela foi... já o contrato foi fechado por 150, em menos de seis meses já havia um aditivo para 165 e atualmente a ela ultrapassa os 200 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve também pré-qualificação restritiva?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. Foi apontado pelo Tribunal de Contas da União como uma dessas irregularidades a pré-qualificação que seria uma possibilidade de supressão inclusive da fase de habilitação. Seria uma dupla habilitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Lá ganhou a OAS?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – OAS, Camargo Correa e Galvão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em Goiânia quem, Dr. Hélio?

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Foi um consórcio, a construtora Norberto Odebrecht e a Via Engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Lá V.Exª. também teve oportunidade então de acompanhar esses trabalhos não só da licitação. Houve retirada de serviço do contrato que foram exigidos na pré-qualificação? V.Exª. se lembra disso?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Quanto a essa detalhação técnica realmente quando houve a auditoria especializada do Tribunal de Contas da União, que foi depois posteriormente utilizada por nós nessa na apelação na primeira ação, inclusive como fundamento para a segunda ação de 2006 que foi ação cautelar de indisponibilidade, toda a parte técnica nós nos respaldamos inclusive com o apoio desse Relatório do TCU. Porque desde o início de 2004 que ficou muito bem caracterizado foi a tentativa dos réus da primeira ação de desqualificarem a nossa perícia técnica, dizendo que, enquanto o Ministério Público Federal vinha com uma perícia genérica em obra de engenharia, eles vinham com uma perícia do maior especialista em obras aeroportuárias do Brasil. Então que não haveria suficiência técnica para rebater os argumentos deles.

Então, quando eles entraram nessa questão técnica e tanto a justiça quanto o Tribunal foram uníssonos em dizer que parte técnica tem que ser feita por especialistas técnicos, a nossa argumentação realmente ela teve que se respaldar na parte jurídica, e não nos itens técnicos onde estava muito fragilizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – A licitação também foi tipo técnica e preço? Desprezando descontos?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. Foi exatamente esse Relatório que fundamentou a auditoria do Tribunal de Contas da União.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E havia critérios subjetivos de avaliação de nota técnica na opinião de V.Exª.?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – O que realmente causou surpresa foram alguns itens que à primeira vista pareciam subjetivos como necessidade de pavimentação de não sei quantos mil metros de granito. Então isso ficava muito caracterizado que eles queriam uma empresa que já tivesse executado aquela obra.

Então, uma obra análoga no caso que teria executado realmente a pavimentação de 40 mil metros quadrados de granito. Uma empresa que pavimenta quatro mil, pavimenta 40 mil. Então era um item que realmente vinculava só as grandes empresas que poderiam realmente vencer a concorrência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve alteração de material, digamos assim, por exemplo, o auditor aqui aponta em Salva-

dor, Salvador teria acontecido o seguinte. Se exigiu que se fizesse tanto de concreto. E depois mudaram lá na frente esse concreto para um concreto três, quatro vezes mais caro. Era concreto que era exigido. Só que não havia o detalhamento de um concreto quase que uma obra de arte.

Então, lá no aeroporto de Congonhas, V.Exª. observou em algum item também uma alteração desse nível que possibilitasse a elevação do preço?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não. Não foi observado nenhum item identificado pormenorizadamente nenhum item onde ficasse visível essa modificação. Inclusive porque a auditoria ela foi feita por amostragem, ela foi feita em cerca de 20% de todos os itens que seriam utilizados na obra. E ela foi feita muito mais na parte documental do que fiscalização *in loco* da execução da obra. Porque a auditoria foi feita em meados do ano de 2006. A obra ainda tinha muita coisa para acontecer. A obra realmente, o cronograma final dela, caso não tivesse nenhuma paralisação ou suspensão, o término dela seria em março de 2007. Então os fiscais, os auditores técnicos, no caso, ficaram muito mais na parte de auditoria documental do que in loco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O orçamento base já tinha sobrepreço? Havia preço sem documentos comprobatórios de indicação desses preços?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – O que restou bem caracterizado foi que a INFRAERO não utilizou o sistema padrão de preços de mercado utilizado pelo Governo.

Então, as empresas apresentaram os preços, a INFRAERO aceitou e já colocando como valor a ser pago, e esses valores muitas vezes eram muito superiores ao valor de mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Porque me lembro de um exemplo utilizado aqui pelo auditor...

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Dos *fingers*.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – No caso dos *fingers* foi o exemplo mais visível mesmo desse sobrepreço onde os auditores verificaram que a INFRAERO pagou pelos *fingers,* dois milhões e duzentos mil cada um, sendo que o valor oficial seria 630 mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Pagou quanto?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Dois milhões e duzentos mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Por cada?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Doutora, também perguntaria a V.Exª. uma coisa que o Tribunal de Contas alertou. Por exemplo, em relação ao transporte do rejeito, do inservível, do lixo.

Então, o Tribunal de Contas constatou que também aí havia um superfaturamento muito grande, até acima de 300%. E se alegavA – "não, mas é lixo de aeroporto". Mas qual a diferença de se carregar lixo de aeroporto ou demolição de aeroporto ou demolição de estrada?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – É. A fundamentação toda deles vinha na especialidade da obra por ser uma obra aeroportuária. Então no momento que eles justificaram não fracionamento da obra foi nessa linha. Eles não podem fracionar porque é um macro empreendimento interligado onde todo mundo que trabalha lá dentro tem que ser comandado por uma única chefia. Senão seria muito cacique para pouco índio. Seria todo mundo brigando num canteiro de obras. Só que isso mesmo eles se contradizem na hora da necessidade de subcontratação para sistemas diferentes de execução da obra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Houve subcontratação?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Houve. Houve. Pelo menos, a primeira informação foram de 16 empresas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Essa subcontratação tem indícios de que o preço era superfaturado?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não. Com relação ao preço de cada subcontratação não ficou caracterizado o superfaturamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas a subcontratação era irregular.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Eles tentaram justificar a subcontratação dizendo que era uma subcontratação prevista. Por exemplo instalação de sistemas de ar-condicionado.

Então, a empreiteira, o consórcio, no caso composto por três empreiteiras, no momento de instalar o ar-condicionado teria que subcontratar a empresa especializada na instalação de ar-condicionado.

Então todos os itens disseram que realmente era uma necessidade inafastável de ter uma empresa especializada para aquele ponto. Que no fundo gerava exatamente a situação inicial de várias empresas trabalhando no mesmo canteiro de obras.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Exatamente. Não podia dividir antes, mas pôde dividir depois. Dr. Hélio Telho.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – A INFRAERO é uma empresa pública, e uma das finalidades dela é exatamente gerenciar esse tipo de situação. Está lá na lei que criou a INFRAERO. De repente, se são várias empresas, a INFRAERO é uma empresa cuja finalidade, uma das finalidades é exatamente administrar esses três contratos. Mas ela preferiu então terceirizar isso para um consórcio só, o que dá a comodidade sem dúvida, nós temos que admitir, que dá realmente uma comodidade muito grande para o administrador porque ele vai, qualquer problema que dá na obra ele vai reclamar para uma pessoa só. Se a INFRAERO tivesse licitando um único aeroporto no Brasil inteiro, eu acho que talvez nós não tivéssemos esse problema com o fracionamento porque ainda assim nós teríamos cinco ou seis empresas, consórcios de empresas que poderiam disputar o preço. Mas a partir do momento que licitamos cinco ou seis aeroportos diferentes, cada empresa ou consórcio de empresa não vai conseguir fazer mais do que o mesmo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Com essa pré-qualificação.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – Exatamente. Porque é uma obra muito grande mesmo, então ali o loteamento já criou o terreno propício para o loteamento. Quer dizer, por mais boa vontade e interesse que tivesse o administrador, admitamos aqui que o administrador da INFRAERO não tivesse nada a ver com essa irregularidade. Mas ele criou uma situação em que permitiu que as empreiteiras elas se juntassem e loteassem ali as obras.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Drª. Suzana, V.Exª. pôde confirmar nessa obra o que o Tribunal de Contas confirmou, não sei se nessa obra em outras obras sim, nesse eu perguntaria a V.Exª., ou seja, a previsão de construção de determinado item formalmente o item tendo sido realizado, mas depois na auditoria se constata que se pagou por algo que não foi feito. V.Exª. pôde constatar isso?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Essa constatação não é possível porque não existe a auditoria fiscalizando a execução da obra. Ainda não houve uma auditoria técnica que fosse ao aeroporto verificar exatamente quais os itens que foram utilizados em conformidade ou não com o edital inicial e com todo o projeto.

SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO – E é exatamente um dos objetivos da perícia que havia me referido quando eu falei naqueles 15 minutos iniciais. Que a perícia que vai verificar se o que foi pago foi executado, se o que foi executado e pago foi pago dentro dos valores de mercado, se aqueles itens orçamentários pagos todos eles se foram aplicados, e dentro do possível, e aí eu lembro que o Senador Marcelo Crivella disse, dentro do possível identificar se aquilo que foi contratado está ali mesmo. Porque às vezes a marca do fio custa 84 centavos o metrô, um fio Pirelli, por exemplo, mas um fio de uma outra marca menos conhecida custa 60 centavos o projeto previa um e eles entregaram outro e milhares de metros de fio dá um valor muito grande de diferença.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Essa também havia a possibilidade de variação para cima do preço global, já com sobrepreço ainda poderia se colocar até 10% além disso. Havia essa previsão no edital? V.Exª. se recorda?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. A própria Lei de Licitações ela permite a utilização de aditivos no edital desde que haja limite de 25% do objeto inicial desde que justificada a necessidade de aumento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Não. Nesse caso não estou me referindo ao aditivo. Dentro... é uma irregularidade constatada pelo Tribunal de Contas é que dentro desse procedimento já havia a possibilidade de variação de preço sem aditivo de até 10% no preço global.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não. Eu não me recordo de nenhuma cláusula dessas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O projeto executivo foi realizado pela mesma empreiteira que fez o projeto básico em Congonhas?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – O que ocorreu foi que a empreiteira que fez o projeto básico ela foi uma das subcontratadas para a execução da obra após o projeto executivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Aí é pior ainda. (risos) Pois não.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO – ... A obra também?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Ela foi uma das empresas a serem responsáveis pela execução da obra. Não o consórcio. O consórcio subcontratou para um determinado objeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Uma das irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas. Quem faz o projeto básico depois é subcontratada para também tocar um pedaço da obra... Sempre tem alguma coisa que lá na frente... E o preço, porque o pior é que há o entendimento do

Tribunal de Contas que como ninguém põe o preço, quem põe o preço é quem ganhou a obra.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO – Só pra colocar uma experiência prática. Quando eu era Prefeito nós contratamos uma obra em sistema de aço(F) e o projeto colocou 42 toneladas. Era uma obra pequena. Não pode ser 42 toneladas isso. E a empresa era de Erechim, e a empresa que ganhou para executar, também era de Erechim com preço bem menor. Aí vamos testar isso e vamos ver. Realmente era 18 toneladas. E aí fica fácil. Quem faz o projeto altera o que vai executar evidentemente que quem ganha acordado com ele tem uma enorme vantagem. Isso fica caracterizado nesse processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – É verdade. Houve alteração significativa dos serviços contratados? Houve acréscimo, supressões?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – O que eu afirmo realmente é que não existiu essa auditoria posterior em relação à obra. O que existe lá construído se é exatamente o que foi acordado, o que contratado inicialmente ou se houve uma grande distorção. Toda a auditoria realizada até agora foi com relação ao que existia na documentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. aponta quais as principais irregularidades na obra nesse procedimento todo que V.Exª. acompanhou?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Eu fui na linha, inclusive na defesa judicial dessa posição, eu fui na linha que foi realmente do Relatório preliminar do Tribunal de Contas da União, que apresentou por uma questão técnica eles terem muito mais pertinência com a matéria do que a área jurídica da Procuradoria, sem uma assessoria tão especializada quanto, nós realmente seguimos a orientação em apontar as 12 irregularidades que foi realmente a fundamentação para a ação cautelar agora de meados de 2006, e já havia sido genericamente apontada não tão pormenorizadamente por falta de qualificação técnica nossa desses itens. Mas foi realmente o fundamento inicial da ação ao final de 2004, quando pedia a anulação do edital de licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. pediu a quebra do sigilo fiscal e bancário e disponibilizado de bens do Sr. Carlos Wilson?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Qual a razão?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – A razão foi ele ter sido Presidente da INFRAERO na época da realização da concorrência de 2004 do aeroporto de Congonhas, e essa responsabilização dele, responsabilidade por ter assinado os atos principais relacionados à licitação, aprovando o edital, a liberação do dinheiro como autoridade máxima da INFRAERO na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação às condições de uso da pista principal do aeroporto de Congonhas, que a colega de V.Exª. apurou e V.Exª. parece que teve a oportunidade, a Drª. Fernanda, quais foram as conclusões da apuração para avaliar a segurança e as condições de uso da pista principal?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – A apuração realmente ela está fazendo parte agora dessa perícia posterior ao acidente. Somente após essa avaliação técnica que ainda não terminou será determinado se realmente a pista tem ou não... Tinha ou tem ainda condições de funcionar ou não. O que ficou bem claro foi que essa nossa atuação relacionada diretamente à pista principal, ela se iniciou agora em janeiro de 2007, quando foi ajuizada uma outra Ação Civil Pública pelos meus outros colegas, eu não subscrevi essa primeira ação que foi pela Fernanda Taubemblatt e o Márcio Schusterschitz eles ajuizaram essa Ação Civil Pública pedindo a reforma imediata da pista principal com fundamento em vários fatos de derrapagem, situação de derrapagem de aeronaves sucessivas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Especialmente emborrachamento da pista.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim, é um mecanismo de aumento de coeficiente de atrito que estavam utilizando como um paliativo para realmente fazer uma grande reforma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Doutora, também eu perguntaria a V.Exª. a respeito dessas mesmas pessoas que eu perguntei para o Dr. Hélio Telho e que o Tribunal de Contas acabou mencionando, fazendo... Ou a Polícia Federal. Dr. Carlos Wilson a senhora já disse. O Sr. Eurico Loyo.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não recordo desse nome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Eleuza Therezinha, Diretora de Engenharia.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim, ela também é ré na ação de indisponibilidade de bens e quebra de sigilos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Armando Schneider.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mário Jorge Moreira.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Paulo Dits(F).

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Francisco Erivam de Albuquerque.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – V.Exª. se lembra o que ele fazia?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Ele era um dos responsáveis técnicos na... Pela aprovação da concorrência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Gerente de empreendimento.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Sim. E ele realmente foi responsável pela assinatura de algumas atas de aprovação relacionadas à concorrência de 2004 no aeroporto de Congonhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Carlos Roberto da Silva.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Rogério Barata.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Sérgio Seixas.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Adalto César Filho.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ernesto Escócia Araújo Camargo.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – José Roberto Jung Santos.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Protásio Lopes de Oliveira Filho.

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Agradeço a V.Exª., doutora.

E eu passaria a perguntar ao Dr. José Ricardo Meirelles. V.Exª. disse que tem lá dez procedimentos e uma Ação Civil Pública. Ou seja, quando V.Exª. já não está mais, mas ação civil pública foi V.Exª. que ajuizou, e presidiu outros quatro procedimentos e os seus colegas seis outros procedimentos. Não é isso?

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Na verdade seriam sete procedimentos. O colega Paulo Roberto que vem na quinta-feira ele preside sete procedimentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Desses procedimentos, V.Exª. então uma Ação Civil Pública...

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: E três procedimentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Um desses procedimentos se transformou em Ação Civil Pública.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Por improbidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Quais as razões desses procedimentos que V.Exª. presidiu e da ação civil pública que V.Exª. propôs?

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Inicialmente só gostaria de fazer um esclarecimento que já é do conhecimento inclusive dessa Comissão, qual é a lógica da licitação na INFRAERO. A INFRAERO ela centraliza as grandes licitações em Brasília, na sede. Então todas as grandes licitações da INFRAERO são centralizadas em Brasília... Saem pela sede de Brasília. As licitações de obras médias que eles consideram médias até um valor determinado, eles jogam para superintendências regionais. Sudeste, enfim, todas as superintendências regionais. E as obras de menor porte, eles deixam a cargo das superintendências dos aeroportos. De cada aeroporto. Os procedimentos que existem com relação a Viracopos são todos relacionados a médias ou pequenas obras.

Então, por exemplo, nós temos o procedimento que ensejou a Ação Civil Pública por improbidade administrativa aonde nós temos uma obra relativa ao sistema aviário de cargas. E essa obra ensejou uma série de irregularidades. A principal irregularidade, além do problema do projeto básico, da deficiência do projeto básico, os famosos aditivos. Esses aditivos por uma série de meios, eles acabam burlando aquele percentual mínimo. Então nós tivemos nesse caso, nessa ação de improbidade um acréscimo de quase 50% no valor inicial da obra estimada em 15 milhões, quase 50%. Nós temos também uma obra com relação a outro procedimento que trata, por exemplo, da instalação de tratamento de água e reservatório de água de Viracopos. Ou seja, foi realizada uma obra da estação de tratamento de água e do reservatório e no decorrer da execução desse contrato trouxeram várias irregularidades que foram apontadas já num laudo pericial da Procuradoria da República que ensejam, vão ensejar uma Ação Civil Pública que já está praticamente pronta para ser proposta.

Temos também um outro que foram as obras da nova subestação elétrica de Viracopos que se encontra aguardando perícia e aonde os mesmos proble-

mas se repetem. Como V.Exª. colocou no início, me parece que essas irregularidades são endêmicas. Ou seja, elas se repetem, talvez não sei se pela centralização que se faz nas grandes obras, nas pequenas e nas médias, mas existe toda uma lógica licitatória que eles procuram seguir. Por questões administrativas, enfim. E também nós temos uma representação de um eventual prejudicado dizendo do direcionamento do edital de licitação. Ou seja, que para realizar uma determinada obra de asfalto a empresa que vai participar daquele certame tem que ter realizado uma determinada obra de asfalto naquelas condições. Ou seja, isso acaba direcionando o processo licitatório e prejudicando outras empresas.

Então, fazendo um apanhado na verdade os colegas têm obras maiores que foram realizadas em Congonhas em próprio Goiás, Goiânia, mas Viracopos é uma sucessão de obras. São pequenas obras que chegam uma obra final.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Tocadas pela regional.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Pela regional e outras pela própria superintendência do aeroporto. Que essa é a lógica deles, os senhores já devem ter observado em todos os contratos de licitação. Ou seja, as grandes obras sediam em Brasília. Então na verdade em razão desses procedimentos que nós temos além desses que eu relatei mais sete que os colegas podem trazer em mais detalhes, mas a coisa se repete.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Em relação à Ação Civil Pública qual foi a razão?

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Os aditivos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Esses que extrapolaram a...

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Além dos aditivos uma série... Perdão, Excelência, esses aditivos eles levaram, é uma ação longa, mas eles abarcaram várias outras obras que sequer estavam previstas em contratos. Ou seja, obra começou com sistema viário, e acabou em no-break, em cerca, enfim, uma série de outras irregularidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Desvio completo de objetos.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Exatamente. E no final, inclusive, foi detectado uma qualidade do material aquém daquele esperado. Ou seja, a camada asfáltica utilizada foi material inferior àquele material originalmente previsto.

Então, esses aditivos e esse procedimento ele é tomado por essas pessoas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – O valor total dessas obras...?

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Foi 17 milhões. Enfim...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Ou seja, uma ninharia perto da... (risos) Estou brincando. Como jogaram lá... Eu entendi a lógica que V.Exª. As grandes obras Brasília, as médias as regionais e o que eles consideram pequenas...

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Jogam para a superintendência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Mas V.Exª. percebeu que há um desses nomes, havia uma subordinação em relação às irregularidades? Ou elas eram tratadas ali mesmo?

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Nesse caso específico da ação, houve por exemplo, V.Exª. citou a Srª. Eleuza Therezinha Manzini dos Santos Lores, ela é ré nessa ação também. Na verdade, se faz defesa preliminar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Me parece que ela é ré em todas as ações. E continua lá ainda diretora de engenharia.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Enfim. Nós tivemos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Show de bola.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: (risos) Mas de qualquer forma isso vai ser apurado. Nós tivemos realmente essa repetição porque essas obras de Viracopos foram obras centralizadas na região sudeste. Então não se chegou a sede pelo tamanho da obra. Ou seja, não teve uma participação direta pelo menos apurada da sede.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Perfeito. Então as irregularidades que V.Exª. aponta são basicamente as mesmas. Ou desde já, o direcionamento de licitação, sobrepreço... Nesse caso até pior. Desvio de objeto, começa com objeto, termina com outro. Vai... cita pista acaba comprando no-break.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – E o aumento, além da previsão de 25%, isso é feito... é porque... Como é que consegue fazer isso? Deve ser algum entendimento novo. Ou seja, 25% é por cada aditivo.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: É. Enfim... Nós entramos com ação exatamente para verificar isso e questionar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Muito bem. Então, Sr. Presidente, eu

gostaria apenas de agradecer e perguntaria apenas aos nossos convidados se eles trouxeram alguns documentos que gostariam de juntar e somar aos que já foram enviados para que pudesse aqui enriquecer as nossas pesquisas.

SR. JOSÉ RICARDO MEIRELLES: Da minha parte, Excelência, eu tenho só essa Ação Civil Pública, que V.Exª. já recebeu, acredito tenha recebido a cópia que foi solicitado, e não trouxe nenhum outro documento assim. Todos aqueles processos citados estão naquele Relatório que V.Exª. mandou pra gente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Drª. Suzana?

SRA. SUZANA FAIRBANKS LIMA – Eu já caminhei cópia recentemente agora. Inclusive foi um pedido aqui da CPI do Senado, e após esse envio de cópias, na verdade foi até subscrito por V.Exª., datado agora de final de junho de 2007, logo em seguida as únicas providências que eu tomei foram realmente enviar as cópia para cá e por uma extrema coincidência, no dia do acidente aéreo eu encaminhei à tarde antes de acontecer o acidente, eu encaminhei um ofício para... Um ofício para o ex-Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro José Ricardo Pereira e um ofício para o Relator, Ministro do Tribunal de Contas da União pedindo atualização dos procedimentos que eles estavam tomando administrativamente. Porque a INFRAERO instaurou uma auditoria especial para apurar exatamente por que é que a pista principal não fazia parte da obra de 2004, e o Tribunal de Contas da União já havia me comunicado de que o processo administrativo inicial de 2004 ainda não havia sido julgado naquele Relatório preliminar porque ele havia sido apensado a ele distribuído por conexão um novo processo administrativo relacionado à obra da pista principal. Então todos correm juntos lá e até agora ainda não foram julgados. E eu pedi na tarde do dia 17 de julho as informações que a INFRAERO me respondeu ontem me encaminhando uma cópia de um... Me encaminhando um CD que ainda não tive a oportunidade de verificar o que contem porque eu vim para cá. Então são esses documentos novos, caso tenham interesse...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO) – Temos interesse. Se V.Exª. puder disponibilizar eu agradeço.

Então, Sr. Presidente, eu gostaria de agradecer a presença dos nossos convidados, e dizer que prestaram relevante... Uma relevante contribuição a essa CPI e ao Brasil. Tenho certeza que daqui vai sair muito. E agradeço a V.Exª. por ter presidido tão bem essa Sessão, Sr. Presidente.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Eu que agradeço a V.Exª., agradeço também à Drª. Suzana, Dr. José Ricardo, ao Dr. Hélio, pela colaboração, pela presença, pela grande ajuda, que certamente nós todos precisamos ter esse compromisso com o nosso País e nosso futuro.

E nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, convocando os senhores membros para a próxima reunião que será amanhã às 10h com a oitiva do Exmº Sr. Ministro de Estado da Defesa, Nelson Azevedo Jobim. Muito obrigado.

Sessão encerrada às 16h02. – Senador **Tião Viana.**

Ata da 21ª Reunião, realizada em 8 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 21ª Reunião de 2007 realizada em 8 de agosto de 2007, às dez horas e quarenta e oito minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva do Senhor Nelson Jobim, Ministro da Defesa. Foram aprovados ainda os Requerimentos nºs. 207 a 219.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator
José Agripino (DEM-RN)
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sibá Machado (PT-AC)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Gilvam Borges (PMDB-AP)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Raimundo Colombo (DEM-SC)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)
Romero Jucá (PMDB-RR)
Valdir Raupp (PMDB-RO)

Estiveram presentes ainda os Senadores Aldemir Santana (DEM-DF), Heráclito Fortes (DEM-PI), Eduardo Azeredo (PSDB-MG) e Garibaldi Alves Filho (PMDB-RN), não membros da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Declaro aberta a 21ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva do Exmº. Sr. Ministro de Estado da Defesa Nelson Jobim. A presidência, com muita honra, esclare-

ce que temos um dia especial porque temos aqui um militante do direito, um Deputado Federal constituinte, um ex-Ministro da Justiça, um ex-Ministro do Supremo Tribunal Federal, um acadêmico da vida intelectual brasileira, um Ministro de Estado da Defesa que orgulha o Brasil pela condição de vida que tem, pela história de vida que tem e pela responsabilidade que tem em dar resposta ao que a sociedade tanto exige da política e do Governo neste momento que é a tranqüilidade em relação ao sistema de controle de tráfego aéreo e a infra-estrutura aeroportuária brasileira, bem como o marco regulatório que está sendo fortemente questionado e refletido nessa hora pela política e pelos setores da política brasileira.

Então, inicialmente a presidência vai fazer uma leitura de uma nota emitida pela Aeronáutica brasileira no que diz respeito à suposta pilhagem de objetos em relação ao acidente ocorrido com o avião da GOL no mês de setembro do ano passado que diz o seguinte, a notA –

"Em virtude das recentes notícias publicadas na imprensa nacional, referentes ao trabalho desenvolvido no resgate das vítimas do acidente com o vôo 1907, o Comando da Aeronáutica lamenta a forma como o assunto está sendo tratado repudiando firmemente a suposta participação dos profissionais envolvidos nas operações com qualquer tipo de desvio ou uso ilegal de documentos ou bens pertencentes às vítimas da referida tragédia. A operação de resgate da aeronave acidentada iniciada em 29 de setembro do ano passado realizada pela Força Aérea Brasileira, FAB, teve como objetivo principal à busca e resgate de sobreviventes somente após a confirmação de que não existiam sobreviventes. Os esforços das equipes se concentraram único e exclusivamente na localização dos corpos. Durante 49 dias sob condições severas de trabalho mais de 800 pessoas de diversos órgãos públicos federais e estaduais entre militares, policiais, legistas acompanhados de perto pela imprensa que se deslocou até a fazenda Jarinã, no Mato Grosso, mobilizaram-se diuturnamente nos trabalhos decorrente da missão. O ambiente mostrou-se o tempo todo extremamente inóspito. A mata fechada, a presença constante de animais e insetos, muitos militares foram fortemente picados por abelhas, o calor sufocante de dia, o frio e a umidade à noite, tudo isso aumentou consideravelmente o desgaste físico e tornou a operação incrivelmente difícil. Como fator adicional, os destroços da aeronave estavam espalhados por uma grande região de floresta o que tornou impossível o isolar toda a área durante a operação de resgate. Durante os trabalhos parte da carga transportada na aeronave e alguns pertences das vítimas foram encontrados. Logo na primeira semana no local dos destroços os militares tiveram contato com os primeiros grupos de pessoas estranhas à operação como índios e mateiros e até mesmo profissionais da imprensa que imediatamente foram orientados a abandonarem a área de busca. Basicamente as equipes de resgate dividiram-se em duas frentes de trabalho. Enquanto uma localizava e balizava o local dos corpos a outra ficava encarregada de colocá-los em recipientes apropriados, sacos de despojos para o transporte um a um, os recipientes foram transportados com as clareiras abertas na mata seguindo de helicóptero até a base principal da operação e após para a fazenda Jarinã, de onde eram embarcados em aeronaves para o campo de provas Brigadeiro Veloso na Serra do Cachimbo. Na fazenda os bens materiais que eventualmente estava juntos aos corpos ajudaram os legistas do Instituto Médico Legal na pré-identificação dos passageiros. Vários foram identificados por meio desses pertences. Esse material acompanhou os corpos transportados nos aviões da Força Aérea em câmara frigorífica fechada de Caximbo para Brasília, de onde seguiram para o IML do Distrito Federal, mais tarde o próprio IML encaminhou esse material aos familiares.

Quanto aos pertences de maior volume como malas, à medida da retirada dos corpos já estava avançada tais pertences começaram a ser transportados para o Caximbo e catalogados por milhares da Aeronáutica em conjunto com funcionários da GOL. Inicialmente os documentos foram manuseados pela Polícia Civil do Mato Grosso que estava à frente da investigação policial. Das mais de quatro toneladas que embarcaram no vôo, aproximadamente 1,6 tonelada foi encontrada pelas equipes de resgate e entregue à companhia aérea em Brasília ao final da operação. É importante ressaltar que todos os pertences e carga encontrados foram retirados da floresta e tiveram destino adequado.

Diante dos fatos recentemente noticiados onde informações pessoas de vítimas do acidente estariam sendo utilizadas em transações diversas supostamente de forma fraudulenta e sob a denúncia de que aparelhos celulares de vítimas teriam sido utilizados após a ocorrência, o Comando da Aeronáutica julga importante informar que em março deste ano um familiar de uma das vítimas trouxe ao conhecimento da Aeronáutica a informação sobre o uso indevido do aparelho telefônico de sua esposa. Diante dessa denúncia, foi iniciado um processo de averiguação que não pode ser concluído pela FAB devido o anunciante ter recusado a fornecer maiores informações sobre o ocorrido, alegando motivo de segurança pessoal, uma vez que a ligação recebida por ele teria sido feita de um telefone fixo, não de um

celular por um desconhecido residente no subúrbio da cidade do Rio de Janeiro.

Com relação à utilização de documentos ou informações pessoais, deve-se ressaltar que o fato de os mesmos não terem sido localizados, não significa que eles foram pilhados. Ainda sobre este assunto a Aeronáutica lamenta o fato de que uma grande quantidade de documentos e pertences de valor que foram encontrados e entregue às famílias e não foram noticiados. Deve-se ser ressaltado também que a forma como este assunto vem sendo tratado revela um desrespeito e uma grande falta de consideração aos profissionais que participaram do trabalho desse resgate cuja conduta em todos os momentos foi pautada por elevado espírito de dedicação, seriedade e principalmente de respeito. Sempre com o único objetivo em suas mentes, atender ao sagrado direito dos familiares encontrar e prestar suas justas homenagens aos seus entes queridos propiciando um pouco de conforto com momento de profunda comoção e dor.

Por fim, o Comando da Aeronáutica enaltece seus verdadeiros heróis que trabalharam de forma anônima e exemplar destacando em especial os militares integrantes do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento, EAS que chegaram ao local na manhã seguinte ao acidente e que de lá se retiraram somente após o resgate do corpo do último passageiro. Este foi o trabalho que, com muito esforço e respeito, foi prestado pela Aeronáutica a toda a sociedade brasileira".

Esta é a nota do Comando da Aeronáutica do Brasil, esclarecendo a denúncia sobre a pilhagem de cadáveres e objetos pertencentes às vítimas da tragédia envolvendo o avião da GOL no mês de setembro do ano passado. É um dever desta CPI por um ato de justiça também prestar um reconhecimento histórico e do mais elevado nível de seriedade à história da instituição Força Aérea Brasileira na solidariedade a todos os cidadãos brasileiros. Quem é da Amazônia, como eu, Sr. Ministro da Defesa, sabe a importância humanista, a importância além de segurança nacional estratégica, mas do ato heróico que é sobrevoar a Amazônia, levar socorro a índio, seringueiros, ribeirinhos, povos isolados, diuturnamente a Aeronáutica do Brasil faz isso. É tratada como uma instância sagrada da vida pública, da instituição pública brasileira. Merecedora do mais alto respeito. Eu acho também como a própria nota que houve uma precipitação em se envolver o nome da Aeronáutica porque a notícia que chegava à imprensa naquele momento é que teria sido entregue o telefone por um militar à oficina de celulares. E essa matéria foi francamente desmentida. Quem puder fazer uma nova escuta e uma nova conversa com o cidadão que diz que o telefone da sua esposa desapareceu, terá das palavras dele que não é fato que a ligação tenha partido do telefone celular e muito menos que o militar tenha feito tal entrega.

Então, a bem da verdade esta CPI presta completa solidariedade à integridade moral da Força Aérea Brasileira nesse momento e ao trabalho destacadamente heróico que foi de mais de 40 dias de sacrifício do que é enfrentar a selva Amazônica, numa área de mata fechada enfrentando animais, frio, calor, todas as adversidades do ambiente amazônico para tentar salvar vidas como cumprimento de missão de Estado. Então é um respeito que a CPI presta aos servidores da Força Aérea Brasileira que se sentem atingidos por más interpretações. Não culpando a imprensa, mas condenando que a mentira possa ser veiculada com facilidade. Então é o dever da CPI também prestar solidariedade nesse momento.

E tendo como Relator ad hoc o eminente Senador Sérgio Zambiasi, a CPI concede a palavra ao Sr. Ministro de Estado da Defesa, Nelson Jobim, para as considerações que julgar necessárias ao esclarecimento que deva ser dado ao Senado Brasileiro, a esta CPI, à sociedade brasileira através da imprensa que nos acompanha e colabora diuturnamente nesse trabalho de assegurar tranqüilidade ao País no que diz respeito ao tráfego aéreo e à infra-estrutura aeroportuária no Brasil.

Com a palavra o Sr. Ministro de Estado da Defesa, Nelson Jobim.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Eminente Presidente dessa CPI, Senador Tião Viana, eminente Senador Zambiasi, meu caro Senador João Pedro, do Amazonas. Creio que nós precisamos examinar a questão objeto desta CPI com absoluta lucidez e com absoluta tranqüilidade. Nós assumimos o Ministério da Defesa no dia 20 de julho, depois de um convite formulado pelo Sr. Presidente da República para no primeiro momento enfrentar exatamente esse problema da crise aérea. A primeira medida do Ministro foi no dia subseqüente à sua... A transmissão do cargo pelo então Ministro Waldir Pires, nós fomos a São Paulo para fazer um exame, uma vistoria in loco da pista de Congonhas do local em que houve a explosão do avião, ou seja, junto ao prédio da TAM, e depois disso fomos ao Instituto Médico Legal para verificar as providências que estavam sendo tomadas... Saúdo o Senador Demóstenes Torres que se encontrava votando. Foi bem a eleição lá, Demóstenes?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Aliás, o Senador Marco Maciel merece sempre unani-

midade. Pois bem, então nós fomos ao IML e começamos um imediato levantamento no dia 26. Aliás, minha posse foi no dia 26, minto. Um imediato levantamento da situação que se encontrava os aeroportos. Evidente que nós começamos com a situação específica de Congonhas e constatamos o seguinte em Congonhas. Congonhas tem duas pistas. A pista 1.500 com 1.500 metros e uma pista com 1.940 metros, que é a maior. Pois bem, a capacidade nominal do aeroporto de Congonhas quanto ao número de passageiros é de 12 milhões de passageiros/ano. E ela, Congonhas, já estava recebendo em torno de 18 milhões de passageiros/ano. Estávamos, portanto, com 6 milhões de passageiros acima da capacidade nominal máxima do próprio aeroporto.

Quanto aos vôos, naquilo que na linguagem, no jargão utilizado na aviação aérea chama-se slots que significa pousos e decolagem no período de uma hora, e é esse o significado da expressão, a capacidade nominal de vôos desses chamados slots, ou seja, a capacidade de decolagem e de pouso era de 38 slots. Ou seja, 38 pousos e decolagens no período de uma hora. Contando inclusive os atrasos. O aeroporto de Congonhas chegava a operar com 48 pousos e decolagens no período de uma hora. Ou seja, 48 slots. Estava muito acima da capacidade nominal. O estacionamento de Congonhas, ou seja, os pátios, no pátio para estacionamento de aviões, nós tínhamos 25 posições e temos 25 posições para estacionamento e mais cinco posições em construção. Ou seja, vamos ter um total de 30 posições. Essas 30 posições estavam sendo ocupadas, vejam bem, neste conjunto todo ocupadas entre a aviação regular, que é a aviação comercial, e a aviação chamada aviação geral que são as aviações dos táxi-aéreos e dos aviões privados, particulares. Os slots, esses 48 slots, ou seja, os 48 pousos e decolagens estavam sendo ocupados... 10 estavam sendo ocupados pela aviação geral e 38 estava sendo ocupado pela aviação regular.

Se constatou também de que... nós vamos examinar logo a seguir, de que Congonhas havia se transformado progressivamente no maior ponto de distribuição de vôos do Brasil e também da América Latina. Ou seja, as empresas que operam a Aviação Civil haviam convertido Congonhas como o ponto de distribuição, ou seja, de escala, conexão e distribuição de vôos. É aquela expressão inglesa *urry up*(F). Mas eu prefiro em respeito ao nosso ambiente, falar em português, e não usar essas expressões que mais confundem a população e estamos falando exatamente para representantes da população. Não quer isso dizer que os senhores não saibam, mas eu prefiro usar essa expressão. Um centro de distribuição de vôos. Ou seja, todos os vôos iam fazer escala, conexão e eram distribuídos no Brasil a partir de Congonhas.

Eu queria chamar atenção também a alguns dados importantes que em 2003 nós tínhamos 221 mil pousos e decolagens no ano. Em 2003. Em 2006, nós passamos a ter 231 mil decolagens/ano. Em todo o País. Ora, isso significa o seguinte, que a capacidade dos... Os vôos foram inferiores ao crescimento da demanda. O que significa que as empresas aéreas passaram a usar aviões maiores, aspas, "comprimidamente". O que significa "comprimidamente"? Eu, por exemplo, que tenho 1,90m, tenho extraordinária dificuldade de sentar hoje nos vôos de qualquer uma das empresas. Não só isso, observam a vocês que aquilo que no jargão da Aeronáutica chama-se de espaço vital, que é o espaço entre as poltronas, estão absolutamente reduzidos. Tão reduzidos estão que inclusive as empresas reduziram a espessura do encosto dos assentos para suportar a redução drástica que fizeram no chamado espaço vital. Tanto isso é verdade, e todos nós temos a experiência disso, que se o cidadão ou a senhora que está atrás colocar algum livro ou alguma garrafa naquele espaço que tem à frente, sente-se na frente. Ou seja, você é agredido a sua espinha, as suas costas é agredida por essa situação. Eu quero chamar atenção aos senhores, já adverti que nós determinamos a ANAC que a determinação da recomposição desse espaço vital. De forma tal que esse espaço vital respeite o usuário, e não o interesse exclusivo da empresa de ter maior número de passageiros. Isso já está sendo feito estudo, o Brigadeiro Godinho acaba de nos informar que esses estudos já estão praticamente prontos no sentido de estabelecer espaço vital condizente com o tamanho médio brasileiro.

O tamanho médio brasileiro está crescendo. Senador Renato Casagrande, o tamanho brasileiro está crescendo muito. Eu me recordo que ao tempo em que eu era jovem, que esta estatura eu tenho desde os 14 anos, eu era um sujeito muito grande. Hoje a mocidade toda está toda ela num patamar muito mais alto. Então eu queria chamar atenção dos senhores de que o aumento da demanda aérea de passageiro de 2003 a 2006 foi muito superior ao aumento de vôos. Nós tivemos um aumento de vôos na ordem de 11 mil pousos e decolagens para um aumento substancial. O que mostrou de que nós começamos a recorrer a espaços reduzidos, maior número de passageiros num maior número de vôos e com isso os aviões menores desapareceram do mercado. Ou seja, aqueles aviões inclusive da chamada aviação regional. E é por isso que em face dessas circunstâncias, examinando este fato, nós então convocamos uma reunião imediata do CONAC, que é o Conselho Nacional da Aviação Civil,

eu quero chamar atenção dos senhores o seguinte problema. Nós temos, e aí eu vou pedir um apelo aos Parlamentares, ao Sr. Senador em especial ao nosso Relator Senador Demóstenes Torres e também ao Vice-Presidente Renato Casagrande, nós temos um problema. Nós temos uma sobreposição de competências num sistema institucional que trata da Aviação Civil. Vejam, não é questão de ter várias personagens. INFRAERO, Ministério da Defesa, CONAC, ANAC, a própria Aeronáutica com todos os seus setores. Não é isto. O problema é que há uma sobreposição de responsabilidades e competências. E esta sobreposição leva a um problema sério. Quando acontece alguma coisa, o culpado sempre é o outro. Não é assim? Então eu gostaria de dizer aos senhores que ainda na gestão do Ministro Waldir Pires, o CONAC editou a Resolução nº. 6/2007 que visava a reorganizar a situação da Aviação Civil. E aí determinou em linhas gerais, eu não vou expor toda a resolução, determinou que está lá que fosse procedida a imediata adoção de medidas operacionais e de redistribuição dos espaços físicos de forma a recepcionar o maior número de passageiros no Aeroporto Internacional de Guarulhos em terminal especial nº. 01. Esta Resolução do CONAC que é de 20 de julho de 2007, quando eu assumi, ou seja, já no dia 26, reúne-se o CONAC por convocação nossa para editar a Resolução nº. 17, que foi... essa reunião se deu na segunda-feira, logo após a nossa posse que foi na quarta-feira. Eu fiquei, digamos, com o Brigadeiro Godinho e com os demais Assessores do Ministério da Defesa trabalhando nesse sentido. Por quê? Porque a Resolução nº. 06 havia feito determinações genéricas. E as determinações genéricas, o Senador Demóstenes Torres sabe muito bem acabam não levando a resultados, porque o infinito do verbo não tem ordem. O que precisa ter é o imperativo. Mas foram usados os infinitos.

Então nós resolvemos então na segunda-feira operar na elaboração de texto da Resolução do CONAC com a definição de que a competência do CONAC é exatamente a fixação das diretrizes da política da Aviação Civil. Não cabe nem à INFRAERO nem à ANAC a formulação de política. Cabe isso, sim, nos espaços de competência respectivos à INFRAERO e ANAC cumprir e executar as diretrizes determinadas. Mas como essas diretrizes estavam muito genéricas nós começamos a operar em situações específicas. Daí porque essa resolução determinou, primeiro, para execução imediata a INFRAERO determinou executar todas as medidas e procedimentos de sua responsabilidade especialmente no que tange a otimização e racionalização do fluxo interno de pessoas nos terminais de passageiros, aeroportos de Guarulhos e Viracopos, com vista a acomodar melhor os passageiros. Ou seja, a preparação imediata de Guarulhos e Viracopos para receber os passageiros que seriam desconcentrados de Congonhas.

Ainda a INFRAERO de execução imediata avaliar a pertinência da contratação emergencial imediata de salas de embarques pré-fabricados ou modulares para atendimento dos passageiros no aeroporto de Guarulhos ou Campinas. Ou seja, no momento que pretendemos deslocar, como essa deslocação ou deslocamento não se dará, digamos, coincidentemente, eventualmente com as obras. Então se preparem para exatamente termos esta chamada salas de embarque pré-fabricadas que solucionam o problema provisoriamente se necessário fosse, o levantamento está pronto. Não significa que nós vamos utilizar isso. Significa que precisa estar pronto para eventualidade e saber qual o caminho das pedras nesse sentido.

Aí a ANAC, já a ANAC como execução imediata. Executar todas as medidas e procedimentos de sua responsabilidade em coordenação(F) com o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo que viabiliza o início imediato da transferência de aviação geral do aeroporto de Congonhas para o aeroporto de Jundiaí.

Conforme eu mostrei aos senhores, a aviação geral que corresponde a táxi-aéreo, corresponde aos aviões privados, etc., e que é um número imenso de aviões no Brasil, é um número grande de aviões no Brasil, esta aviação geral estava ocupando dez slots em Congonhas quando dos momentos mais graves da situação de Congonhas. A idéia é transferir parte da aviação geral para Jundiaí onde temos lá, por exemplo, o TAM táxi-aéreo, aquela empresa subsidiária da TAM está em Jundiaí. Tanto é que o Ministro da Defesa irá no sábado com o Superintendente, com o Comandante da Aeronáutica acompanhar também de autoridades da INFRAERO com o Presidente da INFRAERO nós vamos a Jundiaí examinar as condições de pouso, enfim as condições do aeroporto de Jundiaí para tomar as devidas providências.

Ocorre o seguinte, nós tínhamos essas Resoluções do CONAC, o CONAC está, digamos, Senador Renato Casagrande, está como órgão máximo na definição dessas políticas, mas não tem um mecanismo de cobrança em relação a essas execuções. Daí porque eu referi que nós vamos criar dentro da estrutura do Ministério da Defesa alguém que vá ser exatamente responsabilidade de ser o Secretário-Executivo do CONAC na cobrança dessas ações. E eu resolvi então e nós resolvemos colocar na própria Resolução, coisa que não havia anteriormente, a obrigação do CONAC como também da INFRAERO comunicar a... Aliás, a

cada 15 dias a INFRAERO comunicar ao Presidente do CONAC, ao Ministro da Defesa, relatório circunstanciado sobre o andamento das ações constantes da Resolução, para que nós possamos acompanhar a execução da decisão tomada, da determinação tomada pelo CONAC. Ou seja, nos envia o que fez e nos envia a cronologia daquilo que ainda não fez. E todo o mecanismo de execução.

O mesmo se passa agora já em relação à INFRAERO nós fizemos a mesma coisa em relação aos estudos de ampliação e readequação dos aeroportos de São Paulo, porque ele tem algumas decisões a serem tomadas, algumas execuções que não dizem respeito a isso, então nós precisamos também da mesma coisa. Já a ANAC e ao DECEA que é o correspondente ao controle de tráfego aéreo, enviar a cada dia ao Presidente da CONAC também relatório circunstanciado sobre suas ações e a previsão com (ininteligível) explícito das ações a executar. Nós vamos ver a seguir essas medidas.

Vejam bem, até o dia 15 de agosto. Até 23 de agosto o CONAC deverá regulamentar a prestação adequada do serviço público de transporte aéreo, e aí entra o problema este do espaço vital e regulamentar a capacidade operacional de cada aeroporto brasileiro. Ou seja, estabelecer qual é o limite de capacidade de operação. E estabelecesse isso como regra para que as empresas já possam operar com suas malhas no sentido de saber qual a capacidade daquele aeroporto. Ou seja, vocês observem que essas determinações têm como pressuposto claramente o problema da segurança. O pressuposto aqui é exclusivamente a segurança. Nós sabemos que precisamos também resolver também o problema do conforto. Mas no curto prazo eu tenho urgência com a segurança. O conforto virá na medida que a INFRAERO começar a trabalhar nos seus terminais.

Também a ANAC para cumprir até 23 de agosto regulamentar(F) o procedimento administrativo de concessão de autorização para exploração de linhas aéreas com base nas normas de prestação de serviço adequado, considerando exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto. Os senhores sabem muito bem. Todos nós sabemos muito bem. Você vai puxando, vai indo, pega a ponta do dedo, depois pega o dedo, depois pega o braço, e quando menos espera não tendo uma regulamentação prévia estabelecendo tetos, esse teto vai sendo ampliado na medida em que as coisas se estabilizem. Eu fico preocupado no seguinte sentido. Agora estamos todos preocupados com isso. No momento em que conseguirmos baixar a temperatura e nivelar as coisas vão tentar retomar. E isso tem que ser evitado de forma absoluta, através de uma regulamentação rígida com aplicação, inclusive, de multas economicamente apreciáveis. Recomendação à ANAC também para cumprir até 23 de agosto. Regulamentar o procedimento para revogação da concessão de empresa prestadora de serviço aéreo tendo em vista os eventuais descumprimentos que essas empresas possam ter em relação às regras da Aviação Civil.

Regulamentar o procedimento 23 de agosto a ser adotado para descontinuidade dos serviços aéreos prestados pelas empresas aéreas considerando inclusive situações de emergências e grave risco operacional. Significa a forma pelo qual nós teríamos regras sobre essas descontinuidades. Que pudéssemos estabelecer.

Primeiro de setembro, para a INFRAERO, apresentar estudo de racionalização e otimização do fluxo interno de pessoas no terminal 1 do aeroporto de Guarulhos, destinado a aumentar sua capacidade. Ou seja, como nós vamos transferir e vamos ver adiante, vamos transferir um substancial número de vôos de Congonhas para Guarulhos temos que ter exatamente a possibilidade de receber o número de passageiros que se destinarão a Guarulhos. Dois de setembro é a data... é o dadline(F) para a ANAC no sentido de redistribuir as autorizações de transporte aéreo deferidos as concessionárias de serviço público aéreo no aeroporto de Congonhas. Porque vamos ter que redefinir todo esse conjunto, conforme nós veremos a seguir.

Reestudar o layout dos terminais, 20 de outubro, dos aeroportos de Guarulhos e Campinas, executar medidas de procedimentos para acomodação dos passageiros em decorrência a determinações estabelecidas. Como nós vamos ter que fazer esses deslocamentos, nós temos que reexaminar e já está sendo feito pela INFRAERO, exatamente o layout dos aeroportos. Ou seja, ocupar os espaços, redefinir os espaços para a acomodação desses passageiros. Também determinar à ANAC em conjunto com o Comando da Aeronáutica até 22 de outubro apresentar estudos de localização de sítios aeroportuários em São Paulo. Isso significa os estudos para a construção de mais um aeroporto em São Paulo. Ou seja, um terceiro aeroporto em São Paulo, no caso dessa terceira necessidade. Agora, evidentemente que isto é algo que tem que ser feito considerando a demanda aérea futura. Então nós temos que ter cronologias para execução desses trabalhos, mas isso não vai resolver crise nesse momento. Isto é uma distensão para evitar a situação. É um planejamento, e vejam, não correr atrás dos fatos, fazer com que os fatos corram atrás de nós.

Para o Ministério da Defesa, foi determinado também pelo CONAC até 24 de novembro formalizar o pro-

jeto da Política Nacional de Aviação Civil, abrangendo todos segmentos e aspectos, o sistema da Aviação Civil e se obter a apreciação do CONAC visando a apresentação ao Presidente da República. Ou seja, parar com esse negócio de que cada um tem uma opinião. Nós precisamos exatamente abrir essa discussão para apresentar e formular essa política e trabalharmos em cima dessa política que terá a necessária, Senador, a necessária flexibilidade para ajustar as circunstâncias. Mas todos têm que, digamos, correr pela mesma batuta. Ou seja, não dá para você ficar tendo autoridades que acabam se conflitando e tomando decisões. Ou seja, as ordens do Presidente foi exatamente ter autoridade em relação à Aviação Civil brasileira. Cumprir até 31 de dezembro a ANAC estabelecer medidas e procedimentos para a transferência da maior parte da aviação geral do aeroporto de Congonhas para o aeroporto de Jundiaí. O que nós vamos começar a fazer no fluxo. 31 de dezembro de acordo com o Departamento Aeroportuário de São Paulo estabelecer a capacidade de infra-estrutura aeroportuária, sistema de pista, pouso e decolagem parte de aeronaves, terminal de passageiros para cumprir os resultados dessa resolução. Ou seja, aumentar a capacidade de recepção desses aeroportos. Regulamentar a utilização, ANAC, a regulamentação do aeroporto de Jundiaí com base na capacidade operacional estabelecida em conformidade com a capacidade infra-estrutura aeroportuária e navegação aérea. Ou seja, para estabelecer regras em relação a Jundiaí que possa ter uma transparência em relação à programação das empresas.

O DECEA cumprir até 31 de dezembro, realizar o levantamento da atual capacidade de infra-estrutura de navegação aérea do aeroporto de Jundiaí exatamente para otimizar o aeroporto de Jundiaí no uso da aviação geral. Ainda para o DECEA até 31 de dezembro, verificar as necessidades de infra-estrutura de navegação aérea sistema de pouso por instrumento, torre de controle, equipamentos de meteorologia e apoio de informações aeronáuticas de modo a colocar o aeroporto de Jundiaí em condições de operação por instrumento de não precisão pelo sistema de posicionamento global, GPS. 31 de dezembro, DECEA. Estabelecer a capacidade da infra-estrutura de navegação também de Jundiaí para atender a transferência dos vôos de Congonhas. A ANAC até 24 de janeiro, apresentar o Plano Aeroviário Nacional observada a Política Nacional de Aviação Civil. Evidente que o Plano Aeroviário Nacional são as regras que a ANAC vai disciplinar para executar a política que é formulada pelo CONAC. E pelo Governo. E apresentar propostas de modelo tarifário para uso da infra-estrutura aeroportuária e de política de revisão das tarifárias praticadas. É a questão de se saber se alguém que deseje e pretenda via a Brasília tomar o avião de Congonhas e outro que pretenda vir a Brasília e ter a opção de tomar um vôo de Guarulhos se ambos devem pagar a mesma tarifa de uso da infra-estrutura aeroportuária ou aquele que tem o benefício, o gozo de ter Congonhas deva pagar mais ou não em relação a Guarulhos. Para através de mecanismos tarifários você disciplinar o fluxo de pessoas. Ou seja, dar a opção. Outras medidas a ANAC: intensificar a fiscalização para assegurar integral cumprimento das regras de irrestrito apoio as famílias vitimadas em 17 de julho.

A ANAC novos acordos a resolução em relação nos novos acordos bilaterais e multilaterais relativos a freqüência de vôos internacionais aloque pontos no Brasil fora do terminal de São Paulo e busque renegociar os acordos existentes visando compatibilizá-los com a readequação da malha aérea determinada. Vejam, nós tivemos uma enorme concentração de vôos em Congonhas conforme vamos ver. E isso determinou que os acordos internacionais acabam se concentrando em Congonhas. Só que o Brasil é muito maior que São Paulo. Observem, digamos, alguns aeroportos brasileiros que alguns de vocês conhecem e estão completamente com uso praticamente inadequado. E noutra parte, nós não temos mais aviação regional. Precisamos retomar o problema da aviação regional que é outro estudo que nós estamos fazendo. E essa determinação à ANAC é para a revisão desses acordos no sentido de desconcentrar e fazer com que o Brasil seja, digamos, aquinhoado com linhas aéreas confiáveis e que possam ser seguras. Não autorizar a operação de vôos fretados e charters no aeroporto de Congonhas. Assim como proceder a redistribuição daqueles autorizados. Veja bem, vamos também deixar muito claro uma coisa, vôo charter é vôo... Não é avião novo. Vôo charter é avião da aviação regular. Então em determinados momentos a aviação regular resolve, tendo em vista a possibilidade de ter mais receita com o vôo charter, possibilitar como empresa de turismo um vôo charter e entregar um dos aviões do vôo charter em detrimento da aviação geral. Usando inclusive enormemente o aeroporto de Congonhas. A determinação então, portanto, é que esses vôos fretados ou charter no aeroporto de Congonhas sejam redistribuídos entre Guarulhos... Porque veja bem, uma coisa é eu contratar uma saída de vôo charter via para a Europa, supomos assim, e ter que sair de Congonhas. Por que não sai de Guarulhos? Por que é que não chega em Guarulhos? Então neste ponto nós resolvemos concentrar Guarulhos inclusive desses problemas de vôos charter. Aliás, Congonhas, minto.

E aqui vem outro ponto também que é importante. Outra medida determinada da ANAC é instituir plano permanente de contingência de aeronaves e tripulação das empresas aéreas. Alguns dos senhores já tiveram a oportunidade de ficar aguardando no aeroporto tendo o próprio avião, a própria aeronave já estar no *finger*, no pátio, e não ter tripulação? Portanto, o que temos que lembrar que há um esgarçamento do problema das tripulações e há um esgarçamento também do uso das aeronaves. Então nós temos que ter uma regra de contingência de forma tal que possa alguém pensar em uso de aeronaves de contingência. Eu só botaria um problema. Como parênteses. Um entre parênteses. O Senador Demóstenes Torres está em São Paulo e compra um bilhete para vir a Brasília. O bilhete do Senador é exatamente Brasília... Aliás, São Paulo-Brasília. Ele não está comprando um bilhete de um avião que veio de Porto Alegre. Ele está comprando um bilhete para se deslocar as horas tantas de Brasília-Porto Alegre. Nem sabe ele que este avião, e que há uma conexão com o seu avião em São Paulo. A pergunta é estA – Que é uma pergunta, não é uma afirmaçãO – é ou não legítimo de que 80% de um conjunto de passageiros tenham que aguardar 10% que vem de outra localidade quando esses 80% não compraram a passagem a partir de lá, mas sim a partir de daqui? Fecho parênteses. Continuo. Logo, nós temos que trabalhar nisto. Outro ponto fundamental em que o Ministro da Defesa vai se envolver diretamente junto com a AGU, nós já estamos terminando o levantamento, é buscar junto ao Poder Judiciário em conjunto com a AGU a liberação dos espaços, aeroportos do País, em especial em Congonhas ocupados por empresas falidas ou em recuperação judicial. Nós temos alguns espaços nos aeroportos que estão exatamente ainda alocados à VASP, à TRANSBRASIL, a VARIG, etc., etc., que não podem ser utilizados porque estão dentro do contexto. Nós vamos ter contatos com o Poder Judiciário para exatamente liberar esses espaços e não considerar esses espaços como ativo das empresas. Porque o que eles estão sendo considerados é que são ativos das empresas. E isto é para ser usado. Isto é propriedade da INFRAERO. É propriedade do Poder Público. Não é um ativo da empresa a ser negociado. Portanto nós vamos trabalhar nesse sentido para sensibilizar o Poder Judiciário nessa ponta.

Também o mesmo sentido a INFRAERO vai fazer isto junto conosco. Guarulhos e Viracopos. Estas são as linhas em linhas gerais a situação quanto às medidas que estamos adotando neste período de curto prazo encerrando até dezembro. Agora eu queria, com a permissão dos Srs. Senadores, demonstrar especificamente falar sobre Guarulhos. Eu queria mostrar a situação de Guarulhos. Vejam bem. Localidades atendidas a partir de Congonhas. Guarulhos, não. Congonhas. Antes da resolução da ANAC, do CONAC. Origem e destino. 22,98% dos vôos de Congonhas é ponte aérea do Rio de Janeiro. Que é uma destinação natural inclusive de Congonhas. 9,04% é Congonhas – Brasília. Ida e volta. 6.18% Confins, ou seja, aspas, Belo Horizonte. 8% Curitiba. Estas três, Brasília, Confins e Curitiba, entre pousos e decolagens, ocupam 23,22% da capacidade operacional operacionalizada por Congonhas. O Estado de São Paulo, ou seja, o interior do Estado de São Paulo tem 9.93%. O resto, ou seja, 43,8% são as demais localidades. E aqui está a demonstração clara que Congonhas é um ponto de distribuição. Vamos adiante. Vejam aqui. Daquele conjunto de 43,87% desses vôos, observem que 32% são vôos que se destinam à região sul. São 12 localidades para a região sul. 27 a região nordeste. 10 localidades são atendidas via Congonhas. 8 para a região norte com três localidades, oito para a região centro-oeste com 3 localidades e 24 se destinam à região sudeste. O que mostra que Congonhas é o centro nervoso de distribuição dos vôos. Ou seja, 52% abrange o Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba e Belo Horizonte, Confins, o resto todo é distribuição nas regiões sul, nordeste, norte, centro-oeste e sudeste. Adiante. O que é que se decidiu? Se decidiu claramente o seguinte. Observem. Nós vamos autorizar hoje, nós vamos autorizar uma redução dos vôos de Congonhas de 151 vôos. Vamos tirar 151 vôos de Congonhas para a redução do número de vôos tendo em vista a capacidade autorizada para chegarmos a 561. Eu quero chamar atenção dos senhores ao seguinte, esses aqui são os horários dos vôos, das seis às 23. Lembrem-se que Congonhas paralisa os vôos a partir das 11 horas. Não é o caso de Guarulhos que tem constante, não é o caso de Brasília que tem constante. Mas Congonhas considerando a sua posição dentro da cidade ele tem um momento em que não pode operar. Pois bem, nós temos esta capacidade de 712, vamos autorizar a capacidade de 561 que significa que esta diferença aqui, esse conjunto de vôos que dá um total de 51, será redistribuído entre os aeroportos. Vamos adiante.

E aqui é a nova configuração para Congonhas. Congonhas deixa de ser uma distribuição de vôos, deixa de ser um ponto de escala e deixa de ser um ponto de conexão, ficando exclusivamente, salvo interior de São Paulo, ficando exclusivamente como um aeroporto de vôos direto ponto a ponto. Abrangendo estes... Estes aeroportos. Confins, Galeão, Vitória, Santos Dumont, Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis, Foz do Iguaçu, todo o interior de São Paulo, Campo Grande e Brasília. Ou seja, vôos de pousos e decolagens em

Congonhas passam a ser restritos a este conjunto de aeroportos. O que significa que precisamos transferir o Hub, a distribuição de Congonhas para outros locais. Observem bem. A capacidade calculada a quantidade de operações por hora, que é os chamados slots, Congonhas, teremos um caso de 33, Guarulhos 54, Guarulhos com uma pista fica com 33, vamos falar sobre a situação da pista de Guarulhos, Campinas 35, São José, etc., a capacidade dos aeroportos situados naquela região.

Capacidade diária de pista de aeroportos analisados. Aqui temos a capacidade e a capacidade disponível. Veja bem, a capacidade total de Guarulhos nas duas pistas é 1.296. Considerando o utilizado, nós temos uma possibilidade de uso de 683 como exemplo. Guarulhos, utilizando apenas uma pista, que é o problema que temos da situação da pista 1, não tem capacidade para receber os vôos de Congonhas e ainda terá que remanejar vôos em horários que há saturação. Sabemos muito bem que momentos de saturação é início da manhã, entre oito e nove horas da manhã e final da tarde, que é o momento de concentração de pousos e decolagens. O remanejamento poderá ser de horários ou até mesmo de transferência dos vôos para outros aeroportos. Aqui está. Vejam a disponibilidade de Guarulhos considerando uma pista. Aqui, das sete às dez não tem... Até das sete às onze não tem condições. Vejam que os espaços estão das zero às sete, aqui embaixo também está saturado nesta parte clara, o que representa a possibilidade de disponibilidade... Realocar os vôos nos demais horários. Devido a necessidade de obras de recuperação da pista principal de Guarulhos haverá uma interdição parcial. Aqui vejam o seguinte, nós tínhamos duas opções. A primeira opção oferecida pela INFRAERO no primeiro momento era de nós trabalharmos com a pista de Guarulhos, esta primeira pista e fazermos uma reforma provisória. Um tapa buraco para que à meia-noite nós fizéssemos, da meia-noite, uma hora da manhã às seis da manhã faríamos um tapa buraco e durante o dia operava a segunda pista. No entanto, houve uma solução mais adequada. Em vez de fazer as reformas provisórias, nós pegaríamos a pista de Guarulhos que tem uma totalidade, quando falo totalidade não é totalidade usada. Tem aqui as zonas de escape. De 3.700 metros a totalidade de pista e vãos fazer interdição segmentada. A primeira interdição segmentada que seria uma interdição parcial que sairia de setembro a outubro abrangeria 1.700 metros da pista e faríamos a reforma definitiva em 1.700 metros da pista. Nesse momento paralelamente seriam utilizados os dois segmentos ainda em não estado de reposição para os pousos e utilização de pousos e decolagens. Num segundo momento, que seria a partir de novembro e dezembro, nós trabalharíamos no outro extremo da pista. Ou seja, teríamos o primeiro segmento, o primeiro extremo da pista com 1.700 metros, terminada essa obra de recuperação total, passaríamos entre novembro a dezembro a trabalhar no outro extremo da pista. Abrangendo um espaço de 1.400 metros para reparo. E posteriormente, vejam, e posteriormente teríamos que interditar a pista definitivamente para fazer o reparo do segmento central. Enquanto o segmento primeiro estivesse sendo elaborado seria utilizado o segmento central e o segmento oposto para pousos e decolagens com os consertos, com alguns trabalhos provisórios de garantia. Depois, trabalharíamos no segundo segmento extremo e aí os aviões utilizariam o central e o já pronto e depois de então aí teríamos que interditar no momento que interditássemos transferiríamos que seria essa interdição a previsão é janeiro e fevereiro de 2008 para a recuperação da parte central de 1.400 metros. E aí remanejaríamos os vôos excedentes a esse conjunto que corresponde a 21 vôos remanejaríamos para Viracopos. Paralelamente a essas obras que vão se iniciar agora desde logo, nós já começaríamos as obras em Viracopos para receber progressivamente os vôos que seriam destinados a Guarulhos. De forma tal que Viracopos possa estar em condições absolutas de segurança de receber os vôos a partir de janeiro e fevereiro de 2008. E aqui nós temos a disponibilidade de horários de Campinas, não há... Vejam a capacidade de Campinas tem 840, a movimentação atual é 73. Ou seja, Viracopos está com uma disponibilidade de 763 de disponibilidade de horário. Adiante. GaleãO – Tem uma capacidade de 1.296. Opera 438 com uma disponibilidade de 854. Praticamente o dobro a capacidade ociosa corresponde ao dobro do movimento atual. Confins: Tem uma capacidade total de 840, uma movimentação de 144, tem uma disponibilidade de 696. Brasília. Tem uma capacidade 1.344, tem o movimento atual de 396 e uma disponibilidade de 915. Curitiba. 1.008 a sua capacidade, 259 o movimento, ou seja, uma disponibilidade de 749.

E aqui está o que pretendemos fazer na transposição do centro de distribuição de Guarulhos para os outros aeroportos. Observem bem. Congonhas fica fazendo contato com estes vôos e aí ocorre o seguinte, Brasília se transforma o Hub de distribuição para região norte e para a região centro-oeste. Congonhas vincula-se com Confins e faz Confins passa a ser um Hub para a região nordeste. Congonhas vincula-se com Galeão. Galeão passa a ser o Hub com nordeste, América do Norte e Europa. E América do Sul. Congonhas continua como ponte aérea com Santos Dumont. Congonhas situa-se com Curitiba e Curitiba passa a

ser o Hub da região sul. Congonhas se vincula com o interior de São Paulo. Para o interior de São Paulo é a única hipótese que nós vamos ter a hipótese de distribuição. Por quê? Porque nós precisamos fazer a conexão tendo em vista o interior. Mas o interior de São Paulo via os aeroportos existentes vão ser também distribuidores para a região centro-oeste e para a região sul. De forma tal que nós desconcentraríamos aqui o acesso a Congonhas pela utilização da parte disponível do Galeão, de Confins, de Brasília, dos aeroportos do interior de São Paulo e de Curitiba. Claro que continua o Galeão. Aliás, Guarulhos também dentro do conjunto da distribuição.

Agora vejam como é que fica Campinas. Campinas. Situa-se com Brasília, Brasília com a região norte e centro-oeste, Campinas situa-se com Confins para a região nordeste, com Galeão com a região nordeste, com Curitiba com a região sul. Aqui estão as conclusões. A disponibilidade para absorção dos vôos retirados de Congonhas em outros aeroportos da área de São Paulo, o aeroporto de Guarulhos poderá absorver vôos de Congonhas durante o período de reparo da pista principal, naquele modelo que nós falamos, segmentado, o aeroporto de Viracopos poderá absorver os vôos de Congonhas que não possam ser remanejados para Guarulhos durante o período de interdição, ou seja, aquele período de janeiro e fevereiro. Quando for fechada a pista principal de Guarulhos para a recuperação de seu piso prevista para o início de janeiro será necessário remanejar para o aeroporto de Viracopos os vôos que excedam a capacidade de pista auxiliar. E é necessário que o desenho da nova malha seja desenvolvida em conjunto com as empresas, de forma a garantir que a demanda seja atendida pela capacidade específica do sistema. E deve-se buscar a distribuição dos vôos regionalmente de forma a reduzir a vulnerabilidade da malha aérea.

Eu quero chamar atenção dos senhores para uma coisa. E um dado concreto. O Brasil, em relação ao problema dos vôos regionais, o Brasil é o único País do mundo que não compra avião da EMBRAER. Não é por causa de imposto, é porque não tem onde voar. Ou seja, pode ter imposto, mas não pode ter onde voar. Ou seja, nós precisamos redimensionar e redesenhar a malha aérea de forma tal a dar os espaços necessários para as aviações regionais. Do outro lado, temos que pensar também num sistema de estímulo para a consolidação das empresas regionais, através do próprio BNDES. Isso nós já estamos conversando com o Presidente do BNDES para exatamente trabalhar nesta área. Temos alguns problemas que vão ser suscitados e devem ser suscitados no Conselho Fazendário, ou seja, no CONFAZ, que diz respeito à diferença da alíquota de ICMS em relação ao querosene. Nós temos tarifas díspares nos Estados. O Estado de São Paulo tem em torno de 20 a 25, uma coisa assim, o Estado de Minas Gerais tem 4%, o Estado do Rio tem 7, o Rio Grande do Sul tem 17, e assim sucessivamente. De forma termos uma uniformidade de alíquotas na operação dos custos dessa malha aérea. A INFRAERO deverá dar início às obras de reparo da pista principal de Guarulhos a partir de setembro. Ou seja, agora em seguida. A INFRAERO deverá interditar a pista principal de Guarulhos a partir do início de janeiro de 2008. A INFRAERO deverá realizar as obras do terminal de passageiros do terminal de Viracopos até o final do mês de agosto de 200 de modo que esteja capacitado receber transferências dos vôos de Guarulhos e Congonhas. E a ANAC deverá realizar a transferência dos vôos de Congonhas para os aeroportos de Guarulhos e Viracopos de acordo com a capacidade aeroportuária de cada um. E o DECEA deverá cooperar com a ANAC na análise das transferências dos vôos de Congonhas e na redistribuição.

Por outro lado, nós estamos negociando com o Governo no sentido de termos maiores investimentos nos demais aeroportos brasileiros. Ou seja, otimizar os demais aeroportos brasileiros. Eu quero lembrar aos senhores que isso aqui é uma análise setorizada para compor o problema da crise no que diz respeito a Guarulhos. E agora nós... Há uma destinação inicial de três bilhões no PAC para os aeroportos brasileiros. Eu conversei com a Ministra Dilma Rousseff e o Presidente da República determinou o reestudo no sentido de aumentarmos a participação no PAC de destinações aos aeroportos. E os investimentos previstos na região norte diz respeito à Boa Vista e Macapá, ou seja, nos aeroportos de Boa Vista e Macapá investimentos que possam ampliar a capacidade para 700 mil passageiros/ano em Macapá e 330 mil passageiros/ano em Boa Vista. Na região nordeste um investimento total de 151, agora vamos redimensionar isso para mais, na Paraíba a ampliação do reforço do pátio/pista, em Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife e Salvador. Toda a readequação dos aeroportos. Na região sudeste um investimento de 1.8 bilhões, que seria Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e São Paulo, Congonhas, Guarulhos e a todas essas ampliações que estamos fazendo. Na região sul, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre, ampliação de pista de pouso e ainda região centro-oeste, Cuiabá, Brasília e Goiânia. Sendo que Goiânia capacidade para 2.1 milhão de passageiros. De forma tal que Goiânia... Porque lembrem bem, se nós vamos começar a pensar em vôos regionais, esses aeroportos são vitais. Porque são os distribuidores dos vôos regionais. Porque senão não tendo, vejam,

a inexistência de regional não decorre exclusivamente do fato de os tributos serem altos. Decorre do fato também que compra o avião e não tem para onde ir. E também nós temos que recuperar, por exemplo, o uso de algum tipo de aviões que foram, acabaram desaparecendo. É o caso, por exemplo, e aqui estou falando em aviação regional reduzida. Lembrem-se daquele avião Caravan. O Caravan pode ser? O Caravan começou a operar no Brasil com a capacidade em torno de 13 lugares. Agora ficou reduzido e reduziram para nove. A média de ocupação do Caravan era seis, a média anual. E o Caravan opera barato, nós podemos ter a possibilidade de recompor essa malha dos pequenos vôos, lembra-se no início, eu viajei várias vezes para Palmas num Caravan da TAM. Não é verdade? Agora lembrem bem o seguinte, Senador, o Caravan tem uma média de seis. Eu vou botar a cabeça do outro, não a cabeça nossa que quer resolver o problema de deslocamento de pessoas no Brasil. Pensem bem. Nós temos seis, vamos supor que o Caravan possa operar com uma média de seis passageiros/ano, com uma capacidade de 13 ou de 12, vamos supor que ele consiga operar na média de seis. Seis para ter 60, nós precisamos de 10 Caravan. Para ter 120, nós precisamos de 20 Caravans, não precisamos? 120 passageiros você coloca num avião dos grandes. Não coloca? Pode colocar num avião dos grandes, inclusive mais. Com uma tripulação só. Nos 20 Caravans, nós vamos ter que ter 20 tripulações. Qual é o raciocínio daquele que investe? Corta. Vamos acabar com isso porque o que interessa é ter vôo grande que eu vou ter mais economia. Esse é o raciocínio. Que na perspectiva daquilo que se chama economia da competitividade, é legítimo. Agora nós precisamos traçar uma malha aérea que possa ter uma visão do conjunto nacional e que possa dar segurança a essas situações todas. Todos esses trabalhos agora nós vamos nos reunir na próxima semana com a Ministra Dilma para otimizar os investimentos em relação a esses aeroportos. E através do redesenho de toda essa malha. Essa revisão nos levará também a uma discussão efetiva em relação ao problema que foi, digamos, mais aguçadamente discutido em alguns momentos que diz respeito ao efetivo de controladores.

Eu quero dizer aos senhores que eu, por uma questão de formação metodológica e formação filosófica, eu não discuto teorias. Eu discuto resultados. Eu não vou discutir, por exemplo, em tese. Discutir em tese se alguma coisa deve ser assim ou assado. Eu quero saber qual delas funciona. Isso lembra o Deng Xiaoping. O Denis Xiaoping dizia muito bem uma coisa com absoluta tranqüilidade. Não importa a cor do gato, se é preto ou se é branco, importa que ele coma o ato. E nós vamos adotar, digamos, a expressão de Deng que deu resultado. Deng foi o grande reformador econômico da China. Podemos ter divergência sobre a situação política, certas opções. Isso é problema deles. Mas o fato é o seguinte, ele tinha toda a razão. Não importa a cor do gato, Senador, o que importa é que ele come o rato. E o que temos que fazer é comer o rato. Seja ela branca. Essa discussão, militarização, desmilitarização não interessa. Interessa saber o que funciona. Ou seja, qual é o gato que come o rato? E não saber ficar escutando estéticas do gato e cores ou, digamos, éticas do gato. Precisamos discutir exatamente o resultado que é isto. Nós temos hoje em relação ao efetivo atual de controladores no Brasil nós estamos com 2.849. 2.161 são militares, 94 civis do grupo DACTA, ou seja, que estão ligados à Aeronáutica e 104 militares de reserva contratados em 31 de dezembro de 2008. O que perfaz um total de 2.359 e a INFRAERO tem em operação ainda 492 controladores. Em formação. Ou seja, nos trabalhos de formação de controladores nós temos 236 militares, 102 civis. Ou seja, mais 338 em formação. 62 Civis no DACTA ficarão prontos para iniciar parte operacional em dezembro, 236 militares da Escola de Especialistas da Aeronáutica ficarão prontos para iniciar a parte operacional também em dezembro, e a INFRAERO terá formado 40 civis que estarão terminando a parte teórica em dezembro. Ou seja, para 2008, nós teremos ainda mais 300 militares formados, sendo 79 em junho e o restante em dezembro. Ou seja, nós estamos planejando, considerando a otimização desses novos aeroportos nós estamos exatamente fazendo com que tenhamos controladores à disposição dessa situação. Em relação ao CINDACTA, o CINDACTA I, II, III e IV, nós tivemos um problema que os senhores assistiram em Manaus, em relação ao CINDACTA IV. Isso deu a origem a uma determinação nossa de entendimentos com a ELETROBRAS para examinar o fluxo de energia. Houve um apagão no CINDACTA IV, de Manaus, então nós imediatamente após termos tomado posse entramos em contato com o Ministro da área, e contatos com Presidente da ELETROBRAS e também do Engenheiro correspondente, e já firmamos um convênio, a ELETROBRAS vai rever toda a concepção do fluxo de energia dentro dos CINDACTAs e a Aeronáutica realizará as obras necessárias. Lá houve um problema de troca de bateria, desligou, não percebeu, ou seja, um problema de operacionalidade, mas não só de operacionalidade, mas sim um problema de termos redundâncias capazes de evitar os defeitos ou os erros humanos.

Em síntese, Srs. Senadores, naquilo que eu tive condições de apreciar nesse pouco tempo que me

encontro no Ministério da Defesa, a regra que nós estamos determinando e que temos que pensar é o seguinte. Em matéria de aviação, temos três regras fundamentais: Segurança, a primeira delas, regularidade e pontualidade. Ou seja, nós precisamos ter absoluta segurança no que diz respeito ao tráfego aéreo do cidadão, do usuário, nessa ordem. Ou seja, eu posso sacrificar a pontualidade a bem da segurança. Mas não posso sacrificar a segurança a bem da pontualidade. Não dá para inverter. E vejam, na segurança nós temos dois pontos: De um lado os deveres básicos e fundamentais da autoridade estatal. Infra-estrutura aérea e tráfego aéreo. Isto é obra do Poder Público. Ou seja, condições de pistas e pousos. Eu quero chamar atenção dos senhores com toda transparência que por razões... E vejam, eu não estou interessado em retaliar o passado. Eu estou interessado em fazer ajustes de contas com o futuro. Portanto não estou preocupado em buscar responsabilidade. Não cabe a mim. Mas sim eu quero compor isto. Observem bem. Nós tivemos um investimento substancial da INFRAERO nos terminais. Shopping centers, cinemas, para a comunidade efetiva dos passageiros. Nunca se falou em pista. A inversão agora é exatamente ter como paradigma principal a segurança. Solvido o problema da segurança, vamos à comodidade. Eu quero dizer o seguinte, se houver problemas de comodidade fiquem sabendo que está sendo pago um preço para a segurança até nós conseguirmos chegar a compor o problema da comodidade. Mas voltando, a segurança, portanto, tem o lado do Estado que diz respeito aos terminais, ou melhor, a infra-estrutura aeroportuária, pistas, aparelhos de aproximação e controle para chegada pouso e decolagem, e ainda o tráfego aéreo. Isto é exclusivamente fornecidos hoje pelos serviços da Aeronáutica e pelos serviços da INFRAERO. Ainda com as diretrizes e execução da ANAC.

Mas tem ainda na segurança o lado privado que diz respeito à manutenção dos aparelhos. Ou seja, dos instrumentos de vôo dos aviões. Que não podem esta segurança ser reduzida a bem da rentabilidade. Quando se usa a palavra competitividade em economia, sabe muito bem, significa que alguém está perdendo. Então nós temos que ter como princípio básico no que diz respeito ao item 1 da segurança, no que diz respeito às empresas, a manutenção. Quanto ao segundo item que é a regularidade, é exatamente a possibilidade de que tenhamos ciência e segurança no outro sentido de que em tal dia e em tal hora há disponível um vôo para tal lugar. E que eu possa programar o meu ir e vir dentro do País através da regularidade da prestação de serviços. E esta regularidade importa no quê? Importa numa relação com o problema do aparelhamento dos aeroportos. Nós temos no Brasil o mau uso dos ILS 1 que são ILS de aproximação e temos poucos usos dos ILS 3 que são aqueles ILSs que os senhores, algum dos senhores, que já viajaram para os Países nórdicos sabem muito bem que uma bruma imensa ninguém vê nada de repente o avião está no chão. Que são aqueles sistemas que pegam o avião no ar e colocam no chão independentemente de visibilidade real. Ou seja, esta regularidade se vincula a isto. Se nós temos, digamos uma redução de problemas de visibilidade ou disponibilidade ano inteiro de determinados aeroportos do norte e nordeste, isso não se aplica para o sul. Porto Alegre, Curitiba, etc. Que nós sabemos muito bem que... Então tem que rever toda essa situação para que a regularidade se vincule também à capacidade operacional dos aeroportos em condições meteorológicas adversas para manter a regularidade. Então aqui você tem não só o lado privado como tem o lado no Brasil público que é exatamente a possibilidade desse instrumental.

E por último a pontualidade. Foi aquele problema que eu coloquei no início dos senhores. A pontualidade, esta sim, é de responsabilidade das empresas. Ou seja, e só existe um jeito de se ser pontual. Multas. Mas multas que sejam economicamente eficazes. Presidente, vamos admitir que há uma multa X para os atrasos que são imputados à empresa, e a empresa verifica qual é o custo, qual é o preço da multa e qual é o custo de evitar a multa. Ou seja, ser pontual. Se o custo de evitar a multa é ter que usar mais uma tripulação, mais um aparelho e mais outras situações e ainda ter que colocar os outros que seriam da conexão que vão ficar atrasados dentro de um hotel, etc., etc., alimentação, faz-se uma conta. O que custa mais? Pagar a multa? Ou manter a pontualidade? A opção será pelo mais barato. E no caso específico, pode ser pagamento da multa. E aí nós temos que operar na linha, inclusive, dos problemas de trânsito. Lembrem-se que alguns dos senhores talvez possam estar próximos a não poderem, ter cassadas as suas carteiras considerando os pontos que obtiveram no trânsito. Ou seja, isso tudo nos temos que pensar no sentido de criar a responsabilidade. Eu disse a vocês no início... Ou seja, nós temos um esgarçamento, ao que tudo indica, nós vamos conversar com as empresas aéreas, nós temos um esgarçamento da malha das próprias empresas, o uso de seus aviões, podemos ter um esgarçamento inclusive do uso das suas tripulações. E temos que rever isso. Ou seja, para ter um grande programa em que o Brasil possa retomar a tranqüilidade no espaço aéreo nesses centros nervosos do País, mas também viabilize as expansões.

Por exemplo, Guarulhos numa conversa que tivemos com o Prefeito Serra, aliás, Governador Serra, é evidente que Guarulhos otimizado que seja o uso de Guarulhos precisamos ter uma comunicação por via expressa. Ou seja, não tem expresso a Guarulhos, tendo em vista a concentração de veículos. Mas isso não é de curto prazo. Nós temos que operar. Também Viracopos teremos problemas em criar... Teríamos que ter uma via expressa para Viracopos, para o acesso a Viracopos e também pensarmos no futuro numa via. Também não afastar a hipótese de uma discussão também importante que diga respeito a termos um trem que ligue São Paulo – Rio como teve aquele trem prata anos atrás da rede ferroviária federal. Todos são temas que estão no conjunto. Ou seja, o que nós precisamos claramente então, e aí vai depender muito da colaboração dos Srs. Parlamentares, é a revisão completa do desenho institucional do sistema viário nacional, ou seja, eu quero reexaminar o problema das competências sobrepostas que temos em relação ao Ministério da Defesa, em relação à INFRAERO, em relação à Aeronáutica, e em relação à ANAC. Está se discutindo, eu volto a repetir aquela coisa que eu acabei de dizer que eu não discuto em tese. Ou seja, a minha regra é fundamental, eu volto a repetir, Deng Xiaoping. Não importa a cor do gato, se é preto ou branco, eu quero saber se ele come o rato. O que eu quero deixar claro é de que chamaria atenção, inclusive participei no Governo, no primeiro Governo do Presidente Fernando Henrique, no processo de privatizações. Fui eu como Ministro da Justiça à época que redigimos as várias Emendas Constitucionais em relação às áreas que eram monopólio do Estado, telecomunicações, etc., etc. Observem bem, a questão das agências vincula-se o processo de privatização. Não é verdade? Justifica-se as agências para os sistemas de privatização, por quê? Porque quando essas obras, quando a prestação de serviços públicos, que eram estatais, nós sabemos muito bem que as tarifas fixadas pelo Governo inclusive no sentido de reduzir o processo inflacionário levando a problemas, inclusive, de rentabilidade das empresas pública. Usava também os benefícios transversos, ou seja, cruzados, no sentido de transferir resultados, etc., usava-se a tarifa pública para efeito de política pública. No momento que privatiza, precisava ter um organismo autônomo que pudesse dar segurança ao investimento privado em relação às tarifas. Não é nenhum compromisso meu. É uma pergunta. Em telecomunicações, nós privatizamos. Criou-se a ANATEL. Na eletricidade, privatizou, Senador Agripino. Criou-se a ANEEL. Ou seja, toda a massa do ativo público foi para o privado. Veio a agência. O que é que se privatizou no sistema aéreo? Qual foi a diferença entre o sistema aéreo nacional e as telecomunicações? Foi a criação da ANAC na desconstituição do DAC. Mas a prestação do serviço continua privado. Porque já era privado. Nunca foi público. Salvo correio aéreo. E o problema da desconstituição de agência não é educação teórica, não. Não pensem não que isso nós vamos discutir... "Ah, aquela discussão..." porque aqui os senhores não estão numa academia. Para sustentar teses de mestrado e serem aprovados em teses de doutoramento. Não é isso. A questão é saber quais os setores da economia que os modelos das agências funcionam e quais os setores que não funcionam. É a velha história do gato e do rato.

Então eu queria dizer aos senhores que eu estou começando... Não tive tempo. Confesso aos senhores que não tive tempo, não constitui nem minha equipe ainda no Ministério, mas quero examinar, discutir com o Governo esta, digamos, o desenho institucional do sistema de aviação nacional. Independentemente de partir do pressuposto se eu sou contra ou favorável a autonomia, a independência das coisas. Isso é irrelevante. O que é relevante é saber qual é o modelo que funciona. Eu quero chamar atenção dos senhores, por exemplo, as agências que foram criadas para telecomunicações, para energia elétrica, tem mandato. O Presidente Fernando Henrique à época sancionou essas leis. Mas vetou o mandato da ANP. Observem que a ANP não tem mandato. Por quê? Qual era a discussão? Porque ali se dizia respeito ao petróleo, e a grande empresa era a PETROBRÁS. Mas não tem mandato. Observaram isso? O desenho da ANP é distinto. Discute-se o desenho em relação ao BANCO CENTRAL. O BANCO CENTRAL não tem mandato. Então eu gostaria de dizer aos senhores que não sou parceiro para discutir teorias. Sou parceiro para discutir o modelo da Aviação Civil que funcione. Se quiserem discutir teoria, terão que discutir em outro lugar. O senhor é favorável ou não às agências? A pergunta não tem sentido. Porque eu só entendo esta pergunta se tiver um referencial pragmático, um referencial a que se destina. As minhas intenções no Ministério da Defesa é exatamente compor esse problema, resolver esse desenho institucional, resolver as questões de curto prazo, impor as questões de longo prazo, recompor, tentar recompor as linhas, o problema e reexaminar agudamente o problema dos vôos regionais que possamos então recompor e voltar a ter tranqüilidade para assegurar os três grandes paradigmas: Segurança, regularidade, pontualidade. E ordem. Havia efetivamente uma certa... Em face das confusões sobre capacidade e competência, Senador, havia algumas confusões sobre as determinações. O Presidente Lula determinou

a mim de que agisse no sistema. E vou agir na forma como eu sempre agi. Com autoridade. Obrigado.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Ministro da Defesa, Nelson Jobim, a notável contribuição que traz à CPI, ao Congresso Nacional e ao Brasil, e as inscrições já estão abertas, estão inscritos inicialmente o Senador João Pedro, posteriormente eu, o Senador Raimundo, Senador Heráclito Fortes, Senador Agripino, Senador Wellington, mas inicialmente pelo funcionamento da CPI tem a palavra o nosso Relator para conduzir as perguntas.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Queria pedir com a permissão do Senador Demóstenes, uma questão de ordem. E vou explicar por que.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Pela ordem, Senador Heráclito Fortes.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Eu tenho um compromisso inadiável, Ministro Jobim, e infelizmente nós estamos num dia de muita movimentação na Casa. Mas eu estou aqui como ex-correligionário de V.Exª., faz muito tempo, já não sou mais nem do partido que começamos, mas estou aqui...

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: O senhor circula mais do que eu.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – (risos) Mas estou aqui exatamente como Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional de depositar em V.Exª. toda a esperança que o Brasil tem de finalmente livrar-se desse período de desacertos e de incertezas que nós vivemos num País que quer crescer, que precisa crescer e que nós temos infelizmente esse conflito envolvendo uma atividade vital que é do transporte aéreo e aviação aérea brasileira. Quero, como Presidente da Comissão, colocar a inteira disposição de V.Exª. Acho que nesse momento toma posse um Ministro de um Governo, mas que também é um Ministro do Brasil, e a compreensão tem que ser nesse sentido, e só nos resta torcer, sabendo da sua competência, da sua determinação e acima de tudo da sua autoridade. Torcer para que a sua gestão à frente desse Ministério seja proveitosa. Não para o regojizo pessoal de V.Exª., mas para a necessidade do Brasil neste momento grave que nós atravessamos. Muito obrigado.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço a V.Exª. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Presidente, Sr. Ministro da Defesa, Nelson Jobim, senhoras e Srs. Senadores. Primeiramente, Sr. Ministro, eu gostaria de parabenizar a V.Exª. pela exposição. Uma exposição sensata, clara, objetiva. Quero dizer a V.Exª. que eu também sou adepto dessa teoria. Eu acho que enquanto as pessoas ficam teorizando muito, muito há o que se fazer. Tanto é que eu tinha e tenho um respeito imenso pelo Ministro da Defesa anterior. Mas, para se ter uma idéia do grau de inoperância daquele Ministério, aqui uma CPI que se discutia o apagão aéreo, em nenhum momento se cogitou de chamar o Ministro porque havia um entendimento entre os colegas que ele não tinha nada a acrescentar. Agora imagina, um Ministro da Defesa que não tinha nada a acrescentar embora todos aqui respeitassem suas qualidades, a sua história e muito mais.

Eu perguntaria a V.Exª., e desejando a V.Exª. sinceramente que todas essas idéias que V.Exª. acabou aqui de delinear que elas possam ser colocadas em prática. E um dos graves problemas que nós temos no Ministério da Defesa foi apontado aqui pelo Procurador-Geral do Ministério Público do Tribunal de Contas. Ele veio aqui e depois de dizer que o Ministério da Defesa tinha uma série de atribuições, mas essas atribuições eram confusas porque até utilizou a mesma terminologia de V.Exª., atribuições sobrepostas ou superpostas e que um podia fazer, o outro podia fazer, o outro também poderia fazer, só que ninguém fazia nada porque era um negócio difuso e que acabava não funcionando.

Uma das deficiências que ele apontou, Sr. Ministro, foi em relação por exemplo à elaboração do orçamento. Dos comandos. O Comando da Aeronáutica, por exemplo, manda diretamente o seu orçamento para o Ministério do Planejamento sem passar pelo Ministério da Defesa.

Então, há uma desarticulação do sistema aéreo. Essa desarticulação, por quê? Porque existe o DECEA, existe a ANAC, a própria INFRAERO... E de certa forma, há uma confusão grande nisso. Eu perguntaria a V.Exª.: V.Exª. também já detectou que há esse problema. Como é que nós vamos resolver isso, Ministro? É preciso ter uma alteração legislativa ou V.Exª. entende que somente esse comando e essa energia que V.Exª. tem são suficientes para resolver esses problemas?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Nós precisamos lembrar o seguinte, evidentemente que tem que ter uma alteração legislativa porque o sistema tem que funcionar. O sistema não pode depender das pessoas. O sistema tem que ter uma estruturação de funcionalidade. De forma tal que nós todos somos transeuntes dessa coisa. Senão você ficaria dependendo sempre de ter um forte, um fraco, fica aquela coisa que todos conhecem.

Então, a idéia era oportunamente, no tempo adequado conforme aquela cronologia que nós nos impusemos, nós teríamos a apresentação de uma fórmula

para compatibilizar o sistema aéreo. Agora veja bem, Senador, quais são as razões pelas quais o Ministro, o Comandante da Aeronáutica, o Comandante do Exército ou o Comandante da Marinha elabora o próprio orçamento? Por uma razão simples. E isto é outra, digamos, tarefa que me impus. Nós precisamos formular uma estratégia nacional de defesa. Definida a estratégia nacional de defesa o orçamento das forças vinculam-se a execução dessa estratégia nacional. Que não há. Não havendo estratégia nacional de defesa, evidentemente que as forças farão as suas despesas considerando as diossincrasias de cada uma. Ou seja, na medida que tiver, eu pergunto o seguinte, vou botar um tema para os senhores. Não é fundamental que a Defesa Nacional integre a agenda nacional? Os senhores acham que a defesa nacional integra a agenda nacional? Não. Eu nunca vi discussões em relação a isso. Por que é que não íntegra? Porque a agenda, a Defesa Nacional está vinculado ao desenvolvimento nacional. Eu perguntO – A indústria de produção de materiais de defesa que tem no Brasil é de integrar o processo de desenvolvimento ou não? Vamos supor que temos um determinado tipo de armamento, um determinado tipo de instrumento de monitoração do espaço aéreo brasileiro. Os senhores acham que nós devemos comprar os insumos deste instrumento de monitoramento do espaço aéreo brasileiro no estrangeiro ou devemos ter um setor privado nacional que produza isso? Precisamos ter combustíveis especiais para um determinado tipo de instrumento da Marinha. Sei lá, gaseificação, enriquecimento de urânio para a produção de um determinado tipo de insumo. E esse insumo é comprado no exterior. Que força é essa que basta cortar o fornecimento, nada se mexe? Ou seja, temos que pensar na defesa como integrando um processo, inclusive o processo de desenvolvimento nacional. E daí teremos condições de definir despesas a partir da execução dessa situação. Temos um plano de Defesa Nacional. Mas precisamos importar isto. Pergunta-se. Pergunta a ser debatida. Eu visitei a Amazônia agora recentemente, já estou programando uma visita completa em todos os pontos de fronteira na Amazônia, por razões óbvias, não é a questão aérea, mas observem bem. Será que o Brasil precisa ter aquartelamento fixos sempre ou nós devemos ter em determinadas regiões específicas aquartelamentos e forças estratégicas de movimentação rápida? É isso que precisamos discutir. Eu preciso ter quartéis em toda a fronteira ou devo ter uma força de imobilização rápida que possa ser deslocada imediatamente em hipótese de necessidade? Tudo isso tem que ser aberto. Formulada que seja a estratégia de Defesa Nacional, eu pretendo fazer esse trabalho, estou fazendo uma discussão com o Prof. Mangabeira em relação a esta estruturação de um modelo e uma discussão interna com as Forças Armadas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu acho inteligente, Ministro, e vou dizer por que. Há dois anos eu estive na FIESP e me encontrei com a nossa indústria nacional de defesa e há um clamor porque a indústria continua existindo e basicamente o orçamento das Forças Armadas, da Defesa, foi diminuído. Foi diminuído porque houve uma filosofia de diminuir realmente o papel da defesa no Brasil. Acho que veio depois de um regime militar, houve preconceito contra o regime militar. Não vou nem dizer preconceito. O regime militar caiu, caiu muito bem, mas os militares ficaram com aquele estigma. E acho que a idéia de V.Exª., se bem compreendi, é fazer com que os militares ou a defesa seja reintegrado nesse papel de desenvolvimento do País. E se isso acontecer, naturalmente que nós vamos fazer crescer esse orçamento. E é imprescindível para o País. Os Países desenvolvidos têm orçamento em torno até de 10%. Enquanto que o nosso orçamento para a defesa chega a ser ridículo. Nós temos observações principalmente por parte dos militares que algumas vezes, em algumas localidades, o Exército não tem nem como fornecer alimentação a seus recrutas. Ou se libera depois da primeira refeição ou se libera depois do almoço. Quer dizer, então nós vamos aquinhoar a defesa do jeito que ela merece? Sim. Mas considero que esse papel que V.Exª. está desempenhando agora de construir novamente uma identidade da defesa com o desenvolvimento do País, extraordinário.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Se não entra na agenda, senão ninguém vai querer. E disciplina as despesas. Disciplina investimentos. Disciplina exatamente a posição, ou seja, a função das Forças Armadas na situação. Observem bem. Nós temos alguns hospitais, um hospital no norte do País que está fechado. Porque não tem médico. Será que nós não podemos pensar naquele fenômeno da prestação, coisas a serem... São idéias. Meras idéias. Fala-se muito no estudo, na universidade gratuita. Será que não seria possível que nós pudéssemos pensar na prestação de serviços remunerados, evidentemente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A engenharia do Exército que é reconhecidamente de extraordinária qualidade...

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Há uma agenda grande para debate. Há espaço, eu queria... Evidentemente que agora não é o momento de falar nisso, mas o sentido é esse. Porque vejam, isso reduzido nós entramos exatamente nesse problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ministro, nós recebemos aqui o Presidente da ANAC e conversávamos antes do acidente sobre a diminuição do fluxo de aeronaves para Congonhas. E houve uma resistência muito grande para fazer essa diminuição. Foi determinada a feitura de um estudo, etc. O fato é que V.Exª. assumiu e a bem do País, na minha opinião, isso aconteceu. Essa redistribuição. V.Exª. atropelou a ANAC. E já deixou a entender que é contra esse modelo.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Não, não deixei a entender nada. (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então perguntaria, não seria o caso de revermos esse papel da ANAC? V.Exª. não tem um estudo ou já está elaborando um estudo nesse sentido?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Estou trabalhando nesse sentido para examinar, não é revisar o sistema da ANAC, revisar o sistema aeroviário nacional no conjunto global. Ou seja, entra todo o conjunto. Observe bem o seguinte, lembrem-se, voltando um pouquinho na concepção de agências. Agência não formula política pública. Agência executa políticas públicas formuladas. É um setor de execução das políticas da lei. Ou seja, a lei estabelece as suas diretrizes, e as agências formulam isso. Se você não tem a formulação de uma política de Aviação Civil, como é que faz para executar tudo isso? Então eu queria rever essa situação, definir as competências. Agora, o CONAC tem a competência de fixar as diretrizes. E já começou a fixar. Ou seja, a partir dessa nova... Nós passamos a dizer o seguinte, quem fixa diretriz é o CONAC. A outra executa. E executa informando a cada 15 dias o Ministro da Defesa em que Estado se encontra essa execução.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Relator, permite um aparte para contribuir?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Ministro Jobim, eu tenho a maior confiança na sua ação. Mas acho que nós estamos entrando exatamente num ponto que é o que mais me preocupa. É a filosofia. O pensamento a essência do Governo. Uma coisa é Nelson Jobim Presidente da República com as idéias, com a capacidade de agir. Outra coisa é Nelson Jobim Ministro de um Governo que tem idiossincrasia clara com o processo de privatização. Deixa eu dar um exemplo rapidinho. Setor elétrico. Privatizou-se praticamente todo o setor. Ficaram só seis empresas. Só seis. As que foram privatizadas, todas elas deram enormes lucros, inadimplência pequena e estão expandindo. As seis federalizadas que o Governo insiste em manter, debaixo da asa da ELETROBRAS, deram prejuízo nos últimos três anos de quatro bilhões de reais. E continuam estatais. Por quê? Por um cacoete do Governo. Só pode ser. Eu não vejo saída para aquilo que V.Exª. colocou, está preciso, V.Exª. aprendeu rapidamente o que é preciso fazer. Rapidamente. Eu disse e repito, V.Exª. é um brasileiro de boa qualidade. Mas V.Exª. está dentro de um Governo que tem um viés estatizante. Eu não sei se as pressões que V.Exª. vai receber, e espero que V.Exª. seja mais forte do que essas pressões, vão ser capazes que a ANAC que foi criada e tem cumprido seu papel, seja capaz de agregar o capital que a União não tem para fazer nem o trem prata reviver, nem um trem que ligue São Paulo a Viracopos, muito menos a concessão, privatização de aeroportos no terceiro terminal de Guarulhos, da recuperação de A, B ou C que vão exigir 20 bilhões de reais. O PAC tem três bilhões. Três. Tudo isso está acontecendo, Ministro, por conta da tragédia de Congonhas. V.Exª., eu tenho certeza, em tempos normais V.Exª. jamais aceitaria ser Ministro da Defesa. V.Exª. por patriotismo estou seguro, concordou em ser Ministro para tentar resolver um problema seriíssimo. Agora V.Exª. está num Governo que tem o viés estatizante. E a necessidade de quebrar este tabu e de entrar no capital privado é fundamental. Hoje o que eu percebo nem o capital privado e as PPPs falidas são exemplo claro. Nem o capital privado confia no Governo nem o Governo confia no capital privado. Nem uma coisa nem outra. Então é preciso quebrar este pepino. E a tarefa é de V.Exª.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Senador José Agripino continua o mesmo. Muito simpático, elegante. Me lembro da Espanha. (risos) Muito obrigado, Senador.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sr. Relator, só para colaborar nesse mesmo tema. Ministro, eu fiquei bem impressionado com as suas colocações e realmente elas são da mesma linha do meu pensamento. O fortalecimento das Forças Armadas, a viabilidade, a utilização do Exército. E, sobretudo, em relação a essa crise. O senhor tem se mostrado, mostrou um Ministro que rapidamente pegou a coisa, está dominando, tem autoridade sobre ela, está com o respaldo, já mexeu na INFRAERO, mas essa questão da ANAC o senhor aborda e eu quero apenas aqui colocar no sentido de lhe apoiar. Ali a gente se este enrolado. Eu participei de várias audiências, a coisa não é clara, faltou o aspecto técnico. Então o senhor terá o nosso apoio no sentido de fazer o que precisa ser feito. E mesmo que se não der para fazer o que precisa ser feito, de fortalecer o CONAC. Ta bom, vamos

por aí então. Mas ali está o problema. E tenho certeza que o senhor sabe e a gente quer apenas reforçar a sua posição para enfrentar esse cartório que se estala por aí e acho que aí tem um problema.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Senador, eu agradeço a V.Exª. e quero dizer o seguinte. Eu adoto uma regra que me foi ensinada pelo Sr. Ulysses Guimarães, em relação as questões que são postas. Cada dia com sua agonia. A minha agonia agora, o dia da minha agonia agora é esse que estamos trabalhando. Chegaremos lá. Ou seja, chegará o momento que eu tenho que examinar a questão da ANAC. A questão da INFRAERO, por exemplo, foi a mais urgente. E a mais fácil de resolver, mas havia uma intenção, pretensão alguém suscitando a necessidade de desoneração completa da diretoria da ANAC, ou melhor, da INFRAERO, e eu disse o seguinte, que não. Que primeiro tinha que nomear o Presidente. Para que o Presidente compusesse a sua diretoria ajustado com o Ministro da Defesa. Não podia o Ministro da Defesa compor o Presidente e os demais diretores porque esses demais diretores não teriam nenhuma referência ao Presidente. Ou seja, o Presidente precisa ter autoridade em relação a seus diretores. E não pode ser algo imposto. Eu inclusive pus na... Há uma clara regra de que não há nenhuma hipótese de partidarização dessas empresas. E agora na manhã... Nós viajaríamos sábado para São Paulo para examinar os três aeroportos, irá junto o Presidente da INFRAERO e sexta-feira terei uma reunião exatamente para examinar esse problema da composição. Já temos uma solução para o Diretor de operações, que é o Brigadeiro Nicácio que conhece esse assunto da parte de circulação do espaço aéreo e vamos trabalhar exatamente na verificação dos outros elementos. De forma tal que nós possamos chegar eventualmente até o Superintendente. A gente fazer toda uma espécie de composição. Há uma tendência, estudos, discussões em relação ao problema da abertura do capital da INFRAERO, agora evidentemente que nós sabemos perfeitamente que se pretender abrir o capital da INFRAERO sem governança corporativa não adianta. Aí é bobagem. Então nós temos que otimizar o problema da governança corporativa que é o grande problema de gestão que nós precisamos enfrentar.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Relator, vamos continuar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vamos. Só para continuar nessa direção, V.Exª. pretende refazer o Código Brasileiro de Aeronáutica? Atualizado? Solicitar essa alteração?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Vamos examinar o estudo disso. O código é muito antigo. A linguagem inclusive inadequada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: E isso aí é um trabalho já em que eu saindo do sufoco trabalharei nisso imediatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à pergunta do Senador José Agripino, V.Exª. entende que o capital privado pode entrar tanto na administração de alguns aeroportos quanto na construção de outros?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Veja, a pergunta, perdoe-me a linha, mas a pergunta de V.Exª. é o seguinte. O capital pode. O problema é o seguinte, a questão não é se pode o capital público resolver o problema sozinho? Se não pode, tem que recorrer ao capital privado evidentemente. Ou seja, eu não discuto se o capital público ou privado é bom ou mal. Eu estou dizendo que se temos um problema, desenhado o problema, estruturado o problema eu tenho que submeter. Isso aqui se resolve dessa forma. Como é que nós vamos fazer? Há condições através da receita orçamentária fazer isso? Não. Não há condições. Então vamos resolver de outro jeito. Que problemas impõem solução e são meios pelos quais se resolve o problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E além do capital privado também se algum Estado ou Município eventualmente tiver condição também pode administrar?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Eu não excluo nada para solucionar o problema. São fórmulas de solução do problema que estejam de acordo. Não há, digamos, não há parte pri(F) em relação a público/privado, estatal não estatal, subnacional ou não subnacional. Nós temos um problema a ser resolvido e um desenho e uma montagem. Aquela história que eu me referi. O desenho bom é aquele que funciona.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à aviação comercial doméstica que hoje é dominada praticamente por duas empresas, V.Exª. entende que seria necessário ampliar o número de empresas participantes desse sistema, quebrar esse monopólio? E V.Exª. entende que é necessário acha que pode aeronave uma abertura para investimento externo, que atualmente é restrito a 20% do capital das empresas aéreas? Capital votante?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Isso tem que ser examinado em todo o conjunto. Ou seja, eu acho que nessa hipótese nós temos que trabalhar sempre, e volto a repetir, com a forma de se

resolver o problema. Ou seja, vejam, por que é que não pode se pensar eventualmente não excluo, por exemplo, a possibilidade de pensar em concessões de aeroportos?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exato.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: E sair o Estado da administração direta?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Se nós temos que... Se não funciona temos que pensar nisso. Agora vejam, não estou afirmando que vai ser feito isso. Eu estou dizendo que o leque de opções é imenso. E vamos desenhar esse leque de opções.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Em relação à INFRAERO, o Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e a Polícia Federal têm mais de 100 procedimentos contra diversos diretores atuais. V.Exª. já disse, mas é intenção fazer uma renovação geral na INFRAERO?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: É intenção sim, senhor. Não só intenção, é decisão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à ANAC... Pois não.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só para... Talvez tenha até respondido essa pergunta, mas... nós temos algumas obras como de Vitória e Goiás. Estão paralisadas. O senhor deve até ter falado sobre isso, mas tomou procedimento já, lógico, o Presidente da INFRAERO assumiu agora, ontem, alguma decisão concreta para ver se a gente consegue resolver problemas? No meu Estado é um problema sério a questão da obra paralisada do aeroporto. Não está chovendo, na hora que começar a chover vamos começar a perder toda a obra que iniciou e já gastamos 124 milhões de reais naquela obra.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: A previsão inclusive do PAC para o aeroporto de Vitória é a ampliação da capacidade para 2.1 bilhões de passageiros/ano, e a construção de um novo terminal de cargas em Vitória. Nós vamos nos reunir na programação da execução do (ininteligível) na sexta-feira para definir essas coisas de curto prazo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A outra pergunta que iria fazer, Ministro, é justamente nessa direção. Algumas obras, em praticamente todas as obras ou há uma medida cautelar administrativa do Tribunal de Contas da União para impedir o prosseguimento das obras ou determinados trechos das obras estão glosados em decorrência de sobrepreço em determinados itens. E com isso as empresas se recusam a fazer. Então, como é que V.Exª. pretende resolver isso?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Eu vou examinar o problema imediatamente com o Presidente da INFRAERO e passar a diretriz no sentido da superação desses problemas. Evidente que tenho as barreiras legais para tudo isso. Eu tenho que compor essas barreiras legais, ou seja, não posso fugir dessa situação. Agora vejam bem, uma das decisões que nós estamos tomando é que um dos instrumentos que criou-se essa dificuldade eram aqueles instrumentos de liberação das licitações. Então a decisão que eu já tomamos é que isso será da competência do CONAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A elaboração do...

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Do problema de urgência e o problema da liberação de licitações. Ou seja, facilitar o processo da realização da obra pública. Então nós estaríamos com a competência do CONAC para dizer, isso autoriza ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E talvez até o projeto base, não é Ministro.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: O projeto base é executivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque o projeto básico ele está muito lacunoso. Não só o problema da aviação de uma forma geral. O projeto executivo vem quase que suprindo a ausência do projeto básico. O projeto básico vem só: eu quero fazer. E há uma denúncia do Tribunal de Contas também há uma suspeita, melhor dizendo que o preço é colocado pelo próprio grupo vencedor. Quer dizer, porque depois pode-se... Como vai se estabelecer o preço no plano de execução... O negócio terrível.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Vamos enfrentar todas essas situações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pelos estudos que V.Exª. fez, V.Exª. entende que quatro CINDACTAs são suficientes ou acha que deve haver uma proliferação, aumento desse número?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Não fiz esse estudo ainda. Por hora o que eu pretendo nesse primeiro momento é compor o fluxo de energia dos CINDACTAs e depois fazer esses estudos. Por hora não tenho tempo para isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ministro, algo que V.Exª. já disse aqui, só para exemplificar, o Airbus da TAM, esse acidentado, voava há uma semana sem se consertar o reverso. Mas como é que conserta o reverso se ele não

pára, se ele voa até 14 horas por dia? Só naquele dia ele já havia feito seis vôos. E naquela semana nada menos que 43 vôos. O Presidente da TAM veio aqui e disse que é assim mesmo. Avião é feito para voar. E o Presidente da ANAC disse que estava tudo certo, que as revisões estavam tranqüilas, etc. V.Exª. não entende que em relação à ANAC há um grave problema de fiscalização, especialmente porque essa fiscalização, especialmente em relação às grandes companhias, elas são feitas por amostragem?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Não tenha dúvida. Nós precisamos otimizar o processo fiscalizatório para aquele ponto fundamental do item 1 do paradigma nosso que é de segurança. Lembre que nós falamos de segurança, tem a parte estatal, mas a parte privada é a manutenção e a operacionalidade. Mas aí está exatamente o processo de fiscalização que precisamos otimizar com urgência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação às tarifas, Sr. Ministro, o Tribunal de Contas da União aponta inclusive que a INFRAERO teria retido mais de 700 milhões da Aeronáutica no período de sete anos. E há também uma irregularidade gritante que é a regulamentação da Aeronáutica através de uma Portaria e uma Portaria que efetivamente não é cumprida.

Então, V.Exª. já determinou um estudo em relação à arrecadação dessas tarifas ou da repartição dela?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Não. Ainda não deu tempo e está na agenda do... Está na agenda para a conversa com o Presidente da INFRAERO na sexta-feira. Efetivamente durante o período todo em que não substituiu... Eu fiquei no curto prazo no imediato. Agora nós vamos exatamente operar nessa situação dos investimentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu queria fazer mais uma pergunta a V.Exª. O Brasil tem um representante na Organização de Aviação Civil Internacional. OACI. E esses representantes quase sempre têm um caráter... Sabem muito. São técnicos, são especializados. E nessas investigações que nós fizemos quase sempre o pessoal da Aeronáutica às vezes de forma velada, uma vez de forma explícita, quase sempre acabam dizendo que hoje o representante não tem a qualificação técnica necessária. Ele é um Diplomata, isso claro que não é defeito algum, mas que ele não teria condição técnica para estar ali representando o Brasil, especialmente num momento tão grave como esse em que se cogita, ainda que não concretamente de o Brasil ser rebaixado da sua posição. V.Exª. pensa em também verificar essa situação?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Fico satisfeito porque eu desconhecia absolutamente esse termo que o senhor está me referindo. Eu vou examinar com os elementos que V.Exª. me transmite, eu vou examinar o assunto. Mas de fato, eu desconheço o assunto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Agradeço a V.Exª.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Senador, fique tranqüilo que eu não sei eu digo que eu não sei. Agora quando eu sei, eu digo que sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso é bom. (risos)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Ministro, Sr. Relator, Srs. Senadores, nós temos algumas...

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Não temos tempo para enganação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Deixa eu fazer última pergunta que é em relação, que eu acho que também é prioritária. Que é o problema do pessoal do controle aéreo. Pelo que nós verificamos, em relação ao controle aéreo, há uma insatisfação dos controladores com o sistema militar. O sistema militar pareceu a diversos integrantes, acho que quase unanimidade que é o melhor porque realmente ele tem as suas características, inibe principalmente manifestações grevistas, etc. Mas também nos pareceu que a aspiração dos controladores em termos remuneratórios, Ministro, é assim algo muito além da possibilidade que tem... Que eles têm de qualquer aspiração salarial dentro do militarismo. Ou seja, eles são sargentos, há uma possibilidade de eles serem transformados em tenentes, mas mesmo que eles fossem Major, Brigadeiro, eles não iriam receber aquele salário que eles aspiram.

Então, há uma possibilidade de diante disso haver um boicote constante. Ou seja, a aspiração salarial, eles têm aspiração de no modelo civil chegarem lá. V.Exª. tem se preocupado com isso, com essa definição de modelo?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Vejam, volto a repetir, definição de modelo passa pela sua funcionalidade. Ponto. Nada de... É bom isso, é bom aquilo, nós temos que ter resultado. E o problema dos controladores em relação à questão remuneratória é que são membros das Forças Armadas. Ou seja, são membros da Aeronáutica. Estão sujeitos à remuneração específica no que diz respeito à Aeronáutica. Na questão é que se você mexer com a remuneração de controladores terá que mexer com a remuneração de sargentos que também trabalham em outras áreas específicas. Ou você acha que o trabalho de contro-

lador mais ou menos difícil daqueles oficiais que se encontram, por exemplo, em Maturará na divisa com a Venezuela, próximo ao Pico da Neblina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E das três forças, né Ministro?

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: De todas as forças. Exército, Marinha, Aeronáutica. Então a questão dos controladores, a remuneração dos controladores tem um bricamento(F) muito forte com o problema remuneratório dos servidores militares. Ou seja, dos militares. Sabem muito bem que nós estamos num problema de exame disso da perspectiva global. Tem problemas que diz respeito a relação substancial do número de reformados vis-à-vis em atividade, está em torno de 60%, a relação de 60 para 40, qualquer trabalho numa ponta estoura na outra, eu lembro a vocês que o General Castelo Branco quando assumiu em 1964 uma das primeiras medidas que tomou o Castelo Branco foi exatamente criar um modelo para, aspas, "fazer desaparecer os líderes militares". Os generais que ficavam, os grandes que se formavam acabavam sendo "desmilitados", que nós demos o nome mais para trás do Jalcao Robert(F) quando da crise de Getúlio, todos eles formaram grandes lideranças militares porque se ficavam no posto durante um período de grande de tempo. E o General Castelo Branco para refazer o modelo e acabar com as lideranças militares fora da linha de comando acabou estabelecendo um prazo de 12 anos para o oficial quatro estrelas. 12 anos nos três postos. Ou seja, no caso do Exército, contando o tempo General de brigada, o tempo de General de divisão e o tempo de General do Exército. A soma desses tempos não pode passar 12 anos. Se passar 12 anos vai para inatividade. E isso teve uma conseqüência importante no sentido de reduzir, digamos, o individualismo militar e evitar, digamos, a criação... Evitar a formação de um corporativismo específico e personalizado. Com isso, teve uma conseqüência que foi o aumento substancial e digamos o nível de aumento dos quadros de reforma. Isso tem que examinar. Eu inclusive estou trazendo para o Ministério da Defesa a Drª. Solange Vieira que entende muito desse assunto de Previdência que eu quero examinar esse problema e examinar com transparência e discutir com os senhores qual o modelo que nos interessa que possa servir ao mesmo que isso. Lembrem-se que nós temos um problema nas Forças Armadas que é sério. Nós temos dois problemas, ou dois planos em relação ao Exército, fundamentalmente. Você tem uma imensidão de fronteiras e de espaço territorial. E do outro lado nós temos uma limitação orçamentária. Isso é um fato. Não adianta ficar discutindo se deveríamos ter ou não ter, etc. Não importa, é um fato. E sobre este fato precisamos construir a finalidade do Exército em cima dessas limitações. Percebeu? Agora, a discussão tem que ser transparente, não ideologizar em cima de busca de resultados estabelecendo finalidades. Eu quero chamar atenção de vocês, por exemplo, essa discussão da participação das Forças Armadas no processo... Nos processos de Segurança Pública. Ou seja, o uso das Forças Armadas para a Segurança Pública. Nós tivemos um problema que V.Exª. lembra e sabe muito bem, o Senador Agripino conhece bem esse assunto, quando a República extinguiu a guarda nacional da época do Império criaram-se as polícias militares estaduais, com absoluta liberdade para os antigos presidentes dos Estados. Os presidentes dos Estados transformaram as polícias militares estaduais na guarda pretoriana dos Governadores. Deles próprios. Isso foi muito claro na Revolução de 23 no Rio Grande do Sul quando a brigada militar gaúcha era muito superior ao efetivo do Exército e muito mais aparelhada do que o efetivo do Exército. Quanto Getúlio fez a revolução de 30, o primeiro mecanismo que Getúlio fez foi quebrar o braço armado dos Governadores dos Estados. Como é que ele quebrou? Submetendo as polícias militares a certas regras que vinham do Exército nacional. Efetivo e equipamento. Eram definidos pelo Exército. Com isso os Governadores, os agora Governadores dos Estados, em 32, passaram a responder e fincaram as polícias militares como reservas do Exército nacional.

Em 64, com o golpe de 64, nós tivemos a trazer para dentro da formulação da estrutura brasileira a chamada doutrina de segurança, desenvolvimento com segurança. E criou-se a figura da chamada guerra revolucionária interna. Lembram-se daqueles manuais da Escola Superior de Guerra que traziam exatamente aquela discussão objetivos nacionais permanentes, objetivos nacionais atuais, etc. e tal, e aí se definia a chamada guerra revolucionária interna. O que aconteceu? A Constituição de 67 transfere para a União, ou seja, transfere para o Exército nacional, além da definição do efetivo que já estava, além da definição do equipamento transfere a instrução militar. E as escolas militares de formação das polícias militares passaram a ser geridos por oficiais militares do Exército. Lembrem-se que os Secretários de Segurança no primeiro momento, dos Governadores dos Estados eram indicados pelo Exército. Eram normalmente Coronéis do Exército. Lembrem-se disso. O Governador não tinha liberdade de indicar um Secretário de Segurança, não é assim Senador Agripino? No início de 64? Ou seja, com essa modelagem nós tivemos um período enorme em que as polícias militares passaram a ter instrução de soldados de infantaria e não instrução para Segurança Pública. E a visão é completamente distinta. Militar

trata com o inimigo para morrer. Oficial de Segurança Pública trata com o cidadão delinqüente para prender. Quando se passou a usar as forças militares, das polícias militares estaduais nisso nós começamos a ter um uso, ou seja, uma lógica de policial de infantaria. Qual é a discussão que temos que fazer em relação ao uso? Depois, em 1988, eu participei ativamente disso junto com o Deputado José Genuíno então e nas conversas muito fortes que tínhamos com o antigo Almirante Mário César Flores, que na época era Chefe do Estado Maior da Armada, creio, e discutimos isso e aí voltou ao regime anterior. Ou seja, a instrução militar, das polícias militares voltou para a faixa das polícias militares e saiu das escolas militares do Exército. E aí você teve de 88 para cá, até a transição se realizar, de 93 para cá e começou a se otimizar uma instrução voltada para a Segurança Pública, e não voltada para soldado de infantaria. A questão é: Vamos usar o Exército para... Como uma instrução de soldado de infantaria, ou vamos estudar o Exército para os efeitos de logística e de retaguarda? Temos que falar isso com tranqüilidade. Nada de teoria, vamos falar com tranqüilidade. E é isso que nós temos que tratar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E eu acho que essa é uma discussão boa.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Vamos discutir, mas discutir sem ideologia. Ou seja, discutir na perspectiva da obtenção de resultados. Precisamos? Precisamos discutir. E definir a forma de usar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu acho que as Forças Armadas, especialmente o Exército, Ministro, eu acho que com V.Exª. nós vamos ter oportunidade de discutir, qual o papel na Segurança Pública em algum momento? Claro que Exército não vai tomar conta das cidades, mas o papel das fronteiras, tráfico de drogas, fiscalização de rodovias, que hoje nós temos criminalidade intensa trafegando... Talvez nós possamos aprofundar essa discussão mais adiante.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Lógico. Isso que eu quero fazer também.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Ministro, nós temos alguns inscritos. Temos três inscritos. João Pedro, Senador João Pedro, Senador Agripino, Senador Wellington. Temos outros inscritos, mas estão ausentes. Então vou dar a palavra aos três, e... Vou dar a palavra aos três e o Ministro responde nesse bloco. Então, Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sr. Presidente, Ministro Nelson Jobim, Srs. Senadores, Srªs. Senadoras, em primeiro lugar quero fazer uma saudação e desejar que o vosso desempenho à frente desse Ministério tão importante seja um desempenho exitoso e que atenda a expectativa do povo brasileiro, da sociedade brasileira, que V.Exª. assume num momento muito dramático... Num momento de dor. Momento em que lamentavelmente nós registramos num período tão curto dois grandes lamentáveis acidentes. Um no sul e um no norte. E espero que o andar de V.Exª. à frente desse Ministério seja, não só para atender esse debate que nós estamos fazendo. V.Exª. assume duas CPIs no Congresso Nacional. Um clamor nacional. Dúvidas, opiniões, reflexões, proposituras, enfim, mudança no Ministério. E eu espero que V.Exª. dê conta desse grande recado. V.Exª. tem história, o Presidente Lula foi muito feliz na escolha, e V.Exª. com poucos dias passa pelo meu Estado na operação Solimões, vi V.Exª. com a roupa do Exército Brasileiro, acompanhado por vários Parlamentares e a operação Solimões eu penso que é de um simbolismo saindo do foco do objeto da CPI, mas penso que a velocidade, V.Exª. estava aqui no sul e viajou para o norte e foi para o interior da Amazônia para cidade de Coari participar da operação. Isso é de um simbolismo, de significado importante para um Ministro que assume se deparando com as demandas, com essas discussões e participa de uma operação importante lá na Amazônia com três mil e seiscentos homens nesta operação. Então, isso é importante.

Agora, algumas questões me chamam atenção. A exposição de V.Exª. hoje nesta CPI começa olhando direitos do consumidor, do usuário. Se preocupando com aquilo que pode parecer detalhes. Mas com o assento de quem compra uma passagem. Pra mim, isso também é simbólico e tem um significado. Porque não é o assento, são as empresas. V.Exª. há poucos dias fala de duas grandes empresas que possuem o duopólio dessa movimentação, das passagens, do tráfego aéreo. E precisa ser enfrentado. Eu não tenho nenhuma aqui, opinião, contra essa coisa da privatização, nada disso. Mas nós precisamos ter políticas públicas. E acho que essa é a grande contribuição da CPI. No momento de crise, de reflexões, de debates, de clamor, de luto, de desespero de famílias que perderam seus entes queridos, a contribuição da CPI de apresentar para o País, para a sociedade brasileira proposituras que possam elevar a política, as políticas públicas, e todo esse debate que diz respeito à aviação aérea brasileira.

Então, uma questão, V.Exª. não falou, mas isso diz respeito ao usuário, diz respeito ao aumento abusivo das passagens. V.Exª. pensa em trabalhar o aumento de tarifas. E principalmente as tarifas abusivas. Essa

é uma questão. A outra, se aumentou de 2003 a 2006 esse número de decolagens de 220 mil/ano para 231 mil decolagens/ano, com esse número de controladores em torno de 2.400 controladores que nós temos, se esse número de controladores é o suficiente. Ou se tem algum plano de emergência, um plano para mudar esse número, ou se esse número é o suficiente para o aumento de número de decolagens no Brasil. O entorno da pista de Congonhas, V.Exª. não mencionou nada, mas gostaria de suscitar aqui, tem alguma propositura no sentido de implodir alguns prédios que estão no entorno de Congonhas? V.Exª. fala de multas. Mas a postura e aqui é do cidadão que freqüenta filas e que empurra seu carrinho nos aeroportos. A postura das empresas para mim ela deixa, ela não é profissional na relação de quem compra a passagem. A postura autoritária, eu falo aqui, a postura autoritária da TAM, da GOL, na relação do cidadão que vai lá perguntar o horário do vôo, por que atrasou se vai para hotel. Essa postura das empresas precisa mudar. Precisa mudar.

Então, são questões que estou levantando, gostaria que V.Exª. mencionasse. V.Exª. fala das multas, mas nós precisamos ter uma postura rigorosa com as empresas, que são mantidas pelo cidadão, pela cidadã que compra a sua passagem.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Ministro, a minha sugestão fica agora para encaminhar que nós façamos duas abordagens para o seu comentário, para aproveitar o tempo e os oradores inscritos. Eu sou o próximo, serei muito objetivo, acho que o Ministro foi claríssimo nesse debate, alguém que fala com autoridade política, autoridade moral, tem uma formação ampla, uma visão ampla da sociedade, das suas dificuldades, dos seus acertos, dos caminhos que temos a seguir e pouca coisa eu acrescentaria. De modo muito objetivo gostei da sua abordagem em pegar do detalhe do espaçamento das aeronaves para os passageiros até a situação macro de que qual é a grande diretriz que vai dar uma solução definitiva para o setor mais adiante.

Eu lhe confesso que tenho viajado com freqüência como todo Parlamentar e assusta às vezes a situação individual. A menos de 15 dias estava no aeroporto de Cumbica, e vi um cidadão, o vôo era pra sair às 19h, 22h30 o vôo não tinha saído, e o cidadão se julgou no direito de reclamar no boxe do atendimento já na hora do pré-embarque. E foi ofendido fortemente pelo trabalhador que estava lá e ele ficou tão constrangido, tão mal, que deu três passos para trás e ficou ali perplexo diante do que estava vendo. Quer dizer, como se estivesse perdendo o direito de se indignar, o direito de protestar porque a empresa já... E o rapaz da empresa o ofendeu não por ser um truculento, mas dizendo que ele não era culpa dele. Ele também estava agredido naquela hora. Então o cidadão não tinha a quem reclamar. Aqui no aeroporto de Brasília já cheguei a ver cego que anda vendo vultos a um metro e meio, no máximo, de distância querer uma informação e quando se entra nesse saguão do aeroporto, Ministro, não tem um funcionário de empresa ou da INFRAERO para guiar, para dar orientação e para dar acompanhamento para os milhões de brasileiros que entram nos aeroportos todos os dias.

Então, a situação vai do pequeno ao macro. Problema grave. Quando eu olhe esse debate que tem que ser mais profundo, mais adiante do duopólio, se tem ou não esse duopólio como o Senador Agripino tantas vezes coloca, seu partido contribuiu seriamente com sugestões muito importantes sobre soluções apontadas para esse tema das alternativas para o sistema aeroviário brasileiro, eu olho é um debate que tem que ser travado. E vejo que as duas empresas atendem 130 Municípios brasileiros. Os vôos de grande porte não passam de 130 Municípios brasileiros, quando nós estamos falando de um País com cinco mil e seiscentos Municípios, quase. Então imagine o tamanho da dívida que tem o Brasil em oferecer um sistema de transporte aéreo à sua população. Se nós concentramos o debate na chamada aviação regional, e a sua abordagem invocou a aviação regional como desafio, eu acho que é preciso centralizar porque 130 Municípios brasileiros atendidos pelas grandes aeronaves, contra cinco mil e quinhentos Municípios que não são atendidos, é algo muito grave que tem que ser traçado. E existe a ação de *dumping* mesmo das empresas em cima das opções para as pequenas empresas regionais que querem se afirmar no Brasil. É o jogo cartelizado que está posto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para lembrar o que disse aqui um dos Presidentes das empresas, Ministro Jobim, ele reconheceu. "Eu não tenho como investir, fazer mais vôos porque..." Claro, se nós tivermos as aeronaves sempre desse tamanho...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agora pega no meu Estado a GOL, pontualmente a GOL, ela faz um diagnóstico e tem uma rota do Município regional, Senador Agripino, que faz... Transporta de Cruzeiro do Sul a Manaus 265 mil passageiros/ano. Aí ela entra, joga uma tarifa seis vezes menor, a empresa em quatro meses desiste de fazer sua rota, a empresa concorrente, ela fica sozinha e aí o preço da passagem passa a ser superior ao da empresa.

Então, não aceitam a dinâmica do crescimento da aviação regional. Eu tenho certeza que esse debate

vai ter que ser tratado de maneira muito séria e muito... cobrando muito a responsabilidade das empresas. Agora, a minha única preocupação que eu acho que vai exigir um comunitário maior seu, não teria nada a acrescentar no conteúdo e na forma como o Ministro apresentou, seria o seguinte. Por que há tanta timidez quando o debate seria agora e o Ministro disse que quer resultado, quer ação clara, que alcance resultado, por que é que nós temos tanta timidez e não encarar um assunto chamado participação do capital privado na recuperação da dívida que é da infra-estrutura aeroportuária brasileira e do sistema aéreo? Porque eu vejo o avanço que tivemos na legislação das Parcerias Público-Privadas. A correria emergencial que foi para o Governo que eu apoio dizer que era inadiável, que era uma questão emergencial, o que significava para o Brasil entrada de 35, 50 bilhões de reais a mais como incremento na área de investimentos no Brasil. Aprovamos as PPPs e não andou nada quase. Aí nós vamos para o debate como esse da INFRAERO. Tem o da EMBRAER que é um exemplo mundial de sucesso, que avançou na área de aeronaves em si. Aí temos a INFRAERO da mesma época que caminhou para a infra-estrutura aeroportuária. Saímos de 20 milhões de passageiros transportados em 2003 para mais de 50 milhões de passageiros usando os aeroportos brasileiros. E parece que o sistema é falido. O Ministro fala aqui em três bilhões para investimento. Nós sabemos que precisamos no mínimo dez. Os Democratas apontam 17 bilhões, 20 bilhões para investimentos. E por que é que nós não somos agressivos na chamada do setor privado para ser parceiro no investimento numa área tão necessária para o desenvolvimento nacional em ter uma estratégica? Então é a abordagem que eu faria... Agora ouvimos o seu comentário e posteriormente o Senador Raimundo Colombo e Senador Agripino. Prefere todos? O Ministro prefere todos. Então, Senador Raimundo Colombo não está, Senador José Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Ministro Jobim, eu tenho a impressão de que eu poderia trocar aqui de posição com o Senador Tião Viana porque estamos absolutamente acordes. V.Exª. não estava aqui...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – È a evolução do PT, Senador.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Absolutamente acordes, até com pedaços de argumentos assemelhados. Cumprimentos ao petista moderno, Senador Tião Viana.

Ministro Nelson Jobim, eu admiro muito o caráter pragmático das pessoas, dos Executivos. E V.Exª. é um Executivo, vai tentar resolver a crise aérea. E V.Exª. é um pragmático. E entendo como pragmático. Entendo pelas experiências que vivemos juntos aqui. A Reforma do Judiciário. Eu era Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e V.Exª. era Presidente do Supremo. Nós combinamos até quem ia ser Relator. Nós combinamos estratégia de como se chegar à aprovação da súmula vinculante do Conselho Nacional de Magistratura, dos pontos fulcrais da reforma. Diálogo permanente. V.Exª. sabendo exatamente o que é que deveria sugerir para que no Congresso se chegasse ao objetivo que chegou que foi aprovar a reforma judiciária. Mas participando pragmaticamente, "olha, temos que fazer isso, isso, isso, mexer nessas pedras aqui porque aqui a gente chega". E conseguiu-se um milagre. A Reforma do Judiciário foi a reforma das poucas propostas. Cadê que a sindical foi ou andou. Cadê que a trabalhista andou? Nada! Conversa. Faltou pragmatismo, vontade política... O que não faltou na ação do Congresso com o Presidente do Supremo. Então V.Exª. é um pragmático. Então pelo fato de ser pragmático, é que eu quero, o Senador Tião Viana colocou a contribuição que meu partido deu já a essa CPI. Nós fizemos com recursos do fundo partidário em São Paulo um seminário trazendo gente da Inglaterra e dos Estados Unidos e gente de muito bom nível do Brasil. Para fazer uma avaliação crítica antes, muito antes do acidente de Congonhas. Uma avaliação crítica do modelo e daquilo que era preciso fazer. As sugestões. E apresentamos a proposta. Claramente de concessões e privatizações. Mexemos num ponto que eu vou perguntar a V.Exª. que é a questão da desmilitarização e na concessão privatização de aeroportos. Sugerindo até três pólos, três núcleos. Muito bem. A proposta foi feita e ela está calcada fundamentalmente em concessões e privatizações, que é a saída. Mas passa por um ponto que é uma preocupação. V.Exª. é um pragmático, V.Exª. sabe que tem um problema que vai eclodir mais cedo ou mais tarde. Que é a questão dos controladores. Por que é que na minha opinião ocorreram sucessivas greves ou manifestações de protesto ou paralisações de controladores? Porque faltava comando. Comando. Faltava comando. Me permita a ausência, mas o Ministro Waldir Pires, não exercia o Comando no Ministério da Defesa. A gente não sabia quem é que se entendia. É claro, num dado momento até Paulo Bernardo foi conversar com os controladores. Ninguém sabia se era o comandante da Aeronáutica, se era o Ministro Waldir, se era o homem da INFRAERO. Ninguém sabia. Era o completo descontrole. Completo. Agora eu acho, acho não, estou seguro que comando pelo menos no Ministério, há. V.Exª. vai comandar. Então minha primeira pergunta, preocupação. Os controladores estão quietinhos. O Presidente Ronald Re-

agan enfrentou há anos atrás uma monumental greve de controladores. Só que ele governava o Estados Unidos da América. E ele teve oito bilhões de dólares para montar um sistema paralelo. Você tem um militar ele montou um civil. Então um vigiava o outro e um impedia e inibia que o outro fizesse greve. Resolveu o problema. Nós não temos 8 milhões de dólares para montar um projeto paralelo de controladores. Então nós temos que ter diálogo. E aí é onde entra um ponto onde V.Exª. é bom. Capacidade de diálogo, democrata, que é experiência política, passado na casca do alho, envernizado. Mas para isso tem que ter um interlocutor. A minha perguntA – Como é que está a relação com os controladores, quem é interlocutor de V.Exª.? Claro que não vai ser V.Exª. que vai discutir com eles. O problema que havia continua existindo. Não foi resolvido nada. Estão *stand-by*. Daqui a pouco serenou podem voltar. A menos que V.Exª., como eu espero se antecipe, estabeleça um canal de diálogo bem azeitado, e estabeleça um plano de trabalho ou de coexistência ou de colaboração deles com o setor.

O segundo ponto, são as companhias aéreas. Eu quando fui Governador fiz 1.500 quilômetros de estrada asfaltada. No Estado como Rio Grande do Norte, o Garibaldi foi Governador. Foi coisa muita. Então uma coisa que eu vi o Ministro Delfim dizer algumas vezes é: O governante se sai bem da sua missão quando ele conhece a capacidade de resposta da máquina pública. Quando ele sabe que dada ordem ela só vai acontecer daqui a tanto tempo. Se imaginar que deu a ordem está feito, acontece como o Governo Lula que está naufragando em muitos segmentos.

Então, uma coisa que V.Exª. falou, as disponibilidades, por exemplo, no aeroporto de Brasília, do Rio de Janeiro, de São Paulo, a gente sabe que no Rio há uma enorme ociosidade. Em Brasília vai embarcar de manhã ou de noite, é fila em banda de lata. Então as disponibilidades a que V.Exª. se refere eu não consigo enxergar. A não ser que seja só disponibilidade em pista. Foi feita uma pista nova. Mas em pátio e em *finger*, não. Então, ou se controla o uso do aeroporto com o diálogo com as companhias aéreas para evitar que só amanhã ou a noite haja concentração. Que se possa distribuir os vôos ao longo do resto da manhã e ao longo da tarde. Para isso, é preciso estabelecimento de um diálogo franco. Assim como com os controladores com as companhias aéreas. Senão, o Xiaoping nem pensar. Nada de negócio de gato, não. Se não combinar com quem executa, é aquela história quando eu fiz os meus quilômetros de asfalto. Eu montei a minha estruturinha e soube contratar bem com os operadores que iriam fazer os meus asfaltos. E consegui fazer. Consegui chegar. Mas eu cuidei das diversas etapas. Então como é que anda o diálogo com os controladores e como é que anda o diálogo com as companhias aéreas que são fundamentais para que tudo funcione. Não é com TAM e com GOL. É com OCEANAIR, com TRIP, com essas todas. Com aqueles que V.Exª. falou, que podem operar os Caravan, que podem operar os Fokker 80 ou 60 da TRIP que vão de Natal para Fernando de Noronha. Como é que anda isso? Eu acho que nós estamos aqui trocando idéia, Ministro e aprendendo uns com os outros. E V.Exª. também que já nos ensinou um bocado de coisa, pode levar das preocupações dos Senadores também algumas sugestões de procedimento e preocupações com que precisa acontecer para que a sua missão seja exitosa.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Wellington Salgado e depois Senador Renato Casagrande. Pediria só aproveitamento do tempo em razão das respostas do Ministro e a agenda que temos pela tarde.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sr. Presidente, Senador Tião Viana, demais Senadores presentes, meu querido ex-candidato a Presidente do PMDB, o meu candidato a Presidente, queria tanto esse poder de organização e essa autoridade na cabeça do meu partido. Não foi possível, mas continuo aguardando.

Ministro Nelson Jobim, eu vi na apresentação de V.Exª. muito bem apresentado, bem prático e objetiva, isso que é importante, sem filosofia, onde os números, a quantidade de slots praticamente em Congonhas está diminuindo em torno de 20%. Ou seja, eram mais ou menos setecentos e poucos slots vai se diminuir cento e poucos slots. Mais ou menos 25%. Ficando... 20%. Ficando mais ou menos 80%. Só que ao chegar em São Paulo anteontem, eu peguei o táxi e eu gosto sempre de conversar com o motorista de táxi. Não sou Maluf não, mas eu gosto de ouvir. E ele estava me falando que o faturamento dele diminuiu de mil reais/dia para 250 reais/dia. Ora, diminuiu 75% para uma diminuição de slot de 20%. Isso me leva a pensar que a diminuição de quantidade de passageiros transportados não é diminuição de 20%. Ou seja, me leva a entender que a diminuição de slots tem a ver com o tamanho da aeronave. Ou seja, esses slots foram diminuídos em função do tamanho da aeronave que poderia também ser uma segurança. Quer dizer, eu não sei se leva a isso. E também slot é quantidade total até avião pequeno também leva o slot. Avião particular que de repente vá pousar em Congonhas. Eu não sei se é esse isso. Queria só uma explicação de V.Exª., se leva também a uma diminuição de passageiros da ordem de 20% ou uma diminuição de passageiros maior que 20%. Porque segundo o taxista que me atendeu o faturamento dele

diminuiu em 75%. Diminuiu de 1.000 para 250, diminuiu 75%. 3/4. E o que afeta mil taxistas. E isso ocorreu e como bem V.Exª. colocou e eu concordo a ordem de preferência, segurança, o segundo item... Pontualidade. Constância e pontualidade. O segundo tempo eu não gravei bem. Então está correta essa posição de V.Exª. Mas eu queria que tivesse uma atenção também nessa quantidade porque afetou tudo que existia erradamente no investimento dos chamados shoppings que se transformaram os aeroportos. Quer dizer, isso é uma coisa só para V.Exª. pensar na reclamação. E a segunda pergunta também para eu não ficar insistindo muito, o BANCO DO BRASIL para não ficar insistindo muito, eu queria saber o seguinte, para V.Exª., a ANAC come ou não come gato?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) –Rato.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Desculpe, é rato. (risos) Até que saiu bem, de repente a ANAC está comendo gato, e não rato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem gambá lá e V.Exª. confundiu.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Só queria saber se nesse sentido aí da filosofia chinesa, né Ministro, se a ANAC come ou não come gato. Só isso eu queria perguntar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande, Vice-Presidente da CPI.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Presidente, serei muito breve. Não tenho pergunta a fazer ao Ministro, porque a explanação dele já foi uma explanação que demonstra a atitude do Ministério e do Ministro nesses primeiros dias de trabalho, mas quero aqui parabenizar. Parabenizar o Presidente Lula por ter insistido com o Ministro para que ele pudesse aceitar esse cargo, pessoas do Governo já diziam e disseram que o Ministério da Defesa precisa ser de fato implementado e acho que a oportunidade que o Governo Brasileiro tem, que o Brasil tem, que a Nação tem de ter o Ministério da Defesa forte por decisão de Governo conduzido por um Ministro que tenha de fato a condição de fazer essa... Desenvolver essa ação. E o Ministro Nelson Jobim tem essa condição. Não que o Ministro Waldir Pires não tinha. Mas o Ministro Waldir Pires num processo de condução do Ministério e ainda pela falta de importância do Governo ao setor, não teve as condições políticas de fazer a implementação e a efetivação de fato do Ministério da Defesa. E o Ministério da Defesa tem que coordenar toda a política da Aviação Civil brasileira. Então nós não tínhamos e não temos um plano. Agora está anunciado um plano, está anunciada uma política. E estava faltando para nós para dar tranqüilidade para nós, sociedade brasileira, para nós Congresso, o Congresso Nacional.

Então parabéns ao Presidente Lula pela escolha, parabéns ao Ministro pela escolha do Presidente da INFRAERO, que muitos aqui conhecem, e é uma pessoa descente, muito séria, Sérgio Gaudenzi é uma pessoa que merece o nosso respeito e a INFRAERO que vive sob suspeição, se tem problema ou não tem a justiça dirá, os tribunais dirão, mas que vive sobre suspeição, com certeza Sérgio Gaudenzi deixa a partir de agora uma imagem de trabalho com muita credibilidade na INFRAERO. Então parabéns pela escolha. E já fiz a menção a essa questão da gestão, acho que o senhor colocou bem aqui o que está pretendendo fazer o que está fazendo, então não vou ficar me prendendo às perguntas com relação ao que vai ver feito porque nós estamos acompanhando e vamos acompanhar de perto. Fiz o registro da minha preocupação como Senador representando uma unidade da Federação, a minha preocupação com a priorização da obra do aeroporto de Vitória, está parado oficialmente desde abril, mas parado na prática desde janeiro, vamos entrar num período de chuva agora gastamos lá 124 milhões de reais naquela obra, vamos perder a metade desse recurso se a gente não retomar a obra. Então essa preocupação de vitória é preocupação de outras obras gerenciadas pela INFRAERO.

Então, fiz a minha manifestação com relação à obra de vitória e quero desejar sorte e me colocar à disposição para colaborar nesse setor estratégico para a Nação brasileira.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Sr. Ministro para...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sr. Presidente, só um minutinho. É rápido. Se V.Exª. me permite.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu só vou solicitar aos Senadores o máximo de compreensão e objetividade porque o Ministro tem compromisso pré-agendado e nós já estamos no adiantado da hora. Senador Mário Couto que é um dos maiores colaborador da CPI tem a palavra. Depois Senadora Ideli Salvatti, nossa Líder.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu vou ser breve, não quero fazer perguntas, Ministro. Só quero externar meu sentimento a V.Exª. V.Exª. hoje representa para esse País a nossa esperança. Esta Comissão, Ministro, no seu primeiro momento procurava esclarecer à sociedade, e tenho certeza que esclareceu, com muita competência de seus membros, Presidente, Relator e seus membros, a sociedade o

acidente da GOL (soa a campainha) E nós chorávamos naquele momento e lamentávamos. E numa segunda etapa nós aprofundamos o nosso trabalho e assistimos um segundo desastre. O País com certeza não vai esquecer. O País por onde se anda, comenta. E repito, V.Exª. representa uma esperança muito grande. Eu confio em V.Exª. Confio pela vossa capacidade, pela vossa determinação, tenho certeza que todos aqueles que serão dirigidos por V.Exª. terão respeito a V.Exª. Eu não tenho dúvida disso.

Eu quero lhe citar um exemplo prático do que ocorre nesse País. Eu peguei minha família na semana passada para vir trabalhar no Congresso Nacional. Vinha da Ilha do Marajó, estava passando 15 dias e aproveitei para fazer visitas ao interior da ilha. A minha esposa, ao chegar no aeroporto, Ministro, não estou usando aqui nenhuma demagogia, nem promoção pessoal, não preciso disso. Entrou em Estado de choque. Tremia e eu pensei que minha mulher tinha sido acometida de alguma doença. Perguntei a ela está sentindo frio? Não. Febre? Peguei. Não. Ela me disse assim: Me faz só um favor, transfere a viagem deste avião. E eu vim de ônibus. Fretei o microônibus, e vim de ônibus. Fui a Belém, de transporte de barco, para não ir de avião e peguei um ônibus e vim a Brasília andei 2.300 quilômetros de ônibus para lhe citar só um fato que aconteceu comigo, dentro da minha família. Como estão os brasileiros. Como estão todos os brasileiros neste momento. E torno a lhe repetir. V.Exª. representa hoje uma grande esperança para todos nós. Só pedi a palavra para dizer a V.Exª. que confio muito em V.Exª., e espero que breve, logo, imediatamente V.Exª. possa resolver, se não todos, mas aqueles problemas que estão sendo aqueles mais acusados dos acidentes que o povo brasileiro tem assistido com muito constrangimento. Muito obrigado, Ministro, e desejo a V.Exª. um grande trabalho que o povo brasileiro possa novamente ter a tranqüilidade que tinha anteriormente.

(soa a campainha.)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senadora Ideli Salvatti e o Ministro.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sr. Presidente, não vou contar nenhuma viagem, tá. Vou apenas encaminhar a minha solidariedade ao Ministro Nelson Jobim, que neste momento assume uma tarefa importantíssima para o País, mas que eu quero dizer que assume numa nova condição, inclusive. Porque todas estas tragédias e toda a situação dá ao senhor uma condição de fazer com que o Ministério da Defesa, que desde a sua criação nunca foi um Ministério efetivo, um Ministério civil que pudesse coordenar o trabalho de defesa no nosso País e coordenar as Forças Armadas, efetivamente desde a sua criação no Ministério da Defesa sempre foi algo muito mais como um desejo do que uma realidade.

Então, eu acho que o momento acabou se tornando propício para que nós pudéssemos consolidar o Ministério da Defesa como um Ministério civil coordenando o trabalho, soberano de defesa da nossa Pátria.

Então, eu quero dizer que as condições que os Ministros que lhe antecederam não tiveram, V.Exª. tem. Pelo histórico, pela sua biografia, mas também pela condição que está colocada hoje para poder exercer este Ministério, a gente sabe que, por exemplo, o próprio Ministro Waldir Pires até pela história e biografia que também tinha que muito honra a todos os brasileiros, ele não teve estas condições objetivas para poder fazer com que o Ministério da Defesa se consolidasse. Coisa que V.Exª. tem. E eu tenho certeza que o fará, consolidará. Como também coordenar as ações necessárias da INFRAERO, da ANAC, da Aeronáutica para a gente poder superar as deficiências e ter na Aviação Civil motivo de orgulho e não de preocupação para todos os brasileiros e brasileiras.

E ainda por último, Ministro Nelson Jobim, eu queria ainda dizer o seguinte. Eu participei muito pouco dessa CPI. As vezes que eu participei eu trouxe uma preocupação que eu tenho certeza que também é do senhor. Nós vamos muito rapidamente sair do sistema de controle de tráfego aéreo do radar e passar para satélite, no processo de privatização nós perdemos o controle do satélite que vai monitorar o nosso sistema aéreo. Isto é uma questão de soberania. Então eu gostaria muito de saber se esta é uma das questões que está colocada na sua preocupação agora para o próximo período.

(soa a campainha.)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Ministro Nelson Jobim.

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Eu vou fazer que vários Senadores também se sobrepuseram na temática. Então eu vou fazer um vôo de passo em relação a todos eles. O problema do aumento abusivo de tarifas, Senador João Pedro, nós temos um problema. O Congresso Nacional quando voltou a lei da ANAC, havia estabelecido a competência da ANAC para fiscalizar o aumento abusivo de tarifas e as tarifas reduzidas. Tarifas reduzidas, a baixa tarifa é o dumping. O dumping é matéria de concorrência, ou seja, de direito a concorrência em que tem uma estrutura no País em relação a isso. Ou seja, CADE, organizações de proteção à concorrência. Houve um veto no dispositivo abrangendo inclusive não pode ser vetado parte do dispositivo, tendo em vista a regra da

Constituição de 88, e nós não temos o dispositivo assegurando a ANAC a competência para a abusividade de tarifas. Vamos criar nesse sentido, é um dos temas que nós temos que examinar nessa reforma institucional. Quanto ao problema dos controladores, eu já respondo, aproveito e respondo com a presença do Senador José Agripino, nós pretendemos começar a examinar a questão de controladores ainda essa semana. Não deu tempo. Confesso que não deu tempo tendo em vista a montagem de todas essas estruturas e examinar, primeiro já consegui pelo menos já tem os elementos sobre a sua composição, ou seja, os quadros existentes, e vou examinar a partir dessa semana esses problemas daquilo que efetivamente V.Exª. tem razão no sentido que estão sossegados por hora. O que não significa que assegurarão isso. O mesmo se passa com as empresas. O diálogo que eu tive nesse sentido foi ainda com o sindicato da aviação geral e devo marcar para semana que vem uma conversa com os Presidentes das empresas. Ou seja, é preciso trabalhar na linha da aviação regional, mas também ter um diálogo com as empresas em relação a serem parceiras a solução do problema e não serem elementos de complicação. Nós queremos deixar claro que não adianta nós tentarmos compor essa situação criando inimigos. Nós precisamos ter parceiro para resolver o problema. E nós sabemos que alguns casos você tem parceiros pra criar problemas. O que nós precisamos é termos uma união para termos parceiros para a solução de problemas. E esse é o caminho do diálogo. Quer dizer, vamos a mesma tecla que V.Exª. referiu na construção dessa solução. Evidente que aqui no caso nós não temos o outro lado da Mesa o Senador José Jorge. Que era, digamos, um falso caipira. Mas que era um hábil no sentido da construção daquela solução. Não temos essa forma.

Quanto ao problema das empresas, exatamente como eu referi ao Senador Agripino, Senador João Pedro, a idéia é termos como parceiro. Mas parceiro que saiba os limites de cada um e que saiba também as autoridades de cada um. Eu quero deixar claro aos senhores que essas coisas, eu posso ser acusado de cometer erros. Agora eu não posso ser acusado de não ter feito. Isso não. Fazer, eu vou fazer. Erros pode haver, na realização nós ajustaríamos. Agora, deixar de fazer, não. A gente tem que se arrepender do que fez errado, e não de evitar de arrepender porque deixou de fazer. Segundo, o problema dos controladores é nessa linha, em relação à distribuição dos vôos é o diálogo com as empresas é absolutamente necessário, quanto ao problema da diferença de passageiros, evidente, o Senador Wellington, é uma questão de opção. Não é questão de número de slots, é questão de número de vôos. Realmente vamos retirar 151 vôos de Congonhas. Evidente que ao retirar 151 de Congonhas nós vamos ter uma redução do afluxo de passageiros. Que esse é o sentido. E isso vai atingir a todo um conjunto de pequena economia que se situa entorno do aeroporto. Não é só a questão do motorista de táxi, vamos ter o problema daqueles bares, armazéns, enfim, aquelas economias que se situaram e vão reduzir os espaços. Por quê? Porque os espaços têm que ser compatível com a capacidade do aeroporto. Isso vai ter problema. Mas isso os próprios projetos, a própria situação econômica resolve. Ou seja, a realocação dessas pessoas todas. Agora, eu não posso manter a capacidade do aeroporto porque eu preciso manter a renda do motorista de táxi ou do vendedor de pipoca. Não é isso. Nós não podemos fazer isso. Ou seja, esses terão que se ajustar a esse mecanismo. O problema é não permitir que sejam a utilização dos aeroportos ultrapasse a sua capacidade. E para isso nós temos que programar os aumentos. Agora, vocês hão de convir comigo que Congonhas tem limitações. Absolutas. Ou seja, não é possível pensar em aumentar a pista de Congonhas. A conversa que nós tivemos com o Prefeito Kassab que foi muito eficaz no sentido da condução do assunto, o Prefeito Kassab verifica a possibilidade de termos uma zona de escape e vamos discutir com ele a possibilidade dessa situação. Agora, quanto ao problema de destruição de prédios altos, etc., isso depende da aproximação, e da aproximação em princípio não há problema. Terá que verificar a situação daquele hotel que eu mandei fazer o levantamento para verificar o que houve em relação àquele problema.

O problema da construção junto ao aeroporto são dois temas. Um é a altitude para o sentido não prejudicar a aproximação e o outro é o ruído. Em torno do aeroporto não deve ter construção de apartamentos. Mas você pode ter construção de escritórios profissionais. Mas apartamentos de moradia não, por causa do ruído. Então não só o problema da altitude, é o problema também de ruído. Aliás, eu pedi ao Presidente da INFRAERO e também ao Comandante Saito para fazer o levantamento do aeroporto do Brasil todo, e estabelecer desde logo regras de zoneamento do aeroporto. Ou seja, zoneamento urbano na periferia dos aeroportos, na circunferência dos aeroportos. Para exatamente visar o problema de Congonhas, etc., o problema hoje de Guarulhos, Guarulhos hoje nós temos que trabalhar uma terceira pista de Guarulhos, e o trabalho na terceira pista de Guarulhos encontra um determinado número de pessoas dentro de uma determinada vila que não é uma vila popular. Tivemos uma conversa enorme com o Prefeito Elói Pietá de Guarulhos para examinar esses assuntos. Essas coisas têm que ser

decididas, essa coisa da terceira pista já está há três anos, vai, decide, não decide, entra, não entra. Vamos resolver logo, mesmo porque isso é importante para a própria política urbanística da Prefeitura municipal dos Estados. Então eu queria era exatamente levantar os aeroportos e fixar regras para evitar o problema do afogamento urbano em relação, o "esgoliamento" urbano, em relação aos aeroportos.

O Senador Mário Couto espero ter tido uma boa viagem de ônibus. E que tenha compreendido o que é viajar de ônibus. Eu que fui um grande viajador de ônibus de Santa Maria, eu quero dizer a V.Exª. que nós precisamos trabalhar em cima do medo. Que o fato que V.Exª. contou tem duas qualidades. Primeiro, o senhor obedece a suas mulher, o que eu também faço. E segundo e principalmente é o medo. Ou seja, é o problema do medo que nós precisamos afastar. E o medo nós só afastaremos com essas... Claro, é lógico. Agora, vejam, o que a gente tem que compreender é que esses fatos levam a ódios. Você não vai pretender de que as famílias que foram vitimadas possam estar gostando. Eles têm absoluto direito dessa catarse emocional absolutamente necessária e nós temos a obrigação de saber compreender isso. Mas não só compreender. Compreender e tomar providências para que o futuro e a mim, a nós temos a função de compor o futuro considerando a experiência do passado. A outros tem o problema da apuração das responsabilidades, que não me diz respeito. Apuração das responsabilidades é ao Poder Judiciário, autoridade policial. A nossa posição é em cima desse fato criar segurança no futuro. E do outro lado estimular também a apuração das totais responsabilidades em relação a isso.

Eu quero dizer à Senadora Ideli Salvatti que é uma das preocupações exatamente o modelo do... A alteração do modelo de controlo aéreo pela via... o que mostra que aquela pergunta da criação de vários CINDACTAs depende exatamente dessa linha em relação aos satélites. Isso é uma preocupação efetiva. Eu quero agradecer a todos, evidentemente que...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – É questão de come ou não o rato. Só essa resposta. Come ou não come? Só para ser...

SR. MINISTRO NELSON AZEVEDO JOBIM: Eu quero saber os resultados. E os resultados eu vou examinar e o problema sucessivo da ANAC é uma questão de examinar as esferas de sua competência. Eu não tenho pretensão de acabar ou não acabar a ANAC. O que eu quero é saber se funciona. E funcionamento é exigência.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Antes de encerrar eu ainda convido os familiares das vítimas do acidente da TAM para que venham até aqui entregar o documento da GOL, entregar o documento ao Ministro Nelson Jobim que ele prontamente aceitou tal reivindicação.

E agradeço em nome de toda a CPI, o Ministro Nelson Jobim, pela notável apresentação das responsabilidades do Governo Brasileiro com o problema, do Ministério da Defesa e dos órgãos envolvidos na situação da infra-estrutura aeroportuária brasileira. Podem vir os familiares, por gentileza. Esclareço aos Senadores que teremos que aprovar alguns requerimentos. Peço a presença ainda de todos por alguns minutos. Breves minutos.

Requerimento. Nos termos legais e regimentais, requeiro seja convocados os senhores relacionados abaixo para prestar esclarecimento nessa Comissão Parlamentar de Inquérito. Requerimento de nº. 207/2007 convoca o Sr. Jose Zaidan Maluf, Sr. José Garcia Neto, Sr. Henrique Brandão, Sr. Lígio(F) Duarte, representante da empresa GOL e Carpenter & Company, representante da corretora de seguro Alexander Fovs(F), Sr. Sérgio Viola, Vice-Presidente da (ininteligível), Sr. Luiz Eduardo Lucena, Diretor do Instituto de Resseguros do Brasil. Senador Romeu Tuma. Votaremos os requerimentos em bloco.

Requerimento 208/2007, Senador Romeu Tuma, requer à INFRAERO cópia de Relatório produzido por solicitação do Ministro da Defesa Nelson Jobim, acerca das condições de pista principal do aeroporto de Cumbica, Guarulhos.

Requerimento 209/2007 de autoria do Senador Demóstenes Torres requer ao Presidente da GOL informação sobre a suposta pilhagem envolvendo a vítima do vôo 1907.

Requerimento 210/2007, Senador Demóstenes Torres, requer ao COMAER, informações circunstanciadas acerca de procedimentos de coleta de pertences pessoais do vôo 1907.

Requerimento 211/2007, Senadores Demóstenes Torres, requer ao promotor do Ministério Público do Distrito Federal, Senador Diaulas(F) também informações circunstanciadas a respeito dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907 da GOL. Senador Demóstenes Torres, Requerimento 212/2007, requer a convocação do Presidente da Associação das Vítimas do Vôo 1907.

Senador Demóstenes Torres, requer ao comando, COMAER, cópia do relatório produzido acerca das condições de pistas, das pistas dos aeroportos brasileiros, bem como do zoneamento urbano em torno desses aeroportos.

Requerimento 214/2007, Senador Demóstenes Torres, requer à INFRAERO cópia do Relatório produ-

zido acerca das condições das pistas dos aeroportos brasileiros.

Requerimento 215/2007 Senador Demóstenes Torres requer a convocação do Sr. Sérgio Gaudenzi para prestar esclarecimento à CPI do apagão aéreo.

Senador Demóstenes Torres, Requerimento 216/2007 requer a convocação do ex-Presidente da INFRAERO, Brigadeiro José Carlos Pereira.

Requerimento 217/2007, Senador Demóstenes Torres, requer a convocação do Promotor do Ministério Público do Distrito Federal do Sr. Diaulas Costa Ribeiro, sobre perícia das vítimas do vôo 1907. Senador Demóstenes Torres, Requerimento 218/2007, requer a convocação de empregado da empresa GOL responsável pelo acompanhamento da operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907.

Senador Demóstenes Torres, Requerimento 219/2007, requer a convocação do oficial da Aeronáutica responsável pela cooperação de coleta dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907.

São esses os requerimentos. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Teremos a audiência amanhã, a partir das 10h, ouvindo os Srs. Procuradores da República. Está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 13h44. – Senador **Tião Viana.**

Ata da 22ª reunião de 2007 realizada em 9 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 22ª Reunião de 2007 realizada em 9 de agosto de 2007, às dez horas e cinqüenta e quatro minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO, Procurador da República no Estado do Rio de Janeiro; CARLOS FERNANDO MAZZOCO; Procurador da República no Estado do Espírito Santo; RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS, Procurador da República no Estado do Amapá; MARCELO MESQUITA MONTE, Procurador da República no Estado de Pernambuco; MARCELLUS BARBOSA LIMA, Procurador da República no Estado do Mato Grosso; e MATHEUS BARALDI MAGNANI, Procurador da República no Município de Guarulhos; e PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO, Procurador da República no Município de Campinas.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Renato Casagrande (PSB-ES) – Vice-Presidente no exercício da Presidência

Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator

Romeu Tuma (DEM-SP)
João Pedro (PT-AM)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Havendo número regimental, declaro aberta a 22ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado 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 no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo o Boeing 737-800 da GOL e o jato Legacy da América ExcelAire e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores: Vinícius Panetto do Nascimento. Está presente? Que é Procurador da República do Estado do Rio de Janeiro; Carlos Fernando Mazzoco, que é nosso Procurador lá do Estado do Espírito Santo. Rodrigo Luiz Bernardo Santos. Procurador da República do Estado do Amapá, Marcelo Mesquita Monte, Procurador do Estado de Pernambuco. Marcellus Barbosa Lima, Procurador do Mato Grosso. Matheus Baraldi Magnani, Procurador da República do Município de Guarulhos. Não está presente ainda. Paulo Roberto Galvão de Carvalho que é Procurador da República do Município de Campinas.

Nós queremos já agradecer as presenças de vocês a esta reunião da CPI. Vamos convidar três de vocês, depois mais três, se não tiver problema convidamos na ordem aqui da leitura. Então já convidando para participar da Mesa o Dr. Vinícius, o Dr. Carlos Mazzoco e o Dr. Rodrigo, está certo? Para que já possam compor a Mesa depois a gente convidaria o Dr. Marcelo, o Dr. Marcellus, e Paulo Roberto para poder também fazer as suas exposições.

Nós vamos seguir da seguinte maneira. Vamos dar um prazo de 10 minutos. Como referência. Se concluírem antes, ótimo. Se precisar de mais algum ponto, também ótimo. Não tem problema. Vamos dar um prazo de referência de 10 minutos para a exposição.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa coloco em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como estão. A Ata está aprovada.

Então, o Sr. Relator, alguma palavra antes? Quer...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para dizer que anteontem nós ouvimos aqui, entre outros Procuradores, o Procurador Hélio Telho Correa Filho, de Goiás. Ele disse que

haveria um julgamento no dia de ontem em que ele pleiteava que as obras do aeroporto de Goiânia fossem paralisadas porque o edital já continha impropriedades. Quando o edital deveria ser feito de forma fragmentada, foi feita de forma conjunta impossibilitando a concorrência. E viu agora cedo no jornal que realmente a Justiça Federal, o Tribunal Regional Federal determinou a paralisação das obras, deu provimento ao recurso do Ministério Público Federal fazendo com que o edital novamente fosse apresentado que me parece que a demanda inicial de praticamente todos os ministérios públicos. Pelo que nós... Pelo menos de quem apareceu, de quem já apresentou a documentação, de quem fez exposição, quer dizer, são inúmeras as irregularidades. Mas a primeira é que o projeto básico ele é falho, lacunoso, dirigido, e com isso me pareceu uma vitória importante nas teses defendidas pelo Ministério Público porque pode até firmar um precedente. Então interessante que ele veio anteontem, ontem a justiça julgou e hoje nós já temos essa notícia de que um trabalho iniciado pelo Ministério Público, apontando essas irregularidades já têm uma primeira conseqüência prática. Mas era só para fazer essa anotação inicialmente, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Muito bem. Obrigado, Sr. Relator. Vamos então passar a palavra ao Dr. Vinícius Panetto do Nascimento que é Procurador da República do Estado do Rio de Janeiro. Pode... Com a palavra, doutor.

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Exmº. Sr. Presidente dessa Comissão, Senador Tião Viana, Exmº. Sr. Relator Senador Demóstenes Torres, primeiramente eu quero dizer que é com muita honra que recebi a convocação para comparecer a essa Comissão de extrema relevância para a sociedade brasileira.

A minha atuação nesse caso relacionado à INFRAERO diz respeito ao aeroporto Santos Dumont, as obras de ampliação e reforma do aeroporto Santos Dumont. O procedimento foi instaurado em outubro de 2003, aqui na Procuradoria da República no Distrito Federal, onde foi encaminhada a representação pelo Sr. Mário Campanelli. Posteriormente em razão do local, da licitação, sendo o aeroporto do Santos Dumont evidentemente no Rio de Janeiro, foi distribuída à Procuradoria da República no Rio de Janeiro. Eu passei a atuar nesse procedimento administrativo a partir de meados de setembro, outubro de 2005 quando eu fui lotado no ofício do patrimônio público social. Ou seja, após dois anos da instauração desse procedimento.

Bom, a representação encaminhada ao Ministério Público Federal em síntese tratava dessas questões que o Exmº. Relator aqui acabou de dizer. Em primeiro lugar o não fracionamento de objetos da obra. O objeto foi licitado de forma global. E como fundamentação a INFRAERO trouxe um parecer jurídico do Dr. Antônio Carlos Cintra do Amaral, e do engenheiro Dr. Teodoro. Eu não me recordo agora o sobrenome. E, enfim, o Ministério Público Federal diligenciou com o apoio da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão de Ministério Público Federal, objetivando ter um embasamento técnico do porque desse não fracionamento da obra. Uma vez que a justificativa da INFRAERO era por questões de segurança por ser uma obra realizada com o aeroporto ainda operando, e também por ser... Por facilitar a fiscalização da obra.

Enfim, a representação também falava a respeito do critério que foi adotado, do tipo de licitação que foi adotada de técnica e preço, onde o critério técnica estaria prevalecendo sobre o critério de menor preço. A INFRAERO justificou a adoção desse critério, justamente pelo fato das obras no aeroporto se demandarem conhecimentos mais específicos.

Bom, quais foram as providências adotadas pelo Ministério Público? De início foi representar o Tribunal de Contas da União, relatando o fato, e também se buscou o apoio de analistas periciais da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal que a Câmara, o órgão responsável por coordenar as atividades no Ministério Público no âmbito do patrimônio, na defesa do patrimônio público.

Bom, em 2004 o Tribunal de Contas da União, agora eu não me recordo o número do acórdão, se é 1.692 ou 2.692 deliberou que a atuação da INFRAERO nesse caso foi regular. O fracionamento, o não fracionamento do objeto nesse caso estava justificada em razão da segurança que demanda a atuação da empresa na... Ao realizar uma obra num aeroporto ainda em funcionamento, e demanda também a fiscalização maior dessa obra em virtude da segurança dos operários, enfim, da própria atividade aeroportuária.

Bom, no aguardo de informações dos técnicos da 5ª Câmara eu recebi em abril desse ano um parecer técnico informando justamente o contrário, que não se sustentava a realização dessa licitação de forma global, e sim deveria ter sido feita de forma fragmentada, o que poderia aumentar a concorrência e com isso reduzir o preço da obra. Eu quero destacar que nesse procedimento administrativo, nessa concorrência, perdão, da INFRAERO, inicialmente se inscreveram 11 consórcios e uma empresa isolada. Desses 11 consórcios, seis foram inabilitados na fase de habilitação prévia. E assim permaneceram até o final cinco consórcios e uma empresa isolada. E ao final foi vencedor o consórcio ODEBRECHT, liderado pelo GRUPO ODEBRECHT, e esse foi um dos motivos pelo qual o Tribunal de Con-

tas da União entendeu que não havia irregularidade porque não houve uma limitação da concorrência, haja vista o número de participantes.

Bom, acontece que em primeiro lugar, em que pese o respeito que o Ministério Público tem pelos pronunciamentos do Tribunal de Contas da União, eles não são vinculantes atuação dos Procuradores da República. Portanto, agora, a minha preocupação é porque eu recebi o parecer contraditando, um parecer técnico contraditando o que o TCU decidiu, em abril desse ano, quando as obras, inclusive o terminal de passageiros em anexo já foi inaugurado e está operando em fase de teste. Então fica complicado embargar uma obra que está quase no fim. Adotar uma medida que poderia ser até mais prejudicial ao patrimônio público. Não seria razoável.

Bom, agora as apurações eu pretendo adotar, ser requisitado uma perícia, pode ser a Polícia Federal ou algum órgão de engenharia para saber se caso essa licitação tivesse sido fragmentada, qual teria sido o preço pago pela INFRAERO? Enfim, qual foi o prejuízo decorrente, em minha opinião, dessa regularidade no edital como V.Exª. colocou e o meu colega Hélio Telho reforçou aqui também.

Então, essa é a próxima fase dessas apurações. Não é uma fase fácil porque isso demanda um retorno do tempo. Saber quais teriam sido as propostas oferecidas ou como teriam sido cotado os materiais caso a obra tivesse sido fragmentada. Eu confesso que não é uma tarefa fácil, mas vamos tentar empreendê-la. Vamos envidar esforços para empreendê-la. E na outra ponta estamos apurando também a questão da execução da própria obra, conforme foi noticiado inicialmente na coluna do jornalista Anselmo Góis do jornal O Globo, parece que houve problemas de execução da obra, falhas do projeto onde os *fingers*, que são aquelas unidades que ligam o avião ao terminal, a grosso modo, não poderiam os oito *fingers* operarem ao mesmo tempo uma vez que não haveria espaço físico para os caminhões de combustíveis, enfim, o pessoal de terra, de apoio às aeronaves. E isso está sendo objeto de apuração também. E outra questão que me chamou atenção também foi a reportagem do jornal **O Globo**, domingo próximo passado em que fala a respeito da questão da pista do aeroporto Santos Dumont, que estaria numa situação... O asfalto estaria muito poroso, e isso dificulta o atrito. Enfim, colocando em risco a segurança dos passageiros. E eu encaminho um ofício anteriormente à INFRAERO onde eu fui informado que as obras na pista estavam em andamento. Agora, contrapondo-se com a informação que foi prestada pela imprensa, há uma... Parece que há informações desencontradas. Então será apurado porque dessa informação prestada da INFRAERO, em que ela se baseou. O que seria (soa a campainha) uma obra em andamento na pista. É algo ainda prévio, um estudo, ou já a grosso modo os operários trabalhando na reforma da pista? Então, eram essas as... Em síntese, a minha atuação no procedimento administrativo.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Presidente, V.Exª. permitiria só uma perguntinha... Desculpa, Senador. É que V.Exª. falou no consórcio liderado pela ODEBRECHT. O senhor forneceu por acaso o grupo todo das empreiteiras que fizeram parte desse consórcio?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Se o Sr. Presidente me permite eu posso consultar aqui...

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – A hora que o senhor puder...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Nós vamos daqui a pouquinho entrar na faze dos questionamentos também.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – E outra coisa, se os Promotores, o Ministério Público tem feito um belo trabalho em todos os setores, se eles fizeram um rol de prioridades nas reformas dos aeroportos, se foi invertida mesmo ou não. A cronologia das reformas deixando a pista por último foi vantajosa ou... Se teve o tema segurança e o tema de embelezamento como é que... Se os senhores têm ou não levantamento dessas prioridades. Desculpa, é só para... cabeça da gente fica com isso...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Aqui o senhor manda.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Ainda inclusive ontem o Brigadeiro disse que o avião do Presidente não viaja com o pino, quando o reversor está pinado. Pinado é um pino de ferro que coloca para a travar, que a população não sabe. Então o Presidente tem uma segurança maior do que o cidadão comum?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Respondendo o questionamento de V.Exª. quanto a cronologia da obra, pelo ofício que eu recebi da INFRAERO, tudo indica que primeiro foi dado prioridade à construção da ampliação do terminal de passageiros. Tanto que o ofício diz que a obra na pista ainda está em andamento. Enquanto, como eu disse, o jornal O Globo noticiou no domingo próximo passado que a pista está porosa...

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Por isso que eu estou perguntando, porque o Procurador-Geral de São Paulo, que é um Procurador excelente e tem feito um bom trabalho, ele baixou Portaria para abertura de inquérito por homicídio culposo. Se houve qualquer tipo de atividade, desvio de dinheiro ou

imperícia, qualquer coisa, passa a ser doloso. Eu posso estar errado. Eu sei que o Ministério Público está mais por dentro e temos aqui o grande representante do Ministério Público. Não pode dar colher de chá, o senhor me desculpe, mas a gente tem que ir a cima de tudo isso porque a população está sofrida. Aqueles que usam e que não usam avião. E falar que o Presidente tem mais privilégio na segurança da aeronave é um negócio que me assusta um pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É verdade. O Presidente não pode voar com o reverso pinado, né?

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – O cidadão também não pode. (pronunciamento fora do microfone)... O lado esquerdo não funcionando, você vai rodopiar na chuva, principalmente. Você vai sacrificar. Ninguém sai numa viagem sem fazer uma vistoria nos pneus. Ontem eu fui pegar o vôo para cá, o vôo marcado para sete e seis minutos. Vinte para as nove, aliás, nove e seis. Vinte para as nove nós embarcamos. Foi nove e vinte o piloto disse assim: Olha, uma revisão... Tem agora, fala em revisão não programada... Isso é uma invenção que não dá para... Tem que trocar o pneu. Como é que vai na hora de decolar achar que tem que trocar o pneu. Aonde foi feita a revisão anterior de pôr o avião na pista. Desculpa.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas trocou o pneu, né?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Claro, como é que voa com o Tuma sem o pneu trocado...

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Eu fiquei na minha porque é melhor ir com o pneu em ordem do que estourar da decolagem ou no pouso. Mas tinham que fazer a revisão permanente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Com a palavra Procurador da República do Estado do Espírito Santo, Dr. Carlos Fernando Mazzoco.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Bom dia. Sr. Senador Renato Casagrande, Demóstenes Torres, Romeu Tuma, demais Senadores, demais pessoas presentes. O aeroporto do Estado de Espírito Santo, aeroporto de Vitória, está havendo uma ampliação, a construção de uma nova pista, e dentro do que o tempo permite aqui na Comissão, e se for necessário posso prestar mais esclarecimento a esse respeito, eu selecionei os três tópicos principais de irregularidades na construção da nova pista no aeroporto de Vitória. A primeira se refere à segurança proporcionada nos pousos e decolagens na nova pista. A pista atual ela ficaria em sentido diagonal à pista já existente, e tem obstáculos naturais que restringem o nível de segurança da operação nessa nova pista. Houve uma denúncia de um comandante aposentado relatando todos os problemas técnicos de segurança de vôo na nova pista. A primeira delas é que em um dos sentidos da pista existe um morro, uma montanha chamada Mestre Álvares que tem oitocentos metros de altitude e que está dentro da chamada rampa de segurança, da zona de segurança, da projeção de vôo da aeronave. Então esse morro forçaria o piloto assim que decolasse fizesse uma conversão à direita ou esquerda sem a necessária segurança, porque se ocorresse uma falha em uma das turbinas, uma falha na turbina direita, seria muito difícil controlar a aeronave, principalmente se houvesse um vôo lateral, aliás, um vento lateral mais intenso. O que lançaria a aeronave sobre essa montanha que está dentro da área de segurança dessa nova pista. Pode-se afirmar que se houver um vento mais intenso, a aeronave não iria decolar. Questão de segurança. Mas aí já começa você já começa a ter restrição operacional da pista. Porque quando tiver com vento mais intenso a pista naquele sentido não poderia ser utilizada. Então acho que expõe de modo significativo a vida das pessoas que irão utilizar aquela nova pista.

Frisando que nesse aspecto de segurança, o Comando da Aeronáutica é que deve aprovar o projeto da pista. E a INFRAERO estava conduzindo a licitação, estavam prestes a dar início à obra sem aprovação do projeto pela autoridade competente. E é um absurdo imaginar que vai gastar 300 milhões de reais para depois submeter à aprovação para ver se a pista está de acordo com as normas de segurança, inclusive as normas de segurança internacionais que podem até limitar a operação de vôo para o Brasil.

Diante dessa situação nós fizemos recomendação para que não fosse dado início às obras sem aprovação do projeto pela autoridade competente, o Comando da Aeronáutica. Essa aprovação ocorreu, em 15 de dezembro de 2004, o Tenente-Brigadeiro Luiz Carlos da Silva Bueno aprovou o projeto. Mesmo com essas restrições.

Na segunda questão seria viabilidade econômica. Está se investindo quase 300 milhões numa nova pista, e com a promessa de que poderia operar com vôo internacional de carga e de passageiros. O que seria muito importante para o desenvolvimento econômico do País. Só que bem analisado percebe-se que não pode operar vôo internacional de carga. Porque para fazer um vôo Vitória Miami, a aeronave teria que sair com somente 50% de carga. Acho que não tem ninguém com interesse de operar com metade da carga possível de ser transportada. Então é como se tivesse necessidade de construir uma nova rodoviária aqui em

Brasília para transportar passageiros para todas as capitais do Brasil, gasta-se trezentos milhões, mas só pode operar microônibus. Por causa da extensão da pista. Porque se for um ônibus com 40 passageiros, só vai poder sair com 20.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a extensão da pista?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Menos de 2.500 metros. Entre 2.300 e 2.500. Isso vai depender depois das restrições que o Comando da Aeronáutica impõe em razão dos obstáculos naturais que tem no entorno da pista. Então vende-se uma idéia de que essa pista pode operar para o exterior, será uma saída econômica para o Estado do Espírito Santo quando na verdade não pode ser. Ah, pode sair aeronave com destino exterior? Pode. Mas certamente vai parar em outra cidade para reabastecer ou então fazer o complemento da carga. O que não teria viabilidade econômica. Indagado à INFRAERO, ela responde para um vôo Vitória/Miami direto teria que operar com 50% de carga. Quando o ideal...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A INFRAERO respondeu?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Respondeu. Qual seria o volume de carga para decolar direto com vôo sem escala. Porque o vôo com escala encarece muito o custo do transporte.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, se eu entendi bem, me permita, vamos questioná-lo daqui a pouco, mas a informação de V.Exª. obtida inclusive através de resposta endereçada a V.Exª. pela INFRAERO, é que com as dimensões da pista e com os obstáculos naturais ali existentes, uma aeronave só pode decolar, por exemplo, em direção a Miami com metade da carga disponível?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – É. Posso até confirmar a informação se é 50%, 55, mas algo em torno disso, e um vôo sem escalas. Porque o vôo que dá viabilidade econômica. Porque se precisar parar a aeronave em Salvador ou Manaus...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Para que sair de Vitória? Não é verdade? A carga reduzida... Claro que tem razão total para sair de Vitória.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Eu tenho documento, eu trouxe, eu posso deixar com a Comissão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E inclusive no planejamento apresentado ontem pelo Ministro Nelson Jobim, Vitória será utilizada com a nova pista, está no planejamento dele para vôos internacionais sem escala. Então me parece que aí inviabiliza.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Teria essa limitação. Uma aeronave que opera de modo comercial com eficiência não seria viável. Eu não sou especialista no setor, mas a informação que eu obtive.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa obra já iniciou, já foi...?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Já foi dado início.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Depois nos fornecer essa informação da INFRAERO, Dr. Mazzoco? Depois, não precisa ser agora.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Está bem. Segundo informação que obtive do especialista, um comandante aposentado da VARIG, o ideal de pista seria uma pista de pelo menos 3.000 metros. Você opera com qualquer aeronave mesmo em condições climáticas mais adversas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E há possibilidade de um acréscimo técnico? V.Exª. já...?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Não, porque tem avenida de um lado e outro. Está limitado por... Um é o mar e outro é uma rodovia federal. (soa a campainha)

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode continuar falando à vontade.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Então haveria essa limitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou teria que aterrar ou teria que...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Não tem como. Essa pista inicialmente era prevista fazê-la com 1.900 metros. Para poder otimizar a aplicação dos recursos, ampliar um pouco a pista, eles precisaram elevar as cabeceiras, fazer uma concha em 12 metros. Fazê-la de certo modo é (ininteligível) nas cabeceiras, para na projeção na hora que o avião decolar já tem uma altura em relação à avenida que passa, que é bem próxima depois da cabeceira da pista. Tem duas avenidas, um em cada cabeceira. Futura pista. E aí o ideal seria uma pista para dizer que é um aeroporto que pode operar com todo tipo de aeronave, três mil metros. Segundo informação desse comandante e por coincidência saiu na revista semanal da semana, nessa agora que no Brasil só teriam oito pistas com mais de três mil metros. Acho que seria a oportunidade, não é avaliação do Ministério Público, mas a gente...

De empregar bem o recurso público e ter uma pista que contempla essas necessidades. Ela tem menos de 2.500 metros.

Com relação à viabilidade econômica, e operar vôo internacional, eu pedi o plano de trabalho de construção da nova pista para verificar se era o motivo determinante para a construção da pista. Mas documentalmente não era dito para operar vôo internacional. De certo modo, se fosse o único motivo, a gente teria motivo determinante poderia contestar judicialmente em razão do princípio da eficiência da administração pública.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, está sendo construída para operar internacionalmente, mas formalmente é só para ser utilizada em nível nacional.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas Dr. Mazzoco e Relator, tem diversas pistas com 2.300, 2.500 metros que opera vôos internacionais no Brasil, não temos?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim, mas até o que ele disse. Não opera qualquer aeronave. E não está sendo construída formalmente, segundo informação do Procurador da República para operações internacionais. No projeto não consta isso. Então ele não tem nem como questionar porque essa alteração vai ser feita no futuro. Não é verdade? Tanto é que já consta do plano de trabalho do Ministro da Defesa.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Efetivamente, documentalmente, dos dez motivos para construir a pista, um que fala eventualmente exportação. Então não haveria viabilidade jurídica de se contestar. Mas Tribunal de Contas da União tem a competência para aferir, além do aspecto da legalidade, a legitimidade e a economicidade do gasto público conforme está na Constituição Federal. Então tem um aspecto de atuação mais amplo. Então foi feita a representação para que o TCU apure a legitimidade e a economicidade, considerando que o TCU é um órgão auxiliar do Congresso e é aqui que passa o debate da aplicação da verba publica. A destinação do orçamento. Foi feita a representação e está em andamento no Tribunal de Contas da União.

O outro ponto diz respeito ao superfaturamento apurado pelo Tribunal de Contas da União no contrato que está em execução. E superfaturamento em relação ao valor global da obra gira em torno de 13% e foi detectado em alguns itens do contrato. Alguns itens do contrato estavam superfaturados em 300%, 100%, 400% segundo a avaliação do Tribunal de Contas da União. O Tribunal de Contas da União emitiu uma ordem para que fosse retido esse valor considerado superfaturado e nós estamos aguardando a conclusão do Tribunal de Contas da União a respeito desse caso. Percebo que está sendo feito um trabalho técnico competente então não há razão para duplicar esforços nesse aspecto. Então a gente está monitorando o trabalho do TCU e aguardando uma conclusão da equipe técnica a respeito desse tema.

Então seria esses três temas: A questão de segurança, a questão de viabilidade econômica e superfaturamento. Lembrando só outro ponto que foi dito pelo meu colega Procurador, a respeito do edital, o formato do edital. Também a mesma questão de se fazer uma licitação global, quando poderia parcelar os objetos. Parcelando os objetos poderia aeronave mais competição, e aí fica a indagaçãO – Por quanto poderia ter sido contratada a execução da obra? A gente não tem essa resposta. Toda uma dificuldade de...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – É. Porque poderia contratar uma empresa para fazer a pista, outra empresa para terminal de passageiros, e com isso amplia o número de empresa que têm condições de executar o contrato. Ampliando o número de empresa, naturalmente há uma tendência da redução de preço do contrato e também reduz significativamente a possibilidade de conluio entre as empresas para vencer uma licitação. Porque se você estabelece um número "X" de obras que serão iniciadas ao mesmo tempo, na construção de cinco pistas, cinco aeroportos, fica mais fácil fazer um conluio. E aí eu gostaria de ressaltar uma dificuldade para apurar conluio para vencer licitação. Porque a lei de licitações, Senador, prevê a pena de detenção para esse crime. Quando o crime é punido com detenção, há uma limitação nos instrumentos de investigação. Por exemplo, não pode ser aplicada a interceptação telefônica. Então há de certo modo uma blindagem na lei de licitações para apurar conluio de empresas para vencer licitações. E como poderia ser viável a apuração num crime dessa natureza se não for com instrumento moderno e eficiente de persecução de investigação criminal. Seriam esses os principais pontos que merecem destaque.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Obrigado, Dr. Mazzoco pelos esclarecimentos e informações prestadas aqui na CPI.

Com a palavra o Dr. Rodrigo Luiz Bernardo Santos, Procurador do Estado do Amapá.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Bom dia a todos. Exmº. Sr. Vice-Presidente da Comissão, Senador Renato Casagrande, Exmº. Sr. Relator, Senador Demóstenes Torres, demais colegas aqui presentes,

Ministério Público, demais presentes. 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.

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 foi 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 favorecia esse ambiente de acordo entre as empresas.

Então, em primeiro momento, se verificou 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. Essa empresa PAULO OCTÁVIO e CESB(F). Então o TCU considerou também essa irregularidade grave e tendente a restringir a concorrência.

Bom, 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. Então, se notou 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 possível, 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. O Procurador Hélio Telho dá até o seguinte exemplo aqui. Ele disse que a prova evidente que o consórcio foi montado e dividido entre empresas que ganharam no Brasil todo, é que pela quantidade de empresas, ela não daria conta de tocar mais que uma obra, uma obra e meia.

Então, fracionando em três, quatro empresas por consórcio, duas empresas, exceto o Amapá que a GAUTAMA também acabou entrando, mas o grosso ficou com OAS, ODEBRECHT, MENDES JÚNIOR, e assim por diante. Então ganha um consórcio aqui, ali, um consórcio mantém uma dessas empresas, ganham duas outras, e assim sucessivamente. E aponta que como isso aconteceu no Brasil todo, a impressão que se tem inclusive é que o preço é dado, o orçamento não é feito na INFRAERO coisa alguma. É a própria empresa. Tanto é que algumas empresas que fazem o orçamento básico, ou fazem o projeto básico e o

orçamento junto, depois essa empresa é contratada também para acompanhar a execução. É uma subcontratação. Então é algo totalmente dirigido, corroborando justamente na direção que V.Exª. diz. Um preço então é aleatório. Nós vamos fazer o metro quadrado desse asfalto de pista por tanto lá na... O aeroporto X independentemente de qualquer coisa esse preço é alterado. Porque simplesmente quem colocava o preço eram as próprias empreiteiras.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Aqui no caso também, eu estava comentando, a questão do item. Por exemplo, a esteira, era o exemplo que o TCU dá no acórdão. A construção de uma esteira de bagagem. A pontuação dela variava. Então no aeroporto... Até de vitória, ela valia 50. No aeroporto de Congonhas, por exemplo, valia 100. Ou seja, teoricamente poderia, pode-se inferir de que como a fase de pré-qualificação tirou quase todo mundo, você poderia manipular o valor depois. Isso, assim, possibilitar. A gente no nosso caso, pelo menos até então não foi apurado que isso efetivamente ocorreu. Mas que foi criado um ambiente que possibilitou isso, aí sem dúvida nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O exemplo dado, se houvesse fracionado e não feito a licitação de forma conjunta, por exemplo, três mil empresas no Brasil poderiam participar das obras de engenharia. Enquanto que outras que são... Poderiam trabalhar especificamente com a parte principal do aeroporto. Aí seriam seis, sete, oito empresas. Se você engloba tudo, você exclui a concorrência naquela parte em que as empresas poderiam concorrer de três mil empresas praticamente.

Então, um negócio escandaloso. E se colocar técnica e preço favorecendo a técnica, é outro exemplo dado em quase todos os processos do Tribunal de Contas da União, o que é que acontece? O desconto de preço não é computado de forma significativa nos pontos, na qualificação final. Então tanto faz você botar obra em um bilhão ou em trezentos milhões, isso não tem significância. Não tem relevância. Foi montada a coisa de forma... Eu chego a dizer até que é uma espécie de crime organizado. Não é verdade? Porque na lei que nós estamos fazendo de crime organizado, entra também, entre as modalidades, a de licitação ou de fraudar obras públicas ou concorrência pública.

Então, é um grupo montado com comando, com distribuição de tarefas para fraudar a construção de aeroportos no Brasil todo. Construção, reformas, etc.

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.

Bom, então, saindo 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, segundo a Procuradora Suzana Fairbanks, o sobrepreço, aliás, ali é superfaturamento que foi pago (soa a campainha) superior a 400%. Nos *fingers*. *Fingers* que são orçados em torno de quinhentos e poucos mil, foram vendidos acima de dois milhões e duzentos.

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, assim, 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 término da obra.

Então, isso felizmente 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. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então vou fazer um rodízio de Procuradores. Pedir licença então Dr. Vinícius, Carlos e Rodrigo que pudessem se assentar na bancada e chamarmos aqui, e agradecer já, porque vocês vão continuar e nos vamos depois ter questionamentos, e chamarmos o Dr. Marcelo Mesquita Monte, Dr. Marcellus Barbosa Lima, Dr. Paulo Roberto Galvão de Carvalho, Dr. Matheus, chegou também, então Dr. Matheus Baraldi Magnani, do Município de Guarulhos. Por favor, podem sentar três aqui e sentar um aqui do lado direito. O mesmo sistema, se pudermos ficar nos 10 minutos ajuda todo mundo. Então o primeiro a falar, Dr. Marcelo Mesquita Monte, do Estado de Pernambuco.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Bom dia. Ao contrário, acho que diferindo um pouco dos outros casos trazidos aqui pelos colegas em que se fala em segurança de vôo, em regularidade nas pistas e que as obras nos aeroportos brasileiros foram feitas pensando-se mais em terminais, em beleza do que em segurança, o procedimento administrativo que me afeta e que motivou a minha vinda, vim falar justamente apenas essa parte cosmética. Por quê? Porque em Pernambuco, num procedimento que foi submetido a outro Procurador, o Tribunal de Contas não achou, não atentou irregularidades nas obras. Esse procedimento, isso até é informado à Comissão, quando... acho que a Comissão entrou em contato com a PGR, pedir a relação, e esses fatos, esses relatórios do TCU foram submetidos a outro Procurador que o avaliou e decidiu por arquivar o procedimento. Restou aqui apenas como estou dizendo uma representação acerca de compras de obras de arte para o Aeroporto Internacional dos Guararapes, Gilberto Freyre. Em que se diz que essas referidas obras de arte, esculturas, quadros, são superiores, foram adquiridas por preços superiores ao preço de mercado, e que teriam sido adquiridas inclusive de uma empresa da esposa do então Presidente da INFRAERO. Eu trouxe aqui a relação das obras, o montante dessas obras é um milhão de reais. Aproximadamente...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Foram adquiridas?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Falta ver uma apenas. (interrupção no áudio) aquisição dessa gera uma suspeitas que nós temos que avançar. O que aconteceu? Então o total das obras chega a um milhão de reais. Se houver, é importante mencionar que se houver um sobrepreço nessa aquisição, o prejuízo não será de um milhão de reais. Porque as obras foram efetivamente adquiridas e são de artistas conceituados no Estado de Pernambuco. Temos as mais caras, João Câmara Filho, que é muito conceituado, temos Abelardo da Hora e temos Brennand. Perfeito. Pois bem, para resumir, a gente pode dividir em dois grupos. Uma, e aí sim que nós sabemos que não foi efetivamente adquirida da esposa do Presidente da INFRAERO, esse grupo soma 731 mil porque nós temos documentos que foram adquiridas diretamente dos artistas. Diretamente dos artistas. Temos outra, aí sim, no valor de, se não me engano 283 mil, são as esculturas, três esculturas do Francisco Brennand, muito conhecido em Pernambuco, que ao contrário das outras e de uma maneira que sugere que nós avancemos na pesquisa, não foi adquirida direto pela INFRAERO. Foi adquirida como item do contrato de empreitada. Então temos a ODEBRECHT quem fez

lá foi a ODEBRECHT e QUEIROZ GALVÃO. E consta como se fosse trabalho da empreiteira comprar obra de arte e colocar nos terminais de passageiros.

Então, com relação a esse fato, nós não conseguimos documentos na INFRAERO e estamos tentando achar o vendedor dessas esculturas. Aí sim, digamos assim, a partir do momento que tivermos acesso a essa documentação vamos saber quem foi efetivamente o vendedor. Em paralelo...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto se pagou por ela?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – 283 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pelas três. Qual o valor de mercado?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Veja bem, Brennand é bem conhecido. Nós não fizemos um levantamento, porque nós não temos técnico, eu pedi um auxílio do IPHAN, que é uma coisa muito difícil saber preço de mercado. Então na esperança que o IPHAN faça uma avaliação não só do Brennand, como de todas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Uma escultura cem mil reais entra num mercado internacional aí... Algo em torno de 50 mil dólares por uma escultura.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Na realidade são três esculturas, tem aqui a fotografia se for do interesse...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Exª., pelas informações preliminares V.Exª. dissE – Olha, nós adquirimos João Câmara, foram adquiridas assim diretamente pela INFRAERO e aparentemente dentro de uma situação de normalidade. Mas...

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Mas inclusive em relação a essas...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Há indícios de superfaturamento.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Quem fez a representação disse e por questão de segurança nós não vamos arquivar antes de fazer esse levantamento se houve ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Mas há indícios.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Eu não diria isso, Senador. Eu acho que é prematuro eu dizer isso. Digamos assim, não está provado que não há. Então eu vou além. Mas acho que seria temerário de minha parte dizer que há um indício forte. Ou que há indícios. O indício que há é que a representação menciona. Outro indício é que até retificando um pouco, há certo indício sim porque para aquisição de obras de arte não tem sentido se fazer licitação propriamente dita. Você tem que fazer por inexigibilidade. Não tem como fazer uma concorrência entre um Van Gogh e um Rembrandt... Não tem como fazer isso. Mas, a meu ver, teria que constar no processo, num processo de aquisição uma pesquisa de mercado. Isso não consta.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E há um preço médio de mercado para a obra. O Poteiro vale tanto... Claro que uma obra pode se diferenciar. É claro. Mas em regra, o Siron vale X, a escultura do Brennand depende do tamanho vale "X"... Há uma regra de mercado, né?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Estou dizendo, a gente requisitou.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando é que V.Exª. terá esse preço?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Eu espero que se o IPHAN poder me... um mês, dois meses. Depende do tempo que o IPHAN possa fazer isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi requisitado há quanto tempo?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Faz pouco tempo. Semana passada, umas duas semanas. E requisitada também o contrato de aquisição do Brennand que foram feitas via empreiteira. Uma observação é que indício que há é que não há pesquisa de mercado no processo de aquisição. O que há no processo de aquisição? Uma justificativa com currículo. Currículo do artista e o preço e não se diz de onde tira esse preço. Inclusive para as que foram adquiridas diretamente com o artista. Inclusive com essas. E isso sim não deixa de ser um indício. E com relação à outra, nem currículo há do Francisco Brennand e aí sim um índice que me parece mais forte, mas é um indício, porque qual seria o motivo de não se adquirir diretamente a oficina do artista fica em Recife, você fazer isso via empreiteira. Se ainda fosse... Mas uma empreiteira pra...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E se adquiriu, a empresa se constatou que era realmente da esposa do Presidente da INFRAERO?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – É o que eu estou dizendo, eu pedi todo os contratos de aquisição e o contrato que mandaram, que a INFRAERO me disponibilizou das aquisições ela apresenta o contrato celebrado com a ODEBRECHT. ODEBRECHT e QUEIROZ GALVÃO no qual no corpo do contrato...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A esposa do Ex-presidente tem algum parentesco com o Brennand, com o artista?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Não sei. Não posso dizer.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas no corpo do contrato V.Exª. dizia.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – No corpo do contrato, porque o seguinte, todas as aquisições feitas diretas com o artista você tem o recibo do artista, você tem o ajuste com o artista. E na obra adquirida, a obra do Brennand, o contrato que justifica essa obra é que foi celebrado entre INFRAERO e empreiteira. Então talvez a nossa... O que nós temos que investigar é se isso não foi uma cortina para esconder o real vendedor. Digamos, se efetivamente tivesse sido a empresa...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – No total quantas obras foram adquiridas, doutor? (soa a campainha).

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Sete.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em torno de um milhão de reais.

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Em torno de um milhão de reais. A mais cara foi 400 mil reais, direto do artista.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – 400 mil reais? Quem foi o artista?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – João Câmara Filho. Foi um painel. "Faces pintadas". E outra que foi de Abelardo da Hora, 200 mil, uma escultura do Gilberto Freyre, e 283 mil essas esculturas do Francisco Brennand. Em relação as quais a maior, como eu vou dizer... maior suspeita, digamos assim. Então, são esses...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mesmo painel a 400 mil reais, no Brasil, claro que... V.Exª. poderia deixar com essa Comissão os documentos que V.Exª. tem acerca das obras adquiridas, o preço...

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Eu trouxe aqui inclusive as fotografias, os preços e aqueles que têm o currículo do artista. Trouxe aqui para essa Comissão. Está aqui. E o próximo... O que nós precisamos, e... Ouvir o Sr. Escócia, que foi... Está até prevista para essa Comissão ouvi-lo. Ernesto Escócia que era ele que autorizava essas compras. A assinatura, tem um documento aqui, se não me engano está aqui em que ele autoriza essas compras para ver de onde ele tirou esse preço. Porque não é dito isso. Atualmente ele não trabalha mais em Recife, ele trabalha em São Paulo. (ininteligível) precatória. É isso e em paralelo fazer avaliação dessas obras.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quem gerenciou a obra de Pernambuco foi a própria INFRAERO, mesmo, né?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Foi INFRAERO.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Contratou a obra...

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Foi. Foi a INFRAERO. Por enquanto é só isso. Estou à disposição.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então, vamos passar agora a palavra ao Marcellus Barbosa Lima, Procurador da República do Mato Grosso.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Bom dia, Exmº.s Srs. Senadores, Exmº.s colegas Procuradores e demais presentes. O nosso processo em Cuiabá, Mato Grosso, se originou de uma denúncia anônima que especificamente quanto ao nosso aeroporto diziA – Em Cuiabá a empresa que estava executando as obras de reforma do aeroporto abandonou a obra e recebeu valores muito superiores ao serviço efetivamente realizado. Mesmo assim, a notícias de que a INFRAERO não aplicou nenhuma penalidade à empresa e ainda lhe pagou uma fortuna. Dizem que o rombo não é inferior a três milhões de reais e tem muita gente envolvida no rolo. Enquanto isso o aeroporto está lá como esqueleto descarnado. A INFRAERO contratou a CONSTRUTORA TRIUNFO para executar a reforma e ampliação do terminal de passageiros. Não envolvia a reforma de pista. O contrato inicial era de pouco mais de 11 milhões de reais, depois foi aditado para pouco mais de pouco mais de 16 milhões, contudo a construtora não cumpriu o contratado. Não concluiu a obra. Isso foi constatado por perícia do TCU, do corpo de Bombeiros, e a própria empresa admitindo a incapacidade de concluir a obra solicitou a INFRAERO a restituição do contrato e foi atendida. Posteriormente a obra foi assumida pela empresa GEOSOLO que veio a concluí-la.

O que chama atenção nesse caso é que a INFRAERO não aplicou nenhuma penalidades à construtora TRIUNFO por não cumprir o contratado e devolveu a garantida e de certa forma como diz a denúncia ainda pagou mais de 75O mil reais de serviços ainda cujo pagamento estava pendente.

Então, a ilicitude maior estaria nesse ponto. A denúncia também afirma que teriam sido pagos à empresa fiscalizadora dias não trabalhados. Mas a INFRAERO reconheceu que efetivamente ela estava pagando pelo trabalho aos sábados e domingos sendo que o contrato não previa isso. O prejuízo advindo disso aí

seria cerca de 41 mil reais. Mas a INFRAERO depois tomou as medidas para corrigir a situação.

Além disso, também o representante ou o denunciante anônimo afirmou que a Aeronáutica estaria cedendo parte do seu imóvel próximo ao aeroporto para terceiros. Mas na verdade o que houve foi um convênio entre a INFRAERO e a Prefeitura de Várzea Grande onde se localiza o aeroporto, para a duplicação de uma avenida que passa ao lado do aeroporto. Então em princípio também não se verificou ilegalidade nessa cessão. Não é um caso muito complexo, também os valores envolvidos não são tão grandes comparados a outros aeroportos, mas não ficou a explicação realmente porque a empresa que abandonou o contrato não foi penalizada por isso. Pelo menos a garantia deveria ter sido retida. Mas a paralisação obra no meio causa prejuízo por que...

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Não, não. Hoje está incluída. Mas nesse período dentre o abandono e até o início da outra, esse período parado ocasiona mais gastos.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Foi outra empresa que concluiu. Mas ele teve que recuperar parte do que deveria estar pronto devido a paralisação da obra.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Obrigado, Dr. Marcellus. Dr. Paulo Roberto Galvão de Carvalho. Procurador da República do Município de Campinas. Com a palavra.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Obrigado. Bom dia, Sr. Vice-Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, Srs. Procuradores da República, eu venho na realidade complementar um depoimento que já foi prestado aqui na terça-feira pelo colega José Ricardo Meirelles que apresentou uma parte dos trabalhos do Ministério Público Federal em Campinas em relação ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

Eu fiz uma seleção dos casos que merecem chegar ao conhecimento desta Comissão, e vou dar início com um caso que é inclusive muito parecido com o caso que já foi relatado aqui na terça-feira. Me parece inclusive que a construtora é a mesma, vencedora da licitação. Trata-se de um contrato para a realização de obras e serviços de engenharia, objetivando a execução do edifício administrativo dos anexos de serviço e da passarela do terminal de carga aérea do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Fazendo uma síntese do que está sendo apurado, ainda não há ação proposta, a INFRAERO abriu licitação com o projeto básico detalhado, essa empresa na verdade é um consórcio de empresas também TALUDE COMERCIAL CONSTRUTORA e PEN ENGENHARIA, apresentaram um preço muito bom, sagraram-se vencedora da licitação inclusive com valores abaixo dos valores de mercado. De forma que não teria como não serem vencedoras dessa licitação. Porém, no decorrer, no início da obra, já até mesmo antes de começar boa parte dela, o consórcio vencedor apresentou modificações no projeto executivo que na verdade desfiguraram completamente a obra inicial. 60% dos itens inicialmente previstos foram suprimidos, e 80% foram acrescidos. Então na verdade no final das contas a empresa acabou trabalhando em um projeto que não era o projeto vencedor da licitação. Isso acabou acarretando no acréscimo de valor de 24,98% que estaria até dentro do limite da legislação que é de 25%, porém o que deve ser observado é essa nuance de... apesar de o valor estar dentro do limite, o projeto que foi realizado era outro projeto. Se outras empresas pudessem ter tido acesso a concorrência final, a concorrência para o projeto final, certamente os preços seriam diferentes.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E o edifício administrativo, V.Exª. disse.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – O edifício administrativo de serviço e passarela do terminal de carga aérea. Essa já é uma concorrência inclusive até um pouco mais antiga, de 2001. E aí que vem onde estaria a lesão ao erário, além da lesão concorrência, mas lesão ao erário e beneficiamento da construtora, enquanto no projeto básico na licitação esse consórcio conseguiu apresentar preços abaixo dos valores de mercado, as obras que foram executadas nós já temos um levantamento parcial, ainda não está completo, os valores apresentados com as alterações chegavam a ser 200% acima do valor de mercado.

Então, assim, parece bastante óbvio que realmente isso além de ter sido uma licitação dirigida, houve um superfaturamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a empresa que ganhou?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Um consórcio de empresa. TALUDE COMERCIAL E CONSTRUTORA e PEN ENGENHARIA. São as empresa, salvo engano, que venceram a licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, isso foi em 2001.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Isso desde 2001.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso quer dizer que foi até na administração anterior.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Na administração anterior. Eu não tenho aqui a informação exatamente da época.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – 2001 e os acréscimos foram feitos antes de 2003?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Os acréscimos foram feitos... não, até 2004. Foram sete termos aditivos até 2004. E o interessante também, até um ponto que foi tocado pelo nobre Senador Romeu Tuma, boa parte desses itens que foram alterados eram itens de acabamento estéticos. Houve um aumento da licitação e principalmente priorizando-se essa parte estética da obra.

Então, esse é um caso que considero bastante importante e possivelmente nos próximos meses nós estamos aguardando na verdade esse levantamento dos preços para poder ingressar com ação por responsabilização por improbidade administrativa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o valor do edifício? Final.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – O valor final foi de 21 milhões. O valor inicial de 17 milhões. Esses valores aproximados.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Eu tenho aqui. A obra iniciou em dezembro de 2001, e foi recebida definitivamente em maio de 2005. Então...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Por quê? Porque houve paralisação da obra? Por que tanto tempo?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sete aditivos.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Foram sete aditivos. Durante...

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Por quê? Por que 2001 e... 2005? Quatro anos de obra.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Da mesma forma que não há uma justificativa. Na realidade, da mesma forma que não há uma justificativa do porque de terem sido realizadas essas alterações, não há justificativa expressa do porque da obra. Mas de qualquer forma, a obra já era prevista para ser concluída em dois anos. Além dos dois anos foram mais... O prazo se não me engano 720 dias. Com os acréscimos vieram mais um ano, dois anos. E não há uma justificativa ao menos sustentável para esses aditivos, para essas modificações no projeto. Nada que não pudesse ter sido previsto anteriormente. E não pudesse ter sido colocado a participação de todas as empresas.

Um outro caso... Um outro caso que ainda é, digamos assim, ainda está no início da apuração, decorreu de uma representação do Exmº. Sr. Deputado Federal Onyx Lorenzoni, diz respeito também a uma concorrência vencida por essa mesma empresa TALUDE, lá em Viracopos. É um caso que também passou pelo Tribunal de Contas da União, e diz respeito a restrições indevidas no edital para justamente inviabilizar a concorrência e possivelmente direcionar o resultado da licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o objeto, Excelência?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Esse objeto... Execução de obras e serviços de infra-estrutura. Eu não tenho aqui exatamente a delimitação de quais seriam essas obras de serviço de infra-estrutura. O edital continha uma exigência bastante restritiva. Comprovação da qualificação técnica operacional da empresa licitante mediante atestados ou certidões relativas a obras e serviços com características técnicas similares as do objeto licitado, estando o aeroporto em operação. Esse que é o ponto fulcral. Significaria que somente poderia participar dessa concorrência quem já tivesse feito obras. Com aeroporto não apenas construído aeroportos, mas feito obras com aeroporto em operação. Não necessariamente no aeroporto de Viracopos, mas aeroporto em operação. Parece que de 30 empresas que tiraram edital, apenas três apresentaram proposta.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E qual era o valor da obra?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Eu não tenho esse valor aqui agora. Infelizmente não trouxe.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E a data do edital? O edital é de que ano?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – 2004. Foi a TALUDE que ganhou.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E executou a obra?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Executou a obra. Executou. O que aconteceu aqui? Quando o Tribunal de Contas da União (soa a campainha) foi suscitado a se manifestar, primeiro houve uma análise da legitimidade dessa exigência. Principalmente até pela questão de segurança, a INFRAERO justificou isso na segurança, então o Tribunal de Contas procurou saber se realmente isso era uma exigência cabível. O Tribunal de Contas consultou o ITA, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o antigo

DAC, Departamento de Aviação Civil e também o DAESP, que é o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo. Os três órgãos concluíram que era uma exigência descabida. Mas o Tribunal preferiu como a obra me parece já que estava em andamento, preferiu simplesmente recomendar à INFRAERO que não faça isso novamente, quer dizer, determinar que nas próximas licitações não faça esse tipo de exigência, mas como já essa obra já estava ou concluída ou em andamento não voltou atrás.

Eu vou acelerar um pouco. O próximo caso, até mais simples também, está em início de apuração, diria respeito a editais para contratação de serviço de manutenção, uma empresa conseguiu, está tentando demonstrar inclusive com ação judicial que esses serviços de manutenção que a INFRAERO faz por Pregão Eletrônico, na verdade englobariam outros serviços de construção de obras de engenharia. O que seria proibido por Pregão Eletrônico. Vai ser realizada uma perícia judicial, isso é uma caso que ainda está muito no início da apuração, mas seria na verdade uma forma de modificar também o objeto da licitação durante o contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Solicita serviço de manutenção quando na realidade é construção.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Construção. Construção de coisas pequenas, mas construção.

E por fim, um caso que foge um pouco dos que vem sendo relatados, que é uma concessão de uso de área aeroportuária. Na realidade a concessão de uso do estacionamento nós verificamos que houve uma licitação em 1981, quer dizer, há 26 anos, não há mais documentação sobre essas licitações, sequer pode verificar se foi feita corretamente ou não, a empresa que sagrou vencedora fez um contrato inicial por três anos, quer dizer, até 1984, e a partir daí a INFRAERO simplesmente fez sucessivos aditivos contratuais de um ano, dois anos, de três anos, fez novos contratos, todos com a mesma empresa, sem licitação. Isso até 2005. Durante... 2006, durante 25 anos.

Em 1988 veio a Constituição, delimitando melhor essa questão da licitação, em 1993 veio a lei de licitações, em 1995 houve uma decisão do Tribunal de Contas da União determinando à INFRAERO que fizesse a licitação para concessão de uso de área aeroportuária, o Ministério Público Federal entrou no caso em 2004, tomamos conhecimento, e esse só foi...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A decisão do tribunal foi em 95.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – 95.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, se descumpriu a decisão por mais 11 anos.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Por mais 11 anos. Exatamente. Ano passado finalmente licitou-se. Então isso também certamente resultará numa ação de improbidade.

Bom, são esses casos. Eu estou à disposição para esclarecimentos.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Muito bem. São muito casos.

Então, para encerrar, Matheus Baraldi Magnani, que é Procurador da República no Município de Guarulhos.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Presidente, só faltou o Dr. Matheus...?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Não, Paulo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Dr. Paulo, citar os valores desses contratos desse último.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – É. De concessão.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Da concessão.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Esse do estacionamento. Eu não vou ter esse valor em primeiro lugar, por quê? Não conseguimos fazer essa atualização desde 1981 para saber o que é que foi o valor total. Porém eu posso dizer que... o que eu tenho em mente agora o valor de 95, que era de 180 mil reais mensais. Mas na verdade 180 mil reais que a concessionária pagava à INFRAERO. Na realidade esse pagamento também não tinha um valor específico, não é possível falar em valor específico porque isso era feito com base no faturamento bruto. Salvo engano 30% do faturamento bruto da empresa. Oscilava. Então a gente teria que analisar toda a prestação de contas.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Dr. Matheus, com a palavra.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Boa tarde, Exmº. Srs. Senadores, boa tarde colegas do Ministério Público Federal, primeiro lugar é um prazer poder colaborar com uma CPI, e na condição de Procurador da República em Guarulhos, onde fica situado o maior aeroporto da América Latina. Eu posso dizer que há sim um número grande de procedimentos envolvendo a INFRAERO. Aliás, eu vou além, compreendendo-se o termo Aviação Civil como gênero, lá nós temos procedimentos de mais de um setor da Aviação Civil. Ou seja, há procedimentos relativos à administração aeroportuária, e também relativos ao controle de tráfego aéreo. Há muitos procedimentos, eu reitero, mas

os principais seriam: Construção da terceira pista, que é uma obra de mais de dois bilhões de reais, o controle do tráfego aéreo, e a reforma de uma das pistas já existentes. Uma reforma que seria iniciada agora, mas parece que a INFRAERO optou por postergar um pouco.

Enfim, em suma, seriam esses os três principais procedimentos, mas há muitos outros mais densos, menos densos, mais complexos, menos complexos envolvendo valores os mais variados. Mas esses três procedimentos são sensíveis, eu assumi essas investigações no início desse ano e delas procuro cuidar com bastante zelo. Porque são sensíveis. Bastante sensíveis.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós até verificamos que V.Exª. fez uma operação para apreensão de documentos. A gente viu pela mídia, se V.Exª. pudesse detalhar o que foi, e parece que ao final foi frustrada a operação. Se V.Exª. pudesse falar especificamente sobre esse... Primeiramente.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Claro. Eu começo por esse procedimento então, Excelência, que é justamente o relativo ao controle de tráfego aéreo, ficando, portanto, de lado a reforma da terceira pista.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – (pronunciamento fora do microfone) o controle, para execução do controle?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Exatamente. No aeroporto... O aeroporto de Guarulhos é o maior aeroporto da América Latina, e dessa forma foi instaurado por mim um procedimento para analisar os riscos aos quais estão submetidos os passageiros que embarcam no aeroporto de Guarulhos. Tanto sob uma ótica consumerista, quanto sobre o próprio prisma da preservação da vida. Quer dizer, qual o serviço que esse sujeito está recebendo e qual o risco que ele corre. E a partir de então eu comecei a investigar o tráfego aéreo, principalmente no que tange os vôos relativos a Guarulhos. Não dá para fazer uma investigação só em Guarulhos, porque há três camadas de controle de tráfego aéreo. Nós temos uma conforme maior ou menor distanciamento da torre. Então, nós temos uma área de aeródromo, que é o controle de torre, depois uma faixa intermediária que é chamada de APP, que é a mais sensível, e depois um distanciamento um pouco maior da torre, a área de controle dos CINDACTAs, onde pelo menos reza a lenda que é o lugar mais tranqüilo para se realizar controle de tráfego aéreo porque os aviões estão em linha reta, a região mais complexa na verdade é a intermediária que é a APP onde há maior número de manobras. E fazendo essa investigação o que eu pude perceber? Algumas premissas que eu consegui absorver. Primeiro, a de que o sistema de tráfego aéreo no Brasil foi bem implantado. Os militares implantaram um bom sistema de controle de tráfego aéreo no Brasil. Salvo melhor juízo, a Itália, quando estava decidindo se ia ter controle de tráfego aéreo civil ou militar, inclusive visitar o Brasil pra conhecer o nosso sistema de controle de tráfego aéreo, e etc. Mas ele passou por um processo de... Ele passa por um processo de obsolescência progressiva em razão da falta de investimento. Controladores de vôo desistem, especialistas desistem, quer dizer, isso é praticamente pacífico. Há uma premissa que de fato veio ao procedimento por mais de uma fonte. Agora, qual esse grau de obsolescência? Um especialista da USP, chamado James Waterhouse, foi muito interessante. Eu requisitei dados ao comandante da Aeronáutica, a esse especialista, ouvi controladores de vôo, Presidente do Sindicato dos Controladores de Vôo, mas a resposta desse especialista da USP foi muito importante porque ela considerou direcionando o meu procedimento. Ele começou dizendo o seguinte. Ele é professor de Engenharia Aeronáutica da Universidade de São Paulo, da USP de São Carlos, sabe muito, mas ele começou dizendO – Olha, eu começo dizendo que de maneira enfática não posso dizer nada. Que passa por um processo de obsolescência que hoje o sistema de controle de tráfego aéreo passa por problemas, isso parece certo. Qual a natureza, qual a gravidade, qual que freqüência das falhas, ninguém sabe porque são informações blindadas. Essas informações estão em mãos militares, não são acessíveis a civis, e dessa forma quão grave é a situação, será que ela é um pouco, mais ou menos, muito grave? Isso ninguém sabe... E aí ele prosseguiu fornecendo informações técnicas, sobre queima de antena, País tropical tem esse tipo de problema, enfim, várias informações técnicas. E a partir daí eu pude perceber o seguinte. Continuei fazendo investigações, e pude perceber que todo mundo falava em tese. Se hoje a pergunta foR – qual a freqüência, natureza e gravidade das falhas no controle de tráfego aéreo no Brasil? Ninguém sabe responder isso. Só a Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. entende que em decorrência disso seria importante se fazer uma auditoria externa no sistema brasileiro? Buscar um órgão internacional como a OACI, que é um órgão confiável ou outro assemelhado para se fazer uma verificação?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – A colocação é mais do que pertinente. Eu ia chegar até aí. Na verdade eu até defenderia. Eu não defendo que o controle de tráfego aéreo deva sair de imediato de mãos militares. Porque a hierarquia facilita. Na verdade,

essa hierarquia militar ajuda a trazer paz e harmonia para o controle de tráfego aéreo.

Então, não defendo, ao contrário do que se possa pensar, quem viu a operação e os dissabores pelos quais eu passei, poderia acreditar que eu defendo a tese da desmilitarização do controle de tráfego aéreo. Isso não é verdade, não. Acho que deve continuar, pelo menos por hora, em mãos militares. Agora, no mínimo deveria existir uma Comissão composta por civis com acesso a essas informações. O que a gente vive hoje é o seguinte, eles têm as informações, aqui tem um abismo e aqui está a sociedade. Aliás, aqui estão as informações, aqui está um abismo e aqui está todo o resto. E isso eu acho um exagero. A idéia dessa preservação absoluta de informações, eu acho um exagero.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O senhor não acha que a ANAC tenha essas informações, o senhor não acha que esse Conselho Nacional de Aviação Civil tem essas informações?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Eu teria que falar em tese. Eu vi esses documentos dentro de Cumbica, eu vi esses documentos dentro de Congonhas. Eu acompanhei a operação nos dois aeroportos. Então, lá eles estão. E eles sabem o que está acontecendo. Agora, há outros órgãos que também têm essas informações? É possível que sim. Mas já aí eu teria que falar em tese. Agora, na verdade, o meu procedimento de investigação de controle de tráfego aéreo ele tem a preocupação, tinha, não sei se tem ou se tinha porque hoje o procedimento passa por um desalento, aí sem sombra de dúvida, porque aí fica difícil prosseguir sem as informações que eu tentava colher, mas ele tinha a preocupação de ser muito técnico. Na verdade, eu não tive o intuito em momento algum de instaurar um procedimento para absorver, para chegar a conclusões lates(F). Quer dizer, nós temos um problema, precisa de melhoria, eu queria saber que aparelho que está funcionando mal, quanto custa e através de uma Ação Civil Pública eventualmente forçar o Governo Federal a investir quanto? 20, 40, 60, 100, 200 milhões? Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Então o objetivo de V.Exª. era buscar as informações técnicas constantes daqueles documentos.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Se eu colhesse esses documentos, Excelência, o próximo passo seria dia seguinte de manhã requisitar técnico para começar a me ajudar a analisar. Tanto técnicos da Aeronáutica...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que foi o procedimento do início ao fim? V.Exª. entrou com mandado de busca e apreensão ou algo semelhante ou requisitou diretamente...

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Não. O procedimento começou na verdade no final de 2006, como eu hoje respondo pela defesa de direito difuso coletivo em Guarulhos, Guarulhos tem o maior aeroporto da América Latina, seria inconcebível que não houvesse lá um procedimento para investigar controle de tráfego aéreo. E acho que o Ministério Público Federal tem essa responsabilidade lá com certeza. Então instaurei. Então na verdade eu comecei ouvindo pessoas. Na verdade, primeiro, eu comecei estudar um pouco de tráfego aéreo, eu só ia me sentir a vontade para trabalhar depois de estar familiarizado tecnicamente com noções de controle de tráfego aéreo, para só então prosseguir. Então na verdade quando eu pedi a busca e apreensão de documentos eu já sabia o que eu tava pedindo, e eu já sabia o que ia absorver, e eu já sabia para que precisava daquilo.

Então, na verdade eu comecei ouvindo pessoas, controladores de vôo sempre com uma pitada de sal, de repente na análise do depoimento de um controlador de vôo porque ele é parte, (soa a campainha) existe toda aquela reserva que ele tem em relação... Enfim, essa questão toda que a gente acompanha pela imprensa. Mas depois de perceber que a premissa maior era, o sistema foi bem implantado, mas passa por uma degradações progressiva, eu cheguei a um ponto. Impossível prosseguir nesse procedimento sem saber. Natureza, gravidade e freqüência das falhas. Por quê? Com essas informações se eu souber qual a natureza, qual a freqüência e qual a gravidade, eu vou saber onde é que está falhando e onde é que tem que se investir dinheiro. Tecnicamente.

Então, eu chegaria eventualmente a uma Ação Civil Pública, claro que não designar a (ininteligível), mas dizer, são estes aparelhos que estão faltando, falta uma inversidade, falta isso para... formação de controlador de vôo tem que aumentar, ao invés de 20 controladores de vôo por ano têm que formar 40. Então na verdade seriam essas informações técnicas que eu exigiria dentro de uma Ação Civil Pública e mandaria também um ofício ao Governo Federal pedindO – "Ó, não conteste, por favor. O que eu estou pedindo é de necessidade óbvia".

Mas, enfim, quando me deparei com essa informação, percebi que eu iria precisar necessariamente dos registros de ocorrência no controle de tráfego aéreo. Porque nos registros de ocorrência do controle de tráfego aéreo é que estão as informações. Sobre

freqüência, natureza e gravidade das falhas. Especificamente no controle de tráfego.

Então, pedi, na verdade entrei com um pedido de busca e apreensão. Por que um pedido de busca e apreensão? O problema existe e existe hoje. Na verdade ao lidar com processo civil, também você não pode lidar com maneira ingênua. Porque se você escolher o caminho errado à vezes você inviabiliza o seu próprio procedimento. No momento que você escolhe um procedimento equivocado, processualmente falando, você pode frustrar em absoluto o seu procedimento. O que aconteceu? Então a gente tem que aprender com os erros do passado. O colega do Ministério Público do Estado adotou esse procedimento quando ele investigava a queda do avião da TAM no Jabaquara. Ao invés... O que ele fez? Requisitou esses documentos. Demorou seis anos para que eles viessem às mãos dele. Seis anos. Mas nessa situação é menos grave porque ele está investigando um crime e independentemente do desfecho a vida que se perdeu foi perdida. Agora no meu caso é diferente, no meu caso, eu não poderia aguardar seis anos porque eu precisava de um conclusão em seis meses. Então se eventualmente o pedido fosse negado, e eu demorasse através de... Entra no judiciário, cai liminar... seis anos para receber isso, perde a sociedade. Então na verdade eu tinha um outro mecanismo processual. Que seria a busca e apreensão. A busca e apreensão, além de apresentar a celeridade ela tem uma segunda vantagem. Ela garante a incolumidade dos documentos. Eles vêm rápido, poderia dizer, mas você poderia dizer, "ah, mas você não pode pedir busca e apreensão só porque vem mais rápido".

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E vem também o documento. Não sabe se vai ser selecionado ou não.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Exatamente, Excelência. Vem o documento, ele vem rápido. Pode dizer eventualmente esse argumento é só pragmático, tudo bem. Vem rápido e vem do jeito que ele está. Agora, me preocupei também em não criar um dissabor entre instituições. Porque poderia dizer, mas uma busca e apreensão no Ministério da Defesa não é um procedimento sensível? Concordo. Tenho quatro anos de Casa, mas a gente tem que ir aprendendo e acredito que hoje eu já tenho um início de maturidade em termos de atuação no Ministério Público. E entendi que poderia ser sensível.

Então, não vamos cumprir esse mandado com 50 policiais armados. Comparece um Delegado da Polícia Federal com dois agentes, munido de um mandado, de maneira muito polida. Seria um sistema harmônico de cumprimento do mandado. Não poderia funcionar nos termos de uma operação qualquer. Tem 300 militares aqui, 300 policiais armados do lado de cá, isso poderia ser de todo inconveniente. Então vamos arrumar isso aí? Vamos arrumar isso aí. A busca e apreensão me traz celeridade, me traz segurança, confiabilidade, mas cumpre-se de uma maneira polida. Ou seja, bate-se à porta do Ministério da Defesa, sem momento algum fazer qualquer ameaça de uso de força. Apresenta-se a ordem de um Juiz Federal, e eu supus que haveria cumprimento. Enfim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Parece que V.Exª. também gostaria de expor e nós também, sobre a pista secundária e a pista principal. A reforma, a construção e o terminal. E a construção do terminal. Se pudesse fazer também uma exposição acerca disso.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Claro. A terceira pista na verdade é um procedimento que o Estado abandonou. Ele se iniciou há 20 anos. O procedimento de reforma da terceira pista é do final da década de 80. De construção da terceira pista. Desculpa, a reforma é agora recente. Tem 60 dias.

Então, é isso. Há 20 anos o Estado faz uma Audiência Pública, mas está tudo parado. Está tudo parado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve uma estimativa, essa estimativa do Tribunal de Contas da União nos trouxe até aqui dizendo que foi feito um orçamento prévio num valor de um bilhão, um bilhão e cem, mas só com uma análise prévia caiu cem milhões, porque estava-se fazendo na área que transita caminhões, carros, etc., com mesma qualidade do asfalto de pista o que por si só encareceria muito a obra? Será que V.Exª. poderia falar um pouco acerca disso?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Na verdade, como eu disse, em razão de questões ambientais, inclusive, todo o procedimento está parado. Então, hoje há o quê? Discute-se quanto custaria a terceira pista. Mas ao certo não se sabe porque formalmente não há um procedimento de licitação em curso porque eles foram interrompidos pelo Tribunal de Contas. Inclusive em razão do passivo. Sobrepreço, passivo ambiental, falta de licenciamento ambiental. Na verdade, assim, é mais fácil perguntar o que é que tem. O resto não tem. Está parado por várias questões. Mas depende do... Para chegar ao preço global, depende de qual o ponto de vista de qual o cálculo que se realiza. Quer dizer, tem o terminal de passageiros, esse está orçado em mais de um bilhão, tem a pista propriamente dita, fala-se em 400 milhões. Agora, como não foi construído há 20 anos, aquela área foi ocupada. E tem a desapropriação. E a desapropriação...Aí depende de quan-

to vai pagar para cada família. Mas isso pode chegar eventualmente a quase meio bilhão de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem o terminal de trem...

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Tem que construir também o pátio. Porque não adianta... Se construir só a terceira pista. É a mesma coisa que não fazer nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Por isso tem que fazer o terminal, também.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Exato. Tem que aumentar também a capacidade de uma maneira bem simples, a capacidade de estacionamento de aviões, porque hoje em Guarulhos, a capacidade de estacionamento de aviões, quem me disse isso inclusive foi o próprio Coronel confirmando que me atendeu, na busca e apreensão nós estávamos conversando de novo sobre isso. A capacidade de estacionamento de aviões em Guarulhos está no limite. Então não adianta construir só a terceira pista porque não vai ter onde estacionar o avião.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – No limite com as transferências com vôos de Congonhas para lá ou sem essa transferência? Porque vão transferir 151 vôos de Congonhas para Guarulhos.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Sim. Com essa transferência fica no limite. Na verdade não tem mais onde receber. Então haveria a necessidade de aumentar, apesar de que há espaço pra aumentar o pátio. O estacionamento. E a grande vantagem da construção da terceira pista é que dependendo da forma como for construída, poderia ter pouso e decolagem simultâneos em duas pistas. Por exemplo, Detroit nós temos seis pistas aproximadamente, se não me engano, seis pistas, e três usam pousos e decolagens simultâneas. Porque funciona assim: Uma sim, uma não, uma sim, uma não, uma sim, uma não. Então seis pistas, três pousos e decolagens simultâneas. Em Cumbica só duas não dá para fazer isso. Mas com uma terceira eventualmente poderia se usar uma sim, uma não, a outra sim. Então nós teríamos pousos e decolagens simultâneos em duas pistas. E isso aumentaria bastante a capacidade de Cumbica e daria fôlego para o Governo para construir aí um outro... Pelo menos até 2015. Se entende que se construir essa terceira pista até 2015, sei lá, 2020 talvez a situação esteja resolvida. Isso daria fôlego para o Governo construir com calma um terceiro aeroporto em São Paulo, que me parece necessário.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à reforma da pista que...

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – A reforma da pista foi anunciada pela INFRAERO, mas ela acabou voltando atrás e disse quE – "não, a gente vai reformar, mas vai reformar daqui a pouco, vamos esperar um pouquinho mais..."

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o Ministro ontem aqui anunciou que vai fazer reforma.

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Assim, a reforma vai acontecer, mas ela já teria sido iniciada. A INFRAERO postergou um pouco o início, ela está na eminência, mas assim que for anunciada... Na verdade, já houve uma Audiência Pública marcada sobre a reforma da terceira pista que foi adiada justamente em função da tragédia da TAM. A Audiência Pública foi marcada pela ANAC para o dia seguinte, houve o acidente da TAM, então foi cancelada. E enfim, ela está na eminência de ser realizada. E assim que ela começar, imediatamente eu vou instaurar um procedimento para acompanhar todo esse procedimento de reforma.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Eu questionaria agora a todos, se já mandaram os procedimentos que têm para cá. Todos já mandaram os procedimentos existentes?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Alguns procedimentos que estavam, ou com a Polícia Federal ou aqui com a PGE, também já solicitamos que eles encaminhassem diretamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Ok. Todos já... Que aí fica... Ok.

Então, se puder abrir oportunidade eu começo a fazer o questionamento, Sr. Presidente. Me parece que os depoimentos foram auto explicativos. Então só para ver alguns detalhes. Em relação à obra do Santos Dumont, eu perguntaria ao Dr. Vinícius. V.Exª. falou que os *fingers* adquiridos eles não podem ser colocados simultaneamente. Ou seja, foram adquiridos, mas houve uma falha de planejamento, houve algum motivo para que eles fossem adquiridos e não pudessem ser utilizados todos ao mesmo tempo. V.Exª. pode detalhar acerca disso?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Na verdade essa informação chegou ao Ministério Público Federal através da imprensa, que foi uma informação divulgada na coluna do jornalista Anselmo Góis, do jornal O Globo, e nós ainda estamos apurando se houve um erro no projeto ou se o projeto já contemplava a utilização não concomitante de todos os fingers. Então ainda não há uma conclusão a esse respeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas já há uma apuração sobre se esses *fingers* podem ou não ser utilizado?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim. Já estamos demandando a INFRAERO a busca dessa informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Há uma notícia também que a pista de Congonhas, se não for imediatamente reformada, ou melhorada, essa pista pode apresentar problemas graves, especialmente daqui a seis meses.

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Seria no Santos Dumont. Sim, é. Também foi divulgado pela imprensa. Veio ao conhecimento do Ministério Público também pela imprensa. Não veio oficialmente, de nenhum órgão, no domingo próximo passado pelo jornal O Globo que relatou que a pista do Santos Dumont estaria muito porosa. E isso dificulta o atrito da aeronave no momento do pouso.

Agora, eu recebi, eu encaminhei um ofício à INFRAERO pedindo informações sobre o andamento das obras. Fui informado que o terminal já estava concluído, foi inaugurado em maio desse ano, e inclusive o Presidente da República compareceu na inauguração e já está funcionando em fase de teste. E fui informado que as obras na pista estão em andamento. Agora, isso me pareceu uma informação contraditória com que foi divulgado pela própria imprensa, segundo a qual a pista está com problemas e a obra não teria começado ainda. Então, o próximo passo é questionar a INFRAERO...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque uma reforma da pista em Santos Dumont me parece que é... É interdição por um tempo limitado transferindo os vôos para...

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim, é inclusive uma das críticas da construção do terminal, da ampliação do Santos Dumont é o fato do aeroporto do Galeão está praticamente obsoleto. É um aeroporto que como se fala está às moscas. Aeroporto que tem das maiores pistas do País, de nível internacional, claro, tem seus problemas também, mas está praticamente abandonado. Então uma crítica até de questão de planejamento estratégico da reforma do Santos Dumont.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. observou também nas obras do aeroporto que o projeto básico tinha baixa qualidade, abrindo espaço para um projeto Executivo mais detalhado que seria na realidade o verdadeiro projeto?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim, não só o projeto básico, mas também o próprio parecer de engenharia e o parecer jurídico que fundamentaram a questão da não fragmentação das obras, eles me pareceram um tanto quanto genéricos. Seria uma espécie de parecer padrão. Que teria sido, salvo engano alguns colegas aqui mencionaram que o mesmo Advogado e o mesmo engenheiro forneceram esse parecer também para outros... Para obras de ampliação em outros aeroportos também. Uma informação que eu tenho que confirmar com os colegas, uma conversa informal.

Então, me pareceu um parecer... Perdão da redundância, um parecer padrão para justificar toda a realização da obra de forma global, não explicava esse item tem que ser licitado junto com esse aqui por essa razão... Não era específico quanto aos itens. Dizia-se que... Disse que a reforma do aeroporto por envolver questão de segurança, então administração pública teria essa discricionariedade de fazer essa licitação de forma global. E em matéria de licitação, quanto menos discricionariedade melhor. Principalmente quando há indícios de irregularidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve também lá pré-qualificação restringindo o número de concorrentes?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim. Houve a pré-qualificação. De início eram 11 consórcios e uma empresa isolada participando. Ou seja, um total de 12. Após a fase de qualificação, ficaram, foram eliminados seis consórcios, ficaram apenas cinco e a empresa isolada também. Participando. Ao final foi o vencedor um consórcio liderado pela ODEBRECHT.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve também, como aconteceu no caso de Campinas, retirada de itens e acréscimo de outro? Licita-se algo que depois vem sofrendo modificações ou acréscimos...

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Não. Isso eu não teria condições de responder, Excelência, porque o objeto foi basicamente a questão formal da licitação. A questão da técnica utilizada. Primeiro a técnica e preço, o critério de técnica e preço, e depois a forma global da licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E V.Exª. também observou nessa licitação técnica e preço aquela situação em que se o preço fosse baixado razoavelmente ainda assim pela questão da técnica ser prioritária...

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim, é o mesmo *modus operandi*. Salvo engano, a técnica valia 70% e o preço 30%.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E ainda assim, mesmo assim, se hou-

vesse uma redução isso não significaria um acréscimo de pontos significativos para se levar a licitação.

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Não. Acredito que a técnica ia preponderar e a questão de técnica é subjetivo. Eu disse colocar a discricionariedade, subjetividade em licitação pode favorecer um possível conluio.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. pode dar um exemplo dessa subjetividade na técnica?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Bom, eu não tenho elementos nesse momento para prestar essa informação. Eu até encaminhei cópia do procedimento a essa Comissão, eu teria que analisar o edital da licitação. Porque agora de memória eu não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. está analisando, mas já dá para dizer se houve sobrepreço ou superfaturamento?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Não, isso ainda está sendo analisado pelo Tribunal de Contas da União. A primeira análise que o Tribunal de Contas da União, a que eu me referi, que foi, salvo engano, a decisão 1692 ou 2692 de 2004 foi quanto a essa questão formal da fragmentação ou não dos objetos da licitação. E o Tribunal de Contas ainda está avaliando a questão do sobrepreço se houve superfaturamento ou não. A aprovação do Tribunal de Contas no meu entender quanto a licitação poder ter sido realizada de forma global, isso no meu entender não impede o Tribunal de Contas de reconhecer que houve sobrepreço. Que uma coisa é realizar licitação pelo total e outra coisa... São os preços oferecidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. observou lá uma irregularidade praticamente constante de todas as obras da INFRAERO, especialmente a partir de 2003? 2001... daqui a pouco vamos conversar sobre essa irregularidade. Mas especificamente o fato da empresa que faz o orçamento básico, o orçamento... Ou melhor dizendo, projeto básico ou o projeto base, ela ser posteriormente contratada para fazer também o projeto Executivo?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Sim. Há também essa denúncia quanto o aeroporto Santos Dumont, a reforma no aeroporto Santos Dumont que seria no caso a empresa PLANFOR que teria sido contratada para fazer o projeto básico e depois subcontratada pela empreiteira na fase de execução.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. verificou se houve inexecução de serviço, como aconteceu por exemplo em Cuiabá?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Não. Até o presente momento, não. Não foi verificado execução do serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. teria condição de fornecer agora informações sobre alguns nomes que têm parecido freqüentemente em outras licitações, como gestores das irregularidades, ou participantes das irregularidades?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Não, nomes de pessoas físicas seriam... nesse caso do aeroporto Santos Dumont seria leviano de minha parte. Precipitado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. Agradeço a V.Exª.

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Estou à disposição.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perguntaria ao Dr. Carlos Mazzoco, de Vitória, ele já fez uma exposição bem detalhada acerca das incongruências. A pista diagonal a outra, obstáculos naturais, uma montanha, se não me engano, Mestre Alves, com 800 metros de altitude, em decorrência do tamanho da pista, a impossibilidade de que vem sendo dito de se utilizar o aeroporto de Vitória com os aeroportos com combustível, tanque cheio, ou com a sua capacidade plena de porte de cargos, o que inviabiliza economicamente essa saída para o exterior que vem sendo preconizado, o superfaturamento de 13% da obra, ou sobrepreço de 13% dessa obra, alguns itens até acima de 300%. V.Exª. observou também essas deficiências que existem em outras obras Brasil afora, como deficiência do projeto básico, global e ao mesmo tempo lacunoso, com detalhamento no projeto Executivo, essa questão da técnica e preço... V.Exª. também observou essas deficiências em relação ao aeroporto de Vitória?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Senador, do mesmo modo que ocorreu nas outras capitais onde está havendo ampliação do aeroporto e construção de novas pistas, também a gente observa problema na licitação e na definição do formato dessa licitação. Como, por exemplo, o peso que se deu para técnica, a contratação de modo global, restringindo o número de licitantes que poderiam comparecer, de modo que viola o caráter competitivo que deveria ter a licitação. Mas, no nosso caso, nós não tivemos nenhuma prova cabal que nos permitisse contestar no plano da legalidade o resultado da licitação. Mas, acho que não poderia deixar de fazer uma avaliação, apesar de não ser estribada em provas, mas pela experiência que já tenho, já trabalhei em licitação, trabalhei nos órgãos de controle interno, nos órgãos de controle externo, a Secretaria

Federal de Controle, atualmente a Controladoria-Geral da União, trabalhei no Tribunal de Contas da União, fui Presidente de Comissão de Licitação, eu posso afirmar, Senador, que esse conjunto de fatos envolvendo as licitações, as contratações da INFRAERO permitem a prática de uma série de irregularidades. Como já havia dito, conluio entre as empresas, o gasto de dinheiro público acima do que poderia ser gasto, inadequado talvez tocar tantas obras ao mesmo tempo com valor de mais de dois milhões no Brasil todo, restringindo de modo significativo a participação das empresas. O que conduz inevitavelmente para o encarecimento das obras. E se imaginar o encarecimento de 10%, gera aí 200 milhões de prejuízo para o patrimônio público. Sem contar que as obras, especialmente lá no caso do Espírito Santo, gera um desembolso vultoso patrimônio público, patrimônio da União, mais de 300 milhões, e que não atinge a finalidade que deveria atingir prezando pela segurança dos usuários, e prezando pelo fornecimento de infra-estrutura adequado para o desenvolvimento do Estado e desenvolvimento do País. Então perde-se uma grande oportunidade de se ter um aeroporto competitivo e seguro e cria-se, tem até um denunciante, um comandante que teria falado, talvez um elefante branco. Você faz uma pista de 2.500 metros, 2.300, mas vai ter que operar com movimento bem menor e de certo modo irresponsável temerário por parte das autoridades. De modo que não está se gastando 200 reais, nem 200 mil. É 200 milhões, e no conjunto mais de 2 bilhões. E não é só os 2 bilhões, a vida de passageiros e o desenvolvimento do nosso País.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Procurador Hélio Telho, uso as palavras é porque ele veio aqui anteontem, ele disse mais ou menos como disse V.Exª. Primeiro, só se teve a dimensão disso agora, por quê? Porque cada qual começou a investigar uma irregularidade no seu aeroporto. Só depois é que se viu que na realidade havia uma orquestração que isso era feito inclusive para que as mesmas empresas, em consórcios diferentes, ganhassem. Até porque elas não davam conta de tocar todas as obras ao mesmo tempo.

Então, se restringiu de forma deliberada, o preço já era proporcionalmente feito da mesma forma, o *modus operandi* como se referiu V.Exª. também era o mesmo. E de repente, lá na frente é que se percebeu que havia algo assim orquestrado. Que era feito no Brasil de uma forma geral. Tanto é que só agora também é que essa centralização de procedimentos acontece no Ministério Público Federal, porque só agora se percebeu que o negócio não era isolado. Não era um problema de vitória, não era um problema de Viracopos, ou de Pernambuco, ou de Guarulhos. Era algo que sistematicamente vinha sendo feito para torrar o patrimônio público, fazer uma tunga nos cofres públicos. E interessante o que V.Exª. vem a dizer agora porque corrobora exatamente o que um colega disse, o seu colega disse numa situação em que aparentemente não teria qualquer nexo, mas se somar tem, porque o procedimento é o mesmo. Ou seja, se fez no Brasil, e até digo aqui, não é nada novo não, Senador João Pedro, porque veio o nosso Procurador aqui dizer que Viracopos ele já tem um testemunho de que isso acontece desde 2001. Quer dizer, então não é uma coisa de Governo, é uma coisa de máfia mesmo, de gangue. Independentemente dos governos, elas se instalam e vão tocando a coisa a revelia de... Do procedimento.

Então, acho que não tenho mais a perguntar a V.Exª., Dr. Carlos Mazzoco, a não ser que V.Exª. queira acrescentar.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Eu falei a respeito da resposta da INFRAERO, a respeito da capacidade de carga. Eu tenho aqui a resposta em mãos, e de certo modo ela é uma resposta que tenta induzir a erro, já tenho cópias para oferecer para a Comissão e gostaria de esclarecer o que é. Por exemplo, operação do exterior. Então uma aeronave um Boeing 747, numa operação para decolagem para Miami, haveria uma necessidade de redução de carga para o nível de 67 toneladas, sendo que a máxima carga paga dessa aeronave é 111 toneladas. Então para decolar tem que decolar com 67 toneladas enquanto a capacidade é de 111.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se reduz em 43 toneladas.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – E diz: A princípio não parece ser muito, pouco mais de 60% da carga paga. Mas suficiente para compor acerca de 1.600 toneladas totais mensais que são esperadas na exportação. Segundo informação do aeroporto de Vitória. Dá idéia do seguinte, bom, vai operar com 60% de carga, mas dá para transportar. Vai e vem, vai e vem. Mas cadê a viabilidade econômica disso?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem é que vai operar?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Quem é que vai operar?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem é que subir, mandar uma aeronave para cá com 60% da capacidade?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Outro ponto, a respeito de operar com pista molhada. Foi o caso de Congonhas. O estudo técnico diz da dificuldade do pouso em pista molhada com aquele comprimento que teria dificuldades. Por exemplo, uma aeronave

crítica MD11, ele tenta selecionar por aeronave que pelas suas características encontraria problemas em pousar em pista molhada. Com 2.100 metros e pista molhadas a aeronave só poderia pousar com 48 toneladas. Aí imagina a importação, está vindo uma aeronave carregada, o mal tempo está chovendo. Aí não pousa em vitória. Vai pousar aonde? Quem é que vai arriscar importar por avião pra ter agilidade, na hora que chegar não pousa ali.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pela dimensão da pista. Aí a sugestão de V.Exª. que tem que ter no mínimo de 3.000.

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Sugestão de especialistas, no caso. E gostaria de ressaltar um ponto, no que diz respeito ao conluio de licitantes, fracionamento de licitação, na ausência de possibilidade de usar interceptação telefônica para investigar esse tipo de crime, tendo em vista que a lei de licitações prevê somente a pena de detenção. E na lei de interceptação telefônica só pode usar interceptação telefônica no caso de crime punido com reclusão. Imagine que caso haja um conluio entre as empresas, digamos se tivesse havido aqui conluio envolvendo dois bilhões, imagina qual o prejuízo para o povo brasileiro. É extremamente grave para não ser utilizados os mais modernos instrumentos de investigação criminal.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Talvez aí, me permita, Sr. Procurador, é que nesse caso essa nova lei do crime organizado que é uma lei que o Brasil reclama, ela estabelece que fraude à licitação também pode ser quando utilizado de forma sistemática, organizada, com aquelas características próprias do crime organizado, o fracionamento de tarefas, comando, etc., que isso pode ser crime organizado. E aí se sobe a pena extraordinariamente. Não a lei que ainda não foi aprovada. Foi aprovada no Senado, mas se encontra na Câmara. Agora, o problema é a detecção do problema. Saber que ele existe. Porque nesse caso, quanto tempo se demorou para ver que era uma rede que operava nacionalmente. Não era uma questão de Vitória e tal. Então talvez fosse o caso de acolher a sugestão de V.Exª. e se elevar a pena, e transformar em crime... até porque nós estamos também trabalhando aqui a Lei de Licitação. Nós vamos levar isso ao Senador Jarbas Vasconcelos para que ele acolha essa sugestão facilitando a operação ou a investigação por parte do Ministério Público. Agradeço.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A fala do Procurador Carlos Fernando levantou duas questões que eu queria ver se desse para aprofundar um pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – O caráter da licitação. V.Exª. mencionou que o caráter de licitação induz. Nós poderíamos ter aqui na CPI esses... O formato da licitação pra gente dizeR – Ó, isso aqui é uma peça que não ajuda. E qual a alternativa? Qual o padrão que nós devemos chegar para superar esse formato de licitação? Acho que isso seria importante. A outra é, esse formato viola o princípio da competição. Quem reclamou? Tem isso? V.Exª. tem empresa... Porque para chegar nesse conluio, nessa divisão, esse Brasil imenso com uma série de investimentos. Então a gente poderia ver com mais clareza isso. Nome de empresas que ficaram de fora, que estão de fora...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Segundo o Procurador Hélio Telho, com esse fracionamento, o modelo, as empresa de engenheiras, no mínimo três mil empresas de engenharia no Brasil teriam condição de participar. Por que é que as reclamações acontecem de forma anônima? E muitas vezes coincidente? Chegou-se a ponto de uma dessas denúncias anônimas, e aí passaram a ter crédito, de acertar com exceção de uma só quem ia ganhar no Brasil inteiro qual era o preço. Então era gente que sabia. Qual era o problema? É que essas empresas de engenharia quase todas estão envolvidas com alguma irregularidade. Porque passou a ser a regra.

Então, se a pessoa vem denunciar, eu reclamo, o que acontece? Ela está fora de qualquer outra licitação no Brasil.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – São duas questões. Uma quem está na máquina, quem está na INFRAERO, essa coisa do formato do modelo da licitação. A outra é quem está fora, quem fica de fora e quem fica com a obra. Ou com as obras.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação, esses modelos... Como os Procuradores e o próprio Tribunal de Contas nos mandou, Senador, nós temos todos esses editais aqui hoje. Nós temos os editais dentro da CPI.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu acho que a gente poderia nominar mesmo e começar a enxergar melhor, ser uma coisa mais palpável. E a Procuradoria poderia ajudar...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Em explicitar esse vício, se é o...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação aos nomes, lá no Rio de Janeiro ainda está em fase muito preliminar de investigação. V.Exª. avançou mais. Será que nós poderíamos questionar a respeito de alguns nomes ou também V.Exª. não chegou ainda a essa fase?

SR. CARLOS FERNANDO MAZZOCO – Também não, Excelência. Lembrando que essa questão do formato da licitação, e qual o ponto específico, é um conjunto de circunstâncias. São várias licitações simultâneas, vultosas, e que todas restringem de certo modo de caráter competitivo. Quando você avalia uma individualmente não dá para perceber. Porque o par de... O parcelamento favorecer a competitividade, outro lado a licitação global facilita o gerenciamento da obra. Então fica uma zona cinzenta que de certo modo pode ser discricionariedade do administrador. É difícil se contestar isso no plano da legalidade. Somente aí no conjunto e que precisaria ter instrumento mais eficazes para se investigar eventual conluio entre os licitantes. Instrumento que a legislação não permite que sejam utilizados.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Na realidade, Senador João Pedro, o que é que... Qual é esse *modus operandi* comum? Como é que se faz? O plano básico, na realidade, ele já tem que vir detalhado. O plano básico tem que dizer...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Um padrão, praticamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Vamos fazer isso, isso custa X, ou custa Y, etc., etc. Então quando se faz esse plano executivo lacunoso, o que é que acontece? Desculpe, o plano básico lacunoso, vem o plano executivo para fazer aquilo que o plano básico não poderia. A lei licitação veda que a empresa que fez o plano básico faça o plano executivo. Mas quase sempre isso é burlado com uma contratação. Vem lá na frente para fazer. E alguma vez até indiretamente. E se detalha. Olha, na realidade o que nós queremos é isso, isso e isso. E muitas vezes, como aconteceu, por exemplo, em Viracopos, dentro daquele preço, aquele acréscimo, aquele aditivo de até 25%, praticamente se muda o objeto. Se quer fazer isso, mas acaba fazendo aquilo. No caso de Viracopos, numa licitação que começou em 2001, então veja só, foi concluído em 2005. Na construção do edifício administrativo e outros itens se chegou a se retirar 60% da previsão inicial e se acrescentar 80% de outro. Quer dizer, você licita uma obra e constrói outra. Esse é um negócio que talvez a Lei de Licitação até pudesse ajudar, como disse o nosso Procurador, a contribuir com essas investigações para que isso não aconteça mais.

Em relação ao Dr. Rodrigo, de Macapá, V.Exª. também foi bastante detalhista em relação ao que aconteceu, chegando até dizer que houve o pagamento por sete meses do acompanhamento de uma obra que nem sequer tinha sido começada.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Segundo a constatação do próprio TCU. Só meio que reproduzir a averiguação do TCU.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Chega a lembrar o poema. "Lá a aventura é uma existência de tal forma inconseqüente que Joana louca de Espanha rainha e falsa demente venha ser contraparente da nora que eu nunca tive". Não é verdade? (risos) Manoel Bandeira.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: É, sem dúvida.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza. O Advogado da própria INFRAERO.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Não. O ilustre jurista contratado pela INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Ah, contratado pela INFRAERO?

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Sim. Contratado, provavelmente sem licitação entra naquela mesma...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Vamos analisar também essa questão de contratação de Advogados. Possivelmente sem licitação.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: No caso é inviável a licitação dele, sem dúvida nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. gostaria de acrescentar mais alguma coisa do que já disse?

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Eu queria só... Só porque passou em branco aqui, mas eu queria consignar o seguinte. O senhor está perguntando sobre pessoas físicas aqui... Então, aqui a gente já está trabalhando na área criminal há algum tempo, e voltando aqui a questão do colega com relação a possibilidade de usar interceptação telefônica. As pessoas físicas que estão aparecendo, são as pessoas que formalmente apareceram nos contratos que foram assinados.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Carlos Wilson, Eleuza...

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Do Presidente da INFRAERO até notadamente os membros da Comissão de licitação e os empresários. Essas são as pessoas que formalmente participaram. Mas como há uma impossibilidade praticamente de se averiguar a fundo essa questão não se consegue ir além disso pegar quem está por trás disso. Coisa que a gente consegue com investigações mais complexas. Utilizando técnicas de investigação mais avançadas. Então seria de suma importância nós pensarmos em implementar essas técnicas nesses casos. Porque senão a gente vai continuar sempre processando. Os membros da Comissão de licitação, o Presidente da empresa, ou seja, o que a gente vê na prática, no dia-a-dia, é que via de regra, não digo nesse caso, não é objeto, mas via de regra essas pessoas são meras laranjas. Então realmente esse é um ponto que eu considero importante para se apurar quem efetivamente tem participado de todas essas ilegalidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação a Pernambuco, Dr. Marcelo Mesquita detalhou muito bem. Não há irregularidade nas obras, a irregularidade seria na compra das obras de arte e isso V.Exª. ainda guarda... Está pendente de confirmação por conta de uma perícia que encomendou ao IPHAN. Não é isso?

SR. MARCELO MESQUITA MONTE – Exatamente. E só para acrescentar, ainda não é investigado. Eu não o tenho como investigado, eu tenho como testemunha, até mais eficiente eu tê-lo como testemunha, e vai ser ouvido aqui nessa Comissão. Ele era então gerente de obras de ampliação no terminal de Recife. E chamar atenção, me permita a ousadia, que ele vai ser ouvido aqui. Está previsto que é o Sr. Ernesto Escócia Araújo Camargo. Que era ele, era um ofício, um despacho(F) dele para Comissão de Licitação porque eu ouvi também o pessoal da licitação, já foi ouvido, o Chefe da Comissão de LicitaçãO – ó, já vinha pronto. E a gente foi ver e realmente vinha pronto. Então vinha a justificativa dele quando ele mandava o currículo do artista e justificava dizendo literalmente diante da capacidade técnica devidamente comprovada do profissional em questão e do valor cultural da obra que se pretende adquirir considera-se o preço ofertado vantajoso e adequado para a administração. Já que ele vai ser ouvido aqui, fica pontuada essa questão e vai ser ouvido por nós também.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Que obra é essa, Senador Demóstenes?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É em relação a Recife. Lá não há acusação quanto a irregularidades nas obras físicas. Mas as obras de arte foram adquiridas valor acima de um milhão de reais. Sete obras. O valor de um milhão. Uma delas custou 400 mil reais. Três esculturas do Brennand, quase 300 mil reais. E há suspeita de que a esposa do Sr. Carlos Wilson era dona de uma empresa que também poderia fornecer esses quadros. Também pendente de confirmação. É porque também, claro que nossos artistas merecem ser valorizados, mas... Se for só pela INFRAERO, fica difícil.

(risos)

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Isso está em fase de investigação? Está sendo investigado isso?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Está sendo investigado. É o que disse o doutor, está pendente de uma perícia que... Uma avaliação que ele solicitou ao IPHAN que entendeu que poderia... Nós vamos ver também, vamos pedir um preço, ver se alguém poderia dizer olha, isso custa mais ou menos X, para a gente ter uma noção se realmente os nossos artistas já estão valorizados dessa forma.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – E as obras estão no aeroporto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Estão no aeroporto. As obras foram adquiridas. Isso não há dúvida.

Dr. Marcellus, de Cuiabá, lá o procedimento foi concluído, né doutor?

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Não houve questionamento quanto à modalidade de licitação, que foi a de menor preço, não há indícios, pelo menos o TCU

não afirmou nada que houvesse indício de sobrepreço, mas a empresa contratada não executou a obra.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E recebeu.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Recebeu pela parte que ela efetivamente executou, mas não foi penalizada por não ter cumprido. O que além de gerar um prejuízo material também incentiva a empresa a ser temerária nas suas propostas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Claro. Inclusive, queria que V.Exª. confirmasse isso, essa inexecução acabou trazendo prejuízo porque quando a outra empresa veio ela teve que refazer parte do trabalho.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Teve que refazer. Embora ela tenha aceitado manter as mesmas condições contratadas com a anterior, mas tem uma parte que é preciso recuperar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Certo. E independentemente disso a INFRAERO não aplicou qualquer penalidade e ainda acabou pagando mais 75O mil reais por um...

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Sim, a título de serviço que teriam sido executados e estariam pendentes. Mas ela só se preocupou com o benefício da contratada, e não em punir pelo descumprimento contratual.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa era a TRIUNFO.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – CONSULTORA TRIUNFO.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Agora, não se sabe o valor do prejuízo.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – É. Não temos esse cálculo de quanto exatamente teria sido o prejuízo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Porque todo o serviço que a nova empresa executou foi prejuízo ao Governo.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Sim, porque ela teve refazer.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Teve que refazer. Esses custos é que era bom avaliar.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse trabalho V.Exª. está fazendo? Ou solicitou ao Tribunal de Contas da União?

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Ainda não solicitei, mas seria justamente importante para avaliar a indenização que poderia ser pleiteada judicialmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A INFRAERO também não se preocupou com isso.

SR. MARCELLUS BARBOSA LIMA – Certamente, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação a Viracopos, Dr. Paulo Roberto, V.Exª. já definiu os itens, já disse o *modus operandi*. V.Exª. remeteu cópia desses procedimentos para cá.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Sim, sim. Os que estavam conosco sim, alguns estão aqui na nossa Câmara de Coordenação justamente para verificar essa questão dos preços que é uma perícia que digamos assim não é jurídica é técnica de engenharia, mas também já foi solicitado que fossem remetidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. já detalhou as irregularidades em relação ao edifício administrativo, anexo de serviço, a passarela de carga aérea e também a concorrência para a infra-estrutura.

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – A empresa já tivesse participado de outra licitação com o aeroporto em operação, que restringiu e muito.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. O serviço de manutenção, que acabou também sendo um serviço de construção. E a concessão do estacionamento que foi feita em 81 e solicitado novamente em 2006 apesar do Tribunal de Contas já ter orientado em 95 para que isso fosse corrigido e acabou não acontecendo. V.Exª. teria alguma coisa mais a acrescentar?

SR. PAULO ROBERTO GALVÃO DE CARVALHO – Apenas para acrescentar que o nobre Senador questionou, até de exemplos, nesse primeiro caso da modificação da supressão de itens e ampliação de itens, eu tenho aqui um exemplo claro que diz respeito a estacas escavadas ou estacas... Deixa eu ver como é que é o termo técnico aqui. Estacas pré-moldadas ou astecas escavadas. No projeto básico constavam estacas escavadas, a empresa apresentou o preço dessas estacas escavadas até bastante abaixo do valor de mercado, no projeto executivo isso foi modificado para estacas de pré-moldados para escavadas. E no preço das estacas escavadas varia aqui de 11% a 100, 166, 218% acima do valor de mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. O Dr. Matheus Baraldi Magnani também fez um... Explicou exatamente que o investiga. Se V.Exª. pudesse nos responder também se tem algum procedimento a respeito de mídia aero-

portuária que há uma grave denúncia aqui em relação a isso. V.Exª. tem algum procedimento sobre mídia aeroportuária?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Não. Nenhum procedimento substancial a respeito do tema.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mais algum esclarecimento a respeito desses temas que V.Exª. investiga?

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – Não, em suma esses são os dados que eu tinha a oferecer. Apenas em relação ao tráfego aéreo eu esclareço que eventualmente a obtenção desses dados relativos à freqüência e natureza, gravidade das falhas talvez sejam importantes e talvez devam ser repensada essa blindagem de informações pelo Ministério da Defesa. Claro que se alguém defender a tese eu não ousaria duvidar de alguém que defendesse a tese que eventualmente deva ocorrer um trato especial com essas informações relativa ao controle de tráfego aéreo, mais zelo, mais cuidado... compreendo. Mas essa blindagem absoluta de informações sem possibilidade de acesso a um civil sequer acerca da gravidade das falhas do controle de tráfego aéreo no Brasil eu acho isso ruim, me parece extremamente antidemocrático.

Então, talvez se pensar numa comissão civil ou uma comissão mista por militares e por civis, pra quê? Para que essas informações relativas a esse tema que são tão importantes não fiquem blindadas. Bem porque analisando essencialmente o controle de tráfego aéreo essa atividade é civil. Como saúde, como educação. Não é porque ela é exercida por militares que ela é essencialmente militar. Não. Ela é essencialmente civil. O controle de Aviação Civil é uma atividade civil. Então precisa-se de uma certa oxigenar... Precisa passar por uma oxigenação essa absorção de informações porque essa blindagem é tão grande, por exemplo, hoje o Ministério público tem um procedimento que poderia ajudar e muito a sociedade, e talvez eu tenha que arquivar, porque não tem mais nada que fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Eu estou satisfeito, Sr. Presidente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Duas observações aí. Primeiro, essa oitiva ela praticamente traz um espelho do Brasil no trabalho dos Procuradores que vai lá do norte do Amapá ao sul. Ali ficando por São Paulo. Então eu quero destacar esse trabalho do... Importante dos Procuradores. Mas, considerando esse trabalho no detalhe da CPI para contribuir, para compreender melhor toda essa problemática e a minha esperança é que no final a CPI possa contribuir para nós elevarmos essa... O padrão de políticas públicas, essa questão eu considero isso grave o que o Procurador Matheus abordou, quando conversa com o estudioso da USP, e essas conclusões dessa coisa de blindagem... Tem que construir uma sociedade com o espírito público. Então, não tem que esconder nada. A Aeronáutica já veio aqui seus dirigentes e nós já fizemos perguntas, todos aqui, os Senadores, cada um pinçando... Não pode haver no Estado Brasileiro blindagem principalmente num momento em que nós estamos vivendo, porque precisamos superar essa crise, precisamos superar, e aí as contribuições são várias. Então a contribuição dos Procuradores, hoje nessa oitiva é muito importante porque se encontra pontos, elementos de um Brasil grande, distante, no sentido de nós unificarmos e a CPI contribuir com soluções, com saídas, com rumos.

Mas eu gostaria de fazer uma pergunta aqui. Tem duas. Se já há nesse trabalho, e vale para todos os Procuradores alguma sentença ainda que de primeira instância, a gente possa identificar irregularidades nos contratos com a INFRAERO. Se já tem isso nesse trabalho feito pelos Procuradores.

A outra no rumo da INFRAERO. Se há algum impedimento, se há uma boa relação, se há... Se a INFRAERO dificulta a relação do trabalho que faz os Procuradores que estão aqui no sentido de responder os expedientes, como é que se dá isso? Ainda agora o Senador Demóstenes fez um levantamento e o Procurador... "A imprensa levantou e eu acionei lá no Galeão, eles responderam, mas ainda há... Parece que há imprecisão na resposta". Mas eu gostaria que fosse falado aqui pelos Procuradores como é que é essa relação com a INFRAERO. A INFRAERO, se há dificuldade, se... Se tem um bom relacionamento, se não tem...

SR. MATHEUS BARALDI MAGNANI – No caso de Guarulhos, especificamente a INFRAERO responde de maneira célere, relativamente célere e sempre. Na verdade, eventualmente há casos em que as respostas eventualmente são vagas, mas são realizadas reiterações e as reiterações são respondidas no prazo. Então eu diria que esse não é bem um problema. A INFRAERO pelo menos no caso de Guarulhos vem respondendo satisfatoriamente as requisições do Ministério Público, talvez até acima da média.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Uma decisão de primeiro grau, saíram várias decisões. Aquele problema que tem no Brasil. "Ah, uma liminar cassa". Ontem saiu uma decisão, até foi mencionado aqui no início, o Procurador Hélio Telho veio aqui dizer que tinha um problema em Goiânia exatamente em relação a essa forma de se fazer global e não fracionado porque isso aumentada

sobremodo o preço. Então ontem saiu uma decisão do Tribunal Regional Federal determinando, agora veja só, que se anule o edital. Um pedaço da obra já foi feito. Então mandou anular para se fazer outro para ficar mais barato. Anulou tudo. E a obra já se encontrava paralisada. Então veja só a maneira quando se faz uma coisa de forma equivocada o prejuízo que pode causar ao País de uma forma geral. Porque esse é um precedente uma vez que todos foram feitos da mesma forma. Se manda anular tudo? Se os Procuradores eventualmente vão para um debate dessa natureza?

SR. VINÍCIUS PANETTO DO NASCIMENTO – Respondendo a V.Exª., no Rio de Janeiro ainda não há sentença judicial, não há ação proposta. O que há é uma decisão do Tribunal de Contas da União, que referendou essa realização da licitação de forma globalizada. Acatou os argumentos da INFRAERO. Como eu disse, essa decisão do Tribunal de Contas da União em que pese sua relevância, sua respeitabilidade, não vincula o Ministério Público Federal que pode questioná-la perante o Poder Judiciário.

Quanto ao relacionamento com a INFRAERO, eu particularmente nunca tive problema de obter informações, ressalvando apenas este último ofício que eu recebi, informando que as obras na pista do aeroporto Santos Dumont estão em andamento, o que demandará um pedido de esclarecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para lembrar também, dizia aqui o Assessor do Tribunal de Contas, que o Tribunal de Contas tem uma súmula hoje, já é... Foram inúmeras as decisões acabaram sumulando como procedimento básico que sempre que possível, alguns casos é impossível, mas que se deve fracionar sim a obra. Porque uma empresa especializada numa coisa, uma faz elevador, outra faz esteira, outra especializada em transportar entulho...

Então, sempre se dá uma prioridade a fim de que a obra com isso seja barateada. Tenha qualidade, mas seja barateada.

(troca de presidência.)

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Ok. Quero convocar para terça-feira às 11h, nova reunião da Comissão. Agradecer a todos os Procuradores pela colaboração dada a esta Comissão, e nada mais havendo a tratar encerro a presente reunião.

Sessão encerrada às 13h30. – Senador **Renato Casagrande,** Vice-Presidente no Exercício da Presidência.

Ata da 23ª reunião de 2007 realizada em 14 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 23ª Reunião de 2007 realizada em 14 de agosto de 2007, às onze horas e trinta e três minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva de ANGELITA MARCHI, Presidente da Associação dos Familiares das Vítimas do Vôo 1907; Brigadeiro-do-Ar JORGE KERSUL FILHO, Oficial da Aeronáutica responsável pela operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do Vôo 1907 da GOL; Dra. CARLA COELHO, Advogada da GOL designada para acompanhar a operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do Vôo 1907, realizada pela Aeronáutica DANILO PINHEIRO DIAS e JULIANA DE AZEVEDO MORAES, Procuradores da República no Estado da Bahia; e DELEGADO DE POLÍCIA FEDERAL, FLÁVIO MALTEZ COCA, Superintendência Regional do Departamento de Polícia Federal – SR/DPF/DF.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Renato Casagrande (PSB-ES) – Vice-Presidente no exercício da Presidência
Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Raimundo Colombo (DEM-SC)
Romeu Tuma (DEM-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Havendo número regimental declaro aberta a 23ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento nº. 401/2007, destinado a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionados aos graves problemas verificados no sistema de controle de tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do País evidenciados a partir de acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006 envolvendo um Boeing da GOL 737-800, e um jato Legacy e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de maio de 2007.

Nós temos hoje dois assuntos para que a gente possa esclarecer e buscarmos informações aqui nessa audiência. Um ainda é a continuidade de depoimentos das obras da INFRAERO, através da participação dos Procuradores da República, hoje Estado da Bahia, Procurador Dr. Danilo, Procuradora Drª. Juliana, e também

o tema referente ao desaparecimento de bens das vítimas do acidente da GOL.

Então, nós vamos começar por esse último tema, e já convido o Brigadeiro Dr. Jorge Kersul a permanecer à Mesa.

Então, convido o Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, oficial da Aeronáutica responsável pela operação de coleta de guarda dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907 da GOL. Convido também a Srª. Angelita Marchi, que é Presidente da Associação dos Familiares das Vítimas do vôo 1907.

Convido a Drª. Carla Coelho. Drª. Carla Coelho se encontra presente? Drª. Carla coelho, que é Advogada da GOL. Designada para acompanhar a operação de coleta e guarda de pertences pessoais das vítimas do vôo 1907. E também convido, Extrapauta, a Srª. Ana Maria Espínola, que é mãe de vítima para poder também participar conosco.

Bem, então... A Drª. Carla. Por favor. Muito obrigado pela presença. E todos já à Mesa, e eu pergunto primeiro ao Relator se ele tem alguma consideração inicial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então vou pedir, então, a palavra da Presidente da Associação dos Familiares das vítimas do vôo 1907. A senhora está com a palavra. A referência nossa aqui são 10 minutos, mas é um tempo flexível para mais ou para menos. Com a palavra.

SRA. ANGELITA MARCHI – Bom dia a todos. Quero cumprimentar a todos os Senadores na pessoa do Senador Renato Casagrande, e agradecer a oportunidade de estarmos aqui. Meu nome é Angelita Rosecléia de Marchi, minha função hoje na associação é a de Presidente, a associação hoje representa 40 vítimas e temos mais de 80 associados. Familiares. Eu sou esposa da vítima Plínio Luiz de Siqueira Júnior.

Bom, o motivo de nós estarmos aqui é o sumiço, o fato do sumiço de pertences das vítimas, e nós solicitamos apuração e punição dos responsáveis por esse sumiço. Nós agradecemos à Aeronáutica, ao dono da Fazenda Jarinã, ao Corpo de Bombeiros de Sinop no Mato Grosso, ao Exército Brasileiro, ao IML de Brasília e a todos os envolvidos por todo o empenho e dedicação no resgate dos corpos. Agradecemos também ao CENIPA por todas as reuniões com os familiares, inclusive a próxima reunião que está marcada para acontecer no dia primeiro de setembro.

Bom, o primeiro item que nós vamos tratar seria o cumprimento da missão. A missão de resgate dos corpos. Compromisso da Aeronáutica em assegurar o local. O resgate das bagagens, pertences, resgate das caixas pretas e levantamento de indícios do acidente, as investigações. Audiência dos pilotos e controladores, que está marcada para o dia 27 e 28 de agosto, e o que nós gostaríamos de obter da Aeronáutica saber se vai haver a divulgação da conclusão dos trabalhos antes dessa audiência com os pilotos, ou se a investigação acontecerá apenas em setembro.

Um dos pontos que a gente gostaria de colocar aqui é o levantamento de indícios do acidente, as investigações. A audiência dos pilotos e controladores será no dia 27 e 28 de agosto. E a Aeronáutica só vai divulgar a conclusão das investigações em setembro. Então, é um fato que está nos preocupando aí. Então a gente gostaria de... Na possibilidade de abordar esse assunto.

Um ponto que a gente gostaria de levantar aqui é a Aeronáutica executa o controle de tráfego aéreo e executa as investigações de acidentes aéreos. A gente considera isso segregação de função. Quem executa não controla. Isso é uma grande preocupação hoje pra gente.

Outro ponto seria o isolamento do local do acidente. Porque a importância de isolar o local? Para dar segurança da equipe de resgate, preservar as provas, indícios, evitar saques de corpos, aeronaves e bagagens. E o terceiro ponto seria a forma básica de isolamento. A gente fez até um esboço do que a gente entende. Nós não somos peritos em nada e estamos longe de querer dizer que ninguém sabe como executar o seu trabalho. Mas no nosso entendimento, e isso já é algo que vinha acontecendo desde a primeira semana quando aconteceu o acidente, nós tivemos a informação de que uma área onde estavam os destroços tinham sido isolada. Então, o que gostaríamos de saber. Houve pontos onde tem aquelas bolinhas e aqueles "xisinhos" houve pontos de vigilância, de postos de vigilância para evitar que pessoas adentrassem ao local? Outra pergunta, estava à área de apoio também tinham pontos de vigilância nesse local? Esse deslocamento era feito a pé do ponto de apoio até a área dos destroços. Houve algum tipo de sistema de alarme de monitoramento para que durante a noite pessoas não tivessem acesso ou tivessem um sensor que indicasse que pessoas estavam lá?

Enfim, aí eu tenho alguns questionamentos. Se o objetivo principal da Aeronáutica foi o resgate de sobreviventes, de quem é a responsabilidade de resgate de pertences? Houve guarda de 24 horas no local do acidente? Área dos destroços e apoio? As principais vias de acesso foram bloqueadas? Foi feito um rol diário de todos os pertences achados? As famílias podem ter acesso à lista de pertences encontrados por dia? Dia-a-dia? Havia algum sistema de alarme para

acusar presença de estranhos? Havia um depósito na área de apoio para guarda de provas e pertences? Havia no depósito da área de apoio guardas 24 horas por dia? Havia equipe ou órgão responsável pela revista dos equipamentos envolvidos no resgate, revista das equipes envolvidas no resgate? De quem era o comando da operação? Quais as equipes envolvidas na operação de resgate?

E aí eu tenho o relato de alguns dos familiares que eu gostaria de ler brevemente para vocês. 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 Ricle. 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. Quero deixar bem claro que quanto à bagagem da minha filha jamais acusei ninguém, sempre pedi notadamente nas reuniões realizadas na Aeronáutica com os familiares que fossem feitas uma investigação e a resposta era sempre que não vislumbravam elementos para fazê-la na Aeronáutica e que qualquer outro tipo de investigação deveria ser feito por intermédio da polícia ou da justiça. Mas não posso deixar de manifestar meu repudio ao fato de que alguns dos profissionais daquele instituto... Desculpa, vou reiniciar. Esclareço ainda que o IML de Brasília devolveu prontamente as jóias encontradas no corpo de minha filha, mas não posso deixar de manifestar o repúdio pelo fato de que alguns dos profissionais dentro do instituto, Dr. Maltos e Dr. Elvis, entre outros, estarem sem minha autorização e da minha família divulgando em aula ministrada a estudantes de graduação de áreas alheias à da saúde, inclusive as fotografias do meu álbum de família juntamente com os dos meus entes queridos em avançado estado de decomposição. Isso está acontecendo mesmo depois do Diretor do IML ser avisado pessoalmente do que está ocorrendo e prometido providências.

Bom, esses são os relatos dos familiares que eu trouxe até vocês. Seriam muitos, infelizmente o nosso tempo para coletar tudo não foi suficiente. E eu só gostaria rapidamente de fazer, aproveitar esse momento para colocar que a indignação de todos os familiares da associação sobre um vídeo que foi divulgado no YouTube com partes de recolhimento dos despojos, vídeo esse que está assinado por um Sargento Roosevelt, e nós temos o vídeo. Se os senhores quiserem olhar o vídeo a gente pode passar rapidamente esse vídeo. Esse é um corpo em decomposição. Foi muito, muito triste para as famílias assistirem isso. E o pior é saber que isso estava na internet.

(exibição em vídeo.)

Eu peço desculpas ter trazido esse vídeo. Eu sei que é um vídeo muito forte, mais forte ainda foi para a gente descobrir isso na internet. Nós gostaríamos que houvesse uma apuração desse vídeo, por que isso foi parar na internet com tantos pedidos dos familiares da preservação desse sofrimento.

Então, nós gostaríamos, deixamos aí também essa solicitação. Temos então o vídeo, as fotos que estão sendo usadas pelo IML sem autorização das famílias e o sumiço dos pertences. São três assuntos muito sérios que a gente gostaria de respostas.

Eu tenho uma carta aberta à sociedade brasileira, não sei se nós temos tempo de lê-la. Posso?

> "Dia 29 de setembro de 2006, final da tarde, Serra do Caximbo. Em aproximadamente um minuto a história de 154 famílias ficaram marcadas para sempre pelo que até então era o maior acidente aéreo da história do País. A notícia do desaparecimento da aeronave da GOL, nenhum sobrevivente, dias intermináveis numa espera angustiante pela identificação dos corpos. Nosso sofrimento é infinito, desnecessário descrevê-lo. Dessa dor retiramos força para lutar não só pelos nossos objetivos, mas para lutar pelo povo brasileiro, pela verdade e pela justiça. Desde o acidente, percebemos que o Estado Brasileiro está despreparado para enfrentar tragédias de grandes proporções. Não há um órgão especial para assistência apropriada aos familiares das vítimas, a legislação é lacônica e deixa os familiares desamparados. Ainda em Brasília, cerca de 48 horas após o acidente tivemos a triste notícia de que não havia sobreviventes. Em seguida, ao perguntarmos pelos corpos de nossos entes queridos ouvimos a seguinte frase da Srª. Denise Abreu, Diretora da ANAC. 'Gente, vocês são inteligentes, um avião caiu a 11 mil metros de altura, a 400 quilômetros por hora. O que esperavam? Corpos?'. Foi muito difícil ouvir

isso. Depois de nenhuma informação oficial aos familiares. Isso agravou muito a situação dos familiares. Muito. No entanto, dois meses após essa declaração da ANAC, o Presidente da INFRAERO afirmou que na noite do dia 29-9, ou seja, no mesmo dia do acidente cinco soldados dormiram na selva tomando conta dos corpos. Já a Aeronáutica declarou que apenas no dia 30-9 soldados chegaram ao local. Assim está claro o tipo de preparo hora as autoridades têm demonstrado diante de grandes tragédias. As informações além de precárias são totalmente desencontradas. Vale lembrar que juntamente com a Srª. Denise Abreu, ANAC, outras autoridades governamentais ligadas à mesma agência receberam a medalha mérito Santos Dumont três dias após o acidente com o Airbus da TAM. Apesar desse cenário, temos lutado incessantemente junto às autoridades para que haja modificação urgente na legislação referente a acidentes aéreos. De maneira que os familiares das vítimas tenham acesso às investigações. E que os responsáveis pelos acidentes sejam identificados, julgados e devidamente condenados. Sejam eles pessoas físicas ou jurídicas, brasileiros ou norte-americanos. Não podemos aceitar que durante as investigações que envolveram o vôo 1907 o acesso ao inquérito e aos dados da caixa-preta do Boeing tenham ficado restrito à Aeronáutica, à GOL e ao pilotos do Legacy e a ExcelAir, e que nós familiares das vítimas tenhamos sido impedidos de ver os autos sob alegação de sigilo. Como é possível que os maiores prejudicados com toda essa tragédia não tenham direito a serem informados sobre o que realmente aconteceu? A nós familiares resta lutar para que esse tipo de tragédia não se repita ou acabe no esquecimento. Para que as leis sejam mais eficazes e que haja de fato uma prevenção para evitar futuros acidentes. Por isso nos impomos a missão de mobilizar constantemente a sociedade brasileira pela busca da insegurança do tráfego aéreo agindo em defesa da memória das 154 vítimas do acidente com o vôo 1907 da GOL, lutando pela continuidade do tratamento psicológico dos familiares acompanhando detidamente o desenrolar das ações judiciais, cíveis e penal resultantes desse fato bem como das atividades de suas Comissões Parlamentares de Inquérito existentes no Congresso Nacional. Vamos continuar buscando apoio das autoridades da imprensa na sociedade brasileira no intuito de viabilizar a ida dos familiares ao local do acidente no final do mês de setembro para prestarmos homenagens aos nossos entes queridos e também aos proprietários da Fazenda Jarinã que nos ajudaram a ceder a sua propriedade para servir de base para o resgate e pré-identificação das vítimas além de outros agradecimentos. Formular e implantar políticas públicas que regulamentem a provisão e assistência média psicológica obrigatória às famílias das vítimas de acidentes de grandes proporções. Instituir no dia 29 de setembro o Dia Nacional da Segurança do Tráfego Aéreo Brasileiro. Havendo a comprovação da responsabilidade da União que o Governo Federal responda prontamente também ao âmbito administrativo no que diz respeito à concessão de indenizações e pensões de vidas aos familiares. Atualizar o valor do seguro RETA, com efeito retroativo, uma vez que ele é insuficiente para atender as necessidades emergenciais de muitas famílias que nesse tipo de acidente perderam seu provedor. Alterar o conteúdo da lei que permite a liberação de estrangeiros suspeitos de cometer crime no Brasil não só no caso de acidentes aéreos como ocorreu com os pilotos da Legacy, mas em outros casos. Apurar as responsabilidades e punir os culpados pelo extravio dos pertences das vítimas do vôo da GOL 1907. Divulgar aos familiares da vítimas informações sobre a caixa-preta da Boeing da GOL, investigar e punir os responsáveis pela distribuição sem devida autorização de fotos e vídeos e imagens dos despojos encontrados no local do acidente, bem como daqueles analisados pelo IML do Distrito Federal. As companhia aéreas sejam obrigadas no caso de acidentes aéreos ou desaparecimento de aeronaves disponibilizar a lista de passageiros no aeroporto de origem diretamente aos familiares das vítimas no menor período de tempo possível. Todos os culpados sejam punidos. Que a Justiça brasileira traga os pilotos norte-americanos ao Brasil para responder ao indiciamento no próximo dia 17 de agosto em Sinop, Mato Grosso. Nós, parentes das vítimas do vôo 1907 agradecemos a toda a sociedade brasileira e a comunidade internacional, órgãos públicos e privados e todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram e contribuem para minorar o nosso sofrimento, abraçando a nossa causa e lutando por um País mais

digno e justo. Esperamos poder contar com o empenho das autoridades para moralizar os órgãos responsáveis pelo setor aéreo e para evitar que outras tragédias ocorram. Aproveitamos a oportunidade para reiterar a nossa solidariedade aos familiares das vítimas do vôo 3054 da TAM, os quais como nós estão em busca da verdade e da justiça. Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Vôo GOL 1907".

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mais alguma coisa, Presidente?

SRA. ANGELITA MARCHI – Não.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Poderia passar a cópia dessa carta aberta para...

SRA. ANGELITA MARCHI – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Dos documentos que a senhora tiver.

SRA. ANGELITA MARCHI – Isso. Nós vamos deixar cópia de toda a documentação, de tudo que foi lido aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Agradeço à Presidente da Associação dos Familiares das Vítimas, Srª. Angelita Marchi, e vamos também passar a palavra agora à Ana Maria Espínola, também é mãe de vítima, quer também fazer um depoimento e uma declaração. Com a palavra. Podia ligar.

SRA. ANA MARIA ESPÍNOLA – Boa tarde a todos. Eu gostaria de agradecer a oportunidade. Eu faço parte de um grupo de familiares que acompanha desde o início. Minha filha faleceu nesse vôo. Desde o primeiro momento quando chegamos no aeroporto. Estivemos juntos. Muitos familiares não fazem parte da associação. Alguns faziam e se afastaram. E estivemos bem próximo ao pessoal da Aeronáutica e gostaríamos não de contradizer o que a Angelita disse, mas de ver sobre um outro ângulo. Nós temos muito que agradecer o trabalho do Brigadeiro Kersul, não só dele como da equipe dele, pessoa do Major também que esteve presente no local do acidente e depois no CENIPA, chefiando toda a investigação. E todo esse tempo nós tivemos notícias, tivemos a pronta resposta dessa equipe para todas as nossas indagações. Foi o único órgão que desde o início sempre esteve presente e do nosso lado. Com todo tipo de informação que nós precisávamos no momento. O trabalho do CENIPA não é de acusar ninguém, não é de tomar a frente de... enfim, o trabalho do CENIPA é de prevenção. Desde o início foi dito isso para todos os familiares colocado a posição do CENIPA. Evitar que outros acidentes aconteçam. Tomar providências, fazer recomendações para que outras tragédias não aconteçam.

Eu fiquei muito mal quando aconteceu o acidente da TAM, porque eu sei do trabalho deles. A gente tem acompanhado. E infelizmente houve outro. Eu tenho certeza que vão evitar esse tipo de acidente também e fazendo o possível para chegar nas causas. Então temos muito que agradecer, sim. Eu entendo a situação na selva o que era, eles fizeram questão de nos mostrar, o tempo todo informando a situação que eles enfrentaram. É um local totalmente inóspito, enfrentaram bichos, enfim, uma situação de clima e umidade. A gente tem consciência do que acontece com o cadáver em decomposição, numa situação dessa, a altura que caiu, a profundidade em que se encontravam não só os corpos, como objetos pessoais. Eu tenho muita consciência que minha filha, foram encontradas partes do corpo dela, é duro para uma mãe dizer isso, se inverteu a posição. Foi minha filha que foi, não fui eu. É um filho, e não a mãe. Mas a gente tem também que tirar o chapéu para um trabalho bem realizado, de respeito. O que nós vimos nesse vídeo pode ter acontecido? Pode. Mas os corpos estavam em decomposição e ninguém pode tocar nesses corpos. Que forma foi feito, é duro? Dói? Pode ter sido minha filha que estava ali? Pode. Ou a mãe, ou o pai ou irmão de alguém. Mas a gente tem que entender também o trabalho que esse pessoal estava fazendo lá. E a prioridade na época eram os corpos, estavam 154 famílias naquele auditório do hotel aguardando notícia e tentando reconhecer objetos e alguns detalhes que fornecessem informação para o IML reconhecer os corpos. E o CENIPA e o pessoal do PARASSATI(F) lá na selva tentando resgatar pedaços que pudessem ser devolvidos às pessoas. Então eu acho que a gente tem que cobrar, mas também tem que agradecer. E esse grupo de familiares queria que tivesse um representante aqui agradecendo. Esse é meu papel hoje. É tirar o chapéu para o trabalho que foi feito pelo CENIPA, pelo trabalho que eles têm hoje com o avião da TAM, o mesmo respeito que eles tiveram conosco eu tenho certeza que estão tendo com familiares da TAM. Assim como o Dr. Diaulas que recebeu esse material todo que foi coletado lá, teve a delicadeza de entregar pessoalmente a todos os familiares daqui de Brasília, em mãos os documentos. Nos foi entregue uma relação de todos os documentos, foi disponibilizada, as fotos foram disponibilizadas, ele abriu o seu escritório para nos receber, o galpão foi aberto para nós irmos identificar os pertences. Muita gente não teve condição emocional de passar por isso, não teve condição emocional de ir lá identificar. É muito duro. Agora, em vista da grandeza do acidente e do trabalho

realizado, eu acho que a gente tem que ter em vista que não aconteça de novo. Que outra mãe não esteja aqui falando para os senhores o que eu estou falando hoje. Porque é muito duro. Vai fazer um ano. E hoje a única coisa que eu quero é que não aconteça de novo. E que a postura profissional e de respeito com o qual toda equipe do Brigadeiro e o Ministério Público na pessoa do Dr. Diaulas teve conosco que possa outros familiares, caso aconteça outra tragédia novamente, que eu espero que não seja assim, possam ter. Porque nós tivemos um maior respeito por parte deles. E eu só tenho a agradecer em meu nome e outros familiares que não fazem parte da associação e que gostariam também de apresentar a sua opinião a respeito desse trabalho realizado. Obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Obrigado, Ana Maria Espínola. Vamos passar a palavra à Drª. Carla Coelho, que é Advogada da GOL, designada para acompanhar a operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907. Com a palavra, doutora.

SRA. CARLA COELHO – Boa tarde a todos. Todo o meu respeito por esse assunto, não é a primeira vez que a gente se encontra para falar disso e não é fácil.

Eu participei, fui designada pela companhia GOL para acompanhar e coordenar o assunto, logo depois do acidente, fiquei aqui em Brasília nos dias seguintes durante duas semanas participando de todos entendimentos com as autoridades locais, Ministério Público, Instituto Médico Legal, Polícia Civil, e fico muito agraciada com as suas palavras, vou te agradecer também, já que você falou em respeito, porque foi algo que não vi desaparecer em ninguém. Tanto das pessoas que estavam trabalhando, que invocasse o sofrimento seria uma hipocrisia, mas que tinham todo respeito pelo sofrimento do próximo, todos, sem exceção, e eu pessoalmente contei com a colaboração, com o Ministério Público ágil, que despachava comigo via telefone de um Ministério Público que foi pró-ativo, que me deu muito respaldo em todos os entendimentos que aconteceram depois. Então também fica o meu agradecimento nessa oportunidade a essas pessoas. Ministério Público do Distrito Federal e territórios, Instituto Médico Legal, a diretora do DNA, acho que foram todas assim... sem exceção, seres humanos antes de serem os executores das tarefas.

Então, acho que isso tem que ser registrado hoje, muito embora a lembrança triste, e aproveitando o seu agradecimento eu também faço o meu. Considerando... Posso prosseguir?

Bom, considerando os procedimentos legais que cabiam tão bem nessa fase toda de sofrimento, foi o entendimento da empresa tão logo pós-recebimento desses pertences em Brasília, porque previamente a isso a competência a isso é do comando da Aeronáutica, como todos já sabem por norma regulamentar. Então até o recebimento desses pertences em Brasília que foi o local onde a GOL entendeu que caberia por resolver todas as ocorrências pós-acidente, tanto que a competência foi avocada para Brasília e foi deferida pelo próprio Ministério Público e pelo Juiz titular dos registros públicos. Foi o entendimento da GOL buscar o Ministério Público mais uma vez para expor o seu entendimento no afã de receber esse respaldo legal para que nós não tivéssemos a precipitação de algumas medidas legais porque não se tem esse tipo de tragédia todos os dias.

Então, humildemente procuramos o Ministério Público, fizemos a exposição dos nossos entendimentos de como deveria ser a restituição desses bens, e para que tivesse a legitimidade cabível o Dr. Diaulas que é o Promotor citado pela senhora, recebeu bem, entendeu que legalmente havia os argumentos corretos que não era absurdo o que se pretendia, então foi feita uma apreensão de todos os bens já disponibilizados à GOL, mas mantidos num galpão no aeroporto... Eu prossigo?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Pode prosseguir. Está tendo alguma dificuldade?

SRA. CARLA COELHO – Não, não. Era só para deixá-los à vontade se quisessem interromper ou não. Então foi feita a apreensão de todos os bens, os quais foram catalogados numa fase posterior, foi feita também a descontaminação por uma orientação da ANVISA e também cumprindo normas internacionais em relação a esse assunto foi feita uma descontaminação em todos os bens que estavam já no galpão onde foram feitos todos os trabalhos com o Ministério Público para que previamente ao início da execução não tivesse nenhum risco de saúde pública por todos os envolvidos. E esse trabalho durou, foi feita por uma empresa inglesa que foi contratada pela seguradora da GOL, e foi um trabalho muito sério que atendeu normas internacionais, que houve restrição de entrada e saída, tudo muito bem monitorado, essas pessoas foram apresentadas ao Ministério Público na pessoa do Dr. Diaulas previamente ao início da execução dos trabalhos, por mim, pessoalmente, foram todos apresentados, as normas foram colocadas às claras e foram dados os aceitos em relação à aceitação dos termos como seria esse trabalho. Foram feitas reuniões prévias para que todos estivessem de acordo com a forma de execução. Então previamente a restituição, foi feita a descontaminação, tão logo foram descontaminados, o Ministério Públi-

co começou o seu trabalho dentro das normas legais cabíveis, foram abertos processos para cada vítima, para que todos tivessem os seus pertences catalogados, que todos os seus herdeiros fossem legitimados a buscar os seus pertences e a intenção foi que essas pessoas recebessem em casa, caso aceitassem, não foram todos que aceitaram, por isso mesmo foi feito a incineração de quase 300 quilos de material porque não houve a manifestação favorável de vários familiares, não queriam mais esses pertences por razões óbvias e compreensíveis, mas foi dada a oportunidade que todos se manifestassem se gostariam de receber ou não. Eu acho que estou falando isso porque acompanhei o trabalho, mas posso ter confirmação de todos os fatos que estou narrando.

Então, Dr. Diaulas começou o seu trabalho, inclusive me responsabilizei pessoalmente porque sou depositária nomeada nesses autos de apreensão, não é a companhia que está sendo responsabilizada, sou eu Carla Coelho que estou lá como depositária fiel e não o faria se não acreditasse no trabalho sério. Porque trouxe, avoquei pra mim responsabilidades outras que não funcionais. E fiz isso muito consciente, acreditando que seria um trabalho sério, respeitoso e o foi. Conversei com o Dr. Diaulas sobre isso, tenho notícias dele de que não há bens a serem reclamados, há denúncias que foram feitas e entendo que essas denúncias têm que ser apuradas na forma legal cabível. Os inquéritos têm que ser instaurados para que se possa apurar da maneira correta. E peço também mais uma vez que até que se apure que possamos manter o respeito em relação aos profissionais que trabalharam em todas as fases, desde a selva, a GOL, o Ministério Público, seja lá... Carla Coelho que está aqui presente. Porque se houve algum equívoco, se houve, as denúncias estão aí, mas serão apurados. Não há fato hoje comprovado. Há denúncias que recebemos hoje, com todo respeito, eu acho que tem que se apurar. É a vontade do Ministério Público, é a intenção do Ministério Público, porque aqui não mais que ele é o órgão competente para dar prosseguimento a essas denúncias e apurar devidamente o que ocorreu.

Então com relação a GOL eu encerro dizendo que ainda não houve a formalização do encerramento perante o Ministério Público do auto de apreensão. Tão logo o promotor Diaulas que é o responsável por todo o trabalho entenda que finalizou que não há nenhum caso pendente, ele mesmo fará a notícia do encerramento formal e o conseqüente levantamento do termo de depositário fiel que eu tomei pessoalmente. Eu fico à disposição para qualquer outro esclarecimento. Obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Obrigado, Drª. Carla. E vamos passar a palavra agora ao Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sr. Vice-Presidente, Sr. Relator, Srs. Deputados, não posso disser que dessa vez seja uma satisfação.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Desculpa, Senadores. Não há problema é porque eu estou indo muito à Câmara e ao Senado e realmente às vezes, eu confundo, realmente.

Mas não posso dizer que dessa vez seja uma satisfação. Mas é uma obrigação e eu cumprirei com o meu dever.

Eu fui muito envolvido nesse acidente da GOL por estar lá desde o início na missão do resgate. Então, sei bastante e respondo a qualquer pergunta como fiz em todas as reuniões com os familiares realizadas no CENIPA, já cinco reuniões realizadas com os familiares em que todas as respostas que nós tínhamos foram dadas. Explicar o inexplicável é difícil. Então, eu vou depois, como as perguntas e as acusações foram inúmeras, eu vou pedir para que a pessoa responsável vá fazendo as perguntas na seqüência que ela apresentou e aquelas que eu for capaz de responder eu responderei.

Com relação aos familiares, eu queria dizer àqueles que me conhecem, estou vendo alguns lá atrás que infelizmente eu terei que reabrir feridas que eu mesmo tentei curar. Mas uma vez solicitada a nossa presença, cabe a mim não deixar dúvida nenhuma e até permitir que os Srs. Senadores tenham conhecimento pelo menos da versão de quem esteve lá. Uma vez que os fatos normalmente têm três versões. A sua, a minha e a verdadeira. E se nós tivermos dúvidas de qual é a verdadeira, tem a justiça para resolver isso. E isto eu orientei os familiares todas às vezes. Se acham que tem alguma coisa errada, procurem o caminho da justiça. Infelizmente não sei porque o caminho procurado foi o da imprensa. E da divulgação. E como hoje foram divulgadas imagens aqui que não foram oficiais, foram imagens que a pessoa que as fez deve responder, acho que os familiares têm todo o direito de ir atrás. Porém, a partir do momento que os próprios familiares ajudam a divulgação dessas imagens, que estavam restritas àqueles que têm acesso à internet e ao YouTube, a partir do momento que eles tornam públicas, eles também se tornam responsáveis pelas divulgações de tais imagens. Então são eles que estão levando ao conhecimento de mais gente agora de imagens que deveriam ser guardadas apenas para eles. E se alguém cometeu algum deslize, uma impropriedade que responda, que seja levado à justiça e que responda. Mas

não querer macular a imagem de centenas de pessoas que trabalharam lá com muita dedicação.

Então, ao contrário de imagem que foram mostradas aqui em público, e todos familiares conhecem esse laptop aqui, que nunca saiu de perto de mim, eu vou mostrar imagens que não são de corpos sendo resgatados, mas todos Senadores que quiserem, todas as imagens que eu tenho estão aqui. E todos os familiares que quiseram ver viram. Só eles. Se eles não estão tratando as imagens que possuem com o cuidado que nós tratamos, que eles também respondam. E eu vou mostrar algumas imagens apenas da operação sem nenhuma agressividade, sem nenhum corpo. Apenas o trabalho realizado por homens de honra. Um problema técnico. Está sendo providenciado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Um aparte. Eu estou sentindo o clima meio pesado. Acho que... Sr. Presidente, vamos com calma um pouquinho. Porque eu entendo os dois lados. Agora, pelo que eu sei e V.Sª. e toda a Aeronáutica ela não estava pilotando o avião, alguma coisa nesse sentido. Então vamos ver se a gente conduz com um pouquinho de calma. Eu sei que o ambiente está pesado. Mas estava indo bem, de repente ficou mais pesado.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, senhor.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Acho que aqui a gente está tentando... não pode haver um confronto, Sr. Presidente. Acho que vocês ajudaram bastante no que já tinha acontecido, então vamos ver se a gente vai com mais calma. Porque eu já senti assim um frio subir em mim aqui. Eu quero entender só.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim senhor, Senador. Como o senhor me corrigiu que eu estava na Casa do Senado, eu queria lembrar-lhe apenas que o tratamento é V.Exª, para oficial General.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Desculpe, corrijo. V.Exª...

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sim, senhor.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – ...mais uma vez... Eu sou um fã incondicional das Forças Armadas. Eu queria que V.Exª não mudasse a minha opinião sobre as Forças Armadas. Inclusive ganhei de presente uma lapela com mais gemadas que V.Exª tem. Eu fui premiado com V.Exª com mais estrelas que V.Exª tem aí. Está no meu gabinete, do qual eu me orgulho de ter recebido. Que eu sou um fã incondicional das Forças Armadas. Queria que V.Exª não tentasse apagar a imagem que eu tenho das Forças Armadas.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu conheço a imagem que o senhor tem, eu liguei para o senhor depois da nossa reunião aqui, quis falar com o senhor sobre uma pergunta que o senhor fez aqui, infelizmente eu não consegui. Mas deve ter registrado no seu celular, duas ligações que eu fiz tentando falar com o senhor. Conheço a sua imagem, conheço, sei o que o senhor gosta da Força Aérea. Porém o senhor há de convir que quando a gente é acusado, quando a gente é injustiçado é difícil realmente manter o controle. Eu vou tentar, eu vou me policiar...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Perguntas, ao final da exposição, se V.Exª quiser fazer a pergunta que não conseguiu fazer, estou à disposição.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não, eu não ia lhe fazer pergunta, eu ia responder uma pergunta que o senhor havia feito sobre familiares da última vez que nós estivemos aqui. Eu ia apenas dizer ao senhor que com relação a familiares nós demos o melhor tratamento que julgamos possível da outra vez que eu estive aqui quando nós começamos a diversificar aqui a conversa e eu liguei para o senhor, mas não consegui falar com o senhor naquela data.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Vamos com o Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só para corrigir aqui, para não ficar nenhum problema ao Brigadeiro Dr. Jorge Kersul que está aqui, já é conhecido nosso, não teve do lado do Senador Wellington nenhum desrespeito na hora que não chamou o senhor de V.Exª.

Então, acho que se exige aqui na Comissão é respeito. E da parte do Senador Wellington não teve desrespeito ao se dirigir ao senhor. Então, só para poder ficar claro a posição do Senado e dessa Comissão com relação às pessoas que estão vindo aqui prestar um serviço à sociedade brasileira. Obrigado.

(exibição de vídeo)

SR. JORGE KERSUL FILHO – Aí já posso ir respondendo alguma pergunta como, por exemplo, como cercar essa área. Então da teoria para prática tem uma diferença muito grande. Então como cercar uma área? Se fosse possível cercar uma área desse tamanho não teríamos assaltos em residências. Então como colocar equipamentos de segurança num local que não tem eletricidade? Como colocar tropa para vigiar mato se o nosso objetivo é recolher inicialmente sobreviventes que infelizmente não achamos, e depois recolhermos corpos. Como separar tropa para atender segurança de bens materiais, ao invés de usá-las para resgatar os entes queridos? Lembrando que não foi só a Força Aérea que esteve lá. A Força Aérea era apenas mais uma. A mais numerosa, com certeza. Mas tínhamos

ali Exército Brasileiro, Polícia Federal, Polícia Civil, Bombeiros, IML, imprensa, familiares que estiveram lá, familiares que passou o dia inteiro lá e pediu para sair porque viu que estava incomodando, estava atrapalhando. Ele pediu: "Quero ir embora porque não estou ajudando". As famílias foram levados para assistir tudo. Lançamos rosas conforme solicitado pelos familiares, rezamos missa e recolhemos 154. Agora, os bens materiais realmente não era a nossa prioridade. Nunca foi. Se está faltando alguma coisa, existem os caminhos para serem seguidos. Eu vou entregar ao Sr. Presidente a relação de tudo que a Força Aérea recolheu de lá. Se tiver faltando alguma coisa dessa relação que não tenha sido entregue, realmente outros também tiveram contato com essas mesmas coisas.

Os cachorros foram levados quando nós já estávamos sem muitas esperanças para que eles farejassem corpos em putrefação. Três cachorros aqui do Distrito Federal, do Corpo de Bombeiros. Com os adestradores e as equipes especializadas. Os familiares foram levados lá também. Portanto, são suspeitos também.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quantas pessoas participaram, Brigadeiro?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Mais de 800 que estiveram envolvidos na operação como um todo, sem contar o efetivo do campo de provas que não se deslocavam, ficavam apenas lá no campo de provas. De Caximbo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Alguma área ocupada, habitada fica a há quantos quilômetros?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A área mais próxima habitada é a Fazenda Jarinã, que está a 40 quilômetros. Entre a fazenda e esse local só tem como se chegar voando ou através dos rios e dos rios depois uma caminhada em torno de seis quilômetros pela mata que foi o caminho que os índios fizeram, e vários índios estiveram lá na região também com o Bombeiro de Mato Grosso.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Os índios orientaram o caminho para lá?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não. Os índios no próprio relatório deles que está aqui, o próprio índio diz que eles chegaram lá graças à bússola do Major Bombeiro que estava com eles. E depois numa matéria da imprensa a imprensa diz que eles chegaram lá seguindo o barulho dos helicópteros.

Então, eles chegaram depois que nós já estávamos há alguns dias na área já. Cada vez que um serviço desse é feito, está todo mundo colocando em risco a sua própria vida. É um dos momentos mais críticos da operação de helicóptero é o pairado e para descer e subir gente. Então todos esses estavam arriscando suas vidas ali, cumprindo sua obrigação.

A área era muito quente, muitos insetos, entre eles abelha, principalmente, que era o maior transtorno das equipes, e formigas que a noite devoravam nylon, que são as chamadas formigas tucandeiras daquela região. Teve noite de nós passarmos com 70 homens neste local. No meio de corpos, cheiros, destroços, se alimentando e dormindo.

Ele está comendo lá no meio. Dormindo... Embaixo desse avião que nós tivemos o cuidado de virar essa asa, tinham cinco corpos. Para virar essa asa nós levamos seis toneladas de equipamentos. Mais o pessoal especializado que a VARIG cedeu para que operasse os equipamentos. A coisa se desenvolvia da seguinte maneirA – A equipe inicial procurava localização, localizar os corpos, e a segunda equipe vinha em seguida quando encontrados e marcados, a outra equipe vinha e preparava os corpos nos sacos de despojos para que fossem transportados dali para uma clareira menor, dessa clareira menor eram içados um a um por helicóptero pequeno, por helicóptero H1H, e levados para clareira central onde estava aquela área maior da aeronave. Ali eles eram juntados para que se justificasse o helicóptero grande levar até a fazenda, já que carga externa requer menores velocidades e um treinamento razoável. Então quando juntávamos um número no final do dia que normalmente chegava em torno de 20, a gente retirava e levava para fazenda que fica a uns 40 quilômetros dessa área. Na fazenda os corpos eram retirados da rede e colocados num caminhão frigorífico. Depois um a um era retirado do caminhão frigorífico e levado à equipe do IML para que eles fizessem a pré-identificação. Que foi praticamente a identificação toda. Aqui foi só uma confirmação da identificação em Brasília.

Depois que eles eram identificados eles voltavam para o caminhão frigorífico. Depois do caminhão frigorífico eram colocados num búfalo que se deslocava da fazenda até Caximbo, até a nossa base, com todas as portas abertas, todas as janelas abertas. E toda a tripulação com máscaras. Chegando em Caximbo iam para um contêiner frigorífico, e no contêiner eram deslocados para Brasília. Em Brasília saiam do contêiner e eram colocados em outro caminhão frigorífico e levados ao IML. E no IML um a um eram retirados para confirmações da identificação. Esse é o equipamento que foi usado para levantar a asa e permitir que tivéssemos acesso a mais cinco familiares.

Nós tínhamos helicópteros da Força Aérea e um helicóptero do Exército. Tínhamos tropas da Aeronáutica, tropas do Exército que estiveram aí no local dos

destroços também os Bombeiros aqui do DF, a equipe da Polícia Federal do Mato Grosso que foi a que iniciou a investigação, e depois foi decidido pela justiça que quem deveria fazer a investigação seria a Polícia Federal, e tudo foi passado então a ser tratado pela Polícia Federal.

A gente dá para ver que eles estão sendo incomodados por abelhas. Essa área aí foi a área que era, digamos assim, a área inicial que praticamente foi o centro das operações e nessa altura quando a gente estava virando essa asa já as abelhas já tinham se afastado da área e era bem menor o ataque por abelhas. Os helicópteros não podiam cortar o motor aí dentro, porque se depois eles não conseguissem dar a partida, nós perderíamos a clareira. Então enquanto eles ficavam no chão eles ficavam com o motor girando e só depois que um saísse o outro entrava. Aí foi depois que foi virada a asa e o pessoal está começando a recolher mais... A gente calcula cinco familiares que estavam aí embaixo.

Será que esses homens estavam preocupados em tirar um celular? Um documento para depois comprar um carro? Documento que estava na casa do familiar? Entregue pelo Sr. Diaulas. A maioria dos corpos chegaram nus ao chão. Como explicar uma corrente que se perdeu?

(final da exposição em vídeo)

Eu vou pedir para um amigo meu ler o que eu gostaria de dizer para esses homens.

TENENTE CORONEL AVIADOR – JOÃO BOSCO LÚCIO DA SILVA FÉLIX: "Homens de honra. Antes do nascer do sol, aqueles que deslocar-se-ão para a mata fechada da Serra do Caximbo começam a preparar suas mochilas, rações e equipamento num total de mais de 30 quilos. Sobre os primeiros raios de luz decolam para o inferno verde onde insetos, altas temperaturas, umidade elevada, dor, sangue e tristeza extrema os aguardam. Não há espaço livre nos helicópteros. Toda a área tem que ser aproveitada, toda a capacidade utilizada. Ninguém está pensando em si mesmo, mas nos familiares que esperam por seus entes queridos para que possam ser enterrados, encerrando mais um ciclo de existência. A luta foi grande, os riscos enormes, o cansaço era evidente. Nos rostos daqueles que tinham o privilégio de uma noite no acampamento enquanto seus pares continuavam na mata entre corpos, odores, abelhas, carrapatos e a angústia dos ainda não encontrados. A oração de mãos dadas, a oração feita para cada um dos resgatados pedindo que ele pudesse ser levado para aqueles que aguardavam seu retorno era um exemplo da percepção da dor que eles estavam à espera. Poucos lhe agradeceram. Poucos sequer reconheceram seu trabalho. Poucos dedicaram espaço nos meios de comunicação. Poucos estão interessados nos seus estresses, nos seus salários, nos seus lares desfeitos. Muitos consideram que eles não fizeram mais que a sua obrigação. Muitos não querem saber das suas condições de trabalho, dos seus sacrifícios, das suas doenças e das suas dores. Alguns chegam a caluniá-las cegos na sua dor em busca da recompensa financeira ou da lembrança material que ainda pode estar sob as folhas da floresta que tudo engole. Homens de honra. A vocês presto continência. A vocês todos brasileiros de tantos lugares reunidos por Deus para trazer alento às almas feridas, a minha veneração, o meu respeito e profunda admiração. Foi um privilégio estar entre vocês e testemunhar o seu trabalho, amor e profissionalismo. Não se abatam pelas injustiças, o Brasil ainda precisará de vocês e um dia vocês receberão o merecido reconhecimento. Homens de honra, vocês não deixaram ninguém para trás".

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Brigadeiro Kersul quer complementar.

Bem, o Brigadeiro Kersul, emocionado e sem condições de concluir seu depoimento, daqui a pouco ele retorna. Suspendo por alguns minutos para que nós possamos recompor aqui os trabalhos e darmos seqüência.

Sessão suspensa às 12h46

Sessão reaberta às 12h56

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Vou pedir à Assessoria para chamar os convidados. Tomarem assento à Mesa. Chama pra mim a Drª. Angelita Marchi, para participar da Mesa. Convoco o Relator de volta.

Bem, todos e todas aqui. Vamos... Sr. Relator, Senador Demóstenes, vamos dar início então. Eu passo a palavra a V.Exª para que possa iniciar os questionamentos iniciais, os primeiros questionamentos aos que participaram aqui da audiência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhores convidados, primeiramente eu gostaria de fazer um preâmbulo antes das perguntas, a fim de que pudéssemos esclarecer algumas situações.

Qual a razão dessa audiência? Eu sabia que seria uma audiência bastante emocionada, porque naturalmente que nós estamos lidando com situação extremamente difícil. Acidente aéreo é algo que, embora não seja raro, não é freqüente, lamentavelmente nós tivemos dois no Brasil em menos de um ano, o que é não usual, e um acidente no meio da Floresta Amazônica. Nós tivemos oportunidade aqui de testemunhar algo que muitos... Até porque isso não é divulgado,

é o papel que as Forças Armadas desempenham na Floresta Amazônica, no Brasil de uma forma geral. Um papel de homens abnegados, de homens dedicados, de homens que exercem um papel que é reservado a poucos. É um papel que dignifica e muito aqueles que exercem essa tarefa. E nós nos sentimos orgulhosos de ter pessoas tão dedicadas em momentos tão extremos a nosso serviço e a serviço da Pátria. E V.Exª, Brigadeiro Kersul, é uma dessas pessoas que reconhecidamente é um dos grandes brasileiros, daqueles que se dedicam profundamente à sua profissão, de forma altaneira, digamos assim. E por isso tem o nosso reconhecimento.

Agora, em todas as profissões, em todos os momentos, em todos os lugares, há o desvio. Infelizmente. Do outro lado nós temos familiares das vítimas, e aqui V.Exª pôde perceber, nós convocamos a Presidente da Associação dos Familiares das Vítimas. Hoje pela manhã eu recebi um grupo de familiares, à frente essa senhora que aqui depôs, pedindO – Eu também quero dar o meu posicionamento de uma forma que não é o mesmo que vai ser falado, vai ser externado pela Presidente. Eu achei que era justo. Uma vez que ela queria se manifestar que ela pudesse vir aqui e dar a opinião dela também.

Então, em todos os grupos, mesmo nesse... Um grupo tão pequeno, onde parece tão evidente o que aconteceu, ali mesmo há graus de satisfação diversos, digamos assim.

Por isso que eu quis fazer tudo no mesmo dia. Vamos chamar o Presidente da Associação, infelizmente não demos conta porque o Dr. Diaulas que é o Promotor de Justiça ele tinha uma operação hoje, dessas operações que o Ministério Público acabam fazendo sistematicamente e ele não pôde comparecer. E se depôs a vir aqui amanhã ou depois. Então trataremos desse tema outra vez.

E por sua vez a Srª. Angelita que é Presidente da Associação dos Familiares da Vítima do Vôo 1907, ela tem uma posição que é uma posição de determinadas pessoas que procuram a elucidação de objetos que... Ou o paradeiro de objetos que teriam tomado uma destinação diferente, se é que eles foram arrecadados ou não foram arrecadados.

Visando então esclarecer essa situação no que for possível, em muitos casos talvez, e aí eu até peço a colaboração do nosso Delegado Renato Sayão, uma vez que a justiça já definiu que a apuração seria da Polícia Federal, quem sabe também esses desdobramentos, até pela decisão inicial, em vez de aparentemente a elucidação se dar através da Polícia Civil, competente, ela possa continuar se dando através da Polícia Federal e nós pediríamos a eles, Sr. Presidente, até que fizesse gestões junto ao Superintendente da Polícia Federal, inicialmente, e depois nós mesmos podemos fazer essas gestões, ou o Diretor-Geral, para que nós consigamos encontrar ou centralizar essas investigações remanescentes para que nós possamos dar uma satisfação aos familiares e de certa forma também tranqüilizar a Aeronáutica. Até porque em todo evento, por mais que haja os acertos também ocorrem os erros. Não é verdade? Então tem um desvio, alguém acabou gravando eu colocando isso na YouTube. É responsabilidade da Aeronáutica, é responsabilidade do Exército, mas é também uma responsabilidade pessoal.

E gostaria também de dizer a V.Exª que no que aconteceu, o Senador Wellington, ele não teve qualquer intenção de agredi-lo, até porque das outras vezes em que o senhor esteve aqui, eu chamei também de V.Sª. Por um simples fato. Ignorância.

Então, quando há extensão do tratamento dos oficiais generais às Forças Armadas, eu até mandei buscar o manual de etiqueta ou de tratamento da Presidência da República e confirmei que V.Exª realmente tem razão. E veja só, eu fui Secretário de Segurança Pública. (risos) Então nós poderemos perdoar ao Senador Wellington até porque foi algo absolutamente involuntário. E o Senador Wellington ele peca muito pela lealdade que ele tem às pessoas. Às vezes se envolve em situações pitorescas, mas é uma grande alma, uma grande figura, e alguém que popularizou também a instituição Senado.

Peço essas desculpas a V.Exª, e sem querer magoá-lo ou às Forças Armadas, nós vamos fazer perguntas no intuito de obter respostas para que nós, se for o caso, possamos tomar algumas providências.

Digo e repitO – Toda atuação pode ser considerada ótima. Mas em algum ponto ela pode merecer algum reparo. E a nossa intenção aqui de forma alguma é denegrir a imagem das Forças Armadas e muito menos de V.Exª. Ao contrário. E também da mesma forma assim nos reportamos à Presidente da Associação dos Familiares das Vítimas do Vôo 1907.

E pergunto inicialmente à Srª. Angelita. A senhora descreveu aí já alguns casos concretos em que alguns objetos pertencentes às vítimas foram parar nas mãos de terceiros de forma indevida. V.Sª. poderia aclarar isso devidamente?

SRA. ANGELITA MARCHI – Sim. Primeiramente só gostaria de fazer uma observação antes de colocar isso. Eu acho, assim, é muito complicado se a gente partir para parte emocional. Porque nós familiares já sofremos muito e sofremos ainda. Choramos tudo que podíamos, vivemos cada minuto de espera pelo reconhecimento dos corpos, pela busca dos corpos, tentando ajudar a todos os órgãos, dando nossas opiniões,

dando sugestões, algumas acatadas outras não, enfim, participamos ativamente de tudo, sofremos junto, temos sim muito respeito por cada pessoa que esteve lá no local, sabemos que foi difícil, mas, eu coloco isso para todos, não podemos com uma situação encobrir outras situações. Nós temos que ter tratamentos diferentes para as duas situações. Vamos chorar no momento em que nós estivermos falando das coisas sentimentais. Porque ela dói em cada familiar. Ela machuca cada coração. Mas paralelo a isso nós ainda podemos continuar com sofrimento e com dor se algumas ações não forem tomadas. Foi muito difícil para o marido de Maria Graça que recebeu a ligação de alguém chamando ele de "pretinho". A forma como só a esposa o chamava. Então eu acho assim, nós precisamos ter muito foco nas coisas que a gente vai fazer.

Quanto ao fato do documento que foi usado para fazer o empréstimo, em momento algum foi dito que este documento era o documento que foi entregue à família. O que foi dito é que um documento foi falsificado a partir de um documento, qual dele nós não sabemos. Por isso pedimos a investigação.

Outra coisa importante, em nenhum momento estamos dizendo a Aeronáutica fez isso. A Aeronáutica roubou. A Aeronáutica... Não. Nós sabemos que vários órgãos estiveram lá. O que nós pedimos é apuração. A Aeronáutica é responsável por manter a área protegida, por dar informações aos familiares, por fazer a coleta dos corpos e dos possíveis pertences. Sabemos que seis toneladas de pertences não voltariam. Mas, jamais esperávamos que quatro toneladas e meia desaparecessem. E acho pouco provável até pelas colocações que foram feitas de se poder adentrar somente por avião ou por barco que quatro toneladas e meia ou uma tonelada ou duas toneladas ou três toneladas tenham sido carregadas sem que ninguém soubesse.

Então, o que nós pedimos de investigação é: O que foi recuperado, que o foi deixado para trás, como as coisas saíram de lá, como pessoas que foram encontradas com todas as partes em estado, vamos dizer assim, completo não faltando nada, puderam ter os brincos das duas orelhas desaparecidos quando do segundo furo ainda estava no corpo da pessoa? Como uma pessoa que foi colocada pelo IML... Pelas forças que chegou nu conseguiram identificar que um chaveiro e um dinheiro de uma calça eram deles se não havia identificação na calça. Como tenho uma carteira, um CIC chega e um RG não chega? Como de uma pasta onde tinham documentos, dinheiros e outras coisas, um documento chega em perfeito estado sem nenhum vestígio de que foi exposto à situação da mata e as demais coisas desaparecem? Como...

Enfim, nós temos muitas perguntas e gostaríamos que alguém apurasse e trouxesse a resposta aos familiares. Não vamos ter resposta a tudo? Não. Mas gostaríamos de alguma resposta. Sabemos que houve na maioria das pessoas uma ação de respeito para com os familiares. Mas gostaríamos de observar desrespeito ao vídeo colocado na internet, alguém colocou. Tem que ser investigado. Não está mais no YouTube por pedido dos familiares. Se alguém entrar lá não vai encontrar esse vídeo. Mas nós tínhamos que trazer isso porque nós estamos pedindo a apuração de várias situações e as coisas não acontecem.

Então, o vídeo da internet, foto do IML que estava sendo utilizada que foi denunciado, que foi pedido apuração e que não aconteceu. O celular que foi parar no Rio de Janeiro com uma frase da pessoa que ligou para este marido o chamando de "pretinho" dizendo que quem entregou aquele celular para conserto recebeu isso de um amigo da Aeronáutica. Nós não estamos acusando ninguém, nós estamos dizendO – Tem que ser investigado. O que foi que aconteceu? O que mais vai parecer de surpresa para os familiares? Isso também é dor, isso também mexe em cada familiar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria então, V.Exª tem como dizer quais foram... Dessas 154 vítimas, quantas estão com problemas relacionado à perda dos objetos? Objetivamente, quantos fizeram reclamação? V.Sª. pode nos dizer?

SRA. ANGELITA MARCHI – Olha, em número eu não tenho como responder. O que eu posso dizer é que a grande maioria reclamou de documentos. E acho que hoje é o que mais incomoda os familiares. Desde o início muitos relatos foram feitos de coisas que desapareceram e de bens que as famílias gostariam de ter de volta como alianças ou algum objeto da família que era... Passou de pai para filho, de mãe para filha, enfim, como algo de lembrança desse familiar. Mas isto hoje as famílias já deram por perdido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quantas ocorrências policiais foram registradas?

SRA. ANGELITA MARCHI – Não tenho esse número para informar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que foi feita a devolução dos bens aos familiares das vítimas e quais os órgãos que intermediaram a entrega?

SRA. ANGELITA MARCHI – Desde o início a gente tentou acompanhar esses pertences. Eu pessoalmente entrei em contato com o Dr. Maurício, Advogado da GOL, ele me disse que o trabalho que seria feito, todo os pertences estavam em poder da Aeronáutica,

assim que a Aeronáutica entregasse à GOL seria catalogado, me disse que a GOL estaria contratando uma empresa internacional para fazer a limpeza e higienização, descontaminar todos os pertences para que fossem devolvidos. Nós pedimos acesso a isso, e foi negado pelo motivo de que o mesmo pertence poderia ser de várias pessoas. Então eles gostariam de que a gente não tivesse acesso a isso. Nós acompanhamos o tempo todo isso. Um certo momento eu liguei para GOL, acho que 30 dias depois de ter tido esse relato de como seria feito os trabalhos, e a GOL me pediu que as famílias fizessem uma lista dos possíveis pertences que poderiam estar com as pessoas para que eles fizessem uma pré-identificação. Então o que não fosse identidade seria fotografado e colocado à disposição para que as famílias verificassem isso.

Depois de 30 dias eu liguei novamente para saber como andava o processo e recebi a informação de que tinha sido requisitado pelo Ministério Público todos os pertences para serem devolvidos às famílias. Hoje nós temos outras informações. Hoje a GOL disse que ela procurou o Ministério Público. O que me foi falado é que o Ministério Público se apossou disso porque disse que era de responsabilidade deles. Muito bem. O Ministério Público fotografou uma carteira ou uma mala preta num fundo preto. Fotos de longe. O que dificultou demais a identificação dos bens pelos familiares. Os bens que não foram reclamados foram colocados em um depósito que ficaram à disposição dos familiares para que quem pudesse identificar pudesse ter de volta esse bem. Porém, nós tivemos familiares vítimas de todos os cantos do Brasil. Nem todo mundo tem dinheiro para pagar uma passagem e verificar se aquele bem é seu, da sua vítima ou não. E nenhum procedimento foi adotado para facilitar a ida dos familiares até o local.

Eu escrevi ao Dr. Diaulas pedindo que isso fosse estendido esse prazo, fosse tirado novas fotos com melhor qualidade, enfim, para que algo mais fosse feito. Até mesmo para que ele deixasse isso disponível para a associação para que a associação tivesse a relação de tudo, fotografasse item por item e colocasse isso à disponibilidade dos familiares.

O que nós podemos observar é que muitos do material que estava lá à disposição para identificação não estava fotografado. E tudo o que foi colocado, fotos, enfim, do que eles conseguiram resgatar, nada era de valor e poucos documentos, alguns documentos, mas poucos documentos. Eu mesmo do meu marido tive uma camiseta e uma bermuda porque eu reconheci pelas fotos, e... Mas quando visitei o local achei os dois pares de sapato e o cinto do meu marido que ele não estava usando, mas que estavam dentro da mala, o que significa que os pertences dele não estavam totalmente espalhados. Porque é muito difícil na condição que aconteceu ter ido parar num lugar outro no outro e estarem todos ali. Mas de qualquer forma, os bens materiais são o que menos importa hoje para as famílias. O que nós temos grande preocupação é o que mais vai trazer dor às famílias, o que mais vai trazer problemas? Como isso vai ser tratado, que investigações vão ser feitas, que respostas vão ser dadas? Em acontecendo um caso como aconteceu o caso da Maria das Graças que houve esse financiamento, como aconteceu o caso da Joana Bataglia, que houve uma compra numa loja e ficou lá 277 dias sem pagar. No caso da Maria das Graças o BANCO BRADESCO quitou a dívida. No caso da Riachuelo, não. Então o que as famílias podem ter de ajuda para resolver problemas rapidamente sem grandes burocracias, sem enfrentar enormes filas, enormes justificativas e com processos aos familiares que ficaram por coisas que eles não são responsáveis, por documentos extraviados ou alguma coisa assim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora pode dizer quais os meios de prova que a associação ou os sucessores, os parentes das vítimas estão utilizando para provar a existência dos bens que estão sendo reclamados?

SRA. ANGELITA MARCHI – No caso de documentos, eu acho que ninguém adentra um avião sem a sua documentação. Acho que isso é um dos... Uma das coisas básicas e principais. E ninguém viaja sem documentação.

Então, isso por si só prova que se houve desaparecimento, principalmente num caso como o documento estar dentro da carteira como nós temos vários relatos de familiares, como vocês podem ver um documento aqui numa carteira fechada não some sozinho. Por mais que haja, ele não sai. É muito difícil isso aqui sair. E de várias carteiras. Então realmente nós gostaríamos que houvesse uma apuração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim. E em relação aos outros objetos? Celular, jóias...

SRA. ANGELITA MARCHI – Em relação a outros objetos. A família de Maria da Graça possui o celular, o celular não foi trazido aqui por uma questão de segurança da própria família, a família tem medo de retaliação, ela até se dispõe a entregar o celular desde que haja um compromisso, haja um documento dando segurança à família...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é esse caso do celular? A senhora pode explicar direito o que aconteceu?

SRA. ANGELITA MARCHI – Posso sim. Aproximadamente 10 dias depois do acidente, uma pessoa do Rio de Janeiro ligou para o marido de Maria das Graças, de um aparelho telefônico, e o chamou de "pretinho". A forma como só a esposa se referia a ele. Ele ficou assustado e... O senhor pode até imaginar como... O que passou pela cabeça dessa pessoa. "Puxa... Pretinho, será que minha esposa está viva, será que ela pediu para alguém ligar, será que ela passou alguma informação?" Passa muitas coisas. Porque nesse décimo dia a esposa dele ainda não tinha sido identificada. Então ele não tinha certeza de que ela havia falecido ou não. Sempre há uma esperança. E ele perguntou quem estava falando, a pessoa se identificou dizendo que consertava celulares e que recebeu de uma outra pessoa um celular com o visor trincado para conserto. E que pegou o telefone dele pela última ligação que havia naquele celular que era da esposa para o marido. Onde constava o nome "pretinho". E para comprovar isso ele leu a lista de nomes que constavam da lista telefônica e constava no próprio celular onde foi identificado que realmente ele estava em poder do celular. Perguntado como isso chegou à mão dele, ele disse que pessoas levaram lá para que isso fosse consertado, para que esse paralelo fosse consertado e ele ouviu a conversas dessas pessoas dizendo que era um aparelho que tinha vindo do acidente da GOL e que tinha sido presente de uma pessoa da Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que a senhora classifica o trabalho de devolução dos bens apreendidos pela empresa aérea GOL. Como é que a senhora classifica o trabalho de devolução feito pela GOL junto com o Ministério Público aqui do Distrito Federal? Deficiente, razoável, incompleto... A senhora teria como classificar esse trabalho?

SRA. ANGELITA MARCHI – Sim. Eu acredito que ele foi deficiente e incompleto, sim. Acho que uma lista de tudo que foi feito deveria estar disponível, de tudo que foi coletado, para que as famílias tivessem acesso a isso. Eu acho que a proposta que a GOL tinha feito inicialmente as famílias estavam pouco mais tranqüilas porque parecia algo plausível. Infelizmente isso foi abortado e em pouco tempo o Ministério Público disponibilizou algumas fotos, e várias reclamações de familiares aconteceram, inclusive minha, através de e-mails, sem retorno, e houve pouco tempo. Não houve acesso dos familiares porque o senhor há de convir como eu coloquei várias pessoas do País todo, do Brasil todo não tinham condições de ir até o local olhasse visualmente se aquele pertence era ou não do seu familiar.

Então o tempo foi curto, o trabalho foi deficiente e na minha opinião e da maioria dos familiares que assim colocaram foi deficiente e incompleto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o apoio do Governo? Houve?

SRA. ANGELITA MARCHI – Infelizmente não. Eu fiz uma carta ao Presidente da República solicitando uma audiência onde neste documento um dos itens constantes é o desaparecimento de quatro toneladas e meia de pertences, e a apuração do sumiço de alguns pertences. Não houve retorno, 30 dias após insistente ligações ao gabinete do Presidente, a Assessoria informou que ele não tinha agenda para nos receber e encaminhou para a Defesa dos Direitos Humanos. Eu fui recebida apenas pela Assessora, o Ministro não nos recebeu também, e ela disse que iria tomar algumas providências, nos daria retorno, infelizmente não houve retorno. Nós fizemos um outro Requerimento ao Ministro da Justiça, onde um dos itens era também o sumiço dos pertences, e isso foi entregue... Nós fomos recebidos pelo Ministro, foi entregue em mãos no dia 28 de maio, aguardamos um posicionamento que não aconteceu até o dia de hoje. E agora recentemente entregamos novamente isso ao Ministro Jobim e esperamos ter algum retorno aí do Ministro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria à Drª. Carla Coelho, Advogada da GOL, designada para acompanhar a operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do vôo 1907. Essa coleta e guarda que foi realizada primeiramente pela Aeronáutica. Em que momento a GOL recebeu os bens e objetos pertencentes aos passageiros do vôo 1907, e o que foi encontrado nesse acidente?

SRA. CARLA COELHO – Senador, só antes de iniciar o meu esclarecimento, eu entendo que deva ser oficiado o Ministério Público acho que entendimento com o próprio Promotor Diaulas Costa Ribeiro para que encaminhe copia dos autos integral a essa Casa para que possa examinar todo o trabalho que foi feito e que equívocos sejam esclarecidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não. O Dr. Diaulas inclusive ele viria hoje. Mas infelizmente não pode vir. Mas ele virá amanhã ou depois.

SRA. CARLA COELHO – Acho que fica mais transparente, e os documentos são formais, são petições. Eu sou só Advogada então precisa peticionar, acostar documentos, isso foi feito. O entendimento da GOL, muito embora possa ter tido alguma falha de comunicação com relação ao que foi feito, foi buscar o respaldo do Ministério Público, antes até de ser o entendimento, era um entendimento legal, nós busca-

mos isso ao Ministério Público para que juntos ponderássemos qual era a melhor forma. Não é obrigatório. Não há uma expressa previsão legal com relação a essa restituição de bens. Infelizmente tivemos outro acidente aéreo, pode ser que a empresa TAM tenha outro entendimento em relação a essa restituição, que ela mesma o faça. Não foi entendimento da companhia GOL. Por quê? Porque haveria conflitos entre os sucessores, são coisas achadas, são coisas onde a gente não teria a legitimidade correta para fazer uma restituição da maneira cabível. De forma legal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A GOL recebeu quando esses objetos? Quando repassou ao Ministério Público.

SRA. CARLA COELHO – Os pertences foram encaminhados da Fazenda Jarinã a Brasília, a data precisa realmente não me recordo, mas consta dos autos inclusive o documento que o Brigadeiro Kersul entregou é um documento primeiro onde nós recebemos isso em mãos, a listagem correta é essa, isso também foi acostado aos autos do Ministério Público, em petição, e houve um Requerimento formal depois de uma reunião prévia com o Dr. Diaulas se caberia, se o entendimento legal que a GOL teve seria o correto para se ter a devolução dos pertences. E diante do nosso receio, por cautela, assim foi aceito e foi deferido. Foi um pedido, pedido ao Ministério, a GOL requereu, por acaso eu tenho cópia do despacho do deferimento, mas eu entendo que deva ser encaminhado cópia integral dos autos para que possam examinar, eu não vejo nenhum problema nisso. Os documentos lá são públicos. Onde foi acostada essa primeira listagem que foi a listagem feita pelo Comando da Aeronáutica e foi respaldada nessa listagem que os trabalhos começaram no Ministério Público.

Então, o entendimento legal é apreensão de todos os bens, isso é um documento formal onde se nomeia um depositário fiel responsável, que no caso fui eu. Não a GOL, mas eu pessoalmente fui nomeada com as responsabilidades avocadas a mim, na minha pessoa, e fiz isso de forma consciente porque acreditei na melhor forma deste trabalho ser feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. recebeu e repassou em seguida ao Ministério Público.

SRA. CARLA COELHO – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na mesma data? Posteriormente?

SRA. CARLA COELHO – Exatamente. Houve um pequeno lapso de tempo. Eu não posso precisar de cabeça, mas isso consta também dos autos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse período houve manipulação dos objetos?

SRA. CARLA COELHO – Não houve manipulação. Ficou guardado no depósito, no próprio aeroporto. E de lá foi para um galpão da própria empresa que seria o local onde os trabalhos seriam feitos. Esse galpão foi preparado para isso. Ele originalmente não tinha a guarda correta. Então foi feita uma obra emergencial com divisórias, com porta de entra, porta de saída.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aqui em Brasília.

SRA. CARLA COELHO – Aqui em Brasília. Nas proximidades do aeroporto. Eu acompanhei a obra, a empresa inglesa veio em paralelo para que pudesse olhar a documentação, a documentação e os pertences, tudo que estava lá envolvido, em caixas, em sacos plásticos, foi tudo catalogado e limpo. Então foi criada uma lavanderia, esses bens não saíram. Só para entenderem, não saíram desse local para nada. Inclusive foram limpos lá. Foram compradas as máquinas de lavar, várias, as quais foram doadas depois do término do trabalho para entidades carentes aqui de Brasília, mas não houve saída. Essa porta era restrita, inclusive eu quando precisava ir eu tinha que anotar a hora de entrada e hora saída. Isso era chefiado por uma diretora da empresa inglesa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os objetos plastificados foram lavados? Documentos, por exemplo?

SRA. CARLA COELHO – Não tenho como precisar ao senhor. Mas isso consta de uma relação, e se houve, se foram limpos, estão lá constados. Eu não quero me precipitar numa resposta porque são muitos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E essa relação está com o Ministério Público nesse processo?

SRA. CARLA COELHO – Essa relação consta de seis mil itens catalogados. É uma relação grande, extensa, dentro do trabalho que se tinha foi uma primeira preocupação para que se pudesse ter uma ordem de organização, e aí Angelita me desculpe se não foi a melhor forma, mas foi com a intenção de fazer. Se não saiu tudo certo, houve toda a intenção e a maneira correta da execução. Inclusive, com os próprios ingleses que são pessoas, são empresas e técnicos habilitados a isso no mundo inteiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E essa relação se encontra nesse processo.

SRA. CARLA COELHO – Essa relação que é a mesma que o Brigadeiro Kersul repassou, é a que se encontra no processo, foi acostado, foi apreendida, uma

apreensão formal, não existe apreensão, existe um galpão onde se fecha a porta e se nomeia um depositário e ali é lavrado um auto de apreensão dos bens.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas eu digo relação dos objetos que foram...

SRA. CARLA COELHO – Constam da petição. Sim. São duas relações. Uma que foi primeiro entregue pelo Comando da Aeronáutica e depois com todo o catalogo que foi feito separando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E entregue ao Ministério Público.

SRA. CARLA COELHO – Por natureza de roupa, por tudo que está... Isso consta dos autos do Ministério Público.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que foi feita a identificação desses pertences para devolução ao legítimo titular. O parente, o sucessor? Como é que foi feita essa identificação?

SRA. CARLA COELHO – Essa pergunta é a mim. A partir do momento da apreensão dos pertences pelo Ministério Público, o rito que foi dado, a forma legal, o procedimento interno foi a cargo do Promotor Diaulas Costa Ribeiro. Claro que mantínhamos entendimentos, é claro que é impossível fazer com que todos ficassem satisfeitos com as medidas, mas eram muitos itens e as famílias realmente estão espalhadas no Brasil inteiro. Ele sugeriu que fosse feito um catalogo virtual sem prejuízo disso, também ficaram com os telefones e fax à disposição. Mas o melhor canal realmente foi feito de forma virtual. Foi criado um site. Eu acho prejudicial ele não estar presente aqui. Porque é o mesmo que pode explicar todo o procedimento. Foi acompanhado de médicos, peritos, legistas. Acho que foi um trabalho sério.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essas reclamações, essas denúncias que estão sendo formuladas agora pelos familiares que querem receber alguns pertences de volta que segundo eles esses pertences têm que existir. Como é que... Tem algum procedimento para reconhecer verdadeiras essas alegações? Ou para apurar se essas alegações são verdadeiras ou não? Ou também V.Sª. entende que deve ficar sob apuração da Polícia Federal?

SRA. CARLA COELHO – Acho que a competência é da Polícia Federal, sem prejuízo disso. O próprio Promotor Diaulas mandou instaurar inquérito com relação a um caso específico. Tive notícia dele em relação a isso. Porque também é intenção apurar. Eu entendo e respeito as denúncias que foram feitas, mas eu entendo que deva ser também mantido o procedimento legal correto. Então denúncias têm que ser apuradas, inquéritos têm que ser instaurados e o Delegado Renato Sayão presente pode se manifestar em relação qual seria o procedimento, já que já foi definida a competência da Polícia Federal para esse tipo de assunto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse local houve... Havia segurança?

SRA. CARLA COELHO – Havia segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que era essa segurança?

SRA. CARLA COELHO – Segurança permanente, um local fechado, acesso restrito, portas fechadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foram devolvidos todos os pertences encontrados?

SRA. CARLA COELHO – Não. A notícia que tenho do Ministério Público é que vários pertences não foram... as famílias, os familiares alguns não aceitaram receber e pediram para que fossem doados e aceitaram os termos de doação e de incineração. O que foi feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foram encontrados todos os bens reclamados?

SRA. CARLA COELHO – Olha não tenho notícia de nenhuma pendência no Ministério Público com relação a bens reclamados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse que os bens não reclamados eles foram incinerados?

SRA. CARLA COELHO – Não foram reclamados. Eles foram apresentados e não foram aceitos para devolução. Isso foi uma manifestação favorável no Ministério Público para que não houvesse o envio desses pertences sem o familiar estar de acordo em relação a isso. Então, muitos não quiseram receber. É a notícia que eu tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E foram incinerados?

SRA. CARLA COELHO – Após manifestação formal, isso consta inclusive dos autos no Ministério Público, são certificações formais, foram incinerados após esse procedimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª tomou conhecimento de algum caso concreto de algo que realmente tenha acontecido quanto à apreensão irregular de pertence das vítimas do acidente após a entrega dos mesmos às empresa GOL que pudesse ser de responsabilidade da empresa?

SRA. CARLA COELHO – Não. Não tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve algum registro formal de sucessores da vítima nesse sentido? Lá existe algum livro de ocorrência para reclamações das vítimas?

SRA. CARLA COELHO – Na GOL não, Senador. Só voltando um pouco. Houve um... Foi um ato contínuo o recebimento e pós a apreensão dos bens pelo Ministério Público, e depois houve a segunda fase de descontaminação e aí sim o procedimento de restituição. Então não tem, a empresa GOL não tem hoje registro, ocorrência formal em relação a qualquer equívoco na Constituição pelo Ministério Público. O que há de uma semana para cá são denúncias que também são... Estão sendo veiculadas pela imprensa, onde se tomou notícia de alguns fatos e acho que eles devem ser apurados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Perguntaria ao Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho que foi responsável pela operação de coleta dos pertences das vítimas do vôo 1907. Como o Brigadeiro se dispôs a que se fizesse dessa forma, eu pediria a Srª. Angelina Marchi que a senhora pudesse então ler as perguntas que a senhora fez inicialmente, uma por uma, para que o Brigadeiro possa responder.

SRA. ANGELITA MARCHI – Ok. Bom, a primeira pergunta feita foI – Se o objetivo principal da Aeronáutica foi o resgate de sobreviventes, de quem é a responsabilidade de resgate de pertences?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, a legislação prevê, eu estou com a legislação aqui, posso deixar com o senhor, de quem são as responsabilidades pelos pertences. A responsabilidade da Força Aérea e da equipe que foi lá de resgate era resgatar sobreviventes e após não tendo sobreviventes, as vítimas. Sobre os bens e sobre a carga, eu gostaria de dar alguns esclarecimentos. Porque existem algumas informações desencontradas. Exatamente o que tinha a bordo daquele avião 4.712 quilos entre carga e bagagem. Dos quais, 2.378 quilos de bagagem e não 6 mil como a senhora disse. E de carga, 2.334 quilos. A carga está toda no manifesto de carga da aeronave e é possível verificar se o que se perdeu com relação à carga lá.

Com relação a responsabilidades, a responsabilidade de carga e bagagem é de quem a transporta. É o que prevê a legislação. O que a Força Aérea fez foi o seguinte, vendo a situação e a dificuldade de todo o resgate, a dificuldade do local e no anseio de trazer as famílias qualquer coisa que pudesse trazer uma lembrança, um computador que tivesse um HD e nesse HD pudesse ter fotos, uma roupa, um documento... Então, como na busca dos corpos nós começamos também a localizar carga, embora não fosse a prioridade inicial, nós começamos a juntar a carga. Realmente não era a intenção inicial. Nós poderíamos ter deixado tudo lá. Não era obrigação nossa. Nós retiramos porque vimos que poucos teriam condições de fazer aquele serviço. E como o Estado Brasileiro já estava presente lá, nós, aí posso dizer, eu, pedi para que tudo que fosse achado fosse juntado. E que assim que nós tivéssemos terminado a fase principal, nós começaríamos a dar atenção já que estávamos lá com homens e equipamentos, e um dos corpos nós demoramos muito e enquanto a gente procurava esse último corpo que veio mais tarde se confirmar conforme eu diariamente ligava para o Dr. Aloísio e falava para elE – "Aloísio, ele tem que estar aí no IML. Nós não temos mais que o fazer aqui. Nós fizemos tudo que era possível". E nesse ínterim, enquanto a gente procurava o último, o Paixão, nós demos atenção àqueles bens que nós consideramos que seriam importante que as famílias tivessem de volta. Tudo que foi recolhido nós levamos primeiro para fazenda. A empresa poderia ter pego lá na fazenda, inclusive foi uma conversa que eu tive com a empresa, de levar para lá de repente um caminhão baú e ia colocando tudo nesse caminhão porque a responsabilidade da carga era dela. Porém, novamente para facilitar os trabalhos já que na fazenda era precário e as prioridades eram outras, eu falel – Então quando tiver algum avião que tenha disponibilidade, vamos trazer essa bagagem aqui para Caximbo que fica mais fácil da gente controlar e fica mais fácil da empresa enviar alguém. A empresa enviou um funcionário para acompanhar tudo que se relacionava a carga. E esse funcionário foi substituído depois, mas esse primeiro continuou aqui em Brasília.

Novamente a Força Aérea, no anseio de acelerar, se dispôs a trazer tudo. Depois de nós manuseamos isso tudo lá. Por quê? Primeiro, estavam encharcados. Sujos. Bem, demos o tratamento inicial tentando secar as roupas, tentando secar alguma coisa e também tínhamos que manusear para que fizéssemos a relação daquilo que estavam entregando.

Inicialmente a carga seria entregue para a polícia do Mato Grosso. Cheguei a conversar com o Delegado... Bem, depois eu lembro o nome dele. No Mato Grosso. E ele falou assim: "Kersul, quero que você entregue aqui em Cuiabá". A gente ia e entregava em Cuiabá. Não tinha dúvida. Porém, depois passou para a Polícia Federal. A Polícia Federal falou assim: A carga não é do meu interesse. Ela não tem valor nenhum para investigação. Novamente a carga continuou com a gente lá em Caximbo. Carga e bagagem. Contatei a empresa. Estamos com esse material aqui e vocês têm que receber esse material. Porém a empresa só receberia depois que alguém liberasse. A Polícia Fe-

deral, ou... Então acabou que ficamos numa situação que eu falel – Bem nós fizemos o que considerávamos certo. Mas nem sempre o que a gente considera certo é o que deve ser feito. E acabou que a carga ficou lá em Caximbo aguardando que se definissem a quem deveríamos entregar aquilo que havíamos recolhido. Lembrando que houve manuseio, houve o controle, os equipamentos que nós considerávamos mais valiosos, dinheiro, inclusive, tem na relação aí, inclusive, o número de notas, de euros que foram encontrados, esse material que era mais útil para a família, os documentos, fotos, esse material todo que a gente considerava mais importante não só em valor monetário, mas de importância para família ficaram trancados numa sala dentro de um hangar em Caximbo onde só entravam aqueles responsáveis principalmente pela confecção dessa relação. Então foi feita com critério e com maior empenho dentro daquilo que dispúnhamos. Porque nos tínhamos que priorizar, estabelecer o que era mais importante. Depois que fizemos essa relação, de tudo que nós recolhemos, nós entregamos aqui em Brasília também para acelerar o processo, já que precisaria ser mandado um avião cargueiro para pegar lá, a GOL se propôs a mandar. Mas como nós tínhamos um avião vindo pra cá, "não se preocupe, a gente entrega em Brasília, porque já tem um avião indo". Quando eles definiram, ok, vamos receber em Brasília e vai ser passado para o Ministério Público. Aí nós entregamos aqui em Brasília. Aí entregamos aqui em Brasília e imediatamente a empresa passou para o Ministério Público, se não me falha a memória.

Lembrando que dentro dos relatos, dentro das informações que temos da análise do acidente, essa aeronave ela se partiu a 7.800 pés. A gente considera que ela se partiu a 7.800 pés porque nesse momento os equipamentos de gravação pararam de gravar. Mas alguma coisa, principalmente carga, pode ter tido um comportamento diferente e saído de dentro da aeronave antes desses 7.800 pés.

Então, imaginemos uma aeronave a 700 quilômetros por hora, em vôo picado em torno de 90, 85 graus, puxando seis Gs de força centrípeta, se um palete desse com carga ou bagagem saísse do porão, aonde ele estaria nesse momento? Então, de tudo que foi encontrado, nós trouxemos. Mas, é uma pergunta que nós mesmos fazemos. Porque entre a carga da aeronave tinha, por exemplo, monitores de computadores. Nós não achamos nenhum monitor. Tinha uma carga de máquinas fotográficas, nós não achamos nenhuma máquina fotográfica.

Então, é uma pergunta que fazemos. Agora, as respostas estão aonde? A Amazônia coloca uma camada de folha a mais por dia no chão. Se nós ficamos lá 50 dias, tinham 50 folhas uma em cima da outra, no mínimo. A região tem pântano, rios igarapés e floresta densa.

Bem, parte dessa carga e dos bens pode estar no meio do mato, coberto por folhas, pode ter enterrado na lama, pode ter caído no rio, no igarapé. Pode ter sido tirado por alguém, e pode ter poucas explicações. Uma, um fato que eu vou relatar e é exemplo. Nós achamos uma calça em cima da árvore que nós tivemos que derrubar essa árvore para recolher essa calça, dentro da calça, no bolso, tinha um telefone celular. Em perfeito estado. É fácil explicar? Quer dizer, se uma roupa de uma pessoa, uma calça jeans, uma camisa é arrancada, não pode arrancar um brinco? Veja bem, eu não estou dizendo que não possa ter sido tirado, não. Foi o que o Senador disse. Existem desvios em todos os locais. Eu não estou falando que não foi isso. Eu só estou levantando outras hipóteses. Como pode uma pessoa chegar sem a roupa, ela não pode chegar sem o brinco? Sem um colar? Agora, um anel, é mais difícil tirar uma aliança. Muito difícil ser tirado uma aliança. Muitas dessas coisas foram usadas para identificação. Essas coisas não estão na relação da Força Aérea. Porque esses itens que eram mais adequados e facilitavam a identificação, o próprio pessoal do IML colocou junto com os corpos diariamente junto com os corpos a gente mandava uma caixa que era preparada pelo IML com itens que facilitavam a identificação. Então muitos itens desse tipo vieram através do IML. E o IML não está na relação, esse material, não está com certeza no material que o Sr. Diaulas entregou, mas o IML enviou para as famílias. Então pode ter havido? Pode ter havido. Muita coisa.

Então, eu só lembro que tudo pode ter acontecido e realmente as famílias têm todo o direito de ir a fundo e tentar saber o que se passou. Tivemos exemplos do telefone. Quando chegou a denúncia até mim, numa das reuniões com os familiares, eles sabem qual foi a minha reação. De realmente de não admitir. Eu não admito isso. Então eu pedi, veio um oficial capacitado para interrogar a família, para levantar o maior número de dados possíveis que nos levassem, pelo menos embora não sendo polícia, nos levassem a tentar solucionar esse problema. Porém a família não quis dizer o número do telefone que ligou para eles. Que seria um item importante. A pessoa que ligou está aqui o número, foi esse o número que fez a ligação pra mim. A gente poderia através de alguma... da polícia, "ó, foi esse telefone que fez a ligação". Porém, alegando segurança, a gente entende, não deram esse telefone pra gente. E em nenhum momento foi dito, a não ser hoje, que esse aparelho foi encontrado. Até agora nós tínhamos a informação de uma ligação. Hoje, já esta-

mos adiantados porque temos informação de que o aparelho está disponível. Então o aparelho pode levar a novas informações, essa ligação pode levar a novas informações. E se foi alguém da Força Aérea que tirou, não tem que ser punido, não. Tem que ser expulso da Força Aérea. Ou das Forças Armadas. Lembrando mais um detalhe. Como foi dito, a ligação foi feita 10 dias após o acidente. 10 dias após o acidente, ninguém havia saído de Caximbo. Com exceção de um familiar que a sogra ou a mãe faleceu e ele foi para Recife.

Então, ninguém, nos 10 primeiros dias, havia saído daquela área para o Rio de Janeiro. Lembrando que apenas levantando hipóteses, auxiliando a pesquisa, esse telefone será que embarcou no avião? Eu não posso ter esquecido esse telefone no banheiro, no balcão... Então temos que ir a fundo? Temos, mas vamos responsavelmente. Com todas as hipóteses. Não vamos descartar nenhuma. Eu estou falando agora mais até como quem trabalha no CENIPA. Então, vamos sim, vamos questionar. Veio. Está aí o aparelho? Tem impressão digital? Quem foi que entregou esse aparelho? Vamos a fundo, gente. Se foi um militar, tem que ser punido como qualquer cidadão brasileiro.

Então, se houve desvio, tem que ser levantado e punido. Mas não vamos levianamente acusar este ou aquele indivíduo.

SRA. ANGELITA MARCHI – Pois não. Vou fazer a segunda pergunta, mas queria esclarecer que realmente há desencontro de informações. Nós estamos a 10 meses do acidente da GOL. Estamos divulgando quase que semanalmente que havia seis toneladas porque é o que foi nos informado oficialmente que havia seis toneladas de pertences. E é uma surpresa saber que das bagagens apenas 2.178 quilos eram bagagens. Isso é novo para a associação e acredito que também para todos os familiares.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sr. Presidente, pela ordem. Eu tenho que me retirar, infelizmente, eu queria ficar, mas tenho uma audiência marcada. E queria ver se V.Exª deixaria falar dois minutinhos rapidamente antes de me retirar, por favor.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Com a palavra, Senador.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Eu queria só deixar bem claro, Sr. Presidente, senhores componentes da Mesa, que um Senador quando ele é eleito, ele é eleito para representar o Estado. Essa é a diferença da Câmara e o Senado. A Câmara representa o povo e o Senado representa o Estado. E o que acontece? Nós tínhamos seis mineiros a bordo desse avião, inclusive um comandante e uma comissária de bordo. Então diante disso eu como fui eleito por Minas eu tenho que participar e procurar saber da situação, me informar ao máximo, vira aqui presente escutar. Eu até entendo toda a situação que está acontecendo porque nós temos duas CPIs, uma na Câmara e uma no Senado, onde os senhores vão lá, vem cá, e sobre pressão o tempo inteiro. Acho que isso reflete a situação que nós temos aqui, esse clima um pouco pesado, vejo até a situação da questão desse material que não foi recolhido, ou que foi recolhido, se tem um (ininteligível) de área, tudo isso. Mas o que eu queria deixar bem claro aqui é que muitas vezes nós, como representantes de Estado, somos obrigados a fazer perguntas para esclarecer situações. Da mesma maneira o Presidente e o Relator. Isso independentemente do estilo de roupa, eu queria dizer para o Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho, que o meu primeiro concurso que eu fiz foi para Força Aérea. Me apresentei no Campo dos Afonso, só que aí eu tive que ir para engenharia civil e não segui. Então o respeito que eu tenho...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Teria cortado o cabelo.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – E eu cabeludo mais, na época. (risos) Eu queria dizer que o respeito às Forças Armadas, antes de ter errado e não chamá-lo de V.Exª, é primeiramente a cor do seu uniforme, de V.Exª. Depois, o número de estrelas que aparecem no ombro, que é assim que... E em momento algum eu desrespeitei. Agora nós temos também que apurar. A nossa função aqui é apurar. Reconheço o amor à carreira, o amor à farda, o amor à Aeronáutica. Mas a nossa função aqui, não é isso Senador Demóstenes? É apurar. Eu mesmo com o Senador Demóstenes, somos amigos e temos posições diferentes muitas vezes, e o Senador Casagrande, posições diferenciadas. Mas nunca colocamos isso no campo pessoal. Porque na verdade pensamos de maneira diferente. Então só isso que eu queria colocar, Sr. Presidente.

Agora, Sr. Relator, que um acidente como aconteceu, ninguém queria que acontecesse um acidente desse tipo. E tudo que aconteceu depois eu não posso usar uma frase terrível que sirva como experiência para próxima porque eu espero que não aconteça a próxima. E já aconteceu uma depois de vocês. Então isso é horrível isso. E que à medida que acontece esse acidente trágico e horrível que aconteceu é que o desenvolvimento de como deve proceder é que vão sendo melhorados. Por exemplo, será que a cada dia que se tirava os pertences fazia-se um romaneio diário disso? Entendeu? E não fazia. Isso nós não podemos perder o foco da investigação. A razão do acidente. Aí o que acontece? Nós começamos a ter dificuldades de en-

contrar, eu tenho certeza que o Relator da CPI já sabe exatamente o que aconteceu porque eu tenho minha posição firmada desde a terceira audiência dessa CPI. Do que aconteceu. Vou esperar os relatórios que estão sendo perfeitos, do Relator, o Presidente conduzindo, o Vice-Presidente nesse momento.

Agora, nós temos que ter um pouco de paciência e poder não desfocar. De repente está demonstrada a questão do telefone muito bem esclarecida, eu tenho certeza que a Aeronáutica vai procurar averiguar dentro da situação que ela entende que é correta. Agora, não vamos desfocar do problema. O problema foi o acidente. O que vem depois é tudo fruto de uma experiência terrível que aconteceu e que vai ser uma experiência nova. Tanto para a Aeronáutica como para a Associação dos que usam aviões, que eu também uso.

Então, eu queria deixar aqui... Entendo perfeitamente no Estado Democrático de Direito, o direito da Presidente de exigir explicações, e entendo perfeitamente a posição do Sr. Brigadeiro-do-Ar, em defender a sua Aeronáutica, corretamente, e bem claro que podem acontecer distorções. Como bem colocou o Relator. Isso compete tanto para um lado como para o outro. Para ver o que está errado e procurar corrigir. Só isso que eu queria colocar, Sr. Presidente, obrigado pela oportunidade, queria ficar até o final para ver essa posição, mas confesso que vou pedir a fita depois pra dar uma olhada, porque eu tenho certeza que o Brigadeiro vai responder as perguntas corretamente. E V.Sª. agora também vai colocar. Muito obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Brigadeiro Kersul quer...

SR. JORGE KERSUL FILHO – Senador, eu queria dizer que também sou de Minas Gerais, e... se eu fui rude, dei-me um pouco de perdão devido à emoção do momento. Eu nunca fiz distinção como me trataram. Realmente não pode perguntar todas às vezes que fui chamado nunca fiz essa distinção. Foi realmente um momento de... descontrole.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Brigadeiro, eu queria deixar aqui, eu muitas vezes essa relação entre as pessoas não aparece o que a gente sente verdadeiramente. V.Exª colocou na hora que eu falei a posição firme de V.Exª. Admiro isso. Como admiro a posição do Senador Demóstenes, Senador Renato Casagrande dentro do Senado. Acho que é o que falta hoje na nossa relação. Ser autêntico e falar o que você acredita. Muitas vezes a gente acaba indo para uma hipocrisia que não é o que você quer falar, mas você acaba falando porque é o que todo mundo quer ouvir. Então eu gosto dessas posições. É uma pena que tenha sido dirigido a mim, (risos) Mas o meu respeito pela Aeronáutica.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Foi o escolhido.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Fui escolhido. É verdade. Mas o meu respeito continua o mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Dois mineiros, né?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Dois mineiros.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Muito bem. Presidente.

SRA. ANGELITA MARCHI – Houve guarda de 24 horas no local do acidente, área dos destroços e de apoio?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu não sei o que a senhora chama de guarda, uma vez que estavam lá todos militares armados, dormindo no mato, ao relento, logicamente que não tinha alguém ali específico para guardar o perímetro que a senhora considera como perímetro adequado de acordo com a sua apresentação. Mas eles, pelo treinamento que têm, eles em si já são a própria guarda.

SRA. ANGELITA MARCHI – Só complementando essa pergunta, essas pessoas encontravam-se no local de apoio ou no local dos destroços?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Essas pessoas se encontravam entre os destroços, na fazenda e em Caximbo.

SRA. ANGELITA MARCHI – Ok. Então houve guarda 24 horas. Elas estavam 24 horas.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Como a gente guarda a base, os aviões, os equipamentos, as nossas armas, os nossos equipamentos de trabalho, a nossa comida, a nossa ração...

SRA. ANGELITA MARCHI – E os pertences e os corpos. Ok. As principais vias de acesso foram bloqueadas? O que nós chamamos de vias de acesso são as picadas encontradas ou abertas, que davam acesso a concentrações, grandes concentrações, fossem elas de pertences ou de vítimas...

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, o que a senhora chama de vias de acesso não existem lá. Principalmente para chegar até o local dos destroços. Então, essa visão que a senhora tem de vias de acesso não se encaixa ao cenário. O que eu posso lhe dizer é o seguinte, que na última ida, da última equipe, do último helicóptero que esteve no local a equipe se perdeu. Se deixássemos o da frente afastar-se 20 passos, não o víamos mais. Então essa linha de raciocínio de via de acesso, de cercar o perímetro e vigiar, e segurar, não é o caso, não é cabível.

SRA. ANGELITA MARCHI – Ok. Foi feito um rol diário de todos os pertences achados?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não, senhora. Não era a prioridade e não era o caso. A prioridade

era retirá-los de lá. Quando nós consideramos que era interessante, que era importante para as famílias tirar de lá, nós tiramos. E juntado tudo em Caximbo, nós fizemos sim a relação de tudo que estava ali e a partir daí tudo que foi chegando foi sendo incluído numa relação de computador sem necessariamente colocar o dia que chegou, ou a hora... Porque se botássemos o dia, a senhora ia perguntar a hora. Então nós não botamos o dia, quando chegou, a relação, o que é continha. Não. Fizemos uma relação e ela foi sendo acrescida conforme eram encontradas mais... Não só bagagem, mas carga também. A relação está aqui, tem centenas de itens, inclusive as placas de computador nós tivemos o cuidado de colocar na relação das placas de computador o número da placa. Então era o que podíamos fazer.

SRA. ANGELITA MARCHI – Bom, a próxima pergunta ela praticamente já foi respondida, mas eu vou reformular porque ela cabe aqui. Os familiares podem ter acesso à lista de pertences encontrados por dia, o senhor já disse que não havia por dia. Então a pergunta ficA – Os familiares podem ter acesso à vista de pertences encontrados?

SR. JORGE KERSUL FILHO – As famílias nunca pediram isso e eu já fiz cinco reuniões no CENIPA. Se tivessem pedido eu já teria entregue a relação que a Força Aérea entregou. Agora, se o momento é agora de pedir, a relação tá aqui, pode ser copiada pelo próprio Senado e entregar-lhe agora às suas mãos. O que a Força Aérea fez está aqui. Nunca foi pedido. O momento foi escolhido agora para se pedir isso.

SRA. ANGELITA MARCHI – Desculpa. Foi pedido isso sim, em reunião ao CENIPA, inclusive foi pedido apuração do sumiço dos pertences, inclusive foi colocado alguns fatos onde o senhor se irritou com a colocação, mas tudo bem. A gente solicita então cópia dessa documentação agora.

A próxima perguntA – Havia um sistema de alarme, isso já foi respondido. Só vou colocar a pergunta. Não precisa responder. Havia um sistema de alarme instalado para acusar presença de estranhos?

A próxima perguntA – Havia um depósito na área de apoio para guarda de provas e pertences?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Provas do quê?

SRA. ANGELITA MARCHI – Havia um deposito na área de apoio para a guarda de provas e pertences?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Que área de apoio que a senhora está se referindo?

SRA. ANGELITA MARCHI – A área de apoio não no local, é na fazenda onde vocês transportavam tudo que encontravam.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não. Porque tudo que chegava na fazenda era levado para Caximbo.

SRA. ANGELITA MARCHI – Havia no depósito da área de apoio guardas 24 horas por dia?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Já respondi. A guarda é a guarda que os militares mantém nas suas organizações.

SRA. ANGELITA MARCHI – Havia alguma equipe ou órgão responsável pela revista das equipes envolvidas no resgate?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A senhora está querendo dizer que...

SRA. ANGELITA MARCHI – Não. Só gostaria que o senhor respondesse a pergunta. É uma pergunta que os familiares pediram que fosse feita. Eu estou fazendo. O senhor responde sim ou não. Por favor.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não.

SRA. ANGELITA MARCHI – De quem era o comando da operação?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Brigadeiro Kersul, subordinado em Brasília ao Brigadeiro Leite. Major Brigadeiro Leite, comandante do Comar.

SRA. ANGELITA MARCHI – Quais as equipes envolvidas na operação de resgate?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Equipes do PARASSAR, equipes do Exército, equipes dos Bombeiros, equipes do IML, equipes dos Bombeiros lá do Mato Grosso, equipes dos Bombeiros aqui de Brasília...

SRA. ANGELITA MARCHI – Essas eram questões que nós levantamos para fazer. Muito obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, eu fiz as perguntas que eu iria formular a V.Exª, V.Exª já respondeu. Eu só queria detalhar duas questões. Primeiro, em relação a essas outras pessoas que também participaram como outros policiais, índios, mateiros, pessoas da região, profissionais da imprensa. De alguma forma isso foi catalogado? Temos o nome dessas pessoas?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Bem, eu tenho um relatório feito pelo cacique que é o... Não sei se é proprietário, mas o cacique que é o dono da área lá, eu estou com o relatório dele aqui. Se o senhor quiser fazer uma cópia. Tem uma relação nominal daquelas pessoas que ele declara que estavam lá. Nesse relatório ele diz que eles impediram outras pessoas de entrar lá. Quer dizer já são algumas... No dia que nós pousamos e fomos à clareira para conversar com os índios tinha uma equipe de uma rede de televisão, mas deve ser... Mas nós não tínhamos tempo para... Até porque quando nós chegamos lá na aldeia, na clareira que os índios abriram para que nós falássemos com eles, o helicóptero tinha um tempo limite de combustível e não podia cortar o motor também pelas razões que

expliquei anteriormente. E nós fomos surpreendidos com uma equipe de televisão lá, mas todos no Brasil viram a reportagem que foi feita por essa equipe que adentrou seguindo as indicações dos índios e registrou lá algumas imagens. Então eles podem fornecer o nome dessas pessoas que estavam lá.

Das pessoas que estiveram lá no local, sim, nós temos condições de nominá-las todas. Nós não podemos garantir que não teve mais ninguém lá. Até porque por esse relato desse relatório do cacique, ele mesmo diz que impediu a entrada de algumas pessoas que estavam chegando lá numa canoa. Então não posso garantir que outras pessoas não tenham entrado. Isso eu não posse garantir, realmente. O que nós fizemos e o que era possível nós bloqueamos o espaço aéreo por 50 milhas e aeronaves não entravam. Mas pelo chão é impraticável.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª já disse que a prioridade era encontrar sobreviventes, depois recolher os corpos e a partir daí, uma vez que estavam lá fazer o recolhimento, apreensão desses objetos. Coleta desses objetos. Em algum momento isso já foi feito de forma concomitante ou se esperou primeiro que todos os corpos fossem encontrados para em seguida começar essa outra operação?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu tenho também o dia-a-dia o que nós fizemos. Mas eu posso tentar descrever mais ou menos como foi.

No primeiro dia a primeira equipe chegou naquele primeiro destroço e quando foi descido, a primeira pessoa que desceu foi um médico. Porque nós tínhamos esperança que tivesse algum sobrevivente. E quando esse médico desceu ele saiu correndo. Então todos que estavam a bordo vibraram porque ele viu alguém. Tem sobrevivente. Aí já desceu outro atrás. Mas ele correu e o segundo também correu porque eles foram atacados por abelhas. Eles correram desesperadamente para fugir das abelhas e se jogaram n'água e tentaram se esquivar daquele ataque. Então ali começou tudo.

Nos dois primeiros dias só achamos dois corpos nesta área próxima, e o que aconteceu? Eu tenho aqui uma apresentação, se o senhor quiser também posso fazer, de qual foi a área que ficaram esses destroços, parte por parte do avião e como mais ou menos foi distribuído no terreno todos esses corpos. Então nos dois primeiros dias nós só tínhamos localizado dois corpos. Por quê? Aquela parte que todo mundo viu foi a parte que voou mais, vamos dizer assim. Quando o avião se desfez, ele formou uma meia-lua de destroços. Só que como nós descemos naqueles destroços que foi localizado, até que a equipe seguiu num padrão de busco e começasse a encontrar realmente os grupos grandes, houve ali um período de busca e sem sucesso. E foi quando nós fomos criticados por não informarmos se havia sobreviventes. Mas era uma informação que tinha que ser muito responsável. Porque poderia ter. A área que a gente diz é em torno de 5 quilômetros de raio. Mas se nós pegarmos aonde se concentraram mesmo os corpos e os destroços, a partir daquela seção central da aeronave, digamos assim, entre 500 e 600 metros de distância, numa meia-lua aí de um quilômetro, um quilômetro e meio que aí nós começamos realmente a achar os grupos. E houve esse período, esse lapso que infelizmente nós não podemos responsavelmente dizer para as famílias se tinha ou não sobrevivente porque nós queríamos ter certeza. Nós precisávamos ter certeza. E esse período até que chegássemos a esses outros, aí começássemos a chegar realmente aos destroços da aeronave, porque eles por serem mais leves quando a aeronave se desintegrou, eles desaceleraram mais rapidamente que aquela massa maior, e houve um espalhamento porque o avião estava girando. Então ele espalhou numa meia-lua pedaços da aeronave, eu posso mostrar aqui também, tudo isso aí catalogado, posição exata, distâncias, e dentro dessa área nós tivemos essa dificuldade de alguns dias, se não me engano dois dias quando eu enfim, quando nós achamos os diversos grupos, bem, agora nós temos certeza que não tem sobreviventes. Mas nós mesmo assim assumimos um risco porque até familiares depois quando nós já tínhamos dito que não tinha sobrevivente, houve familiar que esteve lá comigo e falou assim: Mas Brigadeiro, suponhamos que alguém se soltou e segurou na ponta de uma árvore e ainda está vivo por aí. E eu disse, eu lembro até hoje, eu dissE – "Minha senhora, mesmo que acontecesse isso que a senhora está supondo, e essa pessoa segurasse na ponta de uma árvore, mas ela se cansasse e soltasse dessa árvore ela morreria. Porque as árvores têm 30 metros". Então só quando nós tínhamos certeza de dar essa notícia tão triste foi que nós demos. E aí quando nós começamos a achar mais corpos, sim, aí nós tivemos uma cadência, nós temos aqui quantos foram encontrados diariamente, quantos foram tirados da clareira porque tinha que ir para fazenda para fazer a pré-identificação, quantos saíram da fazenda e foram para Caximbo, da fazenda para Caximbo são 130 milhas. 260 quilômetros. É como se nós estivéssemos em Brasília, operando em Goiânia, e os destroços ainda estivessem a 40 quilômetros de Goiânia. Então da fazenda nós levávamos para Caximbo, de Caximbo era colocado num avião maior, com contêiner hermeticamente fechado e refrigerado e trazidos para cá. Então eu tenho toda a re-

lação. O que aconteceu digamos, com 10 dias nós já tínhamos localizado praticamente a maioria. Porque Deus quis que nós encontrássemos também. Porque poderíamos não ter encontrado. Mas fomos ajudados. Aí como começamos a demorar um pouco mais, quando tivemos que tombar aquela asa e quando faltavam poucos. Então o Marcelo Paixão que foi o último, nós fizemos coisas que ninguém acredita para localizar o Marcelo. E aí quando nós falamos: Não, quando o IML ligou. "Ok, está aqui, Kersul", aí nós começamos a dar atenção a bagagem. Que pra gente, bagagem, bem... para gente, desculpa, pra mim, não tinha tanto valor. E como nós estávamos lá com uma equipe profissional, preparada, já estávamos ali, tínhamos que ir e voltar para continuar a buscar, então nesse período que eu tenho aqui porque no meu controle nós chegamos um dia que faltava só um eu parei de contar. Eu parei de registrar no quadro.

Então, daquele dia se não me engano foi 13 até o final, nós nos preocupamos sim com a bagagem. E as equipes continuavam as buscas com os cachorros, aumentamos a área de busca. Porque os cachorros eles permitiram que nós tivemos certeza do trabalho bem feito. Porque os cachorros conseguiam localizar fragmentos que para o ser humano passavam totalmente desapercebidos. E com os cachorros nós ampliamos muito a área de busca. Mas para isso tinha que ter uma equipe altamente preparada para alçar, para pilotar qual área ia ser pesquisada, fazer aquela busca dentro de um padrão, padrão que eles têm de pente ou de quadrado crescente. E aí a área foi bastante ampliada. E mesmo com essa ampliação, nós não localizávamos o último que faltava porque ele já estava aqui, e não localizamos bagagem nenhuma e nem carga. E sempre eu perguntavA – "Vem cá, vocês andaram tudo isso?" E nós não achamos uma carga. Outras coisas que fizemos, nós usamos equipamentos de sensoriamento remoto não só da Força Aérea como de uma empresa civil. Foram localizados dezenas de pontos. E nós fomos a dezenas de pontos. Localizados por sensoriamento remoto. Coincidentemente todos esses pontos correspondiam a clareiras naturais. Apenas num ponto tinha a bagagem. E nós fomos lá e recolhemos essa bagagem. Nos outros pontos todos os equipamentos que nos permitiram fazer essa busca as clareiras naturais são quando cai uma árvore muito grande ela leva mais algumas juntas. E todos os pontos que nós recebemos como prováveis, e fomos procurar, batemos em clareiras naturais. Depois de uma busca já que consideramos que pelo raio e pelo número, pela amostragem ia ser infrutífera, nós paramos. Mas, aí temos, sim, a partir desse dia nós começamos aí. "Ok, vamos começar a trazer a carga então". E a carga ficou um período lá em Caximbo esperando quem poderia recebê-la. O que nós fizemos com a carga nesse período foi colocar no pátio dos Bombeiros, limpar o que fosse possível, secar o que fosse possível. Logicamente não passou pela cabeça de qualquer um de nós que estávamos envolvidos naquela operação que qualquer um poderia tirar qualquer coisa dali.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, só uma pergunta ao senhor. O senhor pode ficar mais uma hora e depois fazer essa exposição? Ou não?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu posso ficar o tempo que o senhor precisar. Eu posso ficar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perdão, Presidente vamos suspender a Sessão por uma hora. Depois ele volta para fazer...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só para que nós possamos organizar então, Brigadeiro, a nossa idéia combinada aqui com o Relator é que nós possamos suspender por uma hora, para o almoço, e nós temos depois o depoimento do Dr. Danilo, da Drª. Juliana e do Dr. Flávio. E o Relator está solicitando que o senhor possa ficar para que também após esse horário...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele possa fazer essa exposição de vídeo que ele tem aí.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O senhor tem uma exposição de vídeo que pudesse fazer para Comissão.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu tenho aqui uma apresentação feita com relação à operação como um todo, e como os familiares sabem e me autorizaram, eu tenho várias fotos também de... Que nunca saíram daqui. Eles sabem disso. De corpos que foram encontrados e retirados com todo respeito, com toda atenção. Que qualquer cristão espera que se faça com o seu familiar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. JORGE KERSUL FILHO – Se quiser eu faço a apresentação para os senhores agora também.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então veja bem, gente. Então nós vamos... Antes de dar encaminhamento, passar a palavra à Presidente que ela tem um documento para entregar à Comissão. Pois não, Presidente.

SRA. ANGELITA MARCHI – Desculpa, é um documento que eu gostaria de entregar ao Brigadeiro Kersul. Que é o documento que a gente gostaria de saber se está mantida a reunião com os familiares no dia primeiro de setembro, do qual nós esperamos

receber o relatório das investigações feitas pela Aeronáutica, conforme compromissado em outras reuniões. Então eu gostaria de entregar essa solicitação aqui da associação.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu a recebo o documento, e gostaria apenas de informar o seguinte, como eu disse para todos os familiares desde o início, os familiares podem tudo. E eles sabem que eu falei isso várias vezes. Eu não vou desmarcar a reunião que nós marcamos no dia que os senhores pediram, num sábado, às duas horas da tarde, como as outras foram feitas, no sábado, porque era o que atendia a maior parte dos familiares. Eu nunca vou fugir do que eu prometi para todos. Agora, eu não prometi entregar relatório algum no dia primeiro de setembro.

Então, se no documento está escrito isso, já estou respondendo. Eu não me comprometi entregar relatório algum no dia primeiro de setembro. Eu disse que a previsão de encerramento das investigações seria setembro, provavelmente no final de setembro.

Então, eu já antecipo que não tenho para entregar nenhum relatório. O encontro nosso está mantido e eu fiz o questionamento, porque o principal anseio dos familiares na última reunião foi que fosse feito um trabalho psicológico com todos. Eu fiz contato com a associação, ou com membros dos familiares e disse que se quisessem que nós fizéssemos um trabalho dentro dessa filosofia precisaríamos de dois dias, precisaríamos saber quantos serão os participantes para que déssemos atenção a essa parte psicológica. Aí traríamos profissionais que já tenho profissionais voluntários para vir fazer o trabalho com todos, mas eu, como da outra vez foi falado que eu não apresentei novidade nenhuma, eu não tenho mais novidade nenhuma para apresentar. Se quiserem esse trabalho psicológico... Porque infelizmente a Dª. Angelita ela não é Presidente da Associação dos Familiares. Ela é Presidente da Associação de Familiares.

Então, eu não sei a quem me dirijo mais, mas eu fiz contato com outros familiares e falei que dentro dessa filosofia, a reunião está mantida. Se a reunião for para dizer nada e mesmo se quiserem, está mantida também. Não há problema nenhum.

SRA. ANGELITA MARCHI – Ok. Só para encerrar, a única associação registrada é a Associação de Familiares e Amigos do Vôo 1907, do qual eu era Vice-Presidente até julho, e agora sou a atual Presidente.

Nós gostaríamos que fosse mantida a reunião, sim, porque mesmo que não tiver novidades os familiares gostariam de trazer algumas perguntas à Aeronáutica, e gostariam de algumas respostas. E então a gente gostaria de manter a reunião, sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Ok. Bem, reunião combinada, vamos suspender a nossa reunião aqui e vamos retornar às 15h30. Ok? Obrigado.

(Sessão suspensa às 14h25.)

(Sessão reaberta às 16h10.)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Vamos reiniciar a nossa Reunião. Na verdade é a continuidade ainda da Reunião que foi interrompida na parte da manhã, e nós temos a presença do Procurador e da Procuradora da Bahia e do Delegado Federal, mas eu acho que nós devíamos acabar primeiro aqui com o Brigadeiro Kersul, para depois a gente chamá-los a compor a Mesa. Está certo?

Então, acho que nós devíamos passar logo a palavra ao Brigadeiro Kersul, que vai fazer a parte final da sua participação aqui neste dia, com relação ao vídeo, e depois a gente entra na fase seguinte da nossa Reunião.

Com a palavra Brigadeiro Kersul.

SR. JORGE KERSUL FILHO – Sr. Vice-Presidente, Sr. Relator, é apenas para complementar, quando eu me propus, no período da manhã, era apresentar como foi essa missão, para que aqueles que estão agora analisando fatos que foram denunciados, que possam ter uma noção mais concreta do que se passou durante a missão toda do resgate. Eu não vou me aprofundar demais, eu não aqui, nesta apresentação, nenhuma foto, nenhum detalhe que possa constranger qualquer um, mas já disse que está à disposição, nesse mesmo *pen drive* que está ali, todas as fotos que disponho que poderão dar uma noção de como encontramos o cenário lá no local do resgate.

Então, rapidamente, nós tivemos conhecimento do acidente, do provável acidente, no final da tarde, duas horas da manhã eu fui dormir, seis horas da manhã nós decolamos para Cachimbo. Já tinha um avião que se tinha deslocado a cachimbo, com uma UTI também, outro avião, e os aviões que decolaram do Rio levando o PARASAR, que foram as primeiras tropas, e os aviões de reconhecimento. Durante a noite fizeram a busca, em busca, principalmente, de sinais de fogo. Os aviões tinham sensores para infravermelho, mas, infelizmente, não tivemos sucesso, porque, primeiro, a aeronave não pegou fogo.

Segundo, no momento da busca com sensores eletrônicos, uma aeronave de pequeno porte acionou, acidentalmente, o sinal de alarme dela, de socorro, e os dois aviões que faziam a busca foram em cima daquele sinal, porque era o mais provável. Porém, vie-

mos mais tarde a descobrir que aquele sinal não era da aeronave acidentada.

No dia seguinte, duas aeronaves prosseguiram na busca, agora visual, um 6030 e um Bandeirante. E também quis Deus, naquele dia, alguém avistasse os destroços, porque eles, realmente, eram de difícil visualização. E novamente nós fomos ajudados e visualmente foram identificados os primeiros destroços, e a primeira equipe deslocou de Cachimbo para a Fazenda Jarinã, que era o ponto mais próximo desses destroços, um helicóptero, para fazer a primeira descida, e uma equipe se deslocou em um Bandeirante para saltar de pára-quedas, para que fizesse o reconhecimento dessa pista de pouso, para verificarmos se ela poderia ser utilizadas para as operações, se ela suportaria as nossas aeronaves, não apenas os helicópteros.

E nós começamos a operação com um grupo inicial apenas da Força Aérea e, mais tarde, esse grupo foi reforçado por unidades do Exército Brasileiro e pela Polícia Federal do Mato Grosso, que no mesmo dia foi solicitada a comparecer, porque nós tínhamos que abrir dois processos, duas investigações: A investigação aeronáutica e a investigação policial. E no dia seguinte, chegou lá o Delegado João Inácio, da Polícia Federal do Mato Grosso, e imediatamente foi levado para, como eles chamam, para o local, para a cena do crime, embora não seja um crime, mas para a cena do acidente.

Só que o helicóptero deles não tinha ainda o treinamento necessário. Eles foram até a fazenda no helicóptero deles e prosseguiram com o nosso apoio para fazer a parte da investigação policial. Então estava um Delegado da Polícia Federal, dois peritos e a tripulação do helicóptero.

Eu vou falar rapidamente, então, sobre o acionamento, a localização dos destroços, a disposição no terreno, e vou tentar transmitir como era o translado de apenas um corpo, como exemplo.

Então, as duas aeronaves, de conhecimento de todo mundo, elas colidiram a 37 mil pés, e a aeronave que perdeu parte da asa, sete metros de asa, o *Boeing*, entrou em uma picada bastante agressiva e girando. Ela deslocou-se com relação ao ponto de impacto, ao ponto de impacto das aeronaves até a área de impacto no solo, ela deslocou apenas três milhas e meia, o que significa que ela praticamente caiu na vertical.

E esse é o local, essa é a cena com que a gente se deparou lá assim que localizamos os primeiros destroços.

Apenas como um detalhe, aquele pedaço maior é aquela parte branca que está ali. E a clareira que está ao lado, ela foi aberta por nós. Essa foto é posterior à abertura da clareira. Então, quando as equipes chegaram lá, na realidade o que foi afastado foi aquela parte de cima. Alguém tem uma ponteira? O senhor já localizou. Sim, o senhor localizou.

Esse ponto branco aqui, eu vou apresentar em seguida, essa é a cabine da aeronave. Lá é a parte central da aeronave. Sim, senhor, aquela parte que mais apareceu na mídia, que era o trem de pouso virado para cima. Não temos nenhuma confirmação de que a tripulação tenha baixado o trem de pouso. A gente imagina que ela baixado ou pela rotação ou pelo impacto, porque a alavanca do trem de pouso estava na posição recolhida. Então não temos nenhuma comprovação de que eles tivessem comandado o trem de pouso.

E ali, naquela parte central, que foi, sim, dali que nós começamos. Porque essa parte que todos localizaram agora, que é a cabine, ela não havia sido encontrada ainda. Então, quando a gente abre a foto, agora, e aqui também, onde está a cabine, nós... Agora está mais fácil de ver, porque algumas árvores foram retiradas em torno da cabine também. Porque, na realidade, como o avião, ele não tinha praticamente deslocamento horizontal, como eu disse ele praticamente desceu na vertical, ele não deixou marcas na selva, que são normalmente encontradas nesse caso, tipo árvores sendo derrubadas. Como ele caiu praticamente na vertical, ele caiu e as árvores fecharam então essa foi uma grande dificuldade. O que nós estamos vendo agora é porque muitas das árvores foram retiradas dali.

Ali daquele ponto até a cabine tem 460 e poucos metros, mas tem um dos slides em que eu vou mostrar a distância exata. E o sentido em que a aeronave deslocava está apresentado naquela seta ali.

A parte central, então, algumas fotos.

E agora, o que aconteceu? Eu vou explicar essas clareiras de apoio um pouco mais à frente, mas essas clareiras foram criadas para que nós tivéssemos condições de uma vez identificados os corpos aqui preparados, cada um deles era levado para uma dessas clareiras de apoio. Cada um. E carregar um ser humano na selva não é fácil. Então são necessários pelo menos quatro homens para segurarem o saco dos despojos e poderem prosseguir no terreno até essa clareira de apoio. Dessas clareiras de apoio, um a um, eram içados por um helicóptero e levados para a clareira maior. Na clareira maior, no final do dia, ou quando tínhamos um número adequado, porque tinha que ser em uma rede grande, não dava para levar também de um por um, porque tornaria impraticável. Era uma rede de aço grande, essa rede era içada por um helicóptero grande e levada para a fazenda.

Aqui as técnicas do PARASAR para, como havia, mais à frente havia rodízio, e tinha gente que chegava

à área sem conhecer o local, mesmo sendo homens especializados, o que faziam? Eles davam um *briefing* dos pontos marcantes no terreno, para que cada um já tivesse uma noção de como se deslocar no meio da selva. Então isso é praticamente uma reconstituição dos destroços no solo, para que os novos chegassem e recebessem um *briefing* ali no local e um direcionamento – Aqui você vai chegar a tal parte dos destroços, aqui você vai chegar a tal e aqui é o centro para que... O centro de comando, vamos dizer.

E o tempo todo era muito calor e muita umidade. E muitos insetos. Nós tivemos o problema de um dos militares que foi picado por abelha e teve um choque anafilático. Não morreu porque nós tínhamos médicos tanto aí quanto na fazenda, quanto um hospital de campanha em Cachimbo. E esse militar foi colocado no helicóptero e o helicóptero, dali, imediatamente se deslocou para Cachimbo. E lá ele teve o atendimento necessário para que não tivéssemos uma baixa do pessoal que estava trabalhando ali no local.

Além desse, apenas tivemos outro, que estava trabalhando com uma espécie de facão, ele foi tacado por abelhas e, no desespero para se livrar das abelhas, ele cortou uma boa parte da mão dele, uma parte próxima aqui do dedo mindinho, e foram os dois eventos que nós tivemos, graças a Deus, considerado o tempo da missão, a situação do local e os riscos todos que nós corremos. Então, novamente nós fomos protegidos e não tivemos, felizmente, nenhuma outra surpresa ruim.

Eu vou passar rapidamente aqui as partes da aeronave, lembrando que as partes da aeronave... Eu vou mostrar partes da aeronave. E os corpo estavam todos distribuídos nessa área aqui. Com exceção daqueles que estavam embaixo da aeronave e dos dois primeiros, que foram encontrados aqui, também.

Então aqui, como o senhor já tinha observado, é a cabine da aeronave. Eu vou mostrar, cada pedaço da aeronave que eu mostrar, vou mostrar algumas fotos dos pedaços da aeronave.

O que aconteceu? A cabine, ela se soltou da aeronave, ela caiu no chão e, como que ela deformou, se achatando.

Mais algumas fotos da cabine. Os dois tripulantes foram tirados por essa janela, nos braços de homens do PARASAR.

A asa. A ponta da asa direita. O estabilizador esquerdo. Então quando as pessoas falam, com razão, porque tem que ser informadas, é que não dá para a gente mostrar, mas todos os familiares viram essa mesma apresentação, que eu fiz para eles, mas é difícil. As pessoas do dia-a-dia nosso, principalmente o pessoal que mora no Sudeste, é difícil de entender, realmente, do que nós estamos falando. Até para o pessoal que trabalha nessa área é difícil entender a dificuldade.

Fuselagem esquerda. Isso, para os senhores terem uma idéia, é a lateral do avião. Aqui estão as janelinhas do avião. E foi triturado como se fosse uma folha de papel.

O dorso da cauda. O pessoal da investigação fazendo também... Nós tínhamos concomitante, além dos resgates, tanto dos corpos quanto do material, ainda tínhamos que cuidar da investigação do acidente aeronáutico por parte da Força Aérea e da investigação policial. Então muita coisa acontecendo ao mesmo tempo. Esse homem aqui é um investigador do CENIPA, ele, por acaso, é alérgico a picadas de abelhas, mas estava lá.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: As caixas-pretas foram encontradas dentro da cabine?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Não. As caixas-pretas, o Coronel Afonso foi o maior responsável, está aqui comigo ajudando, foi o maior responsável por encontrar a parte que mais dificuldade nos trouxe. Elas foram encontradas próximas da cauda da aeronave.

E embora resgatássemos as duas caixas, observamos que em uma delas faltava o cilindro de gravação. E esse cilindro, por ser um objeto pequeno e muito pesado, a gente computou que ele tivesse realmente batido em alguma coisa, porque a caixa tinha sinais de vegetação, como se tivesse colidido com uma árvore, e a gente imaginavA – Ele deve ter se afundado. Porque o terreno, como eu disse, a cada dia tem uma camada nova de folhas. Então o terreno é macio. A gente andando, o terreno vai afundando. Então um objeto desses, a 600 quilômetros/hora, ele realmente se aprofunda um pouco. E nós levamos alguns detectores de metais, logo no início, mas não tivemos sucesso. E acionamos uma unidade do Exército Brasileiro que é especializada em detecção de minas e eles foram com o equipamento todo deles, sofisticado, pessoal altamente treinado.

E o Coronel Afonso, depois de alguns dias a gente batalhar, batalhar, ele sentou e falou assim: "*Pare aí. Vamos sentar e fazer uns cálculos aqui*". Fez uns cálculos que acho que foram mais intuitivos que realmente matemáticos, ele falou: "*Olha, vamos nos concentrar nessa área aqui. Aqui. Eu quero que veja aqui, centímetro por centímetro*". E novamente nós fomos ajudados e o Exército localizou esse gravador. O cilindro de dados.

Esse cilindro de dados, para terem uma idéia, ele estava a dois metros de uma trilha em que todos passavam diariamente, a 20 centímetros de profundidade. E isso, a gente se dedicou ao máximo para encontrar isso, porque era importante para a investigação, era

importante para elucidar os fatos. Por isso é que eu chamo a atenção quando, com razão, alguém pede um bem material, é tentar ver a dificuldade de se encontrar. Um bem material que não foi procurado.

E aqui os dois motores se soltaram da aeronave. Um motor se soltou inteiro e o outro motor, além dele, ainda levou o pilone. Esse é um dos motores.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: O que é que é o pilone?

SR. JORGE KERSUL FILHO – O pilone é aquela peça que une o motor à asa do avião. Tipo um adaptador.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: O choque foi a...?

SR. JORGE KERSUL FILHO – 37 mil pés.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: E o avião se partiu a quantos mil pés?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A gente... A informação precisa que temos é quando o avião deixou de gravar dados. A gente imagina que nessa hora que ele deixou de agravar dados é porque a parte elétrica, a alimentação elétrica acabou, ou por ter cortado um fio ou por ele ter se desintegrado. E pela posição, pela posição dos destroços é de se ter bem em mente que ele realmente deve ter, as partes maiores, elas se dividiram e a 7.878 pés.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: Isso dá três mil e poucos metros, praticamente?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Isso. Isso dá, dividido por três, vai dar dois mil e poucos metros, 2.500 metros.

Agora uma parte da deriva. Isso tudo foi sendo encontrado conforme iam sendo aprofundadas as buscas.

O outro motor. Tudo isso demorou, mostrando aqui parece que foi rápido, mas tudo isso demorou para que a gente... Para desenvolver uma caminhada em uma área dessas são... Quando nós chegamos lá, os primeiros 400 metros percorridos, demorou-se três horas.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: Você calculou o tempo da queda?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Nós temos. Nós temos a cronometragem, sim.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: Quanto, mais ou menos?

SR. JORGE KERSUL FILHO – A partir da colisão com as aeronaves até o momento em que o avião bateu no chão, a gente calcula em torno de um minuto e quatro segundos.

SENADOR DEMÓSTENES TORRES: Brigadeiro, uma curiosidadE – Na hora em que você tem o choque, os passageiros já perdem a consciência com a despressurização?

(troca de presidência.)

SR. JORGE KERSUL FILHO – Essa é uma pergunta que todos os familiares me fizeram várias vezes. E a resposta que eu dei é que é tudo tão rápido, que como em um acidente de automóvel, que a gente têm alguns depoimentos de pessoas que passaram por uma situação de alto estresse como essa, o próprio organismo, a gente deve crer nisso, que principalmente aqueles que não têm o treinamento, o próprio organismo, ele tem um mecanismo de defesa que poupa o ser humano daquela dor.

Então eu imagino que, como a aeronave, pelos cálculos, também, no giro dela, ela girava em torno de cinco a seis Gs, um piloto treinado... Um piloto não treinado, com três Gs ele já começa a ter sintomas do sangue descendo para as partes inferiores. Um piloto bem treinado e com equipamento adequado, que são os sistemas de anti-G, e com manobras que são feitas para suportar o G, ele suporta seis Gs. E um piloto atual, com uma aeronave que é capaz de suportar nove Gs, ele agüenta nove Gs, mas por muito pouco tempo. Então a seqüência normal é haver uma perda da visão e depois uma perda da consciência. Tem acidentes, inclusive, com aeronaves de caça, que o piloto... Que a causa provável do acidente seja o piloto ter desmaiado devido ao excesso de Gs.

Então eu pedia sempre para os familiares: Acreditem que alguém lá em cima poupou as pessoas que estavam dentro daquele avião de um sofrimento maior.

Então eu imagino que quando a aeronave perdeu boa parte da asa dela, que ela entrou em curva e começou a girar para baixo, ali praticamente todo mundo deve ter sido desligado.

Esse é o outro motor. O estabilizador direito. Essa parte, nessa peça dá para a gente ver que a aeronave sofreu uma velocidade acima da que ela foi homologada para voar, porque ela tem enrugamentos que levam à conclusão de que a velocidade aqui era superior à capacidade dela.

Essa aqui é a parte do avião que mantêm no chão a parte elétrica e ar condicionado. É o APU. Estava aqui, nós tiremos esse e nós trouxemos de volta. Aqui está não está dando para ver... Tem uma distância escrita aqui, eu não estou conseguindo ver. Aqui. 586 metros. Era a distância desse ponto até esse mais distante. E aqui tem uma outra distância, que eu acho que é 412, era a distância desse até a cabine. Nessa região toda aqui, os nossos familiares, os nossos amigos estavam ali espalhados. E novamente, alguém disse um dia que

até nesse caso Deus ajudou, porque nos permitiu ter acesso a muitos corpos. Se esse avião tivesse caído na vertical e a 400, 500 quilômetros/hora, reto, sem se desintegrar, seria muito difícil que a gente conseguisse separar os 154 indivíduos que estavam à bordo. Então, mesmo nessa hora, Deus quis: "*Não, nós vamos encontrar todos*".

E apenas para que a gente diga o que o Estado, com a Força Aérea, com o Exército, com as Policias todas que participam lá, quais foram os gastos que nós... As coisas que nós usamos lá, durante a missão, então horas voadas, foram voadas 1534 horas para que a gente pudesse trazer todos para os seus familiares. Combustível, foi consumido um milhão e 200 mil litros de querosene. Pessoal envolvido, sem ser o pessoal que era do afetivo do Campo de Provas Brigadeiro Velloso, que passaram por lá, efetivos militares, 741. Retifico. Injustiça. Não somente militares. Tinha civis; tinha o pessoal do IML aqui de Brasília, que foi espetacular no trabalho deles, exemplares; tinha muita gente, um pessoal, muita gente que ajudou bastante; além deles, na fazenda muita gente nos ajudou. Então houve muito envolvimento. Teve gente ligando, fazendeiros ligandO – "*Eu quero ajudar*". E ajudar, de uma maneira ou de outra, ajudou. Então foi uma coisa que realmente deveria dar orgulho a todos os brasileiros.

Aeronaves envolvidas, eu até não coloquei, mas eu vou mostrar algumas fotos. Praticamente todas as aeronave do acervo da Força Aérea participaram. Até aeronaves de controle de tráfego aéreo, que faziam interceptações de aeronaves que entravam no setor, que estava, o espaço aéreo estava proibido, mas mesmo assim algumas aeronaves, até por desconhecimento, entravam na área e eram interceptadas e solicitadas para que se dirigissem para outro lugar.

O C-130, o avião maior, que trazia todo mundo aqui para Brasília. O Búfalo, que foi importantíssimo, sem ele as coisas seriam muito mais trabalhosas, porque se nós não tivéssemos aquela pista e o Búfalo, nós teríamos que ter uma outra alternativa, ou seja, a princípio, usar o helicóptero com carga externa. Só que com carga externa, naquela distância, cada viagem de helicóptero iria demorar em torno de três horas. Com carga externa. Com o risco de essa carga externa cair de novo no meio do mato.

Então nós fomos também protegidos nesse aspecto, porque o Búfalo, embora um avião já bem idoso, principalmente quando nós mais precisamos dele, ele não nos deixou na mão. E as tripulações viajavam, faziam esse deslocamento com a rampa traseira do Búfalo aberta, todas as janelas abertas e todos de mascara, porque, realmente, ninguém consegue ter noção do que nós estamos falando.

Os homens que trabalhavam na selva, quando eles chegaram, era insuportável o cheiro dele. O cheiro dos homens era insuportável. As roupas tinham que ser jogadas fora, na maioria das vezes. Para isso nós precisávamos levar novas fardas para todo mundo. Então são coisas que só quem passou, não é o meu caso, que vai ser capaz de descrever exatamente.

Nesses deslocamentos todos, porque a gente tinha que ter o controle também de cada avião que decolava, quantas pessoas estavam levando a bordo, quanto de combustível, quanto de equipamento, então nós transportamos, entre Brasília, Cachimbo, a fazenda e o local dos destroços, 6.300 passageiros. Porque cada avião, quando decola, tem lá a tripulação e os passageiros. Então a gente tinha que ter esse controle todo, porque se déssemos o azar de perder um helicóptero desses, com vários militares dentro, ou vários componentes das equipes, a gente tinha que ter o controle de quem estava naquele momento também.

E durante toda a operação, nós transportamos 382 toneladas de carga.

E organizações participantes, como eu disse, a Força Aérea tem várias dessas organizações aqui, que estão aqui da Força Aérea, mas não foi só a Força Aérea. Muita gente esteve envolvida, muita gente esteve dando o seu suor, a sua participação. E em termos de organizações, participando lá nós tínhamos 51 organizações. Ninguém pensa, mas a gente tinha que providenciar alimentação. E no início, o pessoal... A alimentação era a base de ração. Ração militar. Principalmente para aqueles que iam para dentro da área do acidente.

E nessa hora a fazenda foi muito importante. A Fazenda Jarinã. Nós devemos muito à Fazenda Jarinã. Porque, no início, eles, sim, nos permitiam uma alimentação, uma refeição, pelo menos, quente. E teve dia de nós não conseguirmos levar a comida para lá por causa de chuva, mau tempo. Então o avião que deveria levar alimentação de Cachimbo para a fazenda não conseguiu chegar ao local devido às chuvas.

E nesse mesmo dia o dono da fazenda mandou matar um boi, o gerente da fazenda mandou matar um boi, para que o pessoal pudesse ter o alimento que nós não conseguimos levar, pelo mau tempo.

Água, embora seja uma região com muita água, água potável, a gente não podia correr o risco de alguém tomar uma água contaminada, não só pelo local ou pela situação, mas uma água que desse uma diarréia, alguma coisa. Então nós tínhamos que levar água. Não é propaganda, mas a água não era suficiente, porque o homem, além de perder muita água, ele perdia também sais, e tinha um momento em que a água não conseguia recuperar o homem, e a gente

tinha que fornecer um isotônico para que ele recuperasse também os sais.

A diferença do pessoal que trabalhava lá, eles diziam para mim: "*Brigadeiro, na floresta nós somos cozidos, na fazenda nós somos assados. Essa é a diferença*". Porque na floresta a umidade era muito grande e na fazenda, porque já era área de plantio, de criação de gado, já não tinha tanto mato, então era muito calor. Então nós distribuímos principalmente, o objetivo desse, digamos aqui, isotônico, era permitir que o pessoal que estava lá no local, na clareira, pudesse ter a restituição, a recomposição de sais. Os outros, que estavam fora, não tinham esse privilégio.

Consumimos 14 mil quilos de gêneros alimentícios, dos quais nove mil quilos nós levamos para suportar os homens que estavam deslocados lá no local.

A operação, como um todo, quando nós demos por encerrada e começamos a retirada da fazenda, durou 49 dias. Esses cinco dias aqui, eu coloquei por quê? Para depois nós sairmos de Cachimbo com tudo que tínhamos levados para lá, porque nós levamos uma série de coisas. Embora a base nos proporcionasse muito apoio, nós precisamos levar mais trator, mais empilhadeira, caminhonete, uma série de coisas nós tivemos que levar. Então mais cinco dias para que nós saíssemos de Cachimbo, da nossa própria base.

E dos sacos de despojos, a gente não contava nunca quantos corpos havíamos recolhido, porque não podíamos ter certeza de que ali estava um corpo inteiro. Então nós contávamos sacos. A maioria, sim, estavam com corpos inteiros. 152 sacos de despojos, mais 18 sacos de fragmentos e mais quatro caixas de isopor com outros fragmentos.

Da carga que nós recuperamos, eu sei fiz questão de falar bagagem e carga, nós recuperamos 1650 quilos. Então aqui deve ter sido um erro meu, porque eu não precisava ter feito isso, eu não precisava ter colocado todos nós agora em xeque. Eu podia ter deixado tudo lá. Mas o Estado Brasileiro quis trazer de volta o que foi achado. O que não foi achado, nós não trouxemos. E também aqui, com o trabalho de todos, todos que trabalharam lá, todos que trabalharam do IML lá, do IML aqui, nós conseguimos identificar 154. E permitir que todos os familiares dessem aos seus entes queridos um final cristão, todos tivessem a confirmação, todos tivessem os documentos necessários para as iniciativas posteriores de indenização ou o que quer que seja.

Então, aqui também quis Deus que nós conseguíssemos trazer esses 154, e que eles fossem identificados, com as técnicas hoje existentes. Porque se não fossem essas técnicas, também não conseguiríamos identificar 154.

Além disso, todo homem, quando voltava da selva, passava por uma inspeção sanitária no Hospital de Campanha, em Cachimbo, porque muitos voltavam com carrapatos, piolhos, doenças causadas pela umidade, pelo calor, por irritações na pele. Então todos, quando chegavam em Cachimbo, passavam por uma inspeção sanitária. Logicamente nós não fazíamos revista desses homens, porque eles não merecem uma revista. Procedimentos médicos, consultas médicas, tivemos oportunidade de fazer EVAM, que é evacuação aeromédica, lá. Quis Deus também que, em um dos aviões nossos, nascesse uma criança a bordo do avião, porque a mãe chegou em Cachimbo de madrugada, com dores do parto, e os médico consideraram que havia grande possibilidade dela ter que passar por uma cesariana. Foi tirada de Cachimbo à noite, três horas da manhã, não conseguimos pousar em Alta Floresta, fomos para Cuiabá, e no caminho nasceu essa criança a bordo do avião.

E também, em homenagem à FAB, ele ganhou esse nome.

E fizemos também, como um reconhecimento ao apoio que nós recebemos da área da fazenda, nós fizemos uma ação cívico-social para todos que moram em torno daquela fazenda. Então lá todos tiveram consulta médica, quem precisou de consulta médica, teve consulta médica. Foram 238 consultas, 16 procedimentos médicos, oito exames, fornecemos vacinação para todo mundo que estava com a vacinação atrasada e distribuímos 1200 medicamentos, além de refeição para todos, com sorvete para as crianças, além de Educação para as crianças, aulas de prevenção de acidentes, principalmente, para os pais e para as crianças. Então, foi um reconhecimento a tudo que nós tivemos de apoio da população local.

Também não foi para fazer notícia.

E muitas coisas nos chamaram a atenção e nos dão orgulho. Então uma coisa que nos chamou muito a atenção, a união de todos. Todos que estavam lá sabiam exatamente o que tinham que fazer. E todos sabiam da importância do que estava sendo feito e todos se dedicaram. A empresa que estava envolvida no acidente foi exemplar. Não ganho nada dela, não tenho nenhuma ligação com nenhum deles, mas ela nosso não nos abandonou nenhum minuto. Tudo que nós precisávamos, e por não termos a agilidade da aquisição, por exemplo, bastava, tinha sempre um representante da empresa comigo, eu falavA – Preciso disso, agora. À noite estava na base aérea de Brasília, de manhã estava em Cachimbo. Porque teve uma hora em que as nossas motosserras acabaram. Elas se destruíram. E embora fosse feita a manutenção – Um exemplo. Estou só dando um exemplo – E agora

precisamos de mais motosserra. No dia seguinte, na noite em que eu pedi, tínhamos seis motosserras aqui em Brasília, de madrugada elas foram para Cachimbo e no outro dia elas já estavam sendo usadas.

O *Recover Kit* também, foi porque gente de longe resolveu... Eu não sabia da existência desse *Recover kit*, foi ele que nos propiciou virar aquela asa e tirar mais cinco companheiros lá debaixo. E isso foi porque alguém se deu ao trabalho de ligar para mim e falar – "*Kersul, existe isso, é obrigação nossa oferecer quando há acidente e está à disposição, já está na porta do hangar*". São seis toneladas divididas em algumas caixas, e dois macacos de uma tonelada cada macaco. E nós levamos, no dia seguinte todo esse *Recover kit* estava em Cachimbo, e nós levamos para a área do acidente e fomos levando de acordo com o que achávamos que iria ser necessários, porque movimentar um macaco de uma tonelada no meia das árvores iria ser bem complicado. Mas íamos levar, se fosse necessário. Graças a algumas cenas que os senhores viram antes, daquele pessoal movimentando um cabo de aço, aquilo foi possível virar com colchões infláveis, e nós atingimos os objetivos que queríamos.

Também os cachorros, eu não sabia que existia cachorro treinado para isso, eu sou só aviador, mas um dos homens que esteve lá comigo ligou daqui de BrasíliA – "*Kersul, tem cachorro que é treinado para isso*". FaleI – Onde é que tem? São Paulo e Brasília. No dia seguinte, os três cachorros estavam lá, com as equipes de amestradores dos cachorros, e permitiriam que nós tivéssemos certeza do trabalho realizado. Quando eles chegaram, nós já... Eles não localizaram nenhum corpo, mas eles permitiram que nós tivéssemos certeza de que naquela área toda não tinha mais corpos. Porque eles eram capazes de localizar pequenos fragmentos.

Isso aqui é uma coisa da Força Aérea. A gente tinha que ter, no momento, dinheiro na mão para gastar para alguma coisa, como compramos, uma das peças mais caras que nós compramos lá, foi o que? Um caminhão que estava em Cachimbo, o sistema de refrigeração dele quebrou, e nós tivemos que comprar uma pecinha desse tamanhinho. Para que o caminhão não ficasse sem a refrigeração, um helicóptero saiu, foi a Guarantã do Norte, comprou essa pecinha, trouxe de volta e colocou no caminhão. Então acho que foi a peça mais cara que nós adquirimos lá, porque ela, embora não valesse nada, o que foi gasto para que ela chegasse a tempo e nós mantivéssemos aqueles corpos refrigerados, foi importantíssimo. Então nós tínhamos que ter, e tínhamos, dinheiro à disposição para essas coisas emergenciais.

Compramos também na cidade muito suprimento, muito alimento, refrigerante, para que tivesse recomposição de açúcar, uma série de coisas, também com esse dinheiro.

A fazenda foi importantíssima para a gente. Eu até me pergunto muitas vezes: E se essa fazenda não existisse ou não existisse nenhuma fazenda por perto? Então foi muito importante. E eles, o tempo todo... Teve, nos primeiros dias, duas senhoras conseguiam produzir alimento para todos que estavam na fazenda. Todos que eu digo, todos: Militares, equipes de reportagem, indígenas e mais alguém que aparecesse lá. Então não havia distinção.

Aqui a ACISO, que eu comentei, e o nascimento do Fábio.

Aqui, para os senhores terem noção, é exatamente a fazenda. Aqui era a residência do Administrador, aqui está a imprensa, que estava lá desde o início com a gente, são casas das pessoas que trabalham na fazenda. Duas delas ficaram, a princípio, à nossa disposição, até que nós conseguíssemos ter as nossas próprias barracas. Nos primeiros dias, nós fomos sem nada. O importante era ir o mais rápido possível. E os homens eram treinados para ficar na selva o tempo que fosse necessário. E depois nós levamos, assim, o apoio que eles precisavam para poder haver um rodízio e um descanso.

Esse é o caminhão que ficou na fazenda. Também, quando nós imaginamos fazer isso aqui, onde buscar? Nessa hora apareceu novamente ajuda. Então um senhor da região colocou à disposição os caminhões delE – "*Onde é que você quer?*" Pedimos um na fazenda e ele mandou dois para Cachimbo. E aqui em Brasília também tinha dois caminhões, que a própria empresa de aviação colocou aqui à disposição.

Então o Brasil inteiro, digamos, estava envolvido, de alguma maneira, nessa operação. É uma pena o que Brasil todo não tenha conhecido o que foi essa operação, essa missão nossa.

Aqui é o que eu falei dos colchões infláveis. E graça a eles e

àquele trabalho com a parte de cabos de aço e tração foi possível tombar essa seção central da aeronave, que é muito pesada. Isso aqui com muito trabalho, isso aqui é tudo à base de ar comprimido, o compressor teve que ser levado para a região do mesmo jeito e, graças a isso, nós ficamos praticamente dependendo de uma única vítima, que nós não tínhamos ainda localizado.

Mas essa última vítima, ela estava sentada em uma poltrona, se não me engano a 17 Charlie(F), que é exatamente uma poltrona que estava nessa posição. Então, quando nós tiramos os últimos, as últimas

vítimas daqui debaixo, a intuição nossa é que se ele estivesse sentado no lugar dele, muito provavelmente ele estava aqui. Por isso é que a gente insistia sempre que a gente já... Foi feita nessa área, aqui, uma verdadeira garimpagem. Então foi cavado profundamente, procurando ver se encontrava alguma coisa, teve perito do IML que foi lá com escovinha, com equipamentos pequenos, que ficou lá o dia inteiro pegando o que achasse. Então um trabalho realmente digno de elogios. E a gente tinha expectativa que ele estivesse naquele meio, porque a poltrona dele era dessa seção. Então a gente... Eu sempre ligava para o Dr. Aloísio(F) aqui e falavA – Aloísio(F), não é possível! Ele tem que estar aí. Um dia o Aloísio(F) ligou, falou: "*Kersul, estava aqui*".

Aqui é a ACISO. Nós fornecemos refeição para todos da região que foram para serem atendidos lá e ter um médico, uma assistência ali no local, já que é uma área de poucos recursos, vamos dizer assim.

Apenas os cachorros que participaram. Um deles, no regresso, se aposentou. Foi a última missão dele.

E algumas coisas que foram muito importantes para a gente, porque nós tínhamos que lavar as roupas de todo mundo, então tinha uma lavanderia que foi deslocada também, de aeronave, com o C-130.

A comunicação rádio era muito importante e foi o Exército que nos permitiu os contatos mais necessários.

Aquela parte de detecção de minas, que foi o que nos proporcionou recuperar o último equipamento que era necessário para a investigação do acidente.

A parte de imaginação, de como transportar também, da parte dos contêineres frigoríficos. Os invólucros que nós tínhamos que carregar nos aviões, porque se algum líquido vazasse na aeronave, a gente perderia aquela aeronave, porque ela tinha que passar por um tratamento. Então nós tivemos que adquirir piscinas de fibra de vidro. E adquirimos em São Paulo e lá no local, também. E essas piscinas eram forradas com plásticos. Nos plásticos, nessas piscinas eram colocados os sacos de despojos e transportados de maneira que nós não perdêssemos a aeronave. Porque se acontecesse como o primeiro translado que nós fizemos, até, só por questão de odor, já que era uma aeronave fechada e nós tivemos que deslocar da fazenda para Cachimbo os dois primeiros corpos, aquela aeronave ficou inoperante, ficou indisponível por dois dias, porque nós precisamos fazer um tratamento nela.

Dos caminhões eu já disse.

O controle do espaço aéreo, nós mantivemos controle, realmente nenhuma aeronave entrou lá, se não estivesse autorizada, para que nós mantivéssemos o controle da área.

E a Coordenação, com a equipe que ficou aqui em Brasília, também foi muito importante.

Agora algumas fotos apenas.

Esse é o caminhão que ficou na fazenda.

Aqui, apenas participações importantes do Exército.

Aqui é um módulo de alimentação a ponto remoto, que nós tivemos que usar depois, que já leva a alimentação praticamente pronta. É uma coisa que é da Força Aérea.

O Hospital de Campanha, que também ficou lá, foi muito importante, salvou uma vida, com certeza, de um militar nosso, além de fazer todo aquele trabalho de triagem, os tratamentos necessários, mantendo sempre também um médico e um enfermeiro na fazenda e outra equipe lá no local dos destroços, o que permitiu que a gente não tivesse nenhuma baixa e os atendimentos iniciais já fossem feito lá no meio da selva. Esse é o nosso Hospital de Campanha.

O pessoal que ficava em Cachimbo, para se alimentar, isso aqui é um hangar nosso de manutenção, aqui é o nosso sistema de alimentação, e aqui é que todos nós, sem distinção alguma, fazíamos as nossas refeições.

A alimentação que era levada diariamente para aqueles que estavam na fazenda ou na clareira.

E aqui algumas coisas que, digamos, o País tem condições de melhorar. Então, parte de Unidade Celular de Intendência nossa, a gente... Eu poderia ter acionado mais rapidamente e ela atender melhor o homem.

A disponibilidade de aeronaves. Todas as aeronaves que nós precisamos, nós tínhamos, mas elas têm que passar por revisão. Fizemos revisão lá, elas dão pane, a gente tinha que sanar as panes, e elas vencem uma hora, tem que ser recolhidas e tem que colocadas em outra missão. Mas, a princípio, o que precisamos naquele dia, a gente teve.

Coisas que a pessoa comum não pensa, não é? Como reabastecer? Então a gente tinha que levar o combustível lá para a fazenda. Como é que nós vamos reabastecer os helicópteros lá na fazenda? Então, até que a PETROBRAS fosse acionada e começasse a mandar caminhões tanto para Cachimbo quanto para a fazenda, a gente levava no próprio Búfalo. E cada vez que o Búfalo posava na fazenda, ele descarregava 1500 litros de querosene para que os helicópteros pudessem voar.

Os helicópteros pernoitavam todos na fazenda. E toda aquela tripulação, e nós vamos dizer, de cansaço, de noites mal dormidas, ninguém reclamou disso. E todos operavam do nascer do Sol até o pôr do Sol, logicamente com os revezamentos necessários.

E esse reabastecimento, nós vamos ver mais à frente, era feito com auxílio dos equipamentos que nós tínhamos disponíveis: Com bombas, com depósito plásticos. E por mais que fizéssemos, tínhamos que ressuprir com roupas, calçados, equipamentos médicos, sabonetes para carrapato. A gente usava sabonete para cachorro, porque foi o que nós conseguimos. Sabonete contra carrapatos era sabonete veterinário. Então tudo isso a gente tinha que fornecer. Barbeador, coisas de higiene, normal. Não é o caso de entrar em detalhes aqui, mas tudo que o homem precisa, tinha que ser levado para lá diariamente.

Podemos ter equipamentos melhores? Podemos. Podemos ter mais equipamentos? Podemos. É importante termos mais equipes preparadas? É importante. Os nossos efetivos têm que ser aumentados? Cabe ao Estado definir o que quer. E depois ainda ter a tristeza de ser acusado. Mas eu acho que é parte também. É parte do amadurecimento de todos nós, do País, das pessoas, e acho que todos nós temos que passar por esse amadurecimento.

E disponibilidade de pessoal é porque a gente tem que... As outras missões da Força Aérea continuam. Então as pessoas têm que voltar para seus afazeres.

E as comunicações nossas, lá no setor, poderiam ser melhores.

Aqui é só agora algumas coisas, só como exemplo. São as barracas utilizadas principalmente para o pernoito. Um caminhão da PETROBRAS deixando combustível lá para a gente. Infelizmente, por duas vezes, esse caminhão é dividido em duas células, por duas vezes, nos testes que nós fizemos de combustível, duas vezes nós perdemos uma das células. Ele tem dez mil litros, cinto mil litros nós não pudemos usar porque, pelo nosso controle, ele estava contaminado de água. Então nós só recebemos a parte que tinha passado no nosso teste. Mas depois foram feitos testes melhores lá em Cachimbo e esse combustível já não tinha mais os mesmos sinais.

Aqui apenas um dos nossos depósitos de combustível. O Búfalo pousando. Outro depósito de combustível, aqui. Outro depósito de combustível. Os helicópteros pousavam aqui perto e por bombas eles eram reabastecidos. Essa é a bomba.

E algumas coisas que tivemos que enfrentar. Como eu disse, a selva, realmente, para que se tenha noção, só indo lá. Por mais que eu aqui queira descrever, eu não vou conseguir. Mas quem já esteve em uma aérea virgem é capaz de testemunhar. Dos insetos já comentei bastante no período da manhã também. As formigas, elas tinham uma atração especial por nylon, e elas comiam as mochilas, as redes, os protetores, e muita coisa a gente perdeu, porque elas, realmente, é até incrível como é que um inseto desses pode fazer o que fez. As temperaturas altíssimas, o que levava à desidratação. Umidade também, na área da mata, enorme. Nós tivemos muita proteção no início, nós tivemos poucas chuvas, no início. Quando a gente mais precisava, a gente teve pouca chuva. Porém, depois as chuvas vieram para valer e atrapalharam muito. Então os homens, além de dormir no mato, dormiam com chuva. Nós tivemos inundação no acampamento, nós tivemos dias de não conseguir levar comida por causa da chuva. E as distâncias, como eu disse, para que se tenha noção, é como se a gente estivesse aqui em Brasília, a fazenda fosse em Goiânia e os destroços estivessem a 40 quilômetros depois de Goiânia. Com uma única ligaçãO – Céu.

Aqui é uma foto que foi tirada de um transporte. Aqui nós temos seis homens transportando um saco de despojos.

Aqui eu não sei se todos conseguem ver, mas todos esses pontinhos são abelhas. E a abelha, enquanto não é agredida, ela não faz nada. Por isso que o homem tem que ter um certo treinamento para suportar e não fazer nada, porque se ele bater em uma delas, as outras reagirão.

E aqui o nosso sistema de suprimento. É aquele exemplo que eu dei do isotônico.

Essa foto é bem... Dá uma boa noção do que se passa. Aqui nós não estamos vendo o chão. O helicóptero está acima da copa das árvores. E agarrado a uma árvore tem três assentos. Então eu, por mais que eu diga, por mais que eu mostre, eu não vou conseguir sequer dar uma noção para os senhores do que era isso aqui.

Nevoeiro. Na Amazônia tem muito nevoeiro, a gente não sabe, principalmente o pessoal do Sudeste, pensa que... Mas tem um período da manhã, que eles chamam de aru, que a transpiração da mata sobe e forma uma camada muito grande logo acima da copa das árvores. E com isso a gente não consegue sair do lugar. Nem sair, nem chegar.

Muita chuva. Essas fotos são lá de Cachimbo.

E nós tínhamos também que atender a interesses diversos. A imprensa tinha, sim, que divulgar o que estava se passando. E nós fizemos diariamente uma coletiva com a imprensa em Cachimbo. Eu fiz diariamente uma coletiva com a imprensa lá em Cachimbo, no CPBV. A imprensa também sempre teve todas as informações que precisou, na própria fazenda. Além disso, foram levados a sobrevoar o local. Nós realmente evitamos que eles descessem lá no local, porque seria mais um trabalho para a gente, não duvidando, de maneira nenhuma, do trabalho da imprensa, mas seria mais uma atenção que deveríamos dar. E apenas uma

equipe entrou, sem a nossa autorização, com a ajuda de outras pessoas que não participavam do resgate.

E tínhamos, concomitantes, a investigação técnica do CENIPA e a investigação policial. E nós tínhamos obrigação de atender as duas. Eu não era ainda o Chefe do CENIPA. Estava aguardando para ser o Chefe do CENIPA. Eu era só o responsável pelo resgate lá no local. Então coube a nós, sim, dar todo o apoio necessário para todos eles. Aqui nessa equipe do CENIPA, uma equipe que foi, de investigadores, era composta, inclusive, por representantes da Boing, da FAA e do NTSB americanos, e eles estiveram lá com os equipamentos deles todos, e meia hora depois daquele local, nós tivemos que auxiliá-los a transportar os seus equipamentos.

E um desafio foi realmente recolher, depois que tínhamos feito o que era realmente importante, a parte de bagagem e carga.

E uma coisa que a Legislação Internacional prevê, que ninguém soube, também, os destroços, mundialmente, esses destroços são buscados por interesses outros, porque são equipamentos caros. Então qualquer peça que fosse recuperada desse avião valia muito. Porém, existe uma Legislação que diz que nenhuma peça de aeronave que participou de acidente pode ser reutilizada. E como nós não tínhamos e não era praticável, nem economicamente viável retirar todos os destroços de lá, até porque para cortar uma pequena parte, que precisávamos para investigação, nós consumimos vários discos de serra, para tirar um pedaço da aeronave, nós, depois de tudo terminado, depois de tiradas as bagagens, as cargas que nós tínhamos localizado, nós voltamos lá para inutilizar os destroços. Então nós inutilizamos progressivamente, com equipamentos mecânicos, marretas, serras, o que fosse possível, depois, o que não fosse possível, fogo. E o que não posse possível, com explosivos.

Com o cuidado, sempre, de alertar para o horário da explosão. Embora soubéssemos que, teoricamente, não tinha ninguém lá perto, a gente tinha o cuidado de acionar uma sirene na hora da explosão. E inutilizamos aquelas peças que poderiam ser reutilizadas, com a orientação do operador, que disse – "*Se você quebrar essa parte aqui, essa peça se tona inútil*". Porque o País tem que responder internacionalmente evitando que essas peças sejam reutilizadas. E os destroços que ficaram lá, nós ainda tivemos o cuidado também, por Legislação Internacional, de identificá-los em cor laranja, para que, se voltarmos a ter um acidente naquela região, ele não seja confundido com o acidente que nós estamos pesquisando. Vai se identificar que aquele pedaço é de um outro acidente.

E realmente, o prolongamento da operação começa a trazer os estresses, os cansaços e toda parte de ressuprimento. E aquela coisa, aquela insatisfação de a gente não estar atingindo o objetivo. O prolongamento se deu porque demoramos demais a identificar os últimos corpos. E também, depois de tudo isso, tudo que nós levamos, nós temos que retirar. Então quando se fala que terminou a operação, todo mundo achA – Ok, acabou. Não. Agora é desmobilizar, é tirar tudo que foi levado. Tentamos não deixar nenhum lixo produzido por nós na região, e tudo que era possível ser retirado, nós retiramos. Então, tudo isso faz parte de coisas que ninguém ficou sabendo.

E não utilizamos a primeira UCI que nós levamos, que é a Unidade Celular de... Intendência, não. UCI aérea. Unidade de Tratamento Intensivo. Unidade de Terapia Intensiva. É UTI aérea! Está aqui errado. A UTI aérea, ela não foi usada porque, para nossa tristeza, nós não achamos nenhum sobrevivente. Mas teria lá a UTI aérea para o tratamento inicial e o deslocamento para um centro com maiores condições.

Quando nós achamos que seria possível transportar os nossos... Os brasileiros, nós pensamos em caixões, mas acabou que eles foram totalmente inúteis e eles foram doados depois para a comunidade local. Várias Prefeituras receberam esses caixões, essas urnas funerárias. E também em uma ação inicial, nós adquirimos várias caixas de isopor, que não foram usadas para o que a gente pretendia, mas tiveram outra utilização.

E agora aqui eu vou passar rápido, porque não é um *briefing* específico. É só para falar que, na minha visão, foi exemplar o trabalho de todos que estiveram lá. Esta aeronave, que está sendo aposentada, a princípio, que foi realmente imprescindível para a gente. E as tripulações com o treinamento necessário. O treinamento e a disciplina das tripulações, porque nós não tivemos nenhum acidente, nenhum incidente, tudo era programado, em que nível devia entrar, em que nível devia sair, em que freqüência devia entrar, em que freqüência devia sair do local. E o trabalho de quem estava coordenando.

Essa é uma foto dessa aeronave pousando na pista lá da fazenda. E coisas que aconteceram lá. Tinha as formigas, eu já comentei. Isso aqui não... É porque nessa... Entre os passageiros, tinha uma turma de pescadores. E como eu disse, a cada dia a selva produz uma camada de folhas. E toda vez que nós achávamos um corpo, era assim, todo mundo gritava para que todos fossem para lá e começassem a dar o tratamento necessário, com os equipamentos, como retirá-lo, prepará-lo para colocar no saco. E quando o indivíduo localizou esse peixe, que era muito grande,

ele gritou. E quando todos chegaram lá, foi identificado que não era nenhuma das vítimas.

Aqui é só como foi importante ter uma base, não perto, mas a uma distância que nos permitiu utilizá-la. Então o Campo de Provas Brigadeiro Velloso foi extremamente importante. Nós tivemos lá uma condição de uma alimentação um pouco melhor, instalações mais confortáveis, a pista permitia que nós operássemos com aeronaves grandes e, logicamente, tudo pode ser melhorado.

Então embora aqui nesse local esteja a primeira usina hidroelétrica da Região Amazônica, que foi ampliada, ela, mesmo com a ampliação, com três geradores grandes, tinha noite em que ela não dava conta. Então, antes que nós perdêssemos a usina, nós estabelecemos horários para que cada um tomasse o seu banho. Então nós tínhamos horários para cada área dos alojamentos, para que tivessem o seu momento de um banho quente.

Mais coisas que podemos fazeR – Podemos melhorar essa usina, se for interesse do País.

A armazenagem do combustível, no início, nos causou espanto porque nós ficamos com medo do combustível acabar e nós proibimos qualquer aeronave que pousasse em Cachimbo de reabastecer lá. Então, quem quisesse pousar lá tinha que ter combustível para sair até que nós tivéssemos um nível de combustível que nos desse tranqüilidade. E temos condições de armazenar mais combustível lá, isso aqui era também um *briefing* para que eu desse para os meus chefes.

E nessa área de CPBV seria interessante que nós tivéssemos mais algum apoio como uma aeronave de asa fixa porque dependendo do horário não dá para sair de Cachimbo se tivermos uma emergência grande, então seria... Isso aqui é operação do campo de provas no dia-a-dia e melhorar as comunicações também.

Nós tivemos algumas restrições de comunicação porque, por exemplo, se começassem chuvas torrenciais em Cachimbo nós tínhamos que derrubar todo o sistema elétrico nosso para que um raio não queimasse os nossos sistemas de rádio e telefonia. Então, já era um limitador. As linhas telefônicas também eram restritas porque a distância daqui para lá é grande e nós temos praticamente um canal satélite para essas comunicação.

E perguntas que eu me faço semprE – Será que nós estávamos todos, o País está preparado para um acidente desse tamanho com 50% de sobreviventes, bastante feridos? Senão tivéssemos o apoio de uma fazenda ou um apoio por perto. Se não existissem essa base ou esse campo para nos apoiar também? E eu também me faço essa pergunta semprE – Onde é que foi parar as coisas que nós não achamos?

Agora aqui é uma visão, apenas uma visão minha de como a gente pode melhorar a parte de comunicação tanto interna quanto externa. Como usar os sensoriamentos todos disponíveis, como adquirimos mais sensoriamentos, não, é? Um tipo de busca que nós criamos lá com um tipo de helicóptero que, ao final, a gente já no desespero, a gente praticamente taxiava em cima das árvores, em missão de mais de três horas de vôo, tentando localizar alguma coisa.

Fizemos várias dessas missões e esse helicóptero permite que embora a região seja de árvores altas, elas não são, na sua maioria, árvores muito grandes. Então, elas são... Tinha árvores muito grandes, mas a maioria são árvores compridas, mas finas, e esse helicóptero ele praticamente abria as árvores e permitia que a gente visse no chão. Então, nós fizemos várias dessas missões, eu, inclusive, estava em uma delas, ficamos três horas olhando para baixo e tentando localizar tanto a carga porque se a gente localizasse carga poderíamos encontrar algum corpo por perto ou bagagem, então, nós fizemos, não vou dizer o impossível porque o impossível ainda está para ser feito, mas fizemos tudo que era possível. E aí apenas uma visão de como eu acho que a força aérea operaria em uma outra situação ou em uma outra calamidade, não necessariamente um acidente aéreo.

E aqui apenas uma... Em cada local nós tínhamos uma bandeira nossa. Tanto em Cachimbo quanto na fazenda, quanto lá na clareira e essa é a bandeira no local mais civilizado que era dentro do campo de provas Brigadeiro Velloso. Se os senhores notarem como ela está aqui de insetos. E novamente eu repitO – O que nós fomos lá fazer nós fizemos, nós não deixamos ninguém para trás.

Eu pediria em consideração aos familiares que os Senadores, querendo ver, eu ligo o *laptop* e mostro para todos os Senadores que tiverem interesse é ver as fotos das vítimas, mas como eu disse para os familiares sempre, não partiria de mim nunca mostrar, mas tenho autorização deles. Se os senhores quiserem ver tenho autorização para que os senhores tenham noção, se quiserem, de como infelizmente nós encontramos alguns brasileiros lá.

Mas se quiserem está à disposição.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fazemos só para os Senadores ou se com compromisso fechar as câmeras, o que o senhor acha?

SR. JORGE KERSUL FILHO – Eu faria, se o senhor permitir, a minha sugestão foi de que a gente ligasse o *laptop* para os Senadores e eu como eu

sempre fiz com os familiares, eu sempre liguei o *laptop* para aqueles que faziam questão de ver, embora eu tentasse demovê-los disso, e eu ligava e só mostrava como passava as fotos e saía de perto. Então, eu posso ligar deixar à disposição dos senhores, os senhores vêem as fotos, é bom que os senhores vejam para que tenham noção do que nós estamos falando. Se quiserem ver.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós vamos pedir a todos aqueles especialmente a imprensa e a assistência, porque nós vamos transformar a sessão em fechada, Sr. Presidente, e requerer a V.Exª. que defira essa solicitação para que nós possamos manter a Assessoraria, os Procuradores da República que aqui se encontram, os Delegados se quiserem permanecer, por favor, podem e os oficiais. E os demais, por uma questão da Convenção Internacional, nós pedimos que deixassem a sala que nós momentaneamente iremos transformar essa sessão em reservada com a aquiescência e deferimento do Sr. Presidente e dos demais Senadores.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO(PSDB-PA) – Pois não, Senador.

Sessão secreta às 17h17.

Sessão reaberta ao público às 17h59.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Eu gostaria então de, reiniciando a nossa sessão, convidar o Dr. Danilo Pinheiro Dias, Procurador da República no Estado da Bahia, a Dra. Juliana de Azevedo Moraes, Procuradora da República no Estado da Bahia, e o Superintendente Regional do Departamento da Polícia Federal, Dr. Flávio Maltez Coca.

Agradecendo a presença dos senhores, eu passo a palavra para que na abertura, se vocês desejarem fazer uma exposição, uma apresentação, para depois passar à argüição.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: O procedimento que consta aqui da Requisição e que está sendo tratada pela Procuradoria da República, ele culminou com o ajuizamento da uma ação por ato de improbidade administrativa e buscando a responsabilização dos gestores da Infraero à época das obras de reforma e ampliação do aeroporto de Salvador. Essas obras tiveram início em 1998, 99 licitação, e se estenderam até 2002, e ela sofreu intensa fiscalização do Tribunal de Contas da União, já em uma fase adiantada das obras, isso levou à paralisação dessas obras e o processo no Tribunal de Contas, ele foi julgado em novembro do ano passado, outubro ou novembro, salvo engano, culminando com o acórdão 2006/2006 que é o acórdão base também da nossa ação de improbidade. Essa ação busca a responsabilização dos gestores, assim como da empresa envolvida, que foi a OAS que se responsabilizou por essa construção diante das inúmeras irregularidades que foram encontradas ao longo da execução desse contrato.

Principalmente, quais foram as principais irregularidades? Originariamente a licitação foi uma licitação por preço global e logo depois da licitação o projeto executivo que serviu de base para essa... Os projetos básicos executivos que serviram de base para a realização da licitação, eles foram enormemente alterados, sofreram inúmeras alterações que acabaram também por resultar inúmeras outras ilicitudes que foram: Alteração dos limites dos aditivos, extrapolação desse limites, contratações irregulares, preços com itens novos incluídos com sobre preço e o TCU, ao final, condenou os gestores da Infraero à pesadas multas, assim, multas que são excessivas em relação ao que o TCU comumente impõe a gestores que gerem essa parte de contratos, de recurso, normalmente a gente vê cifras de três mil, cinco mil, nesse caso foram 23 mil, para alguns gestores 12 mil, para outros condutas até graves e condenaram também a OAS a restituir todos os valores dos itens em que foram encontrados sobre preço.

E calculou isso, em um primeiro momento, na decisão que converteu os processos do TCU em tomada de conta especial, esse valor encontrado foi de 30 milhões, embora, no julgamento final, muitos itens tenham sido afastados e itens que foram considerados irregulares sofreram redimensionamento o que vai diminuir um pouco esse valor. Se por um lado vai diminuir um pouco por outro vai ampliar, por conta, de que esses 30 milhões referiam-se às primeiras 30 medições e ao total a obra teve 49 medições.

Então, por um lado, ela iria diminuir pelos itens que foram excluídos por outro iria aumentar, por conta, do número de medições que foram acrescidas a partir daí. O projeto original ele sofreu um acréscimo, ele acabou sendo desenvolvido pela apropria OAS. Utilizou-se um processo para licitar e depois no curso do contrato esse processo, esse projeto, esses projetos que foram licitados, eles foram licitados e por eles foi pago um valor de um milhão e 200 mil reais e ao final, no contrato, a OAS complementou esses projetos por um valor cobrando por essa complementação três vezes o que foi pago para a própria elaboração dos projetos executivos. E desenvolveu esses projetos. E para desenvolvê-los contratou as empresas que haviam desenvolvidos os processos originais.

Foi a partir do desenvolvimento desses novos projetos que inúmeras obras foram incluídas, sem licitação, ao contrato. A exemplo, quem conhece o Aero-

porto de Salvador vai lembrar que o edifício-garagem que é um edifício independente, separado, não tem nenhum elo de ligação com o Aeroporto de Salvador, não tem nada que liga, ele tem dois andares, o segundo andar apesar de ficar no terminal, paralelo ao terminal de embarque, ele não tem nenhuma ponte, nada que ligue a construção desse edifício-garagem foi transferido mediante aditivo para a OAS assim como outros itens totalmente independentes.

O que se verificou nesse contrato foi que o convênio original que trouxe verbas federais para esse contrato foi um convênio firmado com a Embratur. Tinha verba da União, verba direta da própria Infraero e verba do Governo do Estado da Bahia. Esse convênio original previa o repasse de verbas cotadas em dólar porque foi feito um contrato de empréstimo e essas verbas elas viriam do BIRD em dólar. E com a alta do dólar, a alta excessiva, a variação de cambial excessiva, que na época ocorreu, eles viram a possibilidade, os gestores viram a possibilidade de um aporte muito maior já que o repasse estava sendo feito em dólar. Então, na hora que se convertia aquilo ali, os 120 milhões que eles teriam originalmente para fazer essa obra foram significativamente acrescidos. E com isso houve toda uma gestão descuidada desse aporte, de recursos aproveitando esse aporte de forma não condizente com as garantias exigidas legalmente e esse foi um grande motivo para que as coisas ocorressem da forma como ocorreram, atropelando as etapas legais, atropelando a exigência de licitação e houve um recorrente benefício a OAS.

Nesse contrato original existiam itens que foram significativos para que a OAS vencesse a licitação. Então, itens que ela tinha cotado em valores muito abaixo, principalmente, quando considerados com relação às duas concorrentes que ficaram em segundo e terceiro lugares, então, o preço dela era muito abaixo, o que aconteceu? Esses itens eles foram retirados do contrato e passou-se a execução desses itens para outras empresas e por um preço maior do que o contratado com a OAS. Por outro lado, itens que haviam sido cotados a preços altos, mas em quantidades insignificantes para alterar o valor global da licitação, eles sofreram um acréscimo, em alguns casos, de 1600% a mais. Foi um acréscimo, isso gera, ao final, eles comparam os preços de todas as licitantes e dizem que, o TCU diz que com a versão final da obra, a OAS teria ficado no máximo em terceiro lugar e não em primeiro por conta de todas essas variantes que foram se agregando a esse contrato.

Na formalização desses aditivos nós também identificamos assim, uma ingerência muito grande da OAS na formalização dessas etapas. Então, não era, não tinha, os processos que foram caminhados pela Infraero pelo menos os primeiros, não tinham a formalização da própria Infraero. Um pedido, uma identificação da Infraero de uma necessidade, o pedido partiu da Infraero. Nos primeiros aditivos a própria OAS encaminhava a minuta do aditivo para a OAS com formalizar, em um oficio dizendO – "Encaminho a minuta do aditivo para que ele possa ser analisado e possa ser assinado" e esse era o aditivo assinado.

Nós começamos agora uma nova etapa de investigação porque a própria Corte de Contas ressalvou que a análise foi feita em cima da conduta dos gestores. E ficou a parte da equipe técnica, cuja responsabilidade não foi apurada no mesmo processo e nós estamos fazendo isso agora e começamos já, ouvimos um dos servidores que foi o gerente de obras em Salvador e ele deixou muito claro a pouca interferência da Infraero, pelo menos, em Salvador nessas decisões. As decisões ela já vinham formuladas de Brasília e com uma grande ingerência da OAS que estava conduzindo as obras e propondo as alterações de modo que essas definições, essas novas, esses aditivos, esses serviços que eram acrescidos não partiam muito da gerência de obras que pediA – "Ah, isso aqui está inadequado, essa previsão está inadequada".

Então, em resumo foram os pontos significativos encontrados, as questões da complementação dos projetos executivos, o jogo de planilhas, que foi esse acréscimo do que a OAS apresentava preços bons e o decréscimo do que estava cotado a preços ruins, a inclusão sem licitação de inúmeros itens independentes nesse contrato. Outra coisa que se observou é que a Infraero, após firmar esse contrato por 120 milhões, ela entendeu e os valores finais chegam muito próximos ao valor de dizer assim: "Eu posso aditar isso em 50%. E minha preocupação independe, eu não preciso, não tenho que me ater a esse projeto, eu posso gastar 120 milhões mais 60". E ela colocou esse valor em seus cálculos e sempre justificou os seus aditivos dizendo que estaria dentro do limite de alteração.

Sendo que nas reformas, nessas obras de reforma e ampliação do Aeroporto de Salvador, não só eram previstas obras de reforma, as quais normalmente, por previsão legal é aplicado o percentual de 50%, como também eram previstas obras de construção. As quais só podem ter um acréscimo de 25% pela própria legislação.

Então, ela aplicava esse valor de 50% e sobre os 120 milhões. Ocorre que desses 120 milhões originariamente contratados, boa parte foi excluída que foram os itens cotados a preços ruins que foram excluídos para outras empresas, em um total de itens inteiro excluídos 14 milhões. Então, o valor original do

contrato não pode ser considerado como 120 milhões. Tem que se retirar o que foi excluído como objeto autônomo para se chegar a um novo valor contratual e restabelecer esses limites que deveriam ser utilizados em caso de necessidade, devidamente fundamentada, mostrando que era a opção economicamente viável para a Administração e com ampla pesquisa de preço, já que a inclusão desses itens não estaria submetida à concorrência que é o sistema balizado no nosso ordenamento para esse tipo de aquisição de forma a garantir a Administração a melhor escolha. Então, já que não estava sendo dada essa opção, essa oportunidade de escolher o menor preço, deveria ser feito com enorme cautela para que não trouxesse prejuízos. Os prejuízos foram evidentes, os sobre preços, o TCU ressalvou que os cálculos foram conservadores em benefício da empresa para não se condenar de forma ilegítima ele partiu de um entendimento altamente conservador assim para não... A posição técnica do órgão técnico do TCU, ela foi muito mais rigorosa, o prejuízo final seria muito mais rigoroso do que o acatado ao final pelo relator que reconheceu, no próprio acórdão, que estava adotando uma postura conservadora. E ainda assim os sobre preços ficaram bem caracterizados, em índices muito discrepantes e o TCU agora está na fase de recálculo desses... A própria Infraero, na verdade, com base nos novos valores fixados pelo TCU, a Infraero vai recalcular esses itens acrescidos ao contrato para poder executar a garantia que ficou firmada para a continuidade das obras, foi retido o valor de 30 milhões da OAS e esses valores foram substituídos por outras garantias e agora, nesse momento, a Infraero vai proceder o recálculo para poder executar essa garantia.

Além disso, algumas outras irregularidades formais de não movimentação dos recursos na conta do convênio, deixar a conta em certo momento com saldo negativo, que são irregularidades formais, mas que não deviam ser cometidas por uma empresa com um quadro técnico suficiente para garantir que os ditames contratuais e mesmo do convênio firmado com a Embratur fossem regularmente cumpridos, no dia-a-dia, na execução desses serviços.

Além dessa Ação Civil Pública por ato de improbidade administrativa que foi intentada há um mês e pouco mais ou menos, as investigações continuam na seara criminal para verificar o aspecto criminal da conduta desses gestores que dispensaram indevidamente a licitação, executaram verbas de forma irregular e também foi instaurado um novo inquérito civil, agora para apurar a responsabilidade da equipe técnica do TCU que como o próprio acórdão, da equipe técnica da Infraero, que como o próprio acórdão do TCU ressalvou não advertiu, não foi utilizado de forma suficiente para advertir também, para fazer o seu papel chamando a atenção e advertindo das irregularidades que estavam sendo encontrados naquele contrato.

E nós começamos agora a fazer essa investigação que ainda está em andamento, já ouvimos um dos servidores envolvidos e pretendemos ouvir agora, nos próximos dias, mais algumas pessoas para levar a efeito concluir essas investigações também nesse ponto para entrar com uma nova ação ou adotar alguma medida que se mostre pertinente para esse caso.

Seriam esses os esclarecimentos que eu acho mais importantes relativos a essa obra.

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Eu gostaria de consultar o Dr. Danilo, Dr. Flávio, se desejam fazer uma abordagem?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quer complementar Dr. Danilo?

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: A Dra. Juliana fez uma explanação bem abrangente do trabalho que foi desenvolvido por nós na Procuradoria. A única coisa que eu gostaria de complementar é que o nosso trabalho, embora, ele tenha partido originariamente acórdão do TCU, da decisão do Plenário do TCU, nós não fomos tão conservadores quanto a Corte de Contas. Nós nos apoiamos muito nas conclusões técnicas do corpo de assistência técnica do TCU e chegamos a conclusões mais ousadas do que o TCU, no que diz respeito, à responsabilização do corpo técnico da Infraero, dos gestores da Infraero e da própria OAS, porque diante do quadro que se desenhou para nós, examinando a matéria, nós partimos, talvez, de uma premissa diferente. Nós acreditamos que aquele estado de coisa não poderia ter-se concretizado daquela forma, se não houvesse efetivamente uma má-fé permeando a conduta tanto dos gestores da Infraero como dos dirigentes da empresa OAS.

Porque como a própria decisão e alguns relatórios do corpo técnico do TCU fazem questão de enfatizar, essas modificações posteriores à realização da licitação e a adjudicação do bem à empresa OAS foram todas – eu não vou falar todas porque é complicado você fazer essas afirmações absolutamente genéricas – mas pelo menos quase todas favoráveis à empreiteira. Mais do que isso eu gostaria apenas de destacar que é uma honra para nós estar aqui no Parlamento prestando esses esclarecimentos e contribuindo para que, eu espero que coisas, acidentes dessa natureza, os problemas da aviação civil sejam efetivamente equacionados em nosso País.

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Como o senhor Delegado ele vai falar sobre outros casos, então, eu vou questionar

primeiro os Procuradores porque em seguida, talvez, eles tenham até avião hoje ainda, para se for o caso, nós podermos liberar. Então, melhor ainda vão passar uma noite em Goiás, no ex-território goiano.

Mas primeiro quando foi feito o edital da licitação?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Até sobre essa questão da licitação é bom que eu esclareça logo de início que a fiscalização do TCU ela abarcou também, ainda que sem a mesma dimensão, o edital, a licitação. E não vou dizer que não foi detectado, mas não consta das análises técnicas que nós tivemos acesso, nenhuma irregularidade na licitação. Essa licitação também, ela não teve uma análise exauriente de nossa parte ainda por quê? Porque o contrato já tinha sido feito, já tinha sido concluído, as irregularidades já estavam constatadas, então, a atenção nesse momento se voltou muito para a execução contratual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Da licitação à conclusão da obra foi quanto tempo? Foi de quando a quando?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Se eu não me engano, a licitação foi em 98 a concorrência, foi em 98, e as obras elas foram concluídas em 2002. Teve um período de paralisação porque elas levaram 2001, até elas ficaram paralisadas... Elas ficaram paralisadas de 2001 até abril de 2002. E elas devem ter sido concluídas no finalzinho desse ano. E a licitação, o edital de concorrência foi em 98.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora afirmou fol – Que foi feito um edital para determinada obra, mas suprimiram um pedaço originalmente, acrescentaram outro-–

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E que a obra feita foi uma obra completamente contrária ao objeto inicial da licitação.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: E muito diversa, muito diversa. Os gestores da Infraero eles afirmam assim: "Nós queríamos ampliar e reformar o aeroporto e nós o fizemos", mas de forma totalmente diversa do que foi licitado, basta dizer que o projeto original custou um milhão e 200 mil reais uma outra licitação que antecedeu essa concorrência e a complementação desses projetos pelo OAS cotou originalmente, pediu três milhões e 400 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A obra inicialmente era orçada em quanto e efetivamente quanto foi gasto?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Ela foi orçada originalmente em 120 milhões de reais e foram gastos 175 milhões e meio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à licitação... Veja bem, o plano básico era tão lacunoso que outro teve que ser feito e contratado com valor três vezes superior ao que era.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: A gente espera que tenha sido ao menos três vezes melhor porque para custar três vezes mais... Na verdade eles dizem que quando o...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Era o projeto executivo?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Era Executivo. É o projeto executivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E quem fez o projeto executivo foi a mesma empresa que fez o projeto básico?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Foram duas empresas que dividiram o projeto, tanto fizeram básico e executivo que foram setorizadas. Então, tinha o terminal de passageiros... Então, elas fizeram a Engemix e a Concremat fizeram os projetos básicos e executivos de toda a obra. A obra foi licitada com a previsão de complementação desses projetos.

Para complementar esses projetos, a OAS cotou originalmente, pediu um milhão e meio que era um valor superior a própria elaboração, mas pediu a título de complementá-los, já um projeto executivo, não um projeto básico, projeto executivo ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Projeto executivo, mas ao final...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós retiramos aqui liquidação civil pública que V.Exª., intentou, que a empresa que executou a obra, subcontratação a reelaboração desses projetos às mesmas empresas.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Concremat e Engemix que os havia elabora originalmente...

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Exatamente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Violando, portanto, a Lei de Licitações e a uma disposição contratual que exigia para isso autorização prévia do BID, do Banco Interamericano de Desenvolvimento e do Banco do Nordeste do Brasil. Essas informações V. Exa., confirma?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Confirmo. O projeto original foi antes dessa licitação que AS venceu, ele custou um milhão 214 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O erário o prejuízo foi duplo, então, porque se pagou duas vezes pela mesma coisa.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Duas vezes pela mesma coisa.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Quando a OAS cotou o serviço de complementação o fez por um milhão e meios, cobrou três milhões e meio a título de complementação, só que não foi a AOS que executou, ela subcontratou esses serviços às próprias executoras do projeto original, que foram Engemix e Concremat e a OAS veio a cobrar por essa complementação três milhões e meio ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas isso ficou evidente com o jogo de planilhas, porque houve a elevação substancial da obra, o que acabou beneficiando a empreiteira.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Na, verdade ela utilizou esses projetos para validar o jogo de planilha, por quê? Porque o jogo de planilhas, a retirada, a inclusão e exclusão, só foi possível com esse novo projeto que ela própria elaborou. A própria AS elaborou um projeto que previa a exclusão do que estava cotado a preço ruim e a inclusão e o redimensionamento do que apresentava preços, às vezes, 16 vezes superior das outras companhias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse artifício se elevou o preço em 55 milhões de reais.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Na verdade, não foi só uma elevação de preço, foi uma elevação da obra... Foi uma nova obra. Então a obra prevista originalmente que estava estipulada em 120 milhões e passou... Nesse recálculo ela passou a custar 175 milhões e meio, já com a fiscalização do TCU, que levaram os gestores a ter uma postura um pouco mais cautelosa ao partir do nono aditivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quantos aditivos foram feitos?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: 11 no total. Foram 11.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E extrapolou em quanto?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Bom, os cálculos exatos têm alguns cálculos do TCU, embora esses cálculos não foram feitos ao final da obra. O que acontece é que destes 120 milhões originais eles não considerados como valor do contrato por quê? Porque alguns itens foram excluídos inteiros ainda. Aqui na Câmara tem até um cálculo se V.Exª. Permitir eu procuro aqui rapidamente que ele traz isso bem elaborado.

Então, ele fala assim: "Que os serviços excluídos do contrato custavam aproximadamente 14 milhões, itens inteiros". Não é assim o que foi diminuído de fios, e foi um item inteiro que foi retirado do contrato que foi o que foi subcontratada para COELBA, foi imobiliário, foram itens inteiros retirados custavam 14 milhões. Então, o contrato firmado com a OAS, ele cai de 120 milhões para 106 milhões. Considerando que o contrato atingiu – aí eu digo nesse caso aqui, foi um cálculo anterior 164 milhões, porque na verdade, ele atingiu 175 milhões e meio.

Então, aqui considerando que ele atingiu quase 175, porque nós tivemos assim a cautela de utilizar os cálculos da área técnica do TCU.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os aditivos foram de 70%.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Então, ele diz: "Houve modificações que implicaram num acréscimo e 58 milhões", naquela época quando estava em 164, de 58 milhões que corresponde, faz os cálculos – nesse momento ele chega num acréscimo 56% que foi mais, tendo em vista que nesse momento aqui o cálculo ainda foi no nono, oitiva...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ainda não tinha chegado a 165...

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Não tinha chegado, tinha ainda 10 milhões a menos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 0u seja extrapolou e o que o previsto na Lei de Licitação que é no máximo 25%¨.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: 50% para reforma e 25% para construção. Eles consideraram a obra do aeroporto toda como reforma, mas existem construções. O (ininteligível) edifício garagem foi uma construção independente, a ele não deveria ter sido aplicado o percentual de 50%, deveria ser de 25%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Um dos itens removidos do contrato com a AS, teria sido a montagem de uma subestação de energia elétrica no valor de dois milhões, 664 mil, 951 reais e dez centavos. A Infraero transferiu essa atribuição a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia, COELBA, em um contrato de quatro milhões, 985 mil, 147 reais e 81 centavos firmados sem licitação, sob o fundamento da inexigibilidade. Existe justificativa, tanto do ponto de vista técnico quanto no jurídico e do econômico, para explicar essa operação?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Bom, do ponto de vista jurídico o item estava adjudicado a AS.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Certo.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: A AS, deveria executar, ainda, que resolvesse subcontratar e chamasse e convocasse com autorização do BID,

já que tinha uma previsão para autorização do banco sempre. Ela poderia fazer isso, não foi feito. Esse item da COELBA, essa subestação principal é mais dos pontos listados pelo TCU, como pontos decisivos para que a AS vencesse a licitação.

Então aqui pelos cálculos que foram feitos a AS, ela apresentou um preço 200 mil quase 200 20 mil reais abaixo do que o da segunda classificada. Então, são itens significativos para o valor final da licitação e esses foi foram excluídos ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A Infraero contratou a COELBA, para fazer quase pelo dobro do preço ou mais.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Foi pelo dobro foi...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pelo dobro do preço.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Embora o projeto já com alteração, o que eles alegam, eles dizem nãO – "Mas já era o mesmo projeto", já era um projeto alterado mas a contratação com a OAS, seria de 12 milhões 664 mil e, com a COELBA ela saí por 05 milhões, 4 milhões, 955.

Tecnicamente a justificativa deles foi exatamente de que isso atendia uma espécie de especialização técnica, só que a AS conheceu o antes de concorrer, apresentou para que pudesse concorrer e assumiu que tinha total conhecimento técnico para executar esse item da subestação. E de moto que tecnicamente, inclusive, esse item no foi visto como um item de grande especialização pelos técnicos do Tribunal de Contas. Já pedi que a empresa de eletricidade local fizesse... É um item comum não é incomum, não exige grande especialização. E, a AS no momento que concorreu a licitação, atestou que teria capacidade para desenvolver o item. Acabou, esse item acabou saindo do contrato, foi para COELBA numa dispensa indevida de licitação já que a COELBA, à época, já tinha sido privatizada. Então, não tinha nenhuma justificativa de se passar esse item de forma direta a COELBA.

O TCU acabou não deliberando sobre essa tema, porque nesse momento o contrato foi feito com o Governo do Estado, embora nesse de bloco de verbas que foi disponibilizado um conjunto para a consecução da obra, mas a Corte de Contas dissE – "Não, eu não vou me posicionar sobre essa irregularidade, tendo em vista que a verba não foi federal." Mas há uma participação direta dos gestores da Infraero, em retirar esse item do contrato e aquiescer com o pagamento praticamente duas vezes maior do mesmo item, claro que com algumas diferenças já que todo o projeto foi alterado com a COELBA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A licitação foi técnica e preço ou só preço?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: É outra informação que não tenho segurança para passar, mas se eu não me engano, do material que eu analisei, houve técnica e preço. A técnica de qualificação e depois foi ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve pré-qualificação?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Eu não me sinto segura para informar, eu tenho a impressão que houve, mas não quero afirmar com segurança não; quem pode estar informação amanhã quando e tem esses documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V. Exas. Gostariam de acrescentar mais alguma informação? Porque V.Exª. Já mandaram também o documento que nós temos, que comprovam todas essas irregularidades e inclusive vão além do que o próprio TCU julgou, ficando mais com as decisões das áreas técnicas do que propriamente com o julgamento dos senhores Ministro Conselheiros.

Tem alguma informação que V.Exas. gostariam de acrescentar que consideram relevantes?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Uma das coisas que chamou a atenção é que lá no Ministério Público Federal nós temos grupos de estudos e a irregularidade que a gente vivenciou nesse processo é muito semelhante às irregularidades que nosso colegas vivenciaram nas reformas dos aeroportos de suas cidades. Então, eu tive contato também com um colega que entrou com uma ação recente, o de Viracopos e as irregularidades são basicamente, são mais semelhantes, são projetos deficientes que são licitados e a partir daí é uma inclusão indevida, normalmente com o sobrepreço sem cautela nessa inclusão desses valores e nos chamou a atenção assim, sabe?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A impressão é que isso aconteceu de uma forma generalizada no Brasil todo.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: A impressão é de há uma deficiência assim muito...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – É o crime organizado.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Estrutural em organizar esses aditivos, em acompanhar a elaboração, porque ao projeto tem que ser dado importância, devida que ele vai coordenar não só uma licitação, mas ele tem que arquivar é a necessidade do órgão e não simples servir de instrumento para realizar uma licitação e partir daí, a obra a ser recriada;

porque a necessidade existia e era dimensionada ou ela não existia e não deveria ser licitada, enfim.

Eu acho que é uma deficiência muito grande na elaboração, no acompanhamento, não se dá atenção ao acompanhamento técnico desse projetos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Licita-se uma obra e faz-se outra.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: E faz-se outra, sem o acompanhamento disso. É um ponto muito importante que eu acho que está a merecer uma atenção especial da Infraero, elaboração de projeto básico e às vezes é acompanhamento e a manutenção da fidelidade ao solicitado às regras, do edital. E, não é esse hábito de alteração, já se contrata trazendo as alterações e se fundamenta os atos de forma tardia, assim; as justificativas são posteriores às deduções dos atos justificativas, as justificativas não anteriores.

De modo que eu acho que essas irregularidades não só no Aeroporto de Salvador, como os outros aeroportos do Brasil elas devem servir para uma mudança de postura, frente a elaboração de projeto e acompanhamento dos contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu da minha parte, estou empenhado em pôr esse povo todo na cadeia, Doutora. Um empenho que a senhora precisa ver tomara que... Para mim é crime organizado, Doutora. Agiram no Brasil inteiro.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Outra observação a respeito desse episódio da Infraero, mas que nós ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E essa já é na gestão anterior, porque parece que também tinha de 98 a 2002, quer dizer, então uma coisa Infraero já vem sendo assaltada há muito tempo, não é?

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Passa Governo, saí Governo e o assalto continua,.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Continua. E o que nós percebemos assim, muito no sistema de fiscalização, de controle prévio e repressivo do nosso Estado é uma deficiência crônica de comunicação entre os órgãos que é atuam nesse mister. Porque determinados eventos assim, com certeza, seriam evitados, a responsabilização dos autores seria facilitada se houvesse a comunicação mais próxima entre... Não comunicações formais de ofício, de encaminhar documentos, correspondências essas coisas, mas comunicação de correspondência, mas comunicação pessoal entre os representantes dos órgãos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aberta-– desburocratização entre Ministério Público, da União, Tribunal de Contas da União, outros.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu acho isso imprescindível...

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa burocratização atrapalha, porque muitas a obra chega a ser concluída, depois ...

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Concluída.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não é verdade?

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: E você caracterizar, por exemplo, um dolo para consubstanciar uma conduta criminosa num evento desse passado, assim, que ocorreu há mais de sete anos é muito mais difícil, hoje, do que recuperar esses conchavos que podem ter ocorrido essas tratativas criminosa é muito hoje, mesmo por depoimento.

E se isso, se esses fatos tivessem sido detectados pelo TCU e a Polícia Federal e o Ministério Público Federal tivessem sído acionados imediatamente, talvez, nós tivéssemos possibilidade de sustar esses efeitos e até conseguir uma responsabilização mais consistente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito bem. Quer acrescentar mais alguma coisa Dr. Danilo, Dra. Juliana?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Não. Acho que não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mais alguma coisa?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Sobre esse procedimento que já virou ação, ele agora está no Especializado. Vamos aguardar o deslinde judicial, estamos acompanhando também a essa restituição desses valores que foram cobrados a maior. E é um processo um procedimento ainda que está tendo curso na Infraero, a gente vai acompanhar essa restituição desses valores ao erário e buscar... Estamos acompanhando também, embora não esteja sob a nossa condução, mas estamos acompanhando e estamos à disposição também dos colegas que estão atuando na área criminal para verificar as (ininteligível) (1:45:58) Criminais dos gestores e eventualmente da empresa nesse episódio.

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – A obra ela foi paralisada, depois foi feito um acordo com o Tribunal de Contas da União?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Foi. Na verdade, ela já foi paralisada num estágio avançado, após o Governo do Estado da Bahia fez uma proposta de concluir com recursos próprios. Quando algumas ir-

regularidades que eram as principais elas... Não é nem que foram regularizadas é que já não tinha muito como corrigir aquilo ali, então o TCU liberou esse repasse de verbas tanto que ele determinou que fizesse um acerto de contas desses valores que foram investidos pelo Estado em dado momento, então ele liberou que essas obras que voltassem a ter aporte de verbas na obra e ela foi concluída.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Depois chega um momento, que não concluir é pior ainda.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Não tem mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não concluir é pior, ainda.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Se me permite, Exa., guardadas evidentemente as devidas proporções é o problema é semelhante ao problema do TRT, de São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Não obstante tenha consumido aquele volume de verbas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Se não concluir é pior .

SR. DANILO PINHEIRO DIAS: Tem que ser concluído.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Mas no acordo não houve nenhuma penalidade ao AS?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Está ...

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Nesse primeiro momento, no momento em que o processo foi convertido em Tomada de Contas Especial em 2001, eles bloquearam 30 milhões dos pagamentos do AS, para fazer face a esse sobrepreço que já era assim calculado, na época, em 30 milhões relativas as 30 primeiras medições ao total foram 49 medições. Ocorre que dessas 30 primeiras medições, algumas coisas como o próprio relator ressalvou, que numa postura conservadora algumas coisas, alguns itens foram ou se diminuiu o sobrepreço ou não se reconheceu que houve sobrepreço.

Então, ele refixou todos os preços desses itens que foram incluídos itens novos e determinou que fossem recalculados esses valores contratuais os pagamentos, para que pudesse executar essa garantia e restituir ao erário os valores pagos indevidamente. Isso assim dos itens novos, porque ainda tem... Como é um regime por preço global, ainda, existem aqueles itens que tem o sobrepreço, mas na planilha original, mas foi tabalizado na área de licitação, então que são mantido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja a licitação tivesse sido feita fracionada a economia seria muito maior. Que é também outra acusação que é feita por quando todo o Ministério Público no Brasil todo, ou seja, se pega a obra ao invés de se fracionar para economizar faz-se ela de uma forma global.

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Por empreitada por preço global.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De forma que restringe o número de participantes e fica praticamente dirigido, para se cobrar o preço que bem entender. Houve isso também?

SRA. JULIANA DE AZEVEDO MORAES: Na verdade, eu não tenho assim informação de... Tem uns objetos que foram incluídos... O vício de uma licitação, o vício dessas inclusões eles se fulcram principalmente no acréscimo posterior de objetos não licitados. Com relação ao original, a licitação assim, o fato dela ter sido feita por assim em bloco e não as licitações separadas. Eu realmente, não tenho assim um conhecimento técnico que me permita dizer que ela teria mais vantajosa, se os objetos fossem separados. . .

Agora, os objetos acrescidos posteriormente com plantio de grama, hidrosemeadura, o Edifício Garagem, vai ter um restaurante popular, e que foram crescidos sem licitação-popular, tem um terminal de ônibus. São itens independentes e que foram acrescidos sem licitação, então para esses não foi nem garantido um mínimo de ainda que fosse uma licitação por preço global, não tive o mínimo de garantia para contrato as desses itens, eles foram repassados por meros aditivos contratuais, sem nenhuma licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok, Dr. Flávio Maltez. Coca?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. Poderia, então, explanar sobre esses três inquéritos policiais que V.Exª.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Pois não, Excelência inicialmente eu gostaria de saudar esta Casa em nome do Departamento de Polícia Federal, que tem todo o nosso respeito e também seguramente de toda a população brasileira, a nossa admiração e fazer – com a licença dos senhores um pequeno reparar. Na verdade eu não Superintendente da Polícia Federal no Distrito Federal, mas pode ser até um profecia não é? Quem assessora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Queira Deus.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Para o futuro, um futuro talvez um pouco distante porque eu tenho apenas cinco anos de carreira, mas eu vou encarar como uma proferia .

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Dado o adiantado da hora eu vou ser muito breve e ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode detalhar, Doutor. Pode ficar a vontade, se V.Exª. Quiser...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Ok.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fique a vontade.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Na verdade, eu vim para falar sobre três inquéritos que tramitam na Superintendência da Polícia Federal, no Distrito Federal. O inquérito 546 ele foi instaurado em 2002, ele apura alguns delitos, obviamente, nós estamos falando aqui da persecução criminal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – E nesse inquérito ele serve item, ele serve para investigar indícios de falsificação de assinaturas, constantes em notas de faturas referentes a contratas de obras e serviço de Engenharia, celebrado entre a Infraero e o grupo Ok.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que ano que era Doutor?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Os fatos aconteceram por volta do ano 2000, mas o inquérito é do ano de 2002. Ok? Talvez até antes de 2000, porque foram algumas falsificações e algumas no decorrer de algum tempo e isso está sendo apurado. E então seria esse contrato entre grupo Ok e Infraero que seria voltado para a urbanização da área e construção de novas instalações do primeiro e quarto grupo de aviação no Aeroporto Internacional Pinto em Fortaleza.

O inquérito foi instaurado aqui, não lá pelo fato de que a gestão desse contrato e inclusive pela sede da Infraero e do próprio Grupo Ok, apesar de ser em São Paulo, mas o Grupo Ok a consecução das obras ter ocorrido em Fortaleza. Então, por esse motivo o prédio na Superintendência do Distrito Federal.

E realmente ficou confirmado que esses documentos foram de fato, receberam assinaturas que não correspondem às pessoas ali indicadas que seriam servidores da Infraero inclusive foram feitas periciais e colhido o material gráfico e constatou-se que não foram as pessoas cujos nomes – e na seqüência eu vou mencionar – constam nos documentos não foram elas que assinaram esses documentos. ‘

O que fundamentou ou a instauração desse inquérito policial foi uma notícia crime encaminhada pela própria Infraero, pela própria Infraero e ela noticiou que o Grupo Ok recebeu indevidamente da Empresa da Infraero a importância de mais de seis milhões de reais.

Mais de seis milhões de reais, através de pagamento feitos irregularmente e sem amparo contratual e aqui o período. Agora, vamos falar o período mais exato, entre 04 de junho de 2002, eu tinha falado a data errada quatro da seis de 2002, então tinha falado a data errada inicio aumento e 29 de dez de 2002. Ok? A gente observou que as falsificações foram de assinaturas de servidores da própria Infraero. Os nossos desses servidores depois mais adiante a gente pode falar, mas foram colhidos os depoimentos desses servidores e eles vieram disseram: “Olha, realmente nós não assinamos”, não se opuseram a fornecer o material gráfico, forneceram de livre e espontânea vontade e a perícia constatou então que não partiu do punho deles aquelas assinaturas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas veja bem, V.Exª. disse que o pagamento era inclusive por contrato que não existia ou estava além da obrigação, não é isso?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Na realidade, o contrato em si existia, mas para que os pagamentos fossem feitos era necessário a assinatura de documentação pertinente, sem a qual os pagamentos não seriam feitos e essa documentação seriam notas fiscais e faturas referentes ao contrato. O contrato em si existia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem é que... Veja bem, eram colhidas essas assinaturas supostamente falsas ou falsas mesmo.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Falsas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas elas eram encaminhadas para um setor competente para pagamento, não é verdade?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Exatamente. Inclusive um desses documentos sumiu dentro da Infraero.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente, porque às vezes até a própria... Há uma combinação de se falsificar. Quem eram os servidores?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Essas pessoas que forneceram material gráfico que prestaram seus depoimentos, foi perguntado isso a elas. E elas enfim, dissesse o nome de quem teria alguma responsabilidade, inclusive, foi colhido o próprio depoimento do senhor

Luis Estevão, porque ele que estaria à frente do Grupo Ok. E ele disse naquela época não era ele, que seria o responsável pelo Grupo Ok que ele estaria afastado e ponto o responsável seria o senhor Lino Marins, que é o pai do senhor Luis Estevão, então o responsável pelo Grupo Ok seria segundo o depoimento do senhor Luis Estevão, o senhor Lino Martin.

Mas é evidente que o senhor Lino Martins como o responsável maior não estaria assinando documentos desse gênero. E aí esses servidores quando prestaram os depoimentos, eu vou até consultar aqui minhas anotações, os funcionários da Infraero seriam Ivan Solto e Geórgia Maria de Andrade Eufrásio. E eles forneceram seu material funcionários da Infraero. Mais adiante, eles prestaram depoimento.

Na oitiva de Luis Estevão do Grupo Ok ele não trouxe maiores esclarecimentos e disse que o responsável seria o senhor Lino Martins, às fls. 356 desses autos, cuja cópia eu acho que foi até fornecida está juntado um ato administrativo de número 481/2001 da Infraero, nomeando a senhora Eleuza Teresinha Manzoni dos Santos Loris, então Superintendente de Projetos e Obras então para executar os trabalhos de fiscalização do convênio entre a Infraero é uma Diretoria lá da Aeronáutica referente, então, para executar os trabalhos de fiscalização do convênio entre a Infraero e uma Diretoria Lá de Aeronáutica a essa obra no Aeroporto de Fortaleza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora Eleuza que era responsável pela fiscalização?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Esse Ato Administrativo 481, que está juntado, é o Ato Administrativo da Infraero, ele nomeia a senhora Eleuza Teresinha Manzoni Superintendente de Projetos e Obras, então seria da seara dela a um encargo ali para executar os trabalhos de fiscalização de um convênio entre a Infraero e a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, que seria quem estaria então acompanhamento a obra, Ok? Mas essas informações ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Os nome às vezes aparece ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor já ouviu falar na senhora Eleuza?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Um pouquinho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Todos os procedimentos do Tribunal de Contas da União.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Como até os Procuradores falaram aqui, parece que é um padrão como as coisas acontecem, a gente até conversava antes e isso é uma constatação. Parece que é um padrão como as coisas aconteceram.

Evidente que isso deve ser provado, eu não posso aqui levianamente levantar o nome de ninguém e fazer uma afirmação sem que isso seja aprovado. Então, tudo que eu digo é em tese porque até o um trânsito em julgado de uma sentença penal condenatória todas essas pessoas são consideradas inocentes. Mas é um nome que surgiu e que deve, portanto, ser investigado e é o que nós estamos fazendo nesse inquérito.

É bem verdade que os inquéritos não estão numa fase muito adiantada, entretanto, esses inquéritos receberam mais recentemente uma atenção muito maior, uma atenção muito maior com a designação então de pessoas para trabalharem especificamente nesses casos aqui desses inquéritos dos quais eu pretendo falar.

Esse, então, é o primeiro inquérito aqui mencionado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu gostaria então de...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Eu queria fazer mais um esclarecimento a respeito desse mesmo inquérito, se me permite .

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – O Advogado da Infraero Dr. Eduardo Monteiro Néri, ele trouxe ele trouxe algumas informações para dentro dos autos, até porque a própria notícia crime partiu da Infraero e colocando em xeque, colocando em dúvida alguns documentos fornecidos pelo Grupo Ok, referente a dívida ativa da União, tributos federais FGTS, dívida de INSS. Então isso também foi colocado em dúvida e há indícios então de que esses documentos fornecidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eram fraudados.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Pelo Grupo Ok, não seriam, não corresponderiam à verdade, tenha está sendo apurado esse fato no presente inquérito. E consta como sócio da empresa o senhor Lino e o senhor Luis Estevão, mas quem assinou o contrato e seus aditamentos foi o senhor Carlos Estevão Tafner, que era segundo o próprio depoimento do senhor Luis Estevão funcionário do Grupo Ok. Então ele que assinou os contratos e aditamentos referentes a esta obra.

Pois não, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O inquérito policial nº. 546 de 2002, foi instaurado para investigar indício de falsificação de assinaturas constantes em notas fiscais faturas referentes ao contrato de obras e serviço de Engenharia

número 102 EG/980010, celebrado entre a Infraero e o Grupo Ok Empreendimento e Imobiliários Ltda., para urbanização de área e construção de novas instalações para o 1º/4 Grupo de Aviação no Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza Ceará.

A Infraero encaminhou notícia crime à Polícia Federal informando que o Grupo Ok recebeu indevidamente daquela empresa pública mais de seis milhões de reais, através de pagamentos feitos irregularmente sem amparo contratual. Há indícios contudo que o valor pago indevidamente supere tal quantia supera. Com base nesse inquérito eu pergunto a V.Exª. Como a Polícia Federal tomou conhecimento da existência do cometimento em tese de crimes em detrimento da Infraero? Quais os crimes cometidos em tese pelos suspeitos?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – A gente tomou conhecimento dos fatos, dos fatos em tese...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Via Infraero.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Via Infraero, pelo notícia crime que eles me trouxeram é eram. Inicialmente estão sendo apurados os crimes de falso dos documentos, das assinaturas lançadas e até mesmo dos documentos as certidões fornecidas negativas de débito que não correspondem a tese à verdade e também os crimes referentes a Lei de Licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais eram esses contratos? Qual era o objeto do contrato, é isso mesmo? A urbanização da área e construção de novas instalações?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Para o 1º e 4º?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Exatamente, conforme foi dito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Grupo de aviação?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Perfeitamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais os indícios de houve pagamento indevido ao Grupo Ok? Qual o prejuízo suportado pela Infraero em decorrência desses pagamentos indevidos?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Supostamente teriam sido atestados os fornecimentos dos materiais e a prestação de serviço no corpo dessas notas fiscais, utilizados para recebimento dos valores posteriormente. Então, esses documentos foram utilizados, entretanto, esses atestados de fornecimento de materiais não corresponderiam ao real fornecimento e aí com base nesse irreal fornecimento os pagamentos teriam sido feitos nesse montante de aproximadamente seis milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que pode até ser maior, o valor pode até ser maior?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É, eles foram constatando ao longo do tempo foi primeiramente o valor de 391 mil, depois dois 800 mil, mas pela própria notícia da Infraero no final das contas passou um pouco de seis milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi feita a perícia, tanto nos documentos quanto na verificação para ver se esses materiais foram entregues ou não?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – A perícia referente aos documentos assinados, cujas assinaturas foram falsificadas de fato ela foi feita e constatou-se que realmente as assinaturas não correspondem às pessoas ali identificadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Há indício de conluio entre os dirigentes do Grupo Ok e os funcionários da Infraero?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Existe essa possibilidade e ela é muito forte inclusive pelo desaparecimento de documento internamente na Infraero.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Certo. Há indício que o Grupo Ok tenha apresentado a Infraero, certidões negativas de débito?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Há indícios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mais que indícios há prova não é?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Acho que é necessário ainda fazer uma perícia e uma constatação um pouco mais profunda mas há indícios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais os documentos que sumiram da Infraero?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – São os documentos referentes ao processo de pagamento da nota fiscal 421, no valor de 391 mil, 103 reais e 25 centavos, sobre qual também recai suspeita de falsificação, quer dizer o documento que em tese foi falsificado desapareceu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Conforme consta do inquérito policial a funcionária da Infraero, Geórgia Maria de Andrade Eufrásio teve a assinatura falsificada nos documentos de pagamentos ao Grupo Ok, essa funcionária apontou quem era o funcionário da Infraero, responsável pela assinatura nas solicitações de pagamento ao Grupo OK?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – A senhora Georgia ela cita no depoimento dela, a senhora Eleuza

Teresinha já mencionada aqui como responsável pela assinatura nas solicitações de pagamento do Grupo Ok, bem como responsável pela fiscalização do convênio entre a Infraero e Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ela solicitava e ela fiscalizava.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É a suspeita muito forte é essa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ela hoje ainda está na Infraero a senhora Eleuza Teresinha?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Até porque tempo parece que estava, mas como teve uma mudança meio recente eu não sei precisar e nesse momento pertence ela pertence ainda aos quadros da Infraero.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O inquérito ainda não está concluído, portanto, ainda não há indiciamento.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Não, ainda não há indiciamento, ainda, não está concluído.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Podemos ir para o segundo, se V.Exª. Quiser.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Eu gostaria de ressaltar ainda, que a senhora Carmélia Maria Tavares de Souza Santos, ela foi demitido dos quadros da Infraero por justa causa, em virtude desses fatos aqui ocorridos nunca sindicância que aconteceu na Infraero em virtude dessas fraudes ela era, salvo engano, uma engenheira que teria então responsabilidade também sobre essas obras.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E quem presidiu a sindicância, foi a senhora Eleuza Teresinha.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Posso verificar aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Estou brincando Doutor.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Eu acho que não foi não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Podemos ir para a segunda investigação.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Adiante. É a referente ao Inquérito 836 de 2006, até recente o inquérito instaurado em novembro de 2006, e ele traz uma notícia crime de que teriam irregularidades das licitações da Infraero.

E são apurados os crimes da Lei de Licitação e também, entendemos por bem apurar a formação da quadrilha, dadas as circunstâncias que envolvem tantos fatos. E o fundamento para instauração desse inquérito foi uma denúncia anônima recebida no Ministério Público aqui do Distrito Federal e encaminhada a requisição a Polícia Federal e instaurado o inquérito para apurar esses fatos. Eu devo ressaltar que se trata de uma denúncia anônima, mas que em virtude dos fatos que temos observado ocorrendo no entanto nosso País, essa denúncia foi levada em consideração e por esse motivo certamente o Ministério Público requisitou então a instauração de inquérito. É uma denúncia bastante ampla, mas o conteúdo dela em suma é que o senhor Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, Presidente da Infraero, na época, ele teria segundo a denúncia anônima orquestrado um conjunto de licitações fraudulentas, voltadas à formação de um caixa para a campanha das eleições no Estado de Pernambuco e para o enriquecimento ilícito da sua equipe de apoio utilizando-se da concorrência do tipo técnica e preço que seriam inadequadas para as obras de construção e engenharia e, portanto, agrediria a Lei de Licitações.

Eu disse que é uma denúncia anônima, porque eu estamos citando aqui o nome de pessoas é necessário saber a fonte, a fonte também é importante. Mas é curioso observar nessa denúncia anônima que o denunciante aponta algumas obras que já estariam, vamos dizer assim, predefinidas antes mesmo da leitura ou seja tão empresa vai ganhar e tão empresa vai ganharam e aparentem algumas dessas empresas ganharam as concorrências de acordo com a denúncia. Esse número não é preciso de licitações, que coincidiram com a denúncia, mas estão sendo apuradas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, o denunciante anônimo sabia o que falava.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Aparentemente, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Deve ser então a mesma denúncia que recebeu Procurador da República Hélio Tellio.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Muito provavelmente, porque eu tenho a impressão, que essa denúncia ele mandou para vários órgãos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E lá o Hélio Tellio constatou que todas as denúncias exceto uma batia.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É uma, duas, três, quatro, cinco seis, sete, dessas licitações, provavelmente coincidiram com a denúncia. E são valores elevados 257 mil...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Milhões.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Perdão, milhões. 344 milhões. São valores de fatos elevados uma dela

em Guarulhos 936 milhões, então, são valores muito elevados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – As empresas citadas como possíveis beneficiárias elas venceram essas licitações V.Exª. Pode nominar essas empresas? Que coincidiram...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Sim. Novamente eu repito, a gente está numa fase preliminar, não é?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim, sim.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Então pra gente fazer a afirmação convicta, então, é necessário a investigação avançar mais pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não, só para ...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Mas foram citadas empresas como Odebrecht, Via Engenharia, o Consórcio Camargo Correa, Mendes Júnior, Estacon, toda empreiteiras muito grandes, né?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E que coincidiram?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Coincidiram inclusive Guatamo, surgiram alguns nomes menores, mas que também tiveram alguma participação como Better e possivelmente a Eterc(F), mas essas grandes foram os nomes que surgiram com mais veemência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A denúncia base era de um conluio feito senhor Carlos Wilson a Diretoria da Infraero para montar um esquema criminoso no Brasil todo, para dirigir licitações e com isso obter vantagem.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Essa era a denúncia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Para fim de enriquecimento ilícito, campanhas eleitorais etc.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Essa seria a denúncia. Exatamente. Essa é a denúncia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foram feitos alguns laudos periciais para verificar ou confirmadas, pedidas as informações que confirmar essa denúncia?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É o seguinte. Essa fase de laudos ela tem que ser precedidas de uma análise documental...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Referente a todos os documentos da obra, ou seja, a todos o processo licitatório. Depois vai para campo para fazer a perícia. Então, essa fase da perícia ainda não chegou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Procurador da República Hélio Telio Correa Filho já mencionou e V.Exª. veio aqui também dizer que apesar de ser uma denúncia anônima, de ser encarada com cautela, quem denunciou sabia o que estava falando, tanto que é muita coisa...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Se V.Exª. me permite até uma impressão pessoal, parece que era alguém de dentro da Infraero, talvez insatisfeito com os fatos fazendo essa denúncia, porque reconhecia então... É a impressão, mas isso é minha impressão, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – São citados alguns nomes aqui. Se o senhor quiser, eu posso até...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode, pode.

Por favor.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Se o senhor me permite.

Segundo a própria denúncia, existiria um acordo entre empreiteiros patrocinados pelas seguintes pessoas dentro da Infraero. Talvez algum nome aqui os senhores se lembrem. Heleusa Lores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vagamente.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Diretora de Engenharia. O senhor Paulo Ditt, Superintendente de Engenharia. Estamos apurando, são nomes aqui apenas citados e as investigações se aprofundarão. Eu tenho a maior cautela, porque...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas os nomes estão coincidindo com os do Tribunal de Contas, outras denúncias...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – A gente tem a maior cautela, porque depois redundar numa absolvição na Justiça, então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ministério Público Federal.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – O senhor Eurico Loio, Assessor de Diretoria de Engenharia; senhor Eduardo Balarim, Assessor da Presidência. E esses funcionários mencionados eles teria, em tese, recebido dinheiro, aluguel de moradias, viagem, empregos para familiares e coisas do gênero. E as empresas envolvidas seriam então a Camargo Corrêa, que

patrocinaria, em tese, segundo a denúncia, a senhora Heleusa; a empresa Better, que eu já mencionei aqui, que patrocinaria o senhor Paulo Ditt; e as empresa Queiroz Galvão e Galvão os senhores Loio e Balarim. São esses os nomes e essa é a apuração que está sendo feita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Eu acho que referente a esse, o principal já foi dito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Está ótimo.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Uma última observação eu também queria fazer. A gente procurou nesse inquérito, como a denúncia era demasiadamente ampla, mas havia menções à construção da segunda pista do Aeroporto de Brasília, nós buscamos num determinado momento dirigir este inquérito para a apuração da obra na segunda pista do Aeroporto de Brasília. Esse inquérito, então, ele está tomando este rumo, porque nós necessitamos delimitar o objeto do inquérito. Como ele era demasiadamente amplo, então ele está se encaminhando para a apuração, inclusive, da construção da segunda pista do Aeroporto aqui de Brasília. Isso é um detalhe a mais do inquérito. Se V.Exª. quiser, eu posso passar para o terceiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quero. Pode, pode passar.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Observe que os nomes se repetem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sem dúvida.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É o inquérito 367 de 2007, desse ano, instaurado aqui na Superintendência. Ele foi instaurado nossa Superintendência do Distrito Federal, ele foi instaurado em 12.04.2007. O contexto dele é uma denúncia de irregularidades novamente em licitações da Infraero para o Aeroporto da Cuiabá, para o Aeroporto da Cuiabá. E novamente os tipos penais da Lei de Licitações e também formação de quadrilha. A gente acabou acrescentando a formação da quadrilha justamente por essas coincidências não só algumas vezes de nomes, mas também de procedimentos.

O inquérito foi instauro por requisição do Ministério Público Federal e tem por base uma notícia-crime também anônima, na qual é denunciado o superfaturamento em obras de ampliação e reforma do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Cuiabá, este sim contrato assinado no ano de 2000 pela empresa TRIUNFO, que seria empreiteira, e a Infraero, no valor de 11 milhões de reais, e depois um acréscimo superior passando para 16 milhões de reais, um pouco mais da 16 milhões. Consta na notícia que posteriormente a Infraero teria rescindido do contrato com a empresa TRIUNFO, nada obstante a Infraero tenha informado que a própria TRIUNFO que decidiu amigavelmente romper o contrato.

Com o rompimento desse contrato, outra empreiteira foi contratada – salvo engano é a GELOSO o nome dela, nome até marcante, GELOSO – para dar conclusão dessa obra que havia sido iniciada e estaria até numa fase intermediária essa obra. Narra ainda notícias de supostas irregularidades em aeroportos do país afora – então, isso é recorrente – descrevendo irregularidades ocorridas então nesse contratos.

Ele também está numa fase inicial esse inquérito policial, até pela instauração recente, mas foi solicitada informação à Infraero a respeito desses fatos para que a Infraero se explicasse, e a Infraero respondeu através da Diretoria de Engenharia, a Sra. Heleusa Teresinha respondeu, Sra. Heleusa Teresinha Lores, ela respondeu e disse o seguinte em relação ao Aeroporto da Cuiabá. A concorrência recebeu o número tal – tem o número aqui, número 021 – objeto da execução de obra de serviço de engenharia e ampliação e reforma do terminal da passageiros, conforme já foi falado, e obras complementares. Foi ganho pela construtora TRIUNFO, confirmou o que veio na denúncia, no valor de 11 milhões, 11 milhões e um pouco mais. 11 milhões e 316 mil etc. Aí houve uma alteração do projeto devido ao aumento do número de passageiros e à movimentação da cargas, repercutindo num acréscimo de 50%. Quer dizer, estranhamente alguém não pensou isso antes? De repente, mudou. "Ah, começou a chegar mais carga". É uma coisa estranha. A construtora TRIUNFO ela requereu rescisão contratual amigável, recebendo pelos serviços então prestados o total de quase 11 milhões. Quer dizer, o contrato era de pouco mais de 11 milhões, ela não terminou a obra e recebeu quase 11 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o pior de tudo, doutor, foi o seguinte. A semana passada esteve aqui um Procurador da República de Cuiabá.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Terminado isso, pedida a rescisão, a Infraero ainda teria que pago 750 mil reais para essa construtora Triunfo. Pagou, pagou com a obra não executada. Não impôs qualquer penalidade. Então, o Inquérito Civil Público já foi concluído. Se não me engano, o Procurador já ajuizou uma Ação Civil Pública. A obra não executada teve que ser executada por outra...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Que foi a GELOSO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Por mais três milhões e tanto

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Então, seria bom nós já termos até acesso a esse essa documentação, mas esse entendimento o que próprio Procurador da República mencionou, Dr. Danilo, solicitar essa documentação também do Ministério Público em Cuiabá...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Para que possa casar as conclusões.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Me aparece que já lá a coisa já é um prejudico também já consumado.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Consumado.

Inclusive, outras informação prestada é que uma após uma série de considerações, aí veio a informação prestada de problemas enfrentados na obra etc., parecia uma guerra. Seriam necessários 32 milhões de reais para fazer a obra, um acréscimo de 283%. Então, é um caso bastante emblemático.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Até roubo tem que ter um limite, não é? Porque senão...

(risos)

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Impressionante, não é? Realmente.

Em relação a Aeroporto da Brasília, a informação que foi prestava é que a proposta apresentada pela empresa JM TERRA PLANAGEM de fato era inferior. É porque teve uma discussão, porque uma empresa que apresentou uma proposta inferior, um preço inferior, ela teria problema de documentação e, portanto, teria sido excluída do certame. Houve até uma discussão judicial e, de fato, essa empresa ficou fora do certame inclusive por força de decisão de Poder Judiciário. Inclusive, a sugestão de V.Exª. já está acatada. Vamos pedir informação à Procuradoria da República em Cuiabá porque certamente estão bem adiantados.

Excelência, era isso. Eu não sei se eu esclareci muito...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Mas nós estamos à disposição, inclusive.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para questionar V.Exª. ...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Acerca do que aconteceu também. Fiz da mesma forma com os Procuradores da República que já estiveram aqui.

Pelo que V.Exª. Já analisou, houve restrição à concorrência na licitação para obras de reforma, ampliação e modernização dos Aeroportos de Fortaleza, Cuiabá e Brasília?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Aparentemente, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa licitação em conjunto ela, na realidade, eleva o preço e impede que outros concorrentes possam participar da licitação?

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Excelência, eu tenho uma opinião um pouco diversa a respeito desse tema, porque eu já tive oportunidade de trabalhar em outros tipos de investigação em que é feito uma (falha no áudio) daquilo que vai ser licitado, é justamente para fazer um acordo entre os licitantes, ou seja, a empresa A diz: "Olha, você ganha esse item, eu ganho o outro, eu ganho o outro". Então, de toda sorte...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas no caso de aeroporto é o contrário. Porque as obras de aeroporto...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – É, realmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Se for feito de forma conjunta... Porque veja só. Em alguns itens, só mesmo algumas empresas podem fazer. Mas se nós licitamos de forma conjunta... Por exemplo, o terminal de passageiros tem três mil empresas que engenharia que podem fazer. Mas se nós licitarmos da forma conjunta...

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Quatro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso vai para oito, nove, dez.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Porque uma coisa é a técnica para fazer a pista, que tem todo um...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – E outra coisa é fazer um terminal que é igual o um shopping center.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Nesse caso, eu compreendo porque também já muitas vezes vi irregularidades dessa forma. Divide para um tanto ficar para cada um etc., ou depois se subempreita, vem aqueles mecanismos.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas nesse caso do aeroporto, realmente eu fiquei surpreso, porque o *modus operandi*, a modalidade é ao contrário. À medida que se pré-qualifica, que se restringe, até porque as empresas não dão conta de fazer todas as obras ao mesmo tempo, elas acabam formando esses consórcios e dividindo o bolo no país, de uma forma geral.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Razão assiste a V.Exª.

Tirando esse essa parte da serviços e bens, como o imobiliário que foi citado aqui, em conjunto referente a obras, de fato, é nesse sentido que V.Exª. falou mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu agradeço a V.Exª. Muito obrigado pela contribuição.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Pois não. Nós estamos à disposição na Polícia Federal para maiores esclarecimentos não só referente a esse inquérito, mas a quaisquer outros que forem necessários ao deslinde dos bons trabalhos da CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito obrigado, doutor.

SR. FLÁVIO MALTEZ COCA – Eu que agradeço.

SR. PRESIDENTE SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Os requerimentos para deliberação.

Requerimento nº. 220/07. Nos termos do art. 141 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que seja submetida à votação do Plenário desta Comissão a convocação do Brigadeiro José Roberto, do DCA, para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão. Coloco em votação. Aprovado.

Nos termos do Requerimento nº. 141 Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que seja submetida à votação do Plenário desta Comissão a convocação do Vice-Presidente de Segurança de Vôo da IBAS, senhor Ianin Maling(F) para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão. Coloco em deliberação, em votação. Aprovado.

Também nos termos do art. 141 do Regimento Interno dessa Comissão, requeiro a inquisição à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aéreo-Portuária (Infraero) de planilha de que consolide as informações a seguir explicitadas acerca das concorrências 01DAAG/SBSP/2004, 03DAAG/SBGO/2003, 004DAAG/SBVT/2003, 05DAAG/SBRG/2003, 010DAAG/SBBH/2003, 011/DAAG/SBGR/2003, 012DAAG/SBGR/2003 E 013DAAG/SBMQ/2003, valores efetivamente pagos, datas, contas bancárias, beneficiários desses pagamentos, banco, agência e conta corrente, nome do titular da conta corrente e respectivo CNPJ. Em votação. Aprovado.

Nos termos do art. 140 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que seja submetida à votação do Plenário desta Comissão a requisição à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aéreo-Portuária (Infraero) de planilha que consolide as informações a seguir explicitadas acerca das concorrências 001DAAG/SBSP/2004, 03DAAG/SBGO/2003, 004DAAG/SBVT/2003, 05DAAG/2003, 010DAAG/SBBH/2003, 011/DAAG/SBGR/2003, 012DAAG/SBGR/2003, 013DAAG/SBMK/2003 existência de autorização por parte Infraero no curso da execução dos contratos firmados em razão das referidas concorrências; de subcontratações para a parte da obras, especificando pormenorizadamente quais foram, se existentes, tais subcontratações, bem como as empresas subcontratadas e seus respectivos CNPJ, seus responsáveis técnicos e respectivos CPF e o objetivo destinado a cada uma dessas subcontratações; indicação dos responsáveis técnicos, seus respectivos CPF, da Infraero e do consórcio contratado em relação às obras executadas; indicação dos responsáveis pela fiscalização com os respectivos CPFs, da execução da obra contratada tanto da Infraero quanto do consórcio contratado; indicação dos responsáveis pela certificação das medições com seus respectivos CPFs para os pagamentos de contratos firmados. Coloco em votação. Aprovado.

Requerimento... Requer, Senador Demóstenes Torres, nos termos do art. 148 do Regimento Interno, a requisição do Ministério da Cultura a adoção de providências no sentido de viabilizar a avaliação a preço de mercado das obras de arte a seguir relacionados localizados no Aeroporto da Pernambuco, e encaminhar relatório circunstanciado a esta CPI. Coloco em votação. Aprovado.

Requeiro, nos termos do art. 148 do Regimento Interno do Senado Federal, que seja tomado o depoimento do senhor Renato Covelo, especialista em Direito Aeronáutico. Coloco em votação. Aprovado.

Requer que seja ouvido, seja tomado depoimento do senhor Marco Fábio Marcelo, especialista em Direito Aeronáutico. Em votação. Aprovado.

Seja tomado o depoimento do senhor Guilherme de A. C. Adballa, especialista em Direito Aeronáutico. Também em votação. Aprovado.

Regimento Interno do Senado, cópia na íntegra dos autos do processo referentes à devolução dos pertencentes dos passageiros de tripulantes que morreram no acidente com o avião da GOL, Vôo 1907, ocorrido em setembro de 2007. Fica aprovado.

Nos termos do Regimento 148, o Plenário dessa Comissão, a requisição do Instituto Médico Legal cópia da relação de pertences das vítimas do Vôo 1907, da Gol, assim como relatório periciado. Em votação. Aprovado.

Requeiro submetida à votação do Plenário dessa Comissão a convocação do senhor Carlos Ernesto Campos, para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão. Também em votação. Aprovado.

Agradecendo a participação dos Srs. Danilo, da Sra. Juliana, do Dr. Flávio e de todos, fica encerrada a presente sessão, convocando outra para amanhã às onze horas. Muito obrigado.

Sessão encerrada às 19h21.

Senador **Renato Casagrande**, Vice-Presidente no Exercício da Presidência

Ata da 24ª reunião de 2007 realizada em 15 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 24ª Reunião de 2007 realizada em 15 de agosto de 2007, às doze horas e nove minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: MICHEL FARAH, Empresário da FS3; ETTORE FERDINANDO CASORIA; Empresário da FS3; ADILSON JOSÉ DA SILVA, Empregado da Empresa Sá Publicidade; JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO, e ARISTEU CHAVES FILHO.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Renato Casagrande (PSB-ES) – Vice-Presidente no exercício da Presidência

Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator

Mário Couto (PSDB-PA)

Sérgio Guerra (PSDB-PE)

Leomar Quintanilha (PMDB-TO)

Wellington Salgado (PMDB-MG)

Romeu Tuma (DEM-SP)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Havendo número regimental declaro aberta a 24ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado a apurar as causas, as 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 da GOL e um jato Legacy e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa, coloco-a em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que a aprovam permaneçam como estão.

Está aprovada a Ata e convido para compor a Mesa o Sr. Michel Farah, que é empresário da FS3, e o Sr. Ettore Ferdinando Casoria, que é empresário também da FS3.

E vamos solicitar que... O Ettore se encontra? Então... O Adilson, José Oliveira e o Aristeu serão ouvidos posteriormente. Peço que eles esperem numa sala ao lado, até o horário da participação deles. Posso começar? Ou você...

Então, passo a palavra ao Michel Farah que na referência de dez minutos possamos ouvi-lo. Ok? Então com a palavra.

SR. MICHEL FARAH – Boa tarde. Estou aqui pra qualquer esclarecimento, muito obrigado por dar oportunidade de a gente estar aqui pra poder esclarecer qualquer dúvida no Senado.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O Sr. Ettore, o senhor quer falar alguma coisa antes ou o senhor quer que o Relator já inicie os questionamentos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A Senadora gostaria de fazer uma breve apresentação, o esclarecimento sobre o projeto. O senhor me permite?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então, com a palavra.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu gostaria de dar a idéia para os senhores um dimensionamento do projeto nosso que foi elaborado pela FS3. A INFRAERO é a maior empresa do mundo na administração de aeroportos com 67 aeroportos, 7 superintendências regionais, 102 milhões de passageiros movimentados isso base em 2006 e mais de 8 mil espaços publicitários. O potencial da INFRAERO ele se identificou em função de uma receita que a autoridade aeroportuária deveria receber em função da exploração da publicidade, onde essa receita ela é mensurada através da quantidade de cada mil passageiros transportados por ano.

A média internacional auferida por essas autoridades aeroportuárias é em torno de 600 dólares por cada mil passageiros movimentados por ano, contra uma média de 147.50 da INFRAERO. Ou seja, a INFRAERO ela faturou no ano de 2004, 2005 e 2006 aproximadamente em torno de 30 milhões de reais ou 15 milhões de dólares. O mercado de mídia aeroportuária internacional eu dei alguns exemplos de aeroportos, o aeroporto de Amsterdã, ele tem uma característica onde o próprio aeroporto ele possui um departamento que gerencia a comercialização da mídia, onde a autoridade aeroportuária ela retém e recebe 100% das receitas de mídia, e a receita bruta que ela recebe é em torno de 815 dólares por mil passageiros. A BAA que é a empresa que administra os aeroportos de Londres e Heathrow ela tem... Foi a dois anos atrás feita uma concessão, a empresa vencedora chama-se J. CEDECO(F) é uma empresa francesa, uma das maiores empresas do mundo nessa área com mais de 117 aeroportos administrados no mundo inteiro. Ela repassa 80% da receita auferida com a comercialização de mídia para o aeroporto. E fica com 20% da comercialização. A ABB ela possui então 430 dólares a cada mil passageiros movimentados. O aeroporto de Atenas, onde tem também outro concessionário único no aeroporto, onde a empresa chama-se (ininteligível) também uma das maiores empresas de comunicação do mundo, empresa americana, ela fica com 75% é repassado para o aeroporto e 25% fica com a concessionária de mídia. E o aeroporto consegue auferir 15,

45 dólares. A AXA(F) que seria a INFRAERO, vamos dizer, da África do Sul, que ela administra diversos aeroportos, ela tem um cenário relativamente parecido com relação a multiconcessionários no caso da INFRAERO, são mais de 300 concessionários de mídia hoje. Esses multiconcessionários eles que ficam com 50% da receita auferida com a publicidade e repassam 50% para o aeroporto onde o aeroporto fica com 625 dólares a cada mil passageiros movimentados. A INFRAERO por sua vez também multiconcessionários, onde na época da implantação do projeto esses concessionários ficavam com 50% da receita e 50% era repassado à INFRAERO e a INFRAERO tinha o que nós chamamos de "pacs" que seria essa referência de 147,50. Como podemos verificar exatamente a INFRAERO tinha um potencial de atingir receitas advindas da mídia de publicidade superiores, se aproximasse à média do mercado internacional.

A empresa foi criada com o objetivo de desenvolver soluções na área de gestão de mídia e inicialmente foi o projeto INFRAERO que aconteceu. Desde a sua constituição, ela representante distribuidora exclusiva para o Brasil e pra América Latina, da empresa inglesa chama-se MÍDIA PLUS INTERNACIONAL, ela é criadora e detentora dos direitos do software Advantage V2. O Advantage V2, ele é o único no mundo com as funcionalidades de gerenciar, comercializar mídia e a MÍDIA PLUS possui mais de 12 anos de experiência e desenvolvimento de soluções tecnológicas em 30 países. Depois se tiver oportunidade nós podemos acessar o sistema on-line para poder fazer a demonstração do que foi o sistema. Mas em breve. Alguns fatos que ficaram um pouco... Não muito esclarecidos nas últimas oitivas que eu tive oportunidade de acompanhar, é com relação à representatividade da FS3. A FS3 ela é representante no Brasil para a MÍDIA PLUS, onde inclusive eu tenho uma declaração de propriedade do software Advantage de exclusividade e distribuição do próprio titular recente onde nós fomos à época da contratação e seremos até 2013, pois o nosso contrato é de dez anos.

A certificação da ABES, que é a Associação Brasileira de Empresa de Software, conveniada à SEI, que é a Secretaria Especial de Informática onde é a empresa associação que melhor representa as empresas detentoras de software como uma referência para a contratação pública. 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. A FS3 foi contratada para implementar uma solução tecnológica de gestão, comercialização de mídia, atendendo algumas singularidades onde poderemos citar os 65 aeroportos, 7 superintendências regionais com as gerencias comerciais para cada aeroporto, mais 300 concessionários e até 8 mil áreas de mídia e promoção. A FS3 cumpriu a implantação proposta em seu cronograma, onde tinha uma fase inicial que éramos 13 aeroportos principais, a fase que isso ocorreu no segundo semestre de 2004, e a fase 2, os 52 aeroportos complementares que ocorreu em janeiro de 2005 término.

O sistema ele é a maior ferramenta de integração de gestão de mídia 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 áreas dos aeroportos foram feitos todos os treinamentos, as gerências comerciais e as demais pessoas designadas para INFRAERO. Isso é uma breve sobre o sistema, se tiver mais de três, on-line, eu posso fazer apresentação do sistema. O sistema 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, atualmente em perfeito funcionamento, bastando apenas uma atualização dos dados contratuais das áreas de mídia. (soa a campainha)

O sistema ele contempla todos os 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 vistas 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 ponto 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.

Algumas considerações finais da minha apresentação, a FS3 realizou duas reuniões visando a transição da transferência da operação cotidiana no nosso trabalho, a primeira foi realizada em agosto de 2004, na ocasião a diretoria entendeu que era mais conveniente que a condução se conduzisse de maneira onde tivesse todos os aeroportos contemplados, que isso aconteceu em janeiro de 2005, e novamente em 2004... em 24/08/2005 a reunião numa nova gestão da diretoria comercial, a FS3 enfatizou a sua disposição em preparar um grupo técnico destacado pela INFRAERO para conduzir as atividades contidas no sistema. Em 25/11/2005 a INFRAERO nos informou que estava estudando a formalização de um termo aditivo ao contrato, bem como apurando o valor de bônus e desempenho previsto que fazia parte no valor total do nosso contrato. A FS3 em 27/04/2006 teve seu termo aditivo prorrogado, ou seja, foi assinado um termo aditivo prorrogado, no entanto, esse documento não foi devolvido assinado ou efetivado a sua oficialização. Inibindo a utilização do sistema que se encontra disponível. Gostaria de salientar inclusive manifestação recente em ação popular onde a própria INFRAERO em 3 de julho de 2007, ou seja, um mês e dez dias, ela se manifestou, abro aspas, "ocorre que até o final de 2003 a ré, INFRAERO, só havia investido em sistemas de gestão nas áreas administrativa, financeira e operacional. Tendo sido a gestão comercial altamente lucrativa relegado a segundo plano". Aspas. "Com a implantação e operação do Advantage V2, mediante o licenciamento de uso do sistema para utilização com exclusividade pela INFRAERO em todos os aeroportos da rede INFRAERO, se estaria estimulando a publicidade por anunciantes que atuam em âmbito nacional, otimizando toda a utilização de espaço publicitário nos aeroportos e propiciando incremento de receita por aeroportos inibindo-se inclusive a evasão de receitas". Aspas novamente. A INFRAERO ela citA – "Não há dúvida quanto a exclusividade da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. para o fornecimento do produto nos moldes do inciso do art. 25 da Lei 8.666 de 93". Estou... Após a minha apresentação, se os senhores quiserem eu posso...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só uma pergunta antes do Relator perguntar, eu não entendi bem por que é que a INFRAERO não implementou o software.

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.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Não fez, né?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, ela utilizou o sistema não na sua total, vamos dizer, potencialidade. Ou todo o seu potencial.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu solicitaria V.Exª., uma vez que os dois depoentes vão depor exatamente sobre a mesma situação, que nós pudéssemos, primeiro, ouvir o Sr. Ettore Ferdinando Casoria, e em seguida o Sr. Michel. Daí porque eu solicitaria que o Sr. Michel aguardasse numa sala reservadamente para que nós pudéssemos questioná-lo em seguida.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então eu peço licença ao Sr. Michel e peço à Assessoria que possa conduzi-lo até a sala reservada para que nós possamos fazer aqui os questionamentos ao Sr. Ettore Ferdinando Casoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Ettore, perguntaria a V.Sª. qual era a atividade profissional, ou quais foram essas atividades exercidas antes da constituição da empresa FS3?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Bom, a minha atividade profissional eu sou da área do mercado de mídia exterior, mercado publicitário, há mais de 12 anos, fui diretor comercial de uma das maiores empresa do País, chama-se PINTEX na área de *outdoor*, após a comercialização da PINTEX para um grupo alemão, DEUTSCH BANK, eu fui convidado a trabalhar numa empresa inglesa, ela chama-se POSTER PUBLICIT. A POSTER na época ela era a maior especialista em planejamento de mídia aeroportuária do mundo, com planejamento em mais de 400 milhões de dólares na área de mídia aeroportuária, comprando mídia aeroportuária em mais de 115 países diferentes com 17 escritórios, e o Sr. Michel Farah ele é Presidente do GRUPO FARAH SERVICE, uma empresa que ela atua e vem atuando no mercado há mais de

18 anos focado na área de marketing também, especificamente na área de marketing e responsabilidade social, onde o Sr. Michel Farah no início de março eu estava me casando e recebi uma proposta do Sr. Michel pra fazer parte da direção de novos negócios da companhia, onde eu tive a oportunidade a partir desse momento de integrar a área de novos negócios da companhia. E durante esse desenvolvimento dos negócios eu tive o meu primeiro... Trouxe algumas ferramentas exatamente que eram utilizadas pela minha empresa lá fora e uma dessas ferramentas do qual eu descobrir que seria excelente para o mercado brasileiro era o sistema Advantage.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como o senhor conheceu o Sr. Michel Farah. O senhor conheceu quando do seu casamento, é isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, não, não. O Sr. Michel eu já conheci ele há mais de cinco anos, na época que eu trabalhava na PINTEX a nossa empresa teve alguns negócios junto com o Sr. Michel, e na época, logo que eu voltei, na época ainda na POSTER PUBLICIT aqui em São Paulo eu visitei o Sr. Michel Farah e apresentei diversas ferramentas de planejamento e gestão de mídia e na época ele estava precisando de um diretor que assumisse a área de novos negócios e a diretoria comercial e ele me convidou. Isso em final de fevereiro, março de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que V.Sª. faz atualmente?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – 2003. Atualmente eu sou Diretor Executivo principal da nossa empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Da FS3.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor já foi concessionário de mídia aeroportuária no Brasil?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E no exterior?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Também não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como, quando e por que V.Sª. resolveu abrir uma empresa para gerir espaços de mídia aeroportuária juntamente com o Sr. Farah?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Olha, Senador, eu fui contratado como desenvolvedor de novos negócios. A minha especialidade era exatamente na área de mídia aeroportuária. Quando...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A FS3 o senhor é um dos proprietários da FS3?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sou. Na época da contratação eu era um dos proprietários da FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa é a pergunta. Ele o convidou, deu impressão que V.Sª. seria um empregado dele. Não V.Sª. ele o convidou para constituir uma sociedade, é isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na realidade não, Senador. Quando eu comecei na empresa dele em início de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na Farah. Eu era Diretor de Negócios e também eu era sócio e Diretor da empresa POSTER PUBLICIT BRASIL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E aí os senhores resolveram construir essa empresa de mídia aeroportuária FS3, é isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente. Eu já detinha esse contato com o titular do software, eu tinha a representação...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem era o titular do software?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Era MÍDIA PLUS INTERNATIONAL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem é que representava essa empresa. O senhor pode dar o nome da pessoa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sr. Zino Vaciliades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E onde é que ele...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na Inglaterra. V.Sª. pode me dizer se a FS3 foi constituída com o fim exclusivo de contratar com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, a FS3 ela foi constituída com o objetivo de desenvolver negócios na área de mídia, não necessariamente na área de mídia aeroportuária, hoje também estamos atuando na área de mídia de transporte porque é um software que pode ser utilizado para fazer o gerenciamento na área de transportes, na área de gestão de mídia urbana, na área de gestão de sho-

ppings. Então, na realidade a INFRAERO foi nosso primeiro caso de implantação do sistema. Mas não foi constituída com esse fim específico.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que V.Sª. diz a respeito da afirmação da Srª. Silva Pfeiffer, a Polícia Federal fez ao Tribunal de Contas, à Controladoria-Geral de contas, e aqui mesmo nessa CPI ela disse que os verdadeiros proprietários da FS3 eram os Srs. Fernando Brendaglia e Carlos Wilson.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu nunca tive contato com a Srª. Sílvia Pfeiffer.

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. Então, a partir daí eu precisava...

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 MÍDIA PLUS INTERNANTIONAL.

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.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a necessidade de se constituir uma nova empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque exatamente a participação da minha... nessa nova empresa, como tínhamos empresa, o Sr. Michel Farah tinha outras empresas dentro do grupo dele, eu também tinha outras empresas. Nós decidimos exatamente, falou assim: Para desenvolver o trabalho junto com o Advantage que era um produto que poderia ser utilizado em diversas outras oportunidades de mídia, nós entendemos que o ideal, para sermos sócios, não misturarmos as empresas e não misturarmos as atividades. Por isso que foi feita uma empresa onde ele era sócio e eu também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Agora, o Advantage foi utilizado além da INFRAERO em quais outros sistemas?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Aonde, Senador? Desculpe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse que a empresa foi constituída para que o sistema pudesse ser utilizado em diversos. Nós temos notícias que ele foi utilizado na INFRAERO. Onde mais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em shoppings na África do Sul, em shoppings... No Brasil?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – É

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – No Brasil nós estamos exatamente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa de V.Sª. só negociou esse software com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Volto a falar, desde 2005 com o término do nosso contrato exatamente o nosso trabalho foi em tentar a renovação e trabalhar essa renovação. A partir do início de 2006, final de 2006, 2007, a versão Advantage V3

ficou pronta, que é exatamente a versão para atender área de transporte que seria os metrôs, transportes metropolitanos, e áreas de shoppings. Hoje termos propostas nessas áreas em término, eu espero, de fechamento de gerenciamento com esse software.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Eu perguntaria quando foi que o senhor conheceu o Sr. Fernando Brendaglia? Foi nessa apresentação?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Eu conheci o Sr. Brendaglia em outubro, novembro de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Já depois da constituição da empresa.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Já depois da constituição da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o Sr. Carlos Wilson conheceu quando?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nunca tive contato.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. já teve algum relacionamento comercial com os senhores Fernando Brendaglia ou Carlos Wilson ou já negociou com algum deles?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – À época da constituição da FS3 quais eram os administradores e demais sócios, e as atribuições de cada um e o capital social da empresa. Quais eram os administradores da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Os administradores... Eu era um administrador da empresa, na parte eu fazia a Diretoria Operacional Executiva, a minha participação era 25% do capital e o Sr. Michel Farah era o Diretor Administrativo Financeiro com 75%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o capital social da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. integralizou esse capital? V.Sª. disse que 25%...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso. Eu integralizei o capital com a minha carta de exclusividade de representação do software, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a parte do capital que V.Sª. integralizou foi justamente a concessão para exploração. Com a carta.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente. Com a carta. Minha integração na companhia, minha contribuição para a constituição da companhia foi exatamente a carta que eu detinha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então não houve uma integralização do capital. Que forma que foi constituída essa empresa? Ela era que tipo de sociedade?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sociedade limitada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Houve alteração com relação a esses aspectos desde então? A empresa sempre operou dessa forma, houve ampliação do capital... V.Sª. poderia dar detalhes sobre o que aconteceu desde então? Ou permanece da mesma forma?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não sei se houve aumento de capital, Senador. Realmente não tenho esses dados aqui para levantar. Mas houve modificação na participação societária. Agora, inclusive o Sr. Michel no início de 2006 o Sr. Michel se retirou da companhia e a empresa BERTHOLD que hoje detém 60%, comprou parte o Sr. Michel e eu fiquei com 40% da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve alteração no nome de fantasia?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Houve, sim senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o nome hoje?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Hoje chama-se MÍDIA (ininteligível), COMUNICAÇÃO E SISTEMAS LTDA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que é que saiu o Sr. Michel Farah da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque em função da não renovação do contrato, o Sr. Michel achou por bem sair da empresa, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E por que houve a mudança do nome de fantasia da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque exatamente em função onde o desgaste que estava havendo exatamente com o nome FS3...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve mudança do objeto social?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, o objeto permaneceu o mesmo, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A PETROBANK ASSESSORIAS E DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS LTDA Pedro Ronald Maranhão Braga Borges e Carlos Henrique Leal de Morais integraram em algum momento o quadro inicial da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – No início exatamente eles foram os investidores financeiros do projeto, Senador. Em função do valor da carta de fiança necessária para a assinatura do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a participação de cada um no capital social da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nesse primeiro momento, Senador, os 70% do Sr. Michel ficou e 37% do Sr. Michel, e 37% PETROBANK.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o Pedro Ronald Maranhão Braga Borges e Carlos Henrique Leal de Morais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ah, desconheço, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que e quando essas pessoas se retiraram da empresa, inclusive a PETROBANK?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A PETROBANK é uma empresa de investimentos. Depois da PETROBANK assumiu a BERTALD, onde exatamente sócios que eram da PETROBANK também eram da BERTALD continuaram no projeto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Com a retirada desses sócios é que houve a modificação do capital social.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não posso precisar isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A re-ratificação da FS3 firmada em 20 de agosto de 2003 teve por objetivo exclusivo informar que a PETROBANK ASSESSORIA E DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS havia sido erroneamente incluída como sócio da FS3? Por que é que se fez essa re-ratificação logo... quase praticamente junto com a criação?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não posso dizer, Senador. Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve um erro formal ou a capital da PETROBANK foi utilizado para garantir algum momento a contratação com a MÍDIA PLUS?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, Senador. A PETROBANK, eu lembro ela entrou exatamente como um investidor do projeto aportando o capital para o início dos trabalhos e a carta de fiança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais os sócios administradores da PETROBANK?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Foi o que o senhor falou. Carlos Maranhão, Sr. Roberto Dotta...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor disse que não conhecia essas pessoas?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, disse sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor é ou já foi sócio da PETROBANK ?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o vínculo existente entre a empresa PETROBANK e a Companhia Energética de Petrolina?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Desconheço, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os sócios da PETROBANK o senhor poderia reafirmar quais são eles?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O Sr. Maranhão, o Sr. Roberto Dotta, o Sr. Paulo de Sousa, e não me recordo os outros. Não tinha contato com eles, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Além da FS3 e da PETROBANK, o senhor manteve algum vínculo com as empresas PRISMAGIC PAINÉIS LTDA?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A PRISMAGIC era uma das empresas do Grupo PINTEX onde tive uma pequena participação no início da minha carreira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor foi sócio delas.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Fui sócio, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – TECNOIMPOR IMPORTADORA E EXPORTADORA DE EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS LTDA.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É uma empresa do meu pai onde eu tenho participação de meio por cento, Senador. Como engenheiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – POSTER PUBLICIT BRASIL LTDA. É essa que...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o tipo de participação? V.Sª. disse...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Da POSTER?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – PRISMAGIC.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Da PRISMAGIC acho que era 15%, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Da POSTER?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – 5%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E da TECNOIMPOR.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Meio por cento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem era o dono então da TECNOIMPOR?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Meu pai.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E a POSTER? V.Sª. só tinha 5%. Mas V.Sª. disse a empresa é minha.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, eu sou sócio Diretor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 5%. Quem são os donos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na época era a empresa inglesa POSTER PUBLICIT INTERNATIONAL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa empresa V.Sª. então representante dela e teria uma participação de 5%.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu era sócio Executivo da empresa no Brasil, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que ramo atuam essas empresas? A PRISMAGIC...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A PRISMAGIC ela não existe mais. Ela atuava na área de displays, triedros, a TECNOIMPORT é uma empresa de importação de equipamentos aeroportuários e na área de equipamentos portuários e mineração. E a POSTER atuava na área de planejamento e mídia no mercado brasileiro internacional. De mídia aeroportuária especificamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o nome do pai de V.Sª.?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ettore Casorio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele é sócio da empresa TECNOIMPORT?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse que sim. Essa empresa ainda existe hoje?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim senhor. A TECNOIMPORT. A PRISMAGIC, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E a POSTER?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A POSTER ela tá desativada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como foi que o senhor descobriu o produto Advantage V2?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nas minhas viagens na Inglaterra junto com a POSTER PUBLICIT nos diversos seminários que eu participei. Fora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E como descobriu que a empresa MEDIA PLUS UK era produtora e licenciadora do software que permitia gerenciar e comercializar... Gerenciamento e comercialização de espaços publicitários nos aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Durante as minhas viagens participei de diversos seminários onde pude ter a oportunidade de ter contato com o sistema Advantage, com o Sr. Zeno, e nessa conversa eu identifiquei o potencial do produto e solicitei a ele que me desse a exclusividade para trabalhar no Brasil, o produto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Onde é a sede da MEDIA PLUS UK?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em Londres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem provas de que o Sr. Zeno Vaciliades(F) é o representante legal da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tenho sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Onde estão essas provas?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu posso apresentar. Estão na apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. O senhor tem a documentação da empresa MEDIA PLUS UK?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se eu tenho documentação? Eu tenho o contrato de distribuição exclusiva do produto da MÍDIA PLUS pro Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a nacionalidade do Sr. Zeno Vaciliades(F)?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ele é inglês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E onde ele reside atualmente?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem o endereço?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não aqui comigo, mas tenho, sei onde ele mora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Onde foi assinado e registrado o contrato de distribuição com representantes da empresa o Sr. Zeno Vaciliades(F).

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em Nova York.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por quê?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque ele tinha um representante dele em Atlanta e nós marcamos uma viagem em Nova York, nos encontramos em Nova York e assinamos esse contrato em Nova York.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª., todos os contratos anteriormente com ele tinham sido mantidos na Inglaterra.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim. O primeiro contato foi na Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A razão de se assinar em Nova York então foi uma só questão de oportunidade?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Foi uma questão de conveniência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa empresa tem então também representação nos Estados Unidos.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Que eu me lembre, sim. Tinha um representante exatamente que eu falava com ele. Alan. Não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor verificou se a empresa realmente existia? E se ela estava legalmente registrada nos órgãos competentes em Londres sede da empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Antes de assinar o contrato com ele, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor verificou? Como é que foi essa verificação?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Foi o meu Advogado, o Dr. Fernandes, que se encontra aqui foi a... Não sei se a Junta Comercial verificar exatamente que o Sr. Zeno Vaciliades(F) era o proprietário da empresa e detentor do (ininteligível) sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em anexo ao contrato, consta um documento no qual foi reconhecida a assinatura de V.Sª. no Consulado Geral do Brasil em Nova York. Foi reconhecida a assinatura de V.Sª. e do Sr. Zeno Vaciliades(F) no consulado do Brasil na Inglaterra uma vez que a empresa MEDIA PLUS está sediada em Londres?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na Inglaterra também foi reconhecida a assinatura de V.Sª. e dele? Ou só lá em Nova York?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não tenho certeza. Preciso ver. Tenho alguns documentos e preciso verificar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque se fosse verdadeiro, V.Sª. tem esses documentos aí? Se quiser verificar lhe dou tempo.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu trouxe alguns documentos, esse documento que o senhor está falando desse consularizado...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque se for verdadeiro, esse documento não faz parte do contrato com a INFRAERO.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso aqui é exatamente o documento onde a empresa existe. É o que eu tenho. E onde eu tenho exatamente que a declaração do Sr. Zeno Vaciliades(F) que esse documento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntei a V.Sª. foi se foi reconhecida a firma de V.Sª., a assinatura de V.Sª. e do Sr. Zeno no Consulado do Brasil na Inglaterra. Não é esse documento.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu trouxe comigo Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque a empresa está sediada em Londres, é uma exigência.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em caso afirmativo... Bom, o senhor não sabe... é porque esse documento não consta do contrato de... Do processo de contratação da INFRAERO.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sinceramente não sei, Senador. Posso até verificar e encaminho à Comissão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem como apresentar esse documento à CPI? O senhor se compromete a apresentar? Se ele existir?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se ele existir, me comprometo. Sem problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou mandar uma correspondência dizendo que o documento não existe.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. O senhor entendeu bem o que é.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Entendi. O senhor está dizendo que o documento para ele ser válido ele tem que ser consularizado na Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Se foi reconhecida a assinatura de V.Exª. e do Sr. Zeno Vaciliades(F) no consulado do Brasil na Inglaterra.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Uma vez que, até pela informação prestada a empresa está sediada em Londres.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem esse documento?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se eu tenho contrato de distribuição? Tenho, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não. O documento de reconhecimento da assinatura.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tenho, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E por que é que não foi reconhecida a assinatura do Sr. Zeno Vaciliades(F) em Nova York? Esse documento V.Sª. tem aí?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tenho o contrato de distribuição. Tenho, sim senhor. Eu estou com ele o traduzido, Senador, eu não trouxe o...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor não trouxe o original, não? Muito bem. Então eu pediria a V.Sª. para a apresentação desse documento original.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente. Cópia autenticada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Qual era o capital social da FS3 à época da celebração do contrato com a MEDIA PLUS UK Ltda.?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Posso verificar, Senador. Não me recordo. Acho que era 400 mil reais, Senador. Não tenho certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E qual foi o valor com o contrato total com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O valor do contrato, o valor global do contrato eram 26 milhões e 600 mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fora o aditivo do bônus.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não. Incluindo o bônus. O valor total incluía o bônus.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente. Mas tirando a minha empolgação, que eu tenho certeza que eu... a Srª. Mariângela gostou do que viu?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Gostou. Gostou... Do sistema.

SR. 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 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 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) – Não quero que V.Sª. fique ofendido. Mas estou pegando diversos depoimentos que aconteceram aqui e em outros lugares para checar.

O senhor ofereceu ou pagou alguma vantagem à Srª. Mariângela Russo para que ela recomendasse a aquisição do software ao Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, Diretor Comercial da INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor apresentou o software também ao Sr. Fernando Brendaglia, então Diretor Comercial da INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso foi apresentado já em outubro... Não me recordo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. teve contato com o Sr. Fernando Brendaglia.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E ele também se empolgou com o sistema?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Achou bastante interessante, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. pagou alguma vantagem para que ele recomendasse a aquisição do software?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. conhece a Srª. Márcia Chaves?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Conheço sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual foi que V.Sª. a conheceu?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu conheci após o início do contrato onde ela fazia parte da Comissão de fiscalização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. a conheceu quando?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual mês?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Janeiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Janeiro. Essa senhora recebeu alguma vantagem?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ela era da área de fiscalização.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ela era Superintendente Comercial e fazia parte da equipe de fiscalização do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, ela teria que atestar que o contrato estava sendo desenvolvido de acordo com as cláusulas que foram pactuadas.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O contrato entre a FS3 e a MEDIA PLUS UK LTDA que o senhor apresentou à INFRAERO para comprovar que a sua empresa era distribuidora do Advantage V2 era um pré-contrato que exigia em seu item 1.H a celebração em 45 dias de um contrato adicional com duração de 10 anos, denominado contrato de licença imediatamente após... Contrato de licença, imediatamente após esse período. Ou seja, se fez um pré-contrato, e se exigiu um contrato de 45... No máximo em 45 dias com o prazo de 10 anos. Eu pergunto a V.Sª.: Esse contrato de licença foi firmado com a MEDIA PLUS?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse prazo de 45 dias?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não sei precisar se nesse prazo de 45 dias, Senador. Mas com certeza deve ter sido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem como apresentá-lo a essa CPI?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. se compromete a apresentá-lo?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se for necessário, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. tem o contrato?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, eu fico até às vezes preocupado, porque eu estou sendo questionado se eu tinha o contrato para fornecer o produto que eu forneci. Essa que é a minha preocupação. Eu tenho declaração atual do detentor titular do software dizendo que eu era na época e continuo sendo distribuidor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fique tranqüilo. Eu só estou perguntando o que tem aqui. V.Sª. não precisa...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É, porque às vezes eu fico assim... O pessoal questionando se eu tinha ou não direito de distribuir ou assinar... Eu assinei porque tinha responsabilidade...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – No Brasil a gente vê cada coisa. O senhor está se espantando, imagine nós. O valor do contrato. O senhor está espantado. Mas eu não quero entrar em discussão com o senhor. Quero questionar V.Sª. V.Sª. tem o direito de responder.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que não consta no pré-contrato nenhum valor estipulado para o direito da FS3 de distribuir o software?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque o contrato depende exatamente do tamanho do projeto. Pra cada produto tem um dimensionamento, licenciamento diferente. Tem desenvolvimento de módulos diferentes, desenvolvimento de consumização, diferentes. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em geral é um valor ou é um percentual?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, é um valor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Para cada contrato um valor?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É, existe um contrato... O que acontece? Se assina um contrato inicial onde esse contrato inicial ele tem um valor inicial para se começar a desenvolver o trabalho. A partir daí são desenvolvidos módulos e a partir desses módulos são aumentados valores de contrato ou são aditivados novos contratos nesse valor de licença. Então essa licença vai aumentando à medida que vão se desenvolvendo novos módulos para se atingir o objetivo da solução.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na letra A da cláusula obrigações da licenciadora constantes do contrato de distribuição celebrado entre a FS3 e a MEDIA PLUS UK LTDA, registrada como sociedade na Inglaterra sob o número 3301806, a empresa afirma que é a criadora original do MEDIA PLUS Advantage V2 e que detém com exclusivamente a titularidade e o controle de todos os direitos autorais. O certificado emitido pela Associação Brasileira de Empresas de Software, ABES, que embasou a inexigibilidade de licitação certifica também que a FS3 é a única distribuidora da empresa MEDIA PLUS UK LTDA. Documento apresentado para que a INFRAERO fizesse o pagamento de valor referente a hospedagem. O documento traz o nome de outra empresa. A MEDIA PLUS INTERNATIONAL, sob outro número de registro. 4991943. Tal documento também foi assinado por Zeno Vaciliades(F), mesma pessoa que assinou os documentos em nome da MEDIA PLUS UK.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por fim, na proposta de renovação do contrato encaminhado em 17 de abril de 2006 à INFRAERO, o senhor afirmou que a titularidade do Sistema Advantage V2 era da empresa MEDIA PLUS AIRPORT ADVERTISING NETWORK. PerguntO – Veja só, então era MEDIA PLUS UK com um registro, esse contratado, e depois apareceu quando para se fazer a hospedagem MEDIA PLUS INTERNATIONAL com outro registro, mas com o mesmo proprietário, o Sr. Zeno Vaciliades(F). Essas empresas realmente existiam?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, posso até ter uma declaração do Sr. Zeno onde ele disse que a MÍDIA PLUS INTERNATIONAL ela absorveu integralmente a MÍDIA PLUS UK, que era de propriedade dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que data?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu não tenho a data. Essa declaração que eu tenho, até solicitei, foi recente em função da oitiva do Sr. Fernando auditor que ele falou isso. Estão dizendo aqui ele mandou essa declaração dizendo que a MÍDIA, a MPI, ela absorveu a MÍDIA UK, que hoje a MPI é uma empresa internacional...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele deu a data?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ele não deu a data, Senador, mas posso perguntar e responder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi muito próximo então desse primeiro contrato, do primeiro documento apresentado para...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sinceramente não sei, Senador. Posso perguntar isso, sem problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim. Porque é estranho se ele absorveu... Porque foi muito próximo. V.Sª. concorda?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu não tinha conhecimento disso, Senador. Se foi muito próximo ou não. Não tenho esse conhecimento. Mas posso pegar a data com ele sem problema nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A relação das empresas então é de absorção. Uma comeu a outra. Uma se integrou à outra.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na realidade o Sr. Zeno ele era proprietário da MÍDIA PLUS UK, que eu imagino, é como se fosse a empresa dele na Inglaterra e ele fez exatamente a MÍDIA PLUS INTERNATIONAL para poder distribuir o software pra outros países.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. disse que foi incorporado.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim. É a declaração que eu tenho dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Então...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – (ininteligível).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se o senhor quiser ver.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quero. Por favor. A divergência entre os nomes e os registros, o senhor nem V.Sª. sabia disso. Só agora em decorrência do...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Desconheço. Não sei porque houve esse entendimento, talvez...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas hoje, V.Sª. entende qual é a empresa que é proprietária...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A MÍDIA PLUS INTERNATIONAL.

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.

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) – A INFRAERO não solicitou?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não solicitou, porque eu como empresa distribuidora eu poderia exatamente certificar, poder licenciar o software aqui. Que meu contrato de distribuição previa que eu poderia licenciar.

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...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. conhece pessoalmente as Srª. Érica Silvestri Duttweiler?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tinha uma Érica que trabalhava junto à gerência comercial. Não sei se é a mesma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E a Srª. Josefina Vale de Oliveira Pinha? V.Sª. conhece?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tive contato com a Srª. Josefina numa reunião em 24 de agosto de 2005 com a nova gestão da diretoria. Só. Mas nunca tive mais nenhum contato com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. as conheceu ou ao menos a Srª. Josefina em 2005.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o contrato foi assinado em 2003.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Elas eram lotadas na Superintendência Jurídica da INFRAERO e foram responsáveis pelo parecer favorável à contratação da FS3 com inexigibilidade de licitação. Eu pergunto em decorrência também do que já foi dito em outros locais. V.Sª. ou alguém por V.Sª. ou a empresa de V.Sª. ofereceu-lhes alguma vantagem para que esse parecer fosse proferido?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Nem conhecia essas pessoas. Nunca tive contato com essas pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. admite que havia risco na assinatura do contrato, uma vez que não apresentou essa documentação que era o mínimo exijo, ainda mais um contrato com dispensa de inexigibilidade? A estatal correu o risco por ter celebrado esse contrato?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, o produto foi apresentado. Se ela correu o risco eu sinceramente a estatal que tem que avaliar, Senador. Ainda bem que o produto foi entregue. Se ela correu esse risco aí eu já não posso avaliar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O cronograma de pagamentos constantes da proposta apresentada pela FS3 foi de fato elaborado pela FS3 ou por funcionários da INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Foi elaborado pela FS3, sendo que a inclusão do bônus que representava 25% do valor do contrato, exatamente foi imposta pela INFRAERO para a assinatura, celebração do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como e com quem o senhor obteve os dados relativos aos quantitativos de licenças e dos demais dados referentes a todos os 65 aeroportos administrados pela INFRAERO? Uma vez que a INFRAERO não fez projeto básico exigido pelo art. 7º da Lei de Licitação? Quem foi que passou essas informações uma vez que a INFRAERO não fez o projeto básico? V.Sª. mesmo mostrou aqui... Como é que V.Sª. obteve esses dados uma vez que não existe o projeto básico da INFRAERO? Pra essa contratação?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na internet, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os dados referentes à operação de cada aeroporto, quantitativo de mídia... Isso tudo está na internet?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, eu tenho... Algumas na internet e algumas eu solicitei da própria Mariângela Russo, a quantidade de mídia dos aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então quem lhe passou foi a Srª. Mariângela Russo.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim. Por volta de setembro, outubro mais ou menos na elaboração onde estava se discutindo exatamente o tamanho da dimensão do sistema para a proposta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Bom, V.Sª. pode me descrever cada um dos seguintes itens objetos do contrato de 26 milhões, 840 mil, 520 reais e 82 centavos celebrados entre a INFRAERO e a FS3. 416 licenças de usuário e uma licença Advantage V2 Server no valor de 6 milhões, 689 mil e 200 reais.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como se justifica esse preço?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A solicitação das 416 licenças foi feita por parte da diretoria comercial que iam ser 416 usuários. No caso da licença única é a licença única que fica no servidor que faz toda a gestão do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto valia cada licença?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Está no contrato, Senador. Posso pegar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode, pois não.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Seria fazer a divisão, Senador. Mais ou menos em torno, acho que de 10 mil reais. Não tenho certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Bom, então veja só. A licença do Advantage V2 foi de qual valor dele?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tem uma licença básica, mas foi em torno de 7 milhões a licença total para os 416 usuários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Seis milhões, 689 mil e 200 reais para a licença do Advantage V2 e mais 416 usuários. Como é que foi feito esse cálculo? V.Sª. pode dizer? É tanto pela licença do Advantage e tanto para que cada usuário utilize.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É só dividir, Senador. Pegar os 3 milhões, 956 e dividir por 416 licenças.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 3 milhões, 956 e...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – 52, dividido por 416, o senhor vai ter o número...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse valor de 3 milhões então é o valor para...?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A licença dos 416 administradores que a gente chama...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode fazer esse cálculo? Alguém tem...? Cadê a Assessoria?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Dá em torno de 16 mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então foram três milhões...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – ...952 dividido por 416, Senador... Dá 9.500 reais. Por licença, usuário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. 3 milhões, 952... E os outros 3 milhões a licença do Advantage.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E pra usar mais três milhões. Quase quatro milhões. A manutenção das licenças mencionadas V.Sª. cobrou 897 mil e 600 reais para a manutenção. É isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Customização e implantação no valor de 573 mil e 200 reais. É isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Manutenção do site marketing dos aeroportos no valor de 9 milhões, 683 mil, 320 reais e 82 centavos. O que é essa manutenção do site marketing dos aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É a manutenção de toda a utilidade do sistema, ou seja, são desenvolvidos módulos para atender as necessidades do projeto, são desenvolvidos... o sistema cada vez aparece uma ferramenta nova ou um caminho novo onde a ferramenta fica mais rápida, e a manutenção de todo o banco de dados, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – No primeiro caso, também é evidente a finalidade. Essa licença no valor de 3 milhões e esses usuários quais seriam os usuários?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na época que estava previsto são os gerentes comerciais, superintendentes, e diretoria administrativa, e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa manutenção era exatamente o quê? A manutenção das licenças? No valor de 879 mil e 600 reais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, eu não posso precisar tudo. Tenho todos os dados que o senhor está falando, mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que vem a ser essa customização e implantação no valor de 573 mil?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A customização são as adaptações que têm que ser feitas de acordo com a necessidade da própria empresa. Então função de relatório, gerenciais, apresentação diárias, como essas áreas têm que ser apresentadas, níveis de embarque, embarque e desembarque doméstico, que até se o senhor me der a oportunidade eu gostaria até de apresentar o software para o senhor... Pra a gente poder verificar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Depois nós... A manutenção do site marketing. O que é isso? Os 9 milhões, 683...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Então, é a manutenção exatamente de todo o banco de dados, logicamente esses 9 milhões foi no período de 24 meses onde eram feitas também as viagens aos aeroportos, uma equipe pra fazer todo o levantamento, e levantamento de dados, de viagens... Manutenção da base de dados e manutenção da atualidade do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A hospedagem do software Advantage V2 no valor de 2 milhões e 90.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso também no período, se não me engano, de 21 meses, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E onde foi feita essa hospedagem?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Essa hospedagem foi feita aqui no Brasil e na Inglaterra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – No Brasil em que lugar?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Aqui em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que lugar?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na empresa, chama-se Condomínio(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Diárias de passagem no valor de 307 mil e 200 reais.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Perfeitamente, Senador.

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".

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto a FS3 gastou com salários e encargos trabalhistas e qual foi a forma de contratação desses empregados?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não tenho esse dado, Senador. Inicialmente eu utilizei no início de 2004 eu usei muito a infra-estrutura da FARAH SERVICE e a partir do sistema implantado eu fui para um escritório, não pude reduzir a minha estrutura...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A FARAH SERVICE então poderia dizer que era uma associada, embora não tenha sido formalmente contratada, mas como V.Sª. utilizou-se da estrutura da FARAH, então pode se dizer que a FARAH de certa forma contribuía de forma oculta.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não oculta, Senador. Explícita. Ela me ajudava a desenvolver o trabalho. A equipe dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. utilizava então funcionários?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Tinham funcionários na área de edição e digitalização de fotos e mapas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E pagava esses funcionários como? Uma vez que eles não estavam no contrato da INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O Sr. Michel Farah era sócio da empresa, Senador. Uma empresa que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Associada.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Associada. Não vou dizer "associada". O Sr. Michel Farah era sócio da empresa e era dono da FARAH SERVICE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Do total de 26 milhões, 840 mil, 520 reais e 82 centavos do contrato com a INFRAERO, 6 milhões, 689 mil e 200 reais referem-se ao licenciamento do software Advantage V2 sendo que 2 milhões, 737 mil correspondem a uma licença de servidor e o restante a 416 licenças de uso cliente. Dessa forma eu pergunto a V.Sª.: Tendo em vista que a implantação dos dados só começaria a partir do sétimo mês da execução do contrato, por que foi concebido no cronograma de proposta da FS3 já no primeiro mês o pagamento de 260 licenças de uso cliente e da licença servidor que totalizaram 5 milhões, 207 mil e 200 reais. Se a implantação dos dados só começaria a partir do sétimo mês?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque você tem despesas, tem o custo de licença, de viagens... E a garantia de que a empresa vai pagar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso é a implantação.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, implantação.

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...

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.

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. 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) – 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.

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.

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) – Em agosto de 2004 foi pago o valor de 1 milhão, 482 mil reais referente a 260 licenças de

uso cliente. A essa época, o sistema já estava implantado em todos os aeroportos? Que V.Sª. afirmou. Está no contrato. A partir de julho deveria estar implantado. Esse sistema estava implantado quando V.Sª. recebeu em agosto 1 milhão, 482 mil reais em todos os aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Esse sistema ele passaria, seria referente exatamente à fase dois das licenças, a fase dois dos 56 aeroportos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. recebeu esse valor sem prestar o serviço?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não senhor, Senador. O serviço foi prestado porque exatamente a idéia dos outros aeroportos poderem acessar o trabalho que estava sendo feitos, dos aeroportos que já estavam disponibilizados.

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 cronograma 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 a 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.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Atendia exatamente, rigorosamente no cronograma proposto na implantação e assinado em contrato.

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...

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 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.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi previsto o item denominado manutenção do site marketing do aeroporto no valor de 9 milhões, 683 mil, 320 reais e 82 centavos cujos serviços não estavam especificados no contrato. Pergunto...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu já expliquei para o senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas vou perguntar novamente só para ouvir novamente as explicações de V.Sª. Que tipo de serviços a FS3 prestava nos aeroporto a título de manutenção?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Como nós falamos em manutenção, é manutenção da base de dados é a manutenção de integridade são fotos, alterações de mapas, caso não tenham sido feitas algumas modificações, modificações no sistema em função de locais, criações de novos módulos que venham auxiliar o melhor desenvolvimento e utilização do sistema. Trabalho complexo em 24 meses, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como foram estabelecidos os valores por aeroporto. Especifique por exemplo o caso da manutenção de Guarulhos pelo qual a INFRAERO pagava o valor mensal de 149 mil, 509 reais e 50 centavos. E de Brasília pelo qual pagava mensalmente 36 mil, 88 reais e 50 centavos.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em funcionamento da dimensão do próprio aeroporto, dimensionamento dos contratos, dimensionamento do faturamento, dimensionamento do número de concessionários. Dimensionamento de áreas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Uma vez que o contrato previa o pagamento pela INFRAERO de diárias e passagens para a realização do serviço no valor de 307 mil e 200 reais, qual era o gasto da FS3 para a manutenção do site marketing dos aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, esse valor de passagem foi exatamente custo de ampliação, que eu até tenho a divisão que o custo médio, foi projetado um custo médio de 1.100 reais o custo médio de passagem uma diária de 150 reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quantos funcionários a FS3 designou para a prestação desse serviço?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em torno de seis funcionários, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Seis funcionários. Durante quanto tempo?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Durante um ano. Isso depois se continua, né, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que data a FS3 implantou os dados de mídia aeroportuária no primeiro aeroporto?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em junho de 2004. Maio ou junho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que data concluiu esse serviço em todos os aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em janeiro de 2005. Conforme especificamente o contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O cronograma físico financeiro constante do anexo III da proposta do FS3 foi devidamente observado com relação à execução pela FS3 e ao pagamento pela INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Pela FS3, sim. Pela INFRAERO não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em caso negativo, por quê? Por que é que a INFRAERO não pagou?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Existiu após uma troca de diretoria, a nova Superintendência começou a atrasar os pagamentos e depois nós fomos solicitados exatamente perguntando porque do atraso dos pagamentos. E nos informavam que eu devia comprovar a existência de que o sistema estava no ar. Eu falei – "Olha, o sistema está no ar. Desde janeiro. Não preciso comprovar". Hoje existe uma pendência judicial cobrando esses atrasos. Esses atrasos e não pagamento dessas faturas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A utilização do software permitiria maior transparência na disponibilização dos espaços de mídia aeroportuária. Uma vez que qualquer interessado

poderia identificar. Por acesso a internet, os espaços publicitários, a agência responsável pela publicidade, o anunciante, valores contratados e a duração do contrato. V.Sª. acredita que essas funcionalidades do Advantage V2 ou outro software similar contrariava o interesse de concessionários de mídia aeroportuária, sobretudo daqueles vinculados à Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABIMA, cujos associados eram responsáveis pela comercialização de cerca de 80% desse segmento, conforme nota técnica proferida pelo CGU? O software contrariava os interesses da ABIMA?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Na realidade, Senador, o sistema ele visa trazer transparência na contratação por parte do mercado, o valor correto de venda do produto da mídia, ou do espaço publicitário, o software ele visa também trazer maior gestão por parte da nossa contratada INFRAERO, dos períodos de disponibilidade dessas áreas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A ABIMA ficou contrariada?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, na realidade é um software que se ele é utilizado pelos concessionários, e é uma ferramenta que é também, foi desenvolvida para ser utilizada pelos próprios concessionários. Eu acredito talvez não houve o entendimento por parte da ABIMA qual era o objetivo do sistema. E sim porque é uma ferramenta extremamente rápida onde os próprios concessionários podem elaborar propostas e é um software que está em inglês, francês, italiano com diversas moedas podendo exatamente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Algumas das empresas associadas à ABIMA resistiram à implantação do software Advantage V2?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, comigo não tenho... Eu não tenho esse dado porque exatamente foi a cargo da INFRAERO que ela ficou de fazer essa transição junto às concessionárias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O software foi implantado com todas as ferramentas necessárias a manter a transparência dos contratos dos valores de venda dos espaços publicitários nos aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente. Então cada concessionário de mídia na utilização do sistema ele quando ele faz a comercialização da área da mídia ele tem que informar o sistema, a qual agência de publicidade ele vendeu ou a qual cliente vendeu, o nome dessa pessoa, o e-mail dessa pessoa, o telefone dessa pessoa, e por quanto foi vendido, se existem custos adicionais ou não. Então o sistema fica abastecido com informações do processo de comercialização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o período de vigência do contrato com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Minha assinatura contratual foi de 24 meses prorrogável por mais 48 meses.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor confirma que o contrato foi suspenso em 28 de dezembro de 2005?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu recebi um fax no dia 28 de dezembro de 2005, na suspensão do prazo contratual. Que até não sei o que significa "suspensão do prazo contratual". Se suspenderam o prazo do meu contrato, ou se suspenderam meu contrato. Então isso não ficou muito claro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A época da suspensão do contrato o sistema estava perfeitamente instalado e pronto pra produzir os efeitos esperados?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor. Desde janeiro de 2005, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual ou quais os motivos apontados pela diretoria da INFRAERO para a suspensão do contrato com a FS3?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Em carta. Uma carta no dia 15 de dezembro, que eu posso deixar uma ali para o senhor... A nossa preocupação da demora em assinatura de um contrato ou de um possível aditivo exatamente para transição de dados e atividades da INFRAERO e a diretoria comercial se manifestou que estava estudando a elaboração do aditivo onde tive reuniões em janeiro ainda...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas os motivos alegados pela INFRAERO, quais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nenhum. Nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não alegou nada?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu tenho a carta aqui da... Recebi um fax no dia 28 de dezembro, que meu contato ele foi assinado no dia 23 de dezembro. Então a carta em princípio teria ultrapassado a data de vigência do meu contrato onde, "O Sr. Diretor, tendo em vista a necessidade dessa administração em promover a revisão dos termos do contrato dessa empresa e por estrita manutenção dos interesses públicos fica pela presente correspondência determinada a suspensão da execução do prazo

contratual a partir dessa data até ulterior deliberação". E após esse período nós sentamos e desenvolvemos novos modelos de negócio onde logicamente o valor do contrato foi reduzido em função de toda a implantação de banco de dados. Nós apresentamos uma proposta em abril já numa nova diretoria onde o nosso ponto de vista nós recomendamos que não haveria talvez naquele momento a necessidade de número de licenças, então só recomendamos um número de licenças, essas licenças iam crescendo a medida da utilização promovemos exatamente para a redução de custos focar nos principais aeroportos, e visitas em outros aeroportos que não tenham tanta demanda, mas praticamente, então foi feito um plano de transição nessa nossa proposta apresentada em 17 de abril do que essa proposta originou um aditivo que foi por nós assinado em 27 de abril e que foi do nosso conhecimento também assinado pela diretoria comercial em 27 de abril e ficou faltando a assinatura de um Diretor. Em função disso não houve efetivação ou nós não recebemos o contrato novamente.

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 ocupação pelo Sr. Tércio Ivan de Barros, diversas solicitações da FS3 no sentido de ir a aeroportos pra efetuar as manutenções como previa o contrato eram negadas pela área comercial? V.Sª. pedia pra ir, mas a área comercial não deixava fazer as manutenções a partir da saída do Fernando Brendaglia e a entrada do Sr. Tércio Ivan de Barros. Isso é verdade?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, eu tive uma correspondência por parte da INFRAERO em, se não me engano, não sei se foi setembro, exatamente informando que as nossas visitas nos aeroportos elas só poderia ser... O meu pessoal ia visitar e muitas vezes a gente não avisava que ia visitar exatamente pra verificar as áreas publicitárias e fotografá-las.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na época do Fernando Brendaglia não existia negativa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Um procedimento normal, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas na época do Tércio já não era normal.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu tive essa... Após que o Dr. Tércio assumiu acho que em agosto, mais ou menos em setembro ou outubro recebi um comunicado onde eu só poderia visitar os aeroportos se fosse solicitado. E nunca fui...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem conhecimento de um relacionamento especialmente amigável entre o Sr. Tércio Ivan de Barros e o Presidente da ABMA, Sr. José Oliveira Sobrinho?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Desconheço Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como era a relação da FS3 com a INFRAERO antes e depois da transição do diretor comercial? Antes do Tércio era melhor. Ou seja, com o Fernando Brendaglia a relação era mais amistosa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, Senador. Relação profissional normal, com o Dr. Tércio também normal, acredito exatamente que houve uma troca da parte de gestão do contrato, então se trocou a gerência comercial, se trocou a superintendência comercial, se trocou a equipe de fiscalização, talvez tenha mudado o pensamento de relacionamento comercial junto aos concessionários, a preocupação nossa era exatamente a política comercial, esclarecimento por parte da INFRAERO junto aos concessionários que a gente sentia isso muito o medo dos concessionários na utilização do sistema, divulgação do sistema que eu achei que foi uma falha que deveria ter acontecido. A INFRAERO tem uma excelente ferramenta e não poder divulgar para o mercado essa ferramenta. Acho que foi uma transição administrativa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E com os fiscais do contrato, houve algum problema?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, Senador. Normal. Dentro do administrável.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A sua empresa apresentou proposta de renovação do contrato com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que é que o contrato não foi renovado? Aí está dizendo na carta que para atender o interesse público. V.Sª. pode dizer se o contrato assinado por V.Sª. com a INFRAERO contrariava os interesses públicos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Acho que não, Senador. Acho que ao contrário. Quando eu vejo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas qual a alegação pra não haver renovação? Porque está escrito...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Mas a alegação que me foi dada exatamente que não houve prazo suficiente para se estudar um termo

de aditivo contratual. Tanto é que eu sentei com o Dr. Tércio de Barros em mais de duas reuniões em janeiro onde se estudou proposta, se renegociou valores. Isso aconteceu. Não houve...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que era feita a comercialização de espaços publicitários nos aeroportos antes da implantação do Advantage V2?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A INFRAERO que pode dizer isso, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. foi convidado para fazer um estudo sobre um sistema existente para melhorá-lo com software. Como é que era o sistema? Ou não foi feito estudou?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. não estudou nada a respeito disso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Estudei um pouco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que era?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Os clientes interessados procuravam as empresas concessionárias de mídia e anunciavam.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E após a implantação como é que isso era feito? Com o software, como é que era feito?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O sistema ele prevê exatamente... Que foi o que eu falei, achei que faltou uma divulgação, esclarecimento por parte dos concessionários, foi apresentado um plano de transição que eu até gostaria de deixar com o senhor. Isso em 2004 para a primeira auditoria e novamente em 2005 para a segunda auditoria. Que o software não pode simplesmente num modelo comercial simplesmente mudar amanhã e todo mundo passar a utilizar o sistema. Então, na realidade a necessidade de haver um plano de transição, que é a comunicação no mercado, comunicação dos concessionários, explicar os concessionários, treinar os concessionários para a utilização da ferramenta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que era a contratação com o sistema. Procurava diretamente as empresas...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Com o sistema, a partir do momento que as empresas se cadastrassem, tanto agência de publicidade, como clientes diretos, como potenciais concessionários interessados, eles se cadastravam no sistema, recebiam uma senha de (ininteligível) onde eles iam poder verificar todos os espaços disponíveis em qualquer aeroporto...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aí não dava pra fazer não contabilizado, né?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ficava tudo registrado, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem sistema, tinha conhecimento que no sistema anterior, aliás essa era uma das alegações para a contratação, muitos espaços publicitários estavam não contabilizado, não cadastrados? Que eram utilizados, mas que a INFRAERO por não ter um sistema organizado...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ouvia-se dizer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Se falava isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ouvia-se dizer, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. confirma que após a posse do Sr. Tércio Ivan de Barros à frente da diretoria comercial houve redução dos valores repassados à INFRAERO em contratos realizados e válidos até 2015 para a concessionária MARCPLAN de propriedade do Sr. José de Oliveira sobrinho?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não tenho conhecimento, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A MARCPLAN passou a pagar menos à INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ah, não sei, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a formação e experiência profissional de V.Sª?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu sou engenheiro, formado pela FAAP em São Paulo, sou pós-graduado em administração de empresas e marketing pela Fundação Getúlio Vargas. Tenho 12 anos na área comercial de mídia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E nessa atividade de desenvolvimento de software?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Trabalhei exatamente na empresa POSTER PUBLICIT desenvolvendo implantação de sistemas na Hungria, na Itália, e na Inglaterra. E tinha exatamente meu expertise era na compra de mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Hoje qual é a especialização da

empresa FS3 depois das modificações, entrada e saída de sócios?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A empresa continua atuando na área de consultoria de clientes, desenvolvimento de projetos na área de planejamento de mídia e representando a MÍDIA PLUS INTERNATIONAL com o software Advantage V3 exatamente para a área de administração e gestão de áreas publicitárias em sistema de transportes, metrô, metrô de São Paulo, metrô de Brasília, metrô Recife, shoppings e supermercados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O contrato social da FS3 não faz menção, o contrato original, a atividades na área de informática, software ou hardware tendo como objeto oficial apenas a comercialização de espaços publicitários?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não tenho certeza, Senador. Não sei. E a gente não comercializava o hardware, Senador. Só o desenvolvimento e o software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – No ramo de software, a FS3 a experiência foi só com o Advantage V2?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Da empresa na realidade, não. Tinha o mapinfo que eu trabalhava com sistema de planejamento de mídia utilizando-se mapas também. Tem outros sistemas. Tem... aerógrafo tem outros sistemas que a gente usa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem foi o funcionário da INFRAERO responsável pela análise da proposta comercial de aquisição do software V2 e com quem V.Sª. teve contato durante as tratativas comerciais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nas tratativas comerciais na época foi o meu sócio Michel Farah que fez as tratativas comerciais, eu apresentei e desenvolvi os projetos e tive algumas informações por parte da Srtª. Mariângela Russo que eram exatamente a quantidade de áreas(F) que tinha os aeroportos. Que eram as estimativas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem é a pessoa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – A Srª. Mariângela Russo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Somente com ela? A análise dessa proposta e as tratativas com o Sr. Michel Farah.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É. O Sr. Michel Farah que fez o processo da comercialização do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Contatos, reuniões, testes, foram realizados antes com a INFRAERO ou não?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim. Eu apresentei o sistema acho que quatro ou cinco vezes durante outubro ou novembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Apresentou para quem?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Para diversas pessoas, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sempre para Mariângela.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não a Mariângela. Apresentei pro pessoal da área de tecnologia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ah, não me recordo, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Fernando Brendaglia?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sr. Fernando Brendaglia, teve em duas apresentações também, teve o pessoal da área de tecnologia, o pessoal da área comercial, o pessoal da...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Presidente.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Nunca tive contato com o Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Presidente comprou o produto sem conhecer.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, eu acho que alguém deve ter informado para ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Sr. Carlos Wilson nunca participou de uma reunião pra discutir que ia mudar completamente a situação no Brasil?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Mas acredito que devia ser do conhecimento dele.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 45 dias foi o processo todo já para

a assinatura, ou apresentação, reuniões, ou tudo isso aconteceu em 45 dias?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador foi de outubro a dezembro. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A FS3 solicitou a inclusão no contrato de cláusula prevendo pagamento de bônus de desempenho de seis milhões e seiscentos mil reais, decorrentes do suposto aumento de receita da INFRAERO com mídia aeroportuária ou foi a INFRAERO quem sugeriu o pagamento desse bônus?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Foi a INFRAERO que fez a exigência que esse bônus fosse parte complementar como sucesso do projeto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem foi da INFRAERO, qual foi o funcionário que sugeriu?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso aí foi o Dr. Michel Farah que teve, foi o processo de negociação, Senador.

SENHOR 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 de bônus. O bônus chegou a ser pago? Porque o contrato não falava no aumento da receita. Falava?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então como é que haveria um bônus pelo aumento da receita?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque foi solicitação da INFRAERO que fosse condicionado a 25% do valor global do contrato a parte incremental que viesse a utilizar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sem o bônus o contrato era de 20 milhões de reais.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Se houvesse ou não houvesse arrecadação, os senhores estariam contentes com 20 milhões de reais?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O contrato não era 20? Sem esse bônus assinariam o contrato?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o contrato não era, como disse V.Sª., ninguém da empresa jamais tinha pensado no bônus. E sem o bônus o senhor não assinaria?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Porque a idéia do bônus ela é interessante porque motiva exatamente a empresa estar focada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. disse que não tinha bônus. O bônus apareceu na hora.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Porque o valor global de nosso contrato era 26 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse 20.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, não. O senhor que disse 20. Eu disse 26.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse, sim.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, o valor do contrato sem o bônus é 20. O valor global do contrato é 26 milhões e 600.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exato. Mas sem o bônus V.Sª. assinaria ou não assinaria?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor. Por isso exatamente que o bônus fez parte integrante do contrato pro valor global ser 26 milhões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não foi uma exigência da empresa. Foi uma sugestão da empresa.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exigência da nossa empresa?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sr. Relator, me permita um aparte?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Então V.Sª. tinha certeza do bônus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – É, você falou que não faria o contrato por 20.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Ah, se eu tinha certeza que o meu bônus ia aumentar?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Não, se tinha certeza que ia ganhar o bônus.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Como não? Você falou que não assinaria por 20?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, eu tinha certeza-

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – O contrato é de 20 mais o bônus. Aí você falou que sem bônus você não assinaria. Então você tinha certeza do bônus.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, eu tinha certeza que iria gerar receita pra poder o bônus. O bônus eu só ia ganhar se eu gerasse incremento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o bônus foi sugerido pela INFRAERO. A empresa nunca imaginou o bônus.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, se eu acredito do meu produto e tenho certeza que vou gerar o incremento necessário, eu só aceitei o bônus porque eu tinha certeza que o meu produto ia gerar incremento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aceitar o bônus V.Sª. tinha que aceitar. (risos)

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – V.Sª. não assinaria se não tivesse o bônus. Então V.Sª. tinha certeza do bônus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vou repetiR – Foi a INFRAERO que sugeriu o bônus ou foi a empresa de V.Sª.?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, foi a INFRAERO... Faz parte exatamente da nossa proposta que o bônus fosse efetivado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Bom, eu estou satisfeito, Sr. Presidente.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu posso fazer, Senador... Se eu puder fazer uma apresentação rápida até para o senhor ver o sistema?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Bonita gravata, hein Relator?

(troca de presidência)

SR. PRESIDE NTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – V.Exª. está inscrito.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – O quorum está baixo por falta do lanche.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – (pronunciamento fora do microfone) onde o sistema exatamente se coloca uma senha, a partir desse momento ele abre uma página aonde eu vou poder ter visualização de busca de qualquer aeroporto. Vou buscar um aeroporto, exemplo, para exatamente ver a velocidade de informação, o aeroporto de Brasília. Vou selecionar... Eu posso selecionar por cidades, Estado, localização de área, se eu quero área externa pública ou restrita, por ponto de fluxo desembarque doméstico, desembarque internacional, embarque doméstico, posso selecionar também a minha busca por tipo de mídia, então tenho diversos tipos de mídia relacionados, formato de mídia, eu entro com prazo exatamente da minha campanha, do meu interesse, por exemplo, fazer uma campanha a partir do dia 17 de agosto até o dia 21 de setembro e dou uma busca no sistema. O sistema ele vai apresentar todas as mídias que existem disponíveis.

Então, é interessante, porque eu posso clicar numa área, eu tenho a visualização de cada painel, então essas fotos foram editadas em função de pontos potenciais ou pontos que já existiam clientes, e segundo a INFRAERO esses clientes não poderiam parecer. Eu tenho a possibilidade de ter a informação que essa informação (ininteligível) que quem é o concessionário da área. Um exemplo, o concessionário da área aqui é a INFRAERO. Então a empresa está disponível. O contato com a empresa de mídia, a informação que a INFRAERO e os próprios concessionários teriam cada um da sua própria área que são informações de contrato, onde eu tenho descrição de área com relação a restrições de publicidade, adesivo, álcool, publicidade política, o histórico de reserva de cada mídia, a auditoria da área, o início e término de cada contrato, cada concessionário podendo gerenciar os seus próprios contratos, a INFRAERO podendo verificar todos eles, a possibilidade de eu clicar num link e poder fazer esse link exatamente com o mapa do aeroporto. Eu, clicando naquele mapa, ele vai apresentar área exatamente onde ela está localizada, que é aquela área que a gente havia selecionado. Eu posso navegar dentro do sistema e procurar outras áreas, eu posso selecionar por

área restrita, área pública e desembarque. Eu posso ter vista panorâmica exatamente dos aeroportos que permite clientes que na sua grande maioria estão em São Paulo, poder verificar aeroportos em Altamira, em Campina Grande e em Manaus, o que permite também que anunciantes e empresas internacionais possam verificar o sistema.

É muito simples de trabalhar porque a partir desse momento eu tenho... Eu posso selecionar, eu seleciono a área do qual eu gostaria de fazer a proposta, nesse caso para a INFRAERO ou simplesmente selecionar a área para fazer a proposta para o meu cliente, eu vou, minha campanha onde eu tenho o valor calculado dessa minha área eu tenho três tipos de campanha. Eu posso enviar, por exemplo, para o senhor, Senador, se o senhor puder me dar seu e-mail...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – demostenes.torres@senador.gov.br.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Então o senhor vai receber exatamente a proposta que ela tem um caráter comercial...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não manda, não porque depois a polícia vai...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, ela já foi, Senador. Que essa é a velocidade do sistema, Senador. Então o senhor tem... O senhor pode escolher... Isso está integrado os 65 aeroportos, todas as áreas externa e internas, todos os painéis de mídia, poderia contemplar todas as áreas de locação de áreas comerciais, tanto quanto quiosques como lojas e cafés, bares e restaurantes. Eu tenho a audiência... Eu tenho o calculador de audiência exatamente dessa campanha onde ela apresenta em função do número de áreas quantas pessoas eu vou impactar durante esse período, os principais aeroportos... Os principais aeroportos de destino dessa cidade, os principais aeroportos, os vôos que chegam nessa cidade e cada aeroporto eu posso fazer isso formatar pacotes... Então é uma ferramenta que ela traz, é muito fácil a gestão, eu tenho os relatórios de administração...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – (pronunciamento fora do microfone)

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato. Tem vários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para... O senhor acha... Muitos que avaliaram aqui algo semelhante acham que não é coisa exclusiva, que dá para fazer, é que o preço... Se fosse assim muito caro em torno de 3,5 milhões, 4 milhões de reais. O senhor acha que esse preço que foi colocado pelo Tribunal de Contas da União, Controladoria, Polícia Federal...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu discordo, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Discorda.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Discordo.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Só uma pergunta, Sr. Relator. Tem manutenção?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A manutenção custa em torno de uns 15 milhões de reais.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não, senhor, Senador.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Quanto é a manutenção mensal?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quer ver...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Isso no início do contrato. Durante o período de 24 meses. Eu tenho um valor de manutenção anual do software de 20% o valor do contrato.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Relator, eu fiz um... Na época antes de eu ser Senador, de vir para o Senado, eu era presidente de uma instituição de ensino, V.Exª. sabe da minha família, e eu fechei o contrato de gestão de toda... Com a (ininteligível) que você deve conhecer.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Conheço.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Esse valor ficou mais ou menos um milhão e pouco. De toda gestão de todos os campi das universidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que estranhou muito...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Deixou um pouco assustado. 20 milhões. Mais bônus.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Eu queria falar que exatamente é uma ferramenta... não é uma ferramenta quando fazem custo, é uma ferramenta de investimento da companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só de manutenção...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O senhor não estava no início da apresentação... Desculpa, mas existe uma média internacional de ar-

recadação de mídia aeroportuária. Por cada mil passageiros movimentados. Então a média mundial é de 600 dólares a cada mil passageiros. E a média da INFRAERO está em 147 dólares.

Então, o ideal é exatamente que o sistema poder trazer essa transparência a maior gestão por parte da companhia dessas informações, a possibilidade...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só de manutenção são 11 milhões de reais, Senador Wellington.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Durante o período contratual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Dois anos. Cinco milhões e meio por ano. O senhor acha caro? Contrataria para sua empresa?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Se eu fosse gerar uma receita de 60, 70 milhões, sim Senador.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – No momento essa briga de universidades aí por aluno está tão séria que eu não teria peito para contratar, não.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, volto a falar assim, ferramenta de investimento. Então a idéia da ferramenta era trazer a oportunidade da INFRAERO trazer os patamares de receita publicitária a níveis internacionais.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Nobre Relator, realmente, olha, eu vim aqui, estou vendo o debate, mas os números são muito grandes. Estou falando sério. 26 milhões por um programa que sem desrespeitar a questão da criatividade, da tecnologia, do domínio... Mas é muito alto 26 milhões. Quer dizer, 20 milhões. Que seis milhões era a certeza da bonificação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aumentou a arrecadação, leva.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, eu queria falar que às vezes a gente fala o tamanho desse contrato, tem exatamente esse bônus vinculado e foi um período de 24 meses, Senador, 65 aeroportos, Senador. Se a gente pegar...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Fotografando tudo e...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – 7 mil reais por mês por aeroporto, Senador. Então talvez quando a gente junta o número...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – São quantos aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – São 65 aeroportos.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Fotografado e tudo...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Todas as oito mil áreas fotografadas, todas oito mil áreas medidas, todas as oito mil áreas com seus devidos número de contrato...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Como é que você fez essa conta para chegar a sete mil? Sete mil custo/mês por aeroporto foi a conta que você fez?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – É. Se o senhor pegar exatamente a média, o custo-

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – 26... 24 meses.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Não são 26. Na realidade 20 e a performance nossa iria atingir.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – 20 dividido pelo número de aeroportos, dividido pelo número de meses...

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Exato. E inclusive a partir do nosso aditivo contratual na renovação iria cair para quatro mil reais por mês por aeroporto em função da implantação. Então na realidade a nossa idéia é um custo de quatro mil reais por aeroporto, Senador. Eu não acho um custo elevado. Mais alguma coisa, Senador?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só uma última pergunta. Do objetivo de 60 milhões de reais, chegaram a quanto?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Senador, nós tivemos exatamente nas nossas medições pelo sistema, ele apresentou inclusive com o nosso bônus deveria ter sido de um milhão e oitocentos mil reais. Ou seja, 25%...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que é que não foi pago o bônus?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Primeiramente porque nós solicitamos o primeiro pagamento de bônus quando efetivamente a INFRAERO disponibilizou para o mercado que foi em maio e nós mensuramos que o bônus havia sido em torno de 400 mil reais no final de junho. E foi enviada uma fatura à INFRAERO, a INFRAERO nos informou que ela não sabia como auferir esse incremento. Eu falei assim: "Olha, eu posso auferir o incremento em função do sistema. E verificar quanto o sistema faturou em 2004 e quanto faturou em 2005".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Ministério Público entrou nisso para não pagar?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – Entrou. Em novembro houve uma manifestação do Procurador do Distrito Federal, onde ele achou no parecer dele que o bônus era indevido. E a partir daí a INFRAERO já não ia pagar, não vou pagar mais porque eu estou baseado em cima de um parecer do Procurador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. Pra mim tá bom.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Uma pergunta, Senadores. Srs. Senadores, nós vamos então interromper...

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO) – Presidente, só uma pergunta.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pois não, Senador.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO) – Ele falou sobre o Advantage 2, um programa que foi colocado à disposição da INFRAERO. Eu queria saber se durante o período que a INFRAERO estava pagando a empresa, em algum momento o sistema ficou indisponível nos computadores da INFRAERO? Ou funcionou e esteve disponível o tempo todo?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO – O sistema esteve o tempo todo disponível durante todo o período contratual. Inclusive após o período contratual durante as negociações onde até abril de 2006 onde nós assinamos o aditivo. Ele ainda estava disponível e após o aditivo não ter sido devolvido ele saiu do ar em maio. Mais ou menos maio.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO) – Obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Vamos então suspender a reunião até às 15h, onde retornaremos.

Sessão suspensa às 14h15.

Sessão reaberta às 16h10.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senhoras e senhores, vamos reiniciar a nossa reunião. Vamos chamar até a Mesa o Sr. Michel Farah, empresário da FS3. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Boa tarde, Sr. Michel. As perguntas que farei para V.Sª. são basicamente as mesmas que fiz para seu sócio, Ettore Ferdinando Casoria.

Quais as atividades profissionais exercidas por V.Sª. anteriormente à constituição da FS3?

SR. MICHEL FARAH – Desde 1986 eu mexo com publicidade. Marketing de responsabilidade social.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando V.Sª. conheceu o Sr. Ettore Ferdinando Casoria?

SR. MICHEL FARAH – O Ettore era meu diretor comercial e diretor de novos negócios...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em qual empresa?

SR. MICHEL FARAH – Na Farah Service.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Desde quando?

SR. MICHEL FARAH – Noventa e... Dois mil e alguma coisa. Dois mil ou dois mil e alguma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor pode dizer quando o conheceu?

SR. MICHEL FARAH – O Ettore já o conhecia do mercado há muito tempo atrás. Ele trabalhava numa outra empresa chamada PINTEX, depois ele foi para uma empresa chamada POSTER PUBLICIT e aí de lá eu o chameiele para vir trabalhar comigo como diretor comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor já foi concessionário de mídia aeroportuária no Brasil?

SR. MICHEL FARAH – Sim, recentemente. Depois que eu terminei o contrato, que eu saí da sociedade, há seis meses eu tentei ser concessionário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tentou ou é concessionário?

SR. MICHEL FARAH – Não, não continuei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o senhor foi de alguma forma, quando foi?

SR. MICHEL FARAH – Seis meses atrás.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi concessionário?

SR. MICHEL FARAH – A minha empresa não. A empresa que trabalha comigo. A LUZMIDIA(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E no exterior, V.Sª. já foi concessionário de...?

SR. MICHEL FARAH – Não nunca.

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 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a garantia que os senhores tenham que a FS3 seria contratada?

SR. MICHEL FARAH – Nenhuma. A FS3 não só visitou a INFRAERO no começo como também visitou outras empresas. Como supermercados, metrô... A INFRAERO foi o nosso primeiro cliente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas qual era o objeto da empresa?

SR. MICHEL FARAH – Mídia em geral.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mídia aeroportuária ou mídia em geral?

SR. MICHEL FARAH – Não. Mídia em geral.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E tinha no contrato social também desenvolvimento software? Fornecimento? No contrato social?

SR. MICHEL FARAH – Eu acredito que sim. Não tenho certeza, mas acredito que sim. Como também tem projetos culturais, projetos de digitalização...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando foi que os senhores visitaram pela primeira vez a INFRAERO?

SR. MICHEL FARAH – Olha, eu já venho visitando a INFRAERO há muitos anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse caso, para mostrar o software.

SR. MICHEL FARAH – 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando?

SR. MICHEL FARAH – Ah, não recordo exatamente o mês, mas foi em 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O seu sócio, Ettore, disse que foi no dia 10 de abril de 2003.

SR. MICHEL FARAH – Provavelmente deve ter sido. Eu não lembro a data precisa.

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) – 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 outra pessoa? Nesse 10 de abril ele não foi lá e falou com o Sr. Fernando Brendaglia. Segundo 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) – O senhor era detentor desse...

SR. MICHEL FARAH – O Ettore. E era meu diretor comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o senhor conheceu através dele.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a empresa do senhor não era. Era o Ettore como pessoa.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pessoa física.

SR. MICHEL FARAH – Sim. Pessoa física.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que V.Sª. diz a respeito da afirmação da Srª. Sílvia Pfeiffer de que os verdadeiros proprietários da FS3 são na verdade Fernando Brendaglia e Carlos Wilson?

SR. MICHEL FARAH – Uma mentira. Porque quem constituiu a empresa fui eu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor conheceu pessoalmente o Sr. Carlos Wilson?

SR. MICHEL FARAH – Não, nunca conheci.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Treze anos?

SR. MICHEL FARAH – Há treze anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual funcionário?

SR. MICHEL FARAH – Não lembro o nome. Foi um rapaz que estava lá num computador e quando ele viu a possibilidade desse sistema ele falou que há 13 anos tentava.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele também participou da reunião, esse rapaz?

SR. MICHEL FARAH – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que esse rapaz entrou na conversa?

SR. MICHEL FARAH – Não, ele não entrou. Depois a gente foi conhecer a sala e tudo e ele foi me mostrando e aí ele mostrou esse rapaz que estava fa-

zendo um sistema igual, só que nunca tinha acontecido. Aí expliquei para ele um pouco do sistema e ele falou que era tudo que ele gostaria de ter na INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então esse rapaz estava lá também para desenvolver um sistema parecido e não estava dando conta.

SR. MICHEL FARAH – Ele é um funcionário da INFRAERO. Estava treze anos ele tentando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tentando e não conseguindo.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Há época da constituição da FS3, quais eram os administradores e demais sócios da FS3 e quais as atribuições de cada um?

SR. MICHEL FARAH – A priori era eu com o Ettore, e tinha outra empresa chamada PETROBANK que ela entrou como investidora do projeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então ela já entrou de início?

SR. MICHEL FARAH – Sim, entrou logo de início. Na realidade, de início, não. A gente precisou de dinheiro para fazer a primeira... (ininteligível) da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve uma alteração social então para entrar a PETROBANK.

SR. MICHEL FARAH – Não. Primeiro foi com a PETROBANK. Antes de formatar a empresa. Como começou a empresa? A gente tem lá vários negócios na empresa, o Ettore que era o meu diretor o chameiele para ser sócio numa empresa de mídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa de V.Sª. já não era uma empresa de mídia?

SR. MICHEL FARAH – Sim. Mas focado em marketing de responsabilidade social. Não em mídia indoor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim. Essa empresa ela iria lidar com mídia aeroportuária.

SR. MICHEL FARAH – Indoor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que é mídia indoor?

SR. MICHEL FARAH – Tudo que é mídia dentro de um estabelecimento. Supermercado, farmácia, aeroporto, estação de trem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o objeto social, o objeto previsto era esse.

SR. MICHEL FARAH – Prevê todas essas companhias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então quais eram as pessoas, quais eram os sócios e qual a atribuição de cada um? E qual era o capital social e o valor integralizado por cada um?

SR. MICHEL FARAH – Eu era Diretor-Financeiro e Administrativo e Comercial. O Ettore era o Diretor Operacional. E a PETROBANK era investidor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a participação de cada um?

SR. MICHEL FARAH – Eu tinha 37,5, a BERTHOLD tinha... A BERTHOLD entrou depois... A PETROBANK tinha 37,5, e o Ettore tinha 25.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 37,5, 37,5...

SR. MICHEL FARAH – E o Ettore 25.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve alteração com relação a esses aspectos desde então? Mudou objeto, mudou nome de fantasia...?

SR. MICHEL FARAH – Mudou sócio. Mudou a BERTHOLD... A PETROBANK sai e indica a PETROBANK para entrar no lugar deles...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O nome de fantasia mudou? Era MEDIA...

SR. MICHEL FARAH – Eu desconheço. Já não estou mais na empresa desde...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então com a saída de V.Sª. pode ter havido alteração.

SR. MICHEL FARAH – Pode ser.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A re-ratificação social da FS3 firmada em 20 de agosto de 2003, teve por objeto exclusivo informar que a PETROBANK ASSESSORIA DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS LTDA havia sido erroneamente incluída como sócia da FS3?

SR. MICHEL FARAH – Não me recordo. Eu sei que depois ela saiu indicou a BERTHOLD para entrar como sócia da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E foi logo em seguida. Isso já em 20 de agosto. A empresa foi constituída quando?

SR. MICHEL FARAH – Qual?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa que negociou com a INFRAERO?

SR. MICHEL FARAH – Não entendi a pergunta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa FS3 foi constituída quando?

SR. MICHEL FARAH – Não sei a data precisa, mas foi algum tempo antes do nosso primeiro contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a re-ratificação, essa empresa não foi constituída em agosto de 2003?

SR. MICHEL FARAH – A FS3?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. MICHEL FARAH – Se o senhor está falando, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu não estou falando, eu estou perguntado.

SR. MICHEL FARAH – Eu não lembro a data precisa, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – É porque houve a re-ratificação em seguida. 20 de agosto.

SR. MICHEL FARAH – Sim, porque a PETROBANK era investidora. Ela não queria entrar como sócia de uma empresa. Então ela indicou a BERTHOLD.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a finalidade era só informar que entrou errado.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse erro foi apenas formal ou o capital da PETROBANK foi utilizado para garantir em algum momento a contratação com a MEDIA PLUS?

SR. MICHEL FARAH – A PETROBANK colocou dinheiro na empresa no começo. Tanto é que a BERTHOLD, aos sócios da BERTHOLD são praticamente alguns sócios da PETROBANK.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais os sócios administradores da PETROBANK?

SR. MICHEL FARAH – Eu não lembro de todos. Eu conheço o Dotta, o Paulo... Tinha talvez... O resto eu não me lembro o nome. Maranhão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor já foi sócio dessa empresa?

SR. MICHEL FARAH –. Nunca.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os dados disponíveis nessa CPI mostram que o senhor além da FS3 teve ou tem vínculo com diversas empresas. A saber. PETROBANK, V.Sª. disse que nunca teve...

SR. MICHEL FARAH – Nunca.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – GELATO E FESTAS LTDA.

SR. MICHEL FARAH – É uma companhia minha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a participação de V.Sª.?

SR. MICHEL FARAH – 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – PUBLICIDADE E SERVIÇOS LTDA. MP PUBLICIDADE E SERVIÇOS LTDA.

SR. MICHEL FARAH – MP?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – MP. Não?

SR. MICHEL FARAH – Não. Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – BEFOR COMERCIAL LTDA.

SR. MICHEL FARAH – BEFOR. Foi uma companhia de confecção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a participação de V.Sª.?

SR. MICHEL FARAH – Acho que era 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – MICFAR CRIAÇÕES LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Isso. Confecção. Minha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Também, totalmente? PONTO EMPREENDIMENTOS SA.

SR. MICHEL FARAH – Sim. 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Era uma sociedade anônima?

SR. MICHEL FARAH – Não, Ltda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – GREEN FOREST ASSESSORIA AMBIENTAL LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Sim, tenho 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E SOCIAL CONSULTORIA E RESPONSABILIDADE SOCIAL LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Sim, tenho 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – DMM MÍDIAS E PARTICIPAÇÃO LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Sim. Acho que era 33.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – AGÊNCIA F PUBLICIDADES LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Sim, 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – DOC SERVICE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – MÍDIA SERVICE COMUNICAÇÃO E PUBLICIDADE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – URB IMPORTADORA LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – MKRS COMUNICAÇÃO E PUBLICIDADE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – AD SERVICE VEICULAÇÃO DE PUBLICIDADE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Não sou mais sócio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi?

SR. MICHEL FARAH – Fui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a participação?

SR. MICHEL FARAH – Acho que 100% ou 50%. Não me lembro dessa. Faz muito tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – EXPORT SERVICE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – SMR COMUNICAÇÃO E PUBLICIDADE LTDA.

SR. MICHEL FARAH – 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E FARAH GROUP LTDA.

SR. MICHEL FARAH – Essa é só... Eu acredito que seja só nome fantasia, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Todas essas empresas ou são da área de publicidade...

SR. MICHEL FARAH – Todas são da área de publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Confecção...

SR. MICHEL FARAH – Até 23 anos eu trabalhava com confecção. Depois eu fechei a confecção e fui trabalhar no ramo de marketing. Então, todas as empresas que a gente formata ou eu promovo algum diretor meu ou eu arranjo algum sócio externo para fazer projetos específicos.

Então, por exemplo, a E SOCIAL ela faz projetos só para pessoas com necessidades especiais, e estamos trabalhando com a diversidade. A GREEN FOREST ela faz projetos só voltado à ecologia. Como a FS3 só fazia projetos voltado à mídia indoor, como fazia para mídia indoor.

Então cada empresa que a gente vai montando ela é constituída ao longo desse período, mas todas saem da matriz que é a FARAH SERVICE. Então cada produto que eu acho que possa ter um sócio para aquele produto virar uma empresa, ou eu convido ou eu abro uma nova empresa só para cuidar desse projeto específico. Por isso que eu tenho às vezes 50%, às vezes eu tenho 100% da companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a razão do vínculo entre a PETROBANK e a Companhia Energética de Petrolina?

SR. MICHEL FARAH – Não tenho a menor idéia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como o senhor descobriu o produto Advantage V2?

SR. MICHEL FARAH – Através do Ettore.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como descobriu que a empresa MEDIA PLUS UK era produtora e licenciadora do software que permitia gerenciar a comercialização de espaços publicitários nos aeroportos?

SR. MICHEL FARAH – Quando o Ettore me mostrou o sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem provas de que a MEDIA PLUS é a criadora e licenciadora do software Advantage V2?

SR. MICHEL FARAH – Eles deram uma certificação que sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa certificação foi obtida onde?

SR. MICHEL FARAH – Em Londres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E onde é a sede da MEDIA PLUS UK?

SR. MICHEL FARAH – Em Londres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem provas de que Zeno Vaciliades(F) é o representante legal da empresa?

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem essa prova?

SR. MICHEL FARAH – Pelo contrato social.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor tem a documentação da empresa MEDIA PLUS UK?

SR. MICHEL FARAH – Não. Isso ele me mostrou em Nova York.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mostrou? O senhor esteve então em Nova York?

SR. MICHEL FARAH – Sim. Nosso primeiro contato para fechamento de negócio foi em Nova York.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Sr. Zeno Vaciliades(F) é inglês?

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E reside lá? Mora em Londres?

SR. MICHEL FARAH – Em Londres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor esteve com ele lá?

SR. MICHEL FARAH – Em Londres, não. Só o Ettore.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A FS3 verificou se a MEDIA PLUS realmente existia e estava legalmente registra nos órgãos competentes em Londres, sede da empresa? Os senhores foram verificar?

SR. MICHEL FARAH – Não. O Ettore foi na sede da empresa, mas verificar se estava inscrita, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que V.Sª. não participou da celebração do contrato de distribuição com a MEDIA PLUS?

SR. MICHEL FARAH – Eu participei da primeira reunião. Por isso que o Ettore era o operacional da empresa. Como todas as minhas outras empresas, quando eu promovo ou um sócio ou um amigo para a sociedade eu coloco ele para ser o dirigente da companhia. Eu não fico dia-a-dia da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. não precisava assinar esse contrato. Deu ao Ettore a possibilidade de fazê-lo com exclusividade.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o capital social da FS3 à época da celebração do contrato com a MEDIA PLUS UK LTDA?

SR. MICHEL FARAH – Ou 150 ou 450 mil. Algum desses dois números.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. já dissE – Conhecia antes o Sr. Fernando Brendaglia.

SR. MICHEL FARAH – Não, antes não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não, antes da celebração do contrato e aliás foi quem fez o primeiro contato com ele.

SR. MICHEL FARAH – Sim. Era o comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Conhecia a Srª. Márcia Chaves?

SR. MICHEL FARAH – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Chegou a conhecer posteriormente?

SR. MICHEL FARAH – Sim. Posteriormente sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que condição?

SR. MICHEL FARAH – No decorrer do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E a Srª. Mariângela Russo?

SR. MICHEL FARAH – Também no decorrer do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Do contrato ou antes mesmo da celebração?

SR. MICHEL FARAH – Não, do contrato. Porque o Ettore que cuidou no começo depois da parte operacional. Eu falava mais com o Rangel e com o Fernando mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Érica Duttweiler.

SR. MICHEL FARAH – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Josefina Valie.

SR. MICHEL FARAH – Não conheço.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. teve um encontro com o Sr. Fernando Brendaglia antes de que o Sr. Ettore se encontrasse com ele no mês de abril. Foi muito antes?

SR. MICHEL FARAH – Acredito que um mês, mais ou menos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi lá que o Sr. Fernando tomou conhecimento de que esse software estava sendo preparado, ou estava disponível para que a empresa se quisesse pudesse utilizá-lo com vantagem econômica? Foi lá que V.Sª. deu ao Sr. Fernando Brendaglia o conhecimento de que existia o software Advantage V2?

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. já tinha conhecimento disso. Desse software?

SR. MICHEL FARAH – Não, o software já existe. Há muito tempo. Sim. Antes de eu conhecer o Fernan-

do, antes de eu ir para lá o software já era implantado em outros aeroportos no mundo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Mas o Sr. Fernando teve conhecimento dele... V.Sª. teve conhecimento através do seu sócio Ettore.

SR. MICHEL FARAH – Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E V.Sª. deu conhecimento ao Sr. Fernando da existência desse software.

SR. MICHEL FARAH – Sim. Fui fazer uma demonstração lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. então afirma que não conhecia o Sr. Aristeu?

SR. MICHEL FARAH – Afirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E não conhece até hoje.

SR. MICHEL FARAH – Não o conheço. Conheci agora naquela sala lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele disse ao senhor que é empresário do ramo de frutas em Petrolina ou foi um conhecimento assim muito fortuito? O que V.Sª. teve com ele agora?

SR. MICHEL FARAH – Não. Não me falou nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Bom, então V.Sª. também não sabe que tipo de relacionamento o Sr. Aristeu tem com o Sr. Fernando Brendaglia?

SR. MICHEL FARAH – Nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essas perguntas relativas ao Sr. Aristeu Chaves, uma vez que o senhor não o conhece eu não vou fazer.

V.Sª. procurou a INFRAERO para apresentar o produto já sabendo que a INFRAERO tinha necessidade do produto? Tinha interesse no produto? Ou V.Sª. simplesmente resolveu fazer uma visita para mostrar um produto que tinha?

SR. MICHEL FARAH – Não. Na realidade quando a gente tem algum produto, antes da gente sair para visitar algum cliente a gente estuda antes para quem serviria esse produto.

Então, na realidade a gente detectou na nossa empresa três produtos que poderiam servir à INFRAERO. Um, era uma bola que dava... Que passava informações sobre a INFRAERO para o público em geral com publicidade, a outra era uma televisão cilíndrica e a outra uma solução que continha um sistema junto com isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora veja bem, os dados aeroportuários necessários para mostrar que o produto servia quando V.Sª. foi lá, antes disso como é que V.Sª. obteve esses dados?

SR. MICHEL FARAH – Quais dados, Senador?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Esses 65 aeroportos, a necessidade que tinha cada aeroporto de ter a mídia X... Quem é que operava essas mídias... Como é que V.Sª. detalhou e obteve essas informações?

SR. MICHEL FARAH – Isso a gente não tinha antes. A gente sabe que a INFRAERO tem 65 aeroportos porque isso está no site. Como também sabemos que o PÃO DE AÇÚCAR tem 650 lojas. Como o CARREFOUR tem 230 lojas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas isso não é suficiente para desenvolver um software. V.Sª. sabia, por exemplo que...

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 analisan-

do 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 mídia?

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 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. confirma que a INFRAERO celebrou o contrato com a FS3 e repassou essa empresa cerca de 20 milhões de reais sem exigir em momento algum certificado de propriedade do software Advantage V2 distribuído por V.Sª.?

SR. MICHEL FARAH – Não, não confirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse contrato, no momento quando o certificado de propriedade do software Advantage V2 quando foi assinado o contrato, ele não estava de posse da INFRAERO. E mesmo quando se repassou, esses recursos foram repassados, não consta nem no Tribunal de Contas da União nem em lugar algum esse certificado de propriedade do software Advantage V2.

SR. MICHEL FARAH – Então a gente vai mandar para vocês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Seria bom. A INFRAERO não exigiu.

SR. MICHEL FARAH – Sim, deve ter exigido. Toda a documentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas exigiu, mas não foi juntado.

SR. MICHEL FARAH – Senador, não sei exatamente esse documento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Certificado de propriedade do software Advantage V2.

SR. MICHEL FARAH – Sim, a gente sempre teve essa certificação.

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. O pré-contrato tinha vigência até início de outubro. E o senhor celebrou contrato com a INFRAERO em 23 de dezembro sem o respaldo legal do fornecedor do software. Ao firmar

o contrato com a FS3 a INFRAERO exigiu apresentação do contrato de licença de 10 anos de sua empresa com a MEDIA PLUS?

SR. MICHEL FARAH – Foi apresentado. Sempre a gente teve a licença para vender o produto. Desde o começo. Desconheço essa informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando e por que o senhor deixou de ser sócio da empresa?

SR. MICHEL FARAH – Deixei de ser sócio em 2006, no final de 2006, porque já não me interessava mais... Final de 2006. Porque já não me interessava mais essa companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. vendeu?

SR. MICHEL FARAH – Vendi a companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vendeu para quem?

SR. MICHEL FARAH – Pro Ettore e pra BERTHOLD.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vendeu por quanto?

SR. MICHEL FARAH – Por um milhão e meio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pagou como?

SR. MICHEL FARAH – Como eles pagaram? Pagaram em cinco vezes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Cheque...

SR. MICHEL FARAH – Cheques.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem como fornecer cópia?

SR. MICHEL FARAH – Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Por ser relevante à investigação, eu volto a perguntar sobre o relacionamento com o Sr. Aristeu Chaves Filho. Temos informações que ele talvez... vamos falar então sobre a empresa. Talvez V.Sª. conheça a empresa. FRUET FORTE, PRODUTOR E EXPORTADOR DE FRUTAS de Petrolina.

SR. MICHEL FARAH – Não, não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Filiada à associação de exportadores do Vale do São Francisco, VALEXPORT.

SR. MICHEL FARAH – Não conheço.

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 con-

tato e nenhum interesse comercial na cidade de Petrolina?

SR. MICHEL FARAH – Nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. sabe que foi feito um aeroporto, ampliação aeroportuária em Petrolina no valor de 38 milhões de reais?

SR. MICHEL FARAH – Não.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o papel do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida no processo de contratação da FS3?

SR. MICHEL FARAH – Como diretor comercial da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele deu parecer, ele estudou, ele teve várias reuniões... Ou só aquela primeira reunião? V.Sª. manteve contatos com ele depois disso? E sempre?

SR. MICHEL FARAH – Não. Uma vez ou outra liguei para saber como é que estava o andamento do processo, precisava de alguns detalhes a mais, mas depois eu fui tocando o processo com o Rangel.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o nome do Rangel?

SR. MICHEL FARAH – Não sei o nome inteiro dele. Rangel era...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. Pra mim, estou feliz, Sr. Presidente.

SR. MICHEL FARAH – Obrigado, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Queremos agradecer a presença do Sr. Michel Farah, e vamos dar prosseguimento.

Queremos chamar então o Sr. Adilson José da Silva, empregado da empresa SÁ PUBLICIDADE.

Sr. Adilson José da Silva, obrigado por ter vindo. Passo a palavra ao Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais as atividades, a experiência e habilitação profissional de V.Sª.?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Trabalho na empresa SÁ PUBLICIDADE há 22 anos no mercado publicitário, aonde executo o trabalho de vendedor mídia aeroportuária, rádio, jornal, revista e televisão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. é gerente da empresa?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o cargo ocupado por V.Sª.? V.Sª. já disse. Gerente. E antes foi?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Dei início à empresa como office-boy.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual o ramo da atuação da SÁ PUBLICIDADE?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Representação comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa atua em âmbito nacional?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A SÁ PUBLICIDADE atua como representante exclusiva da Aeromídia no mercado de Brasília?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – No mercado de Brasília, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quantos contratos atualmente existem e quais os objetos contratados?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Na verdade, de 2003 para cá foram dois contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa SÁ PUBLICIDADE... Por favor, dois contratos? Quais os objetos do contrato, por favor.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. pode detalhar?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Posso. BRASIL TELECOM e CORREIOS E TELÉGRAFOS.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa SÁ PUBLICIDADE possui relacionamento comercial direto com a INFRAERO?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em que bases eram firmados os contratos entre a SÁ PUBLICIDADE e a AEROMÍDIA?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Na verdade o seguinte, vou dar um exemplo aqui a vocês assim rápido. Se caso... A CAIXA ECONÔMICA quisesse fazer anúncio mídia aeroportuária, eu automaticamente através do e-mail solicitava junto à INFRAERO... Junto à INFRAERO, não. Perdão. Junto à AEROMÍDIA aonde a AEROMÍDIA ia me apresentar os pontos disponíveis em alguns aeroportos. E assim a partir desse momento a gente começa a desenvolver a proposta e apresentar ao cliente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E quais eram as bases desse contrato? A SÁ PUBLICIDADE ficava com quanto, quanto era repassado para a INFRAERO... Quanto era...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Na verdade, a SÁ PUBLICIDADE receberia 20% pela prestação de serviço executado e vendido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E no caso dos contratos firmados com a AEROMÍDIA? Era o mesmo percentual? 20%?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – 20%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E com as outras agências?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Sr. Senador, isso varia muito. Isso depende muito do grau do produto. Tem alguns casos, tipo, eu poderia trabalhar... Eu dei início com a aeromídia com 10%. Então depende muito. Depende muito do grau.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais são esses parâmetros?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Depende muito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Do quê?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Vou dar um exemplo para o senhor. O senhor é do Estado de Goiás, o terceiro jornal do Estado de Goiás é o jornal Hoje. Se não me engano. Com certeza vai ter que pagar 20 ou 25%. Porque é o terceiro jornal na sua cidade. Então quer dizer, tem dificuldade de vender. A cobrança é maior.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Se fosse o popular, que é...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Aí com certeza ele poderia negociar comigo 5%, 7, 10... Depende muito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Depende da necessidade do cliente?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Do cliente, não. Do veículo. Depende o grau do veículo. Mesma coisa se fosse representar o jornal O GLOBO com certeza me pagaria 2%. Que é uma mídia obrigatória.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Há muita concorrência na comercialização de espaços publicitários nos aeroportos?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Bastante. Bastante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa SÁ PUBLICIDADE costuma ter dificuldade para firmar contratos de mídia aeroportuária?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Senador, na verdade é o seguinte, igual estou falando. Já há cinco anos que eu trabalho com mídia aeroportuária, fechei dois contratos. Dois contratos, não. Um foi contrato realmente e o outro foi mídia espontânea.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como a SÁ PUBLICIDADE tomava conhecimento de novos espaços publicitários disponibilizados pela INFRAERO?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Através da aeromídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como V.Sª. conheceu a Srª. Sílvia Pfeiffer?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Eu conheci a Sílvia Pfeiffer no aeroporto através de um funcionário da INFRAERO que me apresentou. Porque na época eu executava uns trabalhos de check-in, que são para comprovar aquelas publicidades que foram instaladas no aeroporto dos clientes Rio/São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual foi esse servidor que lhe apresentou a Sílvia Pfeiffer?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Foi o Sr. Weslon.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Faz o quê o Sr. Weslon?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Ele fazia parte da gerência comercial. Ele trabalhava na gerência comercial. Mas assim, como que eu conheci ele? Eu conheci ele através... Que eu comecei a executar esse tipo de trabalho mídia aeroportuária "chequinho", que é tirar fotos de front light, brack light, nessas paradas de ônibus... Precisava de uma autorização da gerência comercial pra eu entrar no aeroporto. Então essa empresa pedia essa autorização, eu tinha que... Aí

marcava o dia, nesse dia eu ia e pegava a autorização. Alguém do aeroporto me acompanhava pra eu fazer essa vistoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em depoimento a essa CPI, a Srª. Sílvia Pfeiffer declarou que a empresa de mídia aeroportuária que comercializam espaços publicitários em aeroportos que descumprem obrigação de repassar à INFRAERO 50% do valor dos contratos firmados com as agências de publicidade. 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 a estatal. E outro de gaveta. Com valores bem superiores contrato com a agência de publicidade efetivamente cobrado dos anunciantes. V.Sª. confirma essa declaração?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Essa declaração foi da Sílvia Pfeiffer?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Mentira. Até porque eu, a pessoa Adilson, SÁ PUBLICIDADE, não tem acesso à INFRAERO, não tem acesso. O meu contato diretamente era com a AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não, mas o que está dizendo é o seguinte, que os contatos... Que esses contratos as empresas têm obrigação de repassar 50% à INFRAERO. É verdade isso?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Acredito que sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Desse valor, como os contratos para enganar a INFRAERO ou para pagar determinadas propinas, faz-se dois contratos. Um oficial, com valor menor, e paga-se os 50% à INFRAERO. E outro maior, de gaveta, um valor maior, que seria o valor efetivamente contratado.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Eu desconheço, até porque, Sr. Senador, da forma que a gente desenvolve o trabalho aqui em Brasília, são feitos todos através de autorizações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. entende que esses contratos de gaveta nas diversas concessionárias de mídia aeroportuária que atuam junto à INFRAERO, que esses contratos existem? É comum?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não. Eu desconheço. Eu desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A empresa de V.Sª. ou que V.Sª. trabalha SÁ PUBLICIDADE já firmou contrato dessa forma?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E a AEROMÍDIA?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. possui algum tipo de relacionamento com os funcionários da INFRAERO Fernando Brendaglia?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Márcia Chaves.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mariângela Russo.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E com os senhores Michel Farah.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E Ettore Ferdinando Casoria?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando houve a substituição da mídia, V.Sª. tomou conhecimento que nesse período que saiu da mídia tradicional, V.Sª. tomou conhecimento que foi implantado um software chamado Advantage V2, que...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Eu ouvi comentários. Agora, saber da história eu desconheço totalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Mas é porque V.Sª. lida com mídia. Concorda? Aeroportuária. Por dois anos mudou o sistema. E quem mudou o sistema foi justamente esses dois. Michel Farah e Ettore Ferdinando.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não, eu particularmente eu desconheço assim totalmente. Não sei nem como é o processo, como funciona. Até porque eu não tenho contato diretamente com o pessoal da INFRAERO, Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E nessa época em que o contrato era feito através de... Entrava no computador e tal, não do jeito que é feito hoje, como é que a empresa de V.Sª., onde V.Sª. trabalha, se virou?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Na verdade, o seguinte. Igual estou falando. Se eu tenho cinco anos que estou trabalhando junto com a AEROMÍDIA, todos

os meus contatos, todos os meus espaços que eu estava precisando, eu solicitava à AEROMÍDIA. Eu não tenho contato diretamente com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Durante o período em que esteve funcionamento o software Advantage V2 ele teve funcionamento de 2003 a 2005. A empresa SÁ PUBLICIDADE intermediou algum contrato de mídia aeroportuária com a INFRAERO?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse período ficou sem contrato?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não. Na verdade eu tinha um único contrato que deu início em 2003 que foi com a BRASIL TELECOM que deu o término agora em 2007. Em 2006. Dezembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a empresa teve que intermediar nesse período já funcionando o software Advantage V2?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Se teve essa possibilidade, não é do meu conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesses dois anos em que funcionou o software, alterou a forma de comercialização dos espaços publicitários nos aeroportos?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Sr. Senador, eu desconheço, até porque o seguintE – Nem todos os anunciantes têm interesse em anunciar em mídia aeroportuária. Então, você começa a desenvolver um trabalho através de propostas, sabendo que... Um exemplo, o caso BANCO DO BRASIL vai liberar uma campanha publicitária. Então, automaticamente você vai preparar uma proposta e vai apresentar. Vai lá cobrir (ininteligível) não tem mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas houve alteração nos preços e nos prazos de concessão dos referidos espaços publicitários quando funcionou esse software?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Desconheço. Eu desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A SÁ PUBLICIDADE era contrária à utilização do software em razão de ferramenta, dessa ferramenta propiciar ampla visibilidade dos preços e dos espaços publicitários? A SÁ PUBLICIDADE era contra o funcionamento?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Por que é que ela ia ser contra se não tem contato direto com a INFRAERO?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De todo jeito tem que pagar.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Pela AEROMÍDIA que passava as informações, Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sem dúvida. Mas o dinheiro saía de quem tem o contrato.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Com certeza. Então na área comercial...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor conhece a Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nunca ouviu falar nessa associação?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Ouvi falar hoje. (risos) Estava com o pessoal ali no fundo. (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor acredita que a transparência proporcionada por esse software... O senhor ouviu falar nesse período em confusão alguma, gente querendo que o software funcionasse... Outros queriam que não funcionasse, achava que um era mais vantajoso, outros que prejudicava a mídia tradicional... O senhor não viu... Nessa confusão que passou...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA – Não vi esse comentário. Até porque o seguinte, eu não vivia a minha... A nossa área específica não era mídia aeroportuária. Eu tinha outros veículos que era rádio, jornal, revista, eu tinha que desenvolver um trabalho em relação a isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu vou passar para V.Sª. Questionar V.Sª. sobre o conteúdo de uma fita entregue por Sílvia Pfeiffer à Polícia Federal e depois a nós aqui. O que é que disse a Sílvia 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 Sílvia. gerente da empresa SÁ PUBLICIDADE em Brasília. 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 destinada 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 eu 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 eu 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 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? De o 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 Sílvia, a empresária Sílvia 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 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. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Dando prosseguimento à nossa reunião vamos convidar o Sr. José Oliveira Sobrinho, Presidente da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O Advogado questiona porque não pode ficar ao lado de seu cliente. É porque testemunha não tem Advogado. Ele está aqui na qualidade de testemunha. Agora, se quiser ouvi-lo como suspeito, indiciado, nós podemos, o senhor senta e então fique à vontade. Só por essa razão. Porque nós o convidamos aqui como testemunha. Mas se ele quiser mudar a posição nós aceitamos. Sem problema. Exatamente. É o que eu questiono.

ADVOGADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então respeitando muito a V.Exª., mas é só por isso. Porque oficialmente testemunha não tem Advogado. Porque não precisa. Em tese. Então, o questionamento é só esse. V.Sª. para se assentar ao lado dele tem que ser como investigado.

ADVOGADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. concorda? Testemunha contratar Advogado não...

ADVOGADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Respeitando V.Sª. Me perdoe. Se o senhor quiser. Por favor, tome assento na nossa Tribuna. É um prazer tê-lo aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sr. José de Oliveira Sobrinho, inicialmente queremos agradecer a vinda de V.Sª. até essa Comissão para servir como testemunha. E passamos a palavra ao nosso Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor é Presidente da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA. Pronunciasse ABMA ou ABMA?

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 a 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) – É a sua fonte de renda exclusiva?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – É a minha fonte de renda exclusiva, mas a minha família tem outras empresas também.

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) – Por favor. A associação tem âmbito nacional? V.Sª. já...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Ela tem âmbito nacional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como V.Sª. se tornou Presidente da ABMA?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Foi feita uma eleição no ano de 2001, onde foram reunidas as empresas de publicidade, diversas empresas de publicidade, e ali foi eleito o corpo diretivo da associação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – São muitas as empresas participan-

tes? Se forem poucas o senhor poderia mencionar quais são essas empresas? Empresas associadas?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Atuando na mídia aeroportuária, tem 76 empresas. Por extensão a ABMA as representa porque é uma associação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que é a AMMA, A-M-M-A.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A AMMA é uma publicidade Ltda. Ela também é uma empresa de mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a sua participação na AMMA?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu tenho 33% de participação na AMMA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que empresas estão ligadas à AMMA?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A AMMA é uma empresa... Ela não tem coligação com nenhuma outra empresa. Eu tenho mais dois sócios nessa empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. poderia nominá-los?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Posso sim. Luiz Roberto Esper Callas e o Luiz Carlos Fantini. São os meus dois sócios nessa empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Há muita concorrência na comercialização de espaços publicitários nos aeroportos?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Existe, sim. Existem 76 empresas efetivamente do ramo publicitário. E cento e poucas empresas com contratos firmados com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Qualquer empresa pode fazer um contrato com a INFRAERO ou só as associadas da ABMA.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. Não é somente as empresas associadas da ABMA, não. Qualquer empresa legalmente habilitada para o exercício da função pode firmar qualquer contrato de publicidade com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas os associados da ABMA têm maior facilidade? Até pela organização... Ou não?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não, não tem facilidade, não.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 16?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que vantagem a ABMA oferece a seus associados?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A ABMA é órgão...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A AMMA então não é uma associação, a AMMA é uma empresa.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A AMMA é uma empresa de publicidade. É uma empresa Ltda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. A ABMA que vantagens oferece aos associados?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A ABMA ela não oferece nenhuma vantagem aos associados. Ela é uma associação de classe. Ela faz reuniões para discutir o meio. Ela não oferece nenhuma vantagem a nenhum associado. Mas o meio ele tem que ter União. E para ter união somente através de uma associação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Essas 16 empresas dominam quanto desse mercado? Existe uma estimativa disso?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu não sei precisar quanto que essas 16 empresas dominam. Eu poderia dizer que no contexto aeroportuário, se nós formos falar em potencial para a mídia aeroportuária, nós teríamos que descrever o volume de passageiros dos aeroportos. Então estamos falando de estatística. Se nós pegarmos 7% da malha aeroportuária, 7% de 67 aeroportos que a INFRAERO administra, esse 7% eles detêm 56% do volume de passageiros que transitam nos aeroportos. E publicidade é público por mil. Portanto, precisa se ver onde está localizada cada empresa para se verificar qual é o potencial e a atuação dela. Então as empresas que estão localizadas num eixo São Paulo, Rio, Minas Gerais, o potencial de publicidade para os aeroportos é maior. Por quê? Porque o volume de passageiros que transitam por esses aeroportos conseqüentemente é maior. Portanto, a mídia tem mais sucesso nesses locais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que são estipulados esses

custos dos espaços negociados entre as concessionárias de mídia aeroportuária ou os representantes dessas concessionárias e as agências de publicidade? E entre as concessionárias e a INFRAERO? Então, entre as concessionárias e agências, e entre as concessionárias e a INFRAERO. Como é que são estipulados esses custos?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Ok. A INFRAERO, Senador, ela estabelece um preço pela área que ela está locando para seus concessionários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E esse preço é uniforme no Brasil todo?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não necessariamente. Porque depende da movimentação do ponto...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Grau de movimentação.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Depende do grau de movimentação. Se o ponto for um ponto que impacta 100% do movimento ele é um ponto que por teoria ele teria maior valor. Porque se nós citarmos como exemplo o aeroporto de Guarulhos, o aeroporto de Guarulhos ele é dividido em quatro asas. Então, para se impactar um cliente como painel é muito difícil. Hoje o senhor tem 15 milhões de passageiros transitando no aeroporto de Guarulhos. Não necessariamente se colocarmos um painel na asa A, ele não será impactado por esses 15 milhões. Então depende da localização do painel...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas existe uma tabela padrão de custos que respalde a negociação? Existe essa tabela ou não? Ou é mais ou menos... Olha, eu acho que isso vale tanto... Como é que é?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Por painéis que são similares, eles são nominados, por exemplo, posso dar um exemplo para o senhor. Um PV, que é um painel de viga, no aeroporto de Guarulhos, dependendo da localização ele está em média 2 mil e 500 reais, 3 mil reais para o concessionário.

Então, se o senhor for alugar hoje um PV, o senhor vai pagar pra INFRAERO por volta de 3 mil reais um PV.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas esse custo é estipulado ou é uma tradição?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não, ele não é uma tradição. Essa mídia existe já há 30 anos. Então nesses 30 anos a INFRAERO também foi pesquisando no mercado e foi colocando os preços. Em função disso ela chegou num preço de mercado e chegou à equivalência nesse valor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então existe uma tabela de preço.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Existe. A INFRAERO tem uma tabela de preço dela que ela coloca. Quando o senhor vai negociar com a INFRAERO ela tem um custo de um painel de viga, o custo de um painel na via de acesso e ela lhe passa esse valor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas há discrepância de preço mesmo com essa tabela entre as concessionárias e a INFRAERO para situações similares? Ou seja, para uma concessionária ela cobra X. No mesmo caso, se não for concessionário, uma outra empresa, cobra Y. Isso é possível?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Depende do projeto e do tipo de painel. Porque a mídia ela não tem um formato só. São diversos formatos em diversas situações de mídia.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não necessariamente. Não. Nós podemos falar de um totem de localização ou podemos falar de um painel de viga. Nós podemos falar de um totem de localização onde o senhor tem uma imagem interativa, por exemplo, um projeto que nós colocamos no aeroporto de Guarulhos que chama-se Revista Eletrônica. Ele é completamente diferente de um painel fixo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O preço da negociação entre as agências e as concessionárias com a INFRAERO, existe diferença? Aquela pergunta que eu fiz anteriormente.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Pode. Pode haver diferença dependendo da localização, do ponto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – No mesmo aeroporto.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. No mesmo ponto, não. Porque o mesmo ponto a INFRAERO já tem o valor fixo para ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então não existe essa discriminação.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Discriminação entre concessionários eu acredito que não. Eu desconheço... discriminação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então, essa história que nos chegou de que a negociação não obedece a nenhum padrão, essa afirmação então é incorreta. Ou seja, as concessionárias de mídia aeroportuária, as agências de publicidade elas têm uma tabela. Para determinada situação. Ou seja, situações similares... Não há um desrespeito a essas situações. Ou seja, pode até

haver discrepância de preço, mas se a situação for a mesma, essa discrepância não existe.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não existe porque tem uma tabela. Por exemplo, se o senhor vai fazer uma promoção num determinado aeroporto com distribuição de folheto, existe uma tabela para se distribuir folheto naquele determinado aeroporto. E essa tabela é para todos os concessionários. Então não há discrepância. Se o senhor for comprar um painel na via de acesso, dependendo da localização dele, ele é o mesmo preço para qualquer concessionário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então... só perguntando que isso nos chegou. Tal constatação não permitiria existência de defasagem significativas nos preços dos mesmos espaços publicitários? Ou seja, os preços dos espaços negociados entre as concessionárias ou os seus representantes, e as agências de publicidade seriam muito superiores aos preços dos mesmos espaços negociados entre as concessionárias e a INFRAERO. Com isso não haveria superfaturamento?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. O que ocorre é assim, nós recebemos um preço da INFRAERO. Esse preço nós pagamos que é um preço hoje que ele é fixo. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora, a negociação com o cliente pode ser e deve ser muito maior.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Ela pode ser maior. Mas depende. Vamos dar um exemplo. Se eu tenho um painel em que a INFRAERO me cobra três mil reais, se eu for para o mercado com seis mil reais eu perdi a minha margem de negociação. Eu não posso negociar. A negociação de mídia ela é diferente de um produto que ele tem o preço dele prefixado. Existe uma negociação entre as partes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a INFRAERO loca, não pelo preço em que há negociação entre as partes. Ela loca pelo preço fixo do espaço. Determinado lugar dependendo do tipo de... Como V.Sª. disse, viga, ou... Outro material. Quer dizer, então a INFRAERO cobra um preço fixo uma publicidade que naturalmente tem o preço variável.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Sim. Hoje é assim. Existiam dois modelos. Um que ela colocava...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A INFRAERO só tem um preço, não é isso?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Ela só tem um preço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – As empresas é que negociam.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não, ela pode negociar dependendo do projeto. Por quê? Porque existem projetos, porque existe um plano diretor, mas esse plano diretor, de repente se chegar com um projeto que ele é um projeto diferenciado, pode haver uma negociação diferenciada com a INFRAERO. Depende do projeto, do que esse projeto vai trazer de receita de volta para INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor já foi funcionário da INFRAERO. Em que período?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Fui funcionário da INFRAERO sete anos. De 1981 a 88, 89.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor possui ou possuiu algum tipo de relacionamento com o Fernando Brendaglia?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu conheço o Fernando Brendaglia porque ele foi diretor comercial da INFRAERO, como o Presidente da ABMA e como o diretor de uma empresa de publicidade teria que conhecer o Fernando Brendaglia porque ele foi Diretor da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Márcia Chaves.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Conheço a Márcia Chaves por ela ser Superintendente Comercial da INFRAERO e por eu ter trabalhado também na INFRAERO durante o período que ela trabalhou na INFRAERO também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mariângela Russo.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Conheço também. Trabalha na INFRAERO e trabalhou no período que eu trabalhei também. É da área comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tércio Ivan de Barros.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Conheço o Dr. Tércio. Foi Diretor da INFRAERO na época que eu trabalhei na INFRAERO e quando montei a minha empresa. Também conheço o Dr. Tércio que foi diretor comercial da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Em depoimento a essa CPI e também na Polícia Federal, a Srª. Sílvia Pfeiffer declarou que há empresas de mídia aeroportuária que comercializam espaços, 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 aeroportos. Então eu nego essa afirmação. Nem todas as empresas são iguais. Pelas declarações dela que nós pegamos 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.

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) – Quem fazia?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Quem fazia o gerenciamento era a FS3. Isso está nos termos de uso do software. Eu tenho os termos de uso aqui e posso passar para o senhor. É só ler os termos de uso do software que o senhor vai verificar que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o preço assustou ao mercado? O preço que o software foi contratado, 26 milhões de reais? Ou o mercado, a ABMA considerou isso normal?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A ABMA não considera normal um software custar 26 milhões de reais. Mas eu não posso aquilatar isso. Eu tenho um software que é um software para a minha empresa. Eu tenho o meu site. Então, a ABMA não tem como aquilatar isso porque nós não somos homens de TI...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. achou que o preço...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu acho caro. Eu não pagaria um preço desse por um software.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto o senhor pagaria? O senhor calculou o preço? Quanto o senhor acha...? Porque deve ter havido... Conversamos aqui com Procuradores da República, com auditores... Muita gente achou que três milhões era bem pago. O senhor acha...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Se eles chegaram à essa conclusão que três milhões é bem pago, acho que três milhões seria um bom número.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor concorda, então.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Com três milhões?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – É.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Precisa consultar o pessoal de TI. Se teria condições de fazer ou não. Eu nem sou da área de TI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ainda assim o senhor acha que é caro os três milhões.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Três milhões de reais? Eu não posso aquilatar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor obteve a informação de que a INFRAERO estaria à procura de software de gerenciamentos de espaços publicitários? Ou quando o senhor viu o negócio já estava pronto e instalado? Ou chegou... Está havendo uma dispensa de solicitação, teve reunião para discutir... Ou a INFRAERO tomou uma posição e resolveu fazer e fez? Foi negócio assim meio abrupto.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A INFRAERO decidiu comprar o software... Aliás, me desculpe, Senador, não é compra de software. É compra de licença de uso de software. Que é um pouquinho diferente de software. Porque se eu comprar um software, eu levo ele para minha empresa e ele é meu. Se vai haver...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Hospeda, fica com os dados quando termina o contrato...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Licença não é assim. Eu adquiri essa licença, essa licença tem início e término. Então não é licença.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas teve conhecimento?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Tive conhecimento porque saiu na mídia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Saiu quando já estava pronto ou saiu...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Foi publicado na mídia. E a INFRAERO quando adquire qualquer produto ela pública no Diário Oficial da União. Tudo que a INFRAERO compra sai no Diário Oficial da União.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então foi só quando foi adquirido. O conhecimento de V.Sª. com o tema foi só no dia 23 de dezembro?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Só a partir do dia 23 de dezembro que eu...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então foi uma surpresa. Se foi de uma hora para outra, explodiu a notícia... A INFRAERO não deu conhecimento então ao mercado que queria fazer isso.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. Nós não tivemos nenhuma informação da compra de software anterior a 23 de dezembro de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem conhecimento de que o associado da ABMA, Mauro Chemalido Grupo CALAS CODEMP em nome da associação ofereceu à INFRAERO proposta de software semelhante ao Advantage V2 no valor aproximado de 15 milhões?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Mauro Chemali, ele não é associado da ABMA. A CODEMP sim é associada da ABMA. Eu não tive conhecimento desse assunto de venda de software, de oferta pela CODEMP. Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. foi procurado de alguma forma pela INFRAERO para fornecer esse software ou para estudar ou para... Ser consultado... Já disse que não. Não, né?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando V.Sª. tomou conhecimento de que a empresa FS3 ofereceu esse software... Até melhor, quando é que V.Sª. tomou conhecimento que a empresa FS3 existia? Essa empresa já era conhecida no mercado?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. A partir de 23 de dezembro é que nós tomamos conhecimento de que a empresa que havia vendido o software era a FS3.

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 es-

paços 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. e a sua associação pressionaram a INFRAERO ainda que legitimamente mostrando que não poderia ser daquela forma, que contrariava, que não é do ramo... V.Sª. pressionou com a sua autoridade para que voltasse ao sistema anterior? Que não fosse utilizado esse software?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Em momento algum. Não existe pressão na INFRAERO, a INFRAERO quando toma uma decisão, essa decisão...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A pressão pode ser ilegítima e pode se legítima. Pressão ilegítima é pagamento de propina, por exemplo. Legítima, V.Sª. chega lá e diz: Nós achamos que isso não está certo por isso e isso e isso.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Nós fizemos uma apresentação de motivos. Nessa apresentação de motivos nós-

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pleiteava a volta do sistema anterior.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – ...mostramos para INFRAERO o que poderia ocorrer com a adoção do sistema. Poderia ocorrer uma monopolização. Por exemplo, a minha empresa ela poderia entrar no site e se candidatar a todos os espaços publicitários do Brasil inteiro. Portanto ela poderia naquele momento comprar todos os contratos existentes na INFRAERO. Ela estaria fazendo uma monopolização. Será que a INFRAERO entregaria se fosse comprado pelo software? Então, esses riscos nós apontamos. Todos eles. Nós fizemos um trabalho, eu posso deixar esse trabalho com o senhor, de como caminha a mídia. Então, isso foi mostrado para INFRAERO. Mas pressão nenhuma. Nós não temos essa autoridade toda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando foi suspenso o contrato com a FS3, quem era o diretor comercial da INFRAERO?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Era o Dr. Tércio Ivan de Barros.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Com esse software Advantage V2, com relação aos preços, identificação de espaço publicitário, valor repassado à INFRAERO, aumentou a concorrência entre concessionárias de mídia aeropor-

tuária, prejudicando os associados de V.Sª.? Houve esse aumento de concorrência?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu não sei precisar. Eu não tenho esses dados se houve incremento ou não. Mas o sistema hoje ele é livre. Como ele é livre em todo o País, qualquer empresa pode se candidatar a espaço publicitário, em qualquer aeroporto do Brasil, com total liberdade. O regime é totalmente aberto. Ele não é fechado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse que não tinha noção, mas uma estimativa mostra que antes da implantação do sistema Advantage V2 os associados de V.Sª. dominavam mais ou menos 80% desse segmento. Isso, mais ou menos, é comprovado? Ou é chute?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. Nós precisamos verificar o contexto da afirmação. Por quê? Porque mídia é público por mil. Se nós tivermos dez empresas localizadas no eixo Rio São Paulo, Minas Gerais e Salvador, essas empresas fatalmente vão dominar a mídia aeroportuária. Por quê? Porque existe maior volume de passageiros nesses aeroportos. A gente tem essa estatística. Portanto, uma empresa da cidade de São Paulo, ela com certeza o volume de vendas dela vai ser muito maior do que de qualquer outro Estado do País. Eu não tenho dúvida nenhuma disso. Por quê? Porque nos aeroporto de São Paulo transitam cerca de 30% do movimento aeroportuário do País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Vou perguntar então de forma diferente. Durante a implantação do software, a participação das associadas de V.Sª. diminuiu no mercado?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não. Continuam igual. Participação é... Ela continua igual. Se essa participação aumentar, a ABMA não tem como controlar a participação de cada empresa. Não exerce controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim. Só uma constatação. Aumentou ou diminuiu com o software? A participação. Foi feito esse estudo?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Para as empresas associadas?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Associadas. Ou permaneceu inalterado?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não, não foi feito um estudo se aumentou ou não a participação das empresas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. conversou com o Sr. Tércio Ivan de Barros pedindo a ele que interrompesse a utilização do software?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essas reuniões aconteceram com quem? Essas que V.Sª. teve com a INFRAERO mostrando que não era o melhor sistema a utilizar o software?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Houve diversas reuniões com a diretoria comercial, com o Dr. Fernando Brendaglia e posteriormente houve uma reunião com o Dr. Tércio e com toda a equipe jurídica, com a equipe de TI da INFRAERO... Essa reunião foi feita em Brasília, eu não sei precisar para o senhor a data, mas estavam presentes empresas do ramo de publicidade e a equipe do comercial da INFRAERO e a equipe jurídica e também a equipe de TI da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. poderia colocar à disposição dessa CPI planilhas que consolidem por aeroporto os objetos dos contratos firmados, as concessionárias envolvidas, os valores contratados e as datas de vigências dos contratos? V.Sª. tem esse controle que poderia nos disponibilizar?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eu posso disponibilizar e eu tenho a planilha de todas as empresas que atuam nos aeroportos em mídia aeroportuária. Mas planilha de preço com contrato, não, porque a ABMA não exerce esse controle de quantos contratos cada empresa tem e muito menos de preço. Porque o preço é...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Os dados que V.Sª. tiver.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não tem problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais são as principais empresas associadas à ABMA, e a participação dessas empresas nos seguintes aeroportos: Congonhas. V.Sª. pode dizer quais são seus principais associados que atuam em Congonhas?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Bom, em Congonhas nós temos a MARKPLAN, a AMMA, META 29, CODEMP, J. CHEBLI, tinha a PAINEL PUBLICIDADE, tem diversas empresas. Porque tem painel publicitário e tem promoção também. Não sei precisar o número exato de empresas que tem lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E Guarulhos?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Guarulhos deve ter mais ou menos 10 concessionários, 15 concessionários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais são as principais? V.Sª. lembra?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A MARKPLAN é uma das principais empresas, CODEMP, META 29, BRASIF PUBLICIDADE...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A AMMA.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – A AMMA PUBLICIDADE. Tem diversas empresas também atuando em Guarulhos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Galeão.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Essa lista eu tenho ela completa aqui por aeroporto. Todos os aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então se V.Sª. pudesse me fornecer seria muito bom.

A Controladoria-Geral da União fez um estudo dizendo o seguinte, que há sem um sistema que gerencia os espaços publicitários, haveria uma evasão de receitas da INFRAERO. Segundo a Controladoria, essa evasão gira em torno de 70%. Ou seja, se pudesse acontecer de ter aquele sistema funcionando ativamente em vez dos atuais 30 milhões de receita anual, isso poderia ser elevado para cem milhões de reais. V.Sª. acha que isso aí também é chute? Ou não tem nenhuma possibilidade de isso acontecer? Essa evasão existe? É real? Ou é menor... O que V.Sª. acha?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Evasão eu acredito que não exista. Se formos falar em potencial de mercado, em potencial de mercado, sim. Eu acho que existe potencial de mercado. Potencial de mercado ele é grande. Agora, chegar a esse potencial de mercado é que é mais complicado.

Então, ter-se-ia que fazer alguns exercícios para verificar em quanto tempo se chegaria a isso. Mas durante esse período, da implantação do software, houve um efeito elástico. O que é o efeito elástico? Em determinado momento pode-se negociar e em determinado momento não pode-se negociar. E o mercado ele é frágil. Uma promoção ela tem que ser rápida.

Então, se a INFRAERO dita uma norma dizendo que nesse momento não pode mais negociar publicidade, o mercado não irá promover. Não vai levar o dinheiro para dentro da INFRAERO.

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, salvo 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 contrato atual pelos cinco anos dá novecentos e poucos reais, e não 866. Por ponto.

Então, estou com o contrato aqui, 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 localização. 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. Portanto, 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 Controladoria-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 reais. Quando 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 dos carrinhos de bagagem que o senhor depois pode examinar como eles são tratados, e eles são mantidos esses carrinhos. A manutenção 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 fei-

to, 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. vai entregar essa pasta?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Vou deixar com o senhor a pasta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senador Sérgio Guerra.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Dr. José Oliveira Sobrinho, pelo que entendi, nesse último capítulo, carrinho de bagagem, você faz uma operação deficitária. Você diz que tem 1% de retorno, fora o investimento. Que não remunera investimento.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – (pronunciamento fora do microfone)... Investimento ela é deficitária pra mim.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – E tem que considerar.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Tem que considerar. Eu considerei 4% de retorno de investimento e eu tenho um déficit na operação.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Então é operação deficitária.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Ela é operação deficitária.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Segunda pergunta, porque a receita é decrescente se a operação nos aeroportos cresceu imensamente nos últimos anos? Tá certo que houve mudança de tecnologia de uso das placas como o senhor falou, era uma coisa fixa e passou a ser uma coisa dinâmica. Mas por que é que as receitas caem se os aeroportos, a propaganda é fundamental, a propaganda a capacidade que ela tem de divulgação. A quantas pessoas ela informa? Se o senhor informava 10, passou a informar 100, de 100 a 500, os aeroportos estouraram por aí, assim como os aviões que estouraram no chão, no ar, e que estouraram o sistema aéreo brasileiro. Eu lhe perguntO – Por que as receitas são decrescentes se a operação em si passou a ter muito mais clientes?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – São diversos fatores que levam a um decréscimo de receita. Eu fiz um exercício aqui da receita da INFRAERO nos últimos cinco anos.

Então, a receita da INFRAERO em publicidade de janeiro a dezembro de 2000, ela foi de 20 milhões e 221 mil. De janeiro a dezembro de 2001, 24 milhões 907 mil. Portanto, nós tivemos um crescimento de 23.3%. De janeiro a dezembro de 2001, com relação a janeiro e dezembro de 2002 que a receita era de 24 milhões e 907 mil ela foi para 33 milhões e 20 mil.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Então não foram decrescentes, foram crescentes.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Portanto nós tivemos um crescimento de 32.57%. Mas há um decréscimo. De dezembro de 2002 a janeiro de 2003... Em 2002 nós tivemos 33 milhões de receita. Mas, em dezembro de 2003 nós tivemos um decréscimo de 2.06 porque a receita caiu para 32 milhões de reais. Por quê? São diversos fatores. As torres foi a explosão das torres, isso reflete porque tem cliente, tem cartão de crédito, tem cliente que parou de veicular... Foi explodido a sede de um cliente que era investidor na mídia, e outros fatores econômicos desse ano. Com relação a 2003 para 2004, a redução é maior. De 32 milhões passa para 30 milhões. Com uma redução de 4.49%. Muito bem. Além dos fatores de mercado, existe um fator elástico também, que o setor ele é sensível. Se alguém na diretoria comercial toma uma decisão de paralisar a mídia porque adquiriu determinada ferramenta para gerir a publicidade, o mercado responde rapidamente negativamente. Por quê? Porque não se pode mais vender espaço publicitário. Está proibido de se vender espaço publicitário. Então a resposta vai ser negativa. Esse é um dos fatores que ocorreu um elástico. Então, solta para o mercado, para vender, puxa-se as manetes para vender porque estamos criando um outro sistema. Muito bem.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Quer dizer que o outro sistema ao invés de produzir aumento de arrecadação produziu redução de arrecadação.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não diria que é só ele. Mas ele é um dos fatores.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Quais teriam sido os outros? As torres gêmeas foram embora. Os aeroportos ficaram mais lotados do que antes.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Eles ficaram mais lotados, mas a gente também teve problemas de mercado, de economia a nível geral. Então problema econômico também melhorou.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Economia melhorou.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Não, mas existe também...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu só queria, na mesma linha do Senador Sérgio Guerra, esse contrato ele tinha um bônus previsto para aumento de arrecadação. E quando se constatou aumento de arrecadação, portanto houve aumento, se emitiu uma fatura para pagamento da primeira parte desse bônus. E o Ministério Público impediu que se pagasse, não porque não houvesse um aumento de arrecadação, mas porque considerou ilegal e imoral o pagamento do bônus.

Então, eu gostaria de depois ter acesso a esses dados, porque oficialmente, inclusive em questionamento feito pelo Ministério Público para impedir o pagamento desse bônus, houve de fato aumento de arrecadação. E os dados que V.Sª. apresenta mostra que houve uma diminuição da arrecadação.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – No ano de... Em relação a 2003 e 2004, houve uma redução de 4.49%. Não houve aumento, não. Não houve incremento, não. Para o ano de 2005 houve um crescimento de 2.53%.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Nominal.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – Nominal. Posso voltar ao fator de mercado? O que é que ocorre? O mercado também está mudando, publicitário. Vamos falar de mídia. Um painel institucional, institucional é a marca. Vamos veicular a marca. Tem decrescido aplicação de verbas em marcas. O que é que veio a ganhar no mercado? O ponto de venda, que hoje já não é mais ponto de venda. É ponto de relacionamento. As grandes empresas descobriram que elas têm que investir mais no ponto de relacionamento.

Então, os grandes mercados passam a pegar parte dessa verba e investir diretamente no ponto de venda. Portanto, esse pode ser um dos fatores que também tem ocasionado esse decréscimo. A mudança de direção na aplicação para a mídia, e sim para o ponto de venda direto. E de dezembro de 2005 a dezembro de 2006, houve um acréscimo de 12.24%.

Então, houve uma liberação para que se voltasse a negociar publicidade. Portanto houve um aumento de 12.24. Se nós considerássemos que não tivéssemos nenhum fator que viesse a...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Na hora que liberou cresceu 12%.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO – É isso. Com liberdade para o mercado, com certeza a receita sobe. Agora, também precisa-se verificar o contexto aeroportuário. Porque o contexto aeroportuário ele não é só para comercial. Comercial na escala hierárquica aeroportuária ela é a última. O operacional, o essencial é o primeiro. Que são as companhias aéreas, a localização, colocar o passageiro no avião com maior comodidade... Então tem tudo isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Ok, Senador. Queremos agradecer então a participação do Sr. José de Oliveira Sobrinho, Presidente da Associação de Mídias Aeroportuárias. E vamos então para chamada do Sr. Aristeu Chaves Filho.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – (pronunciamento fora do microfone)... Eu estava fora. Eu estava viajando. Aí ele viu no site o meu coisa, me comunicou ontem de manhã. Aí ele entrou com esse pedido de *habeas corpus*. Se o senhor quiser pode até desconsiderar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não. De forma alguma. Nós fomos notificados pelo Ministro Gilmar Mendes, e se V.Sª. quiser que o seu Advogado se sente ao seu lado, é um direito. Inclusive do Advogado. Porque a medida liminar foi concedida para que a essa Comissão dê-lhe o tratamento de... Dê o tratamento a V.Sª. de acusado ou investigado. Então V.Sª. não assina termo de dizer a verdade sobre os termos... Sobre o que... Onde não há o dever legal de sigilo de permanecer calado, e ainda V.Sª. pode se recusar a responder as perguntas que não impliquem em alta incriminação. Estou dizendo isso porque seria uma omissão da nossa parte não ler a medida que foi deferida pelo Ministro Gilmar Mendes e foi comunicado oficialmente a essa Comissão na pessoa do Presidente. Então V.Sª. querendo, o seu Advogado pode se sentar ao seu lado porque dessa forma foi pedido por V.Sª.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Mas eu posso dispensá-lo?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Eu dispensaria.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pois não. Queríamos agradecer a presença de V.Sª., e passamos a palavra ao Relator. Com a palavra, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais as atividades, experiência e habilitação profissional de V.Sª.? E quais são suas fontes de renda?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Bom, eu tenho duas empresas de frutas, de produção e exportação de frutas. Eu trabalho nessa atividade há 27 anos, e só tenho essa exclusiva atividade. Toda a minha fruta ela é voltada 90% para o mercado externo, e toda minha fonte de renda é proveniente do pró-labore meu dessa minha atividade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª., na última eleição do Sr. Carlos Wilson, candidatura do Sr. Carlos Wilson a Deputado Federal, V.Sª. funcionou como suposto arrecadador de recurso da campanha? V.Sª. doou ou pediu a alguém para doar recurso ao Sr. Carlos Wilson? Porque é normal.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Senador, veja bem, Carlos Wilson eu quero antecipar com muita honra ele é um amigo meu há 42 anos. Foi ele que me apresentou à minha esposa que sou casado há 41 anos, nós casamos com duas primas, ele é uma pessoa onde eu tenho um apreço pessoal muito grande, nós temos uma amizade muito forte, e é uma pessoa que eu tenho todo carinho e admiração por ele. Agora, com relação a arrecadar recurso para campanha, é absolutamente... Primeiro, eu não tenho tempo para isso. Trabalho de 12 a 15 horas por dia. Passo 10 meses por mês por ano viajando, então eu jamais faria isso. E nem dei contribuição pessoal para atender a campanha dele. Tanto que a nossa amizade sobrevive com muita solidez justamente pelas nossas independências que nós temos no nosso relacionamento profissional. Ele é um político e eu sou empresário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem algum relacionamento comercial com a INFRAERO?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não tenho, nem nunca tive.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. possui algum tipo de relacionamento com esses funcionários da INFRAERO – Fernando Brendaglia.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Conheço ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem relacionamento com ele?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Tenho relacionamento com ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De amizade? Comercial?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não, veja bem, eu não diria de amizade, Senador. Mas eu conheço ele porque ele morou muito tempo em Petrolina, Petrolina é uma cidade pequena, ele trabalhou numa associação nossa onde eu faço parte e desligou-se dela em 98, 99, por aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. poderia dizer que associação é essa?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – VALEXPORT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa VALEXPORT consta aqui como V.Sª. sendo proprietário. É uma associação, então V.Sª. não é proprietário. É um associado.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Senador, veja bem, eu até gostaria de esclarecer isso. VALEXPORT significa Associação dos Produtores e Exportadores do Vale do São Francisco, foi fundado em 1989, tem como associados pequenos, médios, grandes produtores, cooperativas, aproximadamente dois mil e poucos produtores...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fernando Brendaglia era um associados.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Fernando Brendaglia era um associado. E trabalhou nela também no período até 99, 98... Não estou seguro. Ele é um associado como pequeno produtor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Márcia Chaves.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mariângela Russo.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Era com a Duttweiler.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Josefina Valie.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Josefina, salvo engano, eu a conheci em algum ambiente social... Ou foi em Recife... Essa senhora possivelmente trabalha na INFRAERO. Não tenho certeza. Mas esse nome não me é estranho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. freqüentou a INFRAERO?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Senador, veja bem, em quatro anos ou três, desde que o Carlos Wilson foi Presidente, eu fui uma vez na INFRAERO, eu cheguei lá às 18 horas, porque vim com ele no avião, um avião de carreira, e eu peguei o biguá com ele, ele ia me deixar no hotel e antes recebi um telefone de passar na INFRAERO. Foi a única vez que eu entrei na INFRAERO em quatro anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa Josefina então V.Sª. a conheceu em Recife. Pode dizer...

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Eu não me lembro. Pode ser em Recife... Porque veja bem, algumas vezes que eu vim a Brasília eu saí para jantar com Carlos Wilson. Eu participei principalmente de uma solenidade da INFRAERO. Poderia até dizer, foi no último ano que ele saiu teve uma comemoração de funcionários num clube aqui em Brasília. Eu estava aqui e possivelmente pode ter sido de lá que eu a tenha conhecido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. mantém ou manteve... Já disse que não manteve. Algum relacionamento comercial ali naquela associação de produtores, ou mesmo Fernando Brendaglia como funcionários da associação, V.Sª. manteve um relacionamento comercial com ele?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Porque veja bem, a associação VALEXPORT ela é proibida por estatuto em fazer qualquer contrato, qualquer negociação comercial. Ela é uma empresa apenas institucional. Ela trabalha para agregar produtor e daí trabalhar com ele institucionalmente. Ela é proibida inclusive de fazer qualquer contrato comercial. Ela induz, por exemplo, vários contratos. Por exemplo, a gente fazer os contratos com as companhias aéreas que pousam em Petrolina, porque em Petrolina a pista lá sai toda semana dois vôos 747400 que é o maior avião do mundo de carga com destino a Petrolina (ininteligível). Estamos agora pedindo o terceiro avião.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa ampliação foi feita pelo Carlos Wilson? Ampliação do aeroporto.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Olhe, essa ampliação... Essa ampliação foi solicitada pelo setor privado, pelo Governo do Estado de Pernambuco, consta no site dele como...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu não tenho dúvida que é necessária. Eu conheço a cidade, conheço a região, sei do potencial. Agora, o aeroporto foi ampliado na gestão Carlos Wilson?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Veja bem, o aeroporto, com relação à parte que cabe ao setor privado, ela teve três momentos. Há 10 anos ela teve a primeira ampliação, a construção do TECA. TECA acho que é uma frigorífica com os galpões. E a pista foi ampliada de 1.600 para 2.200 metros. Isso há uns nove anos... Por aí. Daí a pista ficou insuficiente. Então ficamos com TECA grande, com uma estrutura grande, com fruta para exportar e a gente não tinha pista. Aí o setor privado foi indutor na ampliação da pista que os resultados estão muito claros aí que assim que inaugurou na semana seguinte começou a pousar os aviões da CARGOLUX, que é uma empresa de Luxemburgo. É uma multinacional. Esse foi um trabalho indutor da VALEXPORT. Quer dizer, setor privado com relação a isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a ampliação aconteceu na gestão Carlos Wilson?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – A ampliação de 2.200 para 3.100 foi na gestão de Carlos Wilson. E a de 1.600 para 2.200 foi na gestão uns oito anos atrás.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E essa última ampliação foi a que possibilitou o crescimento até descida de aeronaves de maior porte.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. possui algum tipo de relacionamento com o Sr. Michel Farah?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Veja bem, eu o conheci aí na sala de espera, e quero deixar muito claro, os quatro depoentes antes de mim eu não conhecia nenhum deles, e conheci todos quatro aqui na sala de espera.

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 intermédio 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 todo 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 necessário, até mesmo com as pessoas que possam provar isso. O senhor pode me chamar que eu farei uma acareação 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. conhece muito o Sr. Fernando Brendaglia e também Carlos Wilson.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Carlos Wilson, muito. Mas muito mesmo. Pessoa do meu coração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A Srª. Sílvia Pfeiffer diz que os verdadeiros proprietários dessa empresa de mídia aeroportuária era o Sr. Carlos Wilson e Sr. Fernando Brendaglia. Eram esses senhores. Com a intimidade que V.Sª. tinha e tem com o Sr. Carlos Wilson, V.Sª. poderia fazer algum comentário a esse respeito? Ouviu alguma vez dizer, ou ele comentou, se interessou por esse assunto?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Senador, veja bem, primeiro eu nunca poderia imaginar uma sociedade entre eles. Porque nunca me foi colocado. A intimidade que eu tenho maior é com o Deputado Carlos Wilson, até pela convivência que nós temos de criança, quase de criança, e eu hora nenhuma tomei conhecimento dessa possível sociedade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. é dono da empresa FRUIT FORT AGRÍCOLA EXPORTAÇÃO LTDA, sediada em Petrolina?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Exatamente. Essa é outra empresa. A COMPANHIA AGRÍCOLA SÃO FRANCISCO. Essa empresa FRUIT FORT está completando agora um quarto de século. 25 anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o ramo de atuação?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Exclusivamente produção e exportação de frutas frescas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor conhece, sabe quem é César Coutinho?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Meu sócio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O grupo FRUIT FORT é composto por quais empresas ou sócios?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Só eu e César Coutinho. Mais ninguém. Até por exigência legal alguma empresa pode ser completada por minha esposa ou esposa dele, mas a nossa família eu tenho 50% do controle das duas empresas e o César Coutinho 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. é Presidente da VALEXPORT, Associação dos Exportadores do Vale de São Francisco?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Quem é o Presidente é o Dr. José Gualberto de Almeida produtor de frutas e produtor de vinho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. já foi?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Já fui Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando foi?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Fui presidente há oito anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E qual é o principal papel da associação? O que faz a associação?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – A associação tem uma série de câmaras setoriais, por exemplo, câmara setorial da manga, câmara setorial da uva, ela trabalha na área de certificações internacionais, porque pra você exportar para o exterior, você tem que ter certificações internacionais para você exportar para grandes supermercados europeus. E ela trabalha como indutora. Por exemplo, o Governo do Estado de Pernambuco na gestão do Dr. Jarbas Vasconcelos ele nos cedeu, fez um comodato de uma empresa que faz análise de solo, análise folheares... Então a gente administra o pequeno, médio e grande produtor faz a sua análise lá e a associação de certa maneira dá apoio. E não pode ter lucro. Ela faz a preço de custo. Então nós temos uma série de parcerias institucionais, rigorosamente institucionais. Nós não poderemos gerar recursos ou fazer qualquer tipo de acordo comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Empresas e cooperativas, no total, quantas são representadas pela VALEXPORT? Ou mais ou menos.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Olha, eu não tenho idéia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A FRUIT EXPORT é associada da VALEXPORT.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Claro. Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Desde sempre?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Desde sempre. Veja bem, a FRUIT FORT, a MILANO, a NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA e a MAPEL foram as quatro empresas fundadoras da VALEXPORT. Eu diria até que se ela não existisse, talvez o vale não teria a importância de fruta que ela tem hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. é associado ao IBRAF, Instituto Brasileiro de Frutas?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Exatamente. Associado porque o IBRAF tem uma cadeira da própria VALEXPORT e eu represento a VALEXPORT no IBRAF.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Desde quando?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Ah, muitos anos. Talvez sei lá, 10, 12, 15... Uns oito anos, nove anos.

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 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 período 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 cha-

mada 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. Dali 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 perecíveis 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 perecíveis cobrados pela INFRAERO. Nessa época o senhor era Vice-Presidente da VALEXPORT. Ou seja, a medida tomada acabou beneficiando diretamente ao 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 perecíveis, 98,5 é feito em via marítima. 98,5. Você trabalha 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 transa ir 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 aeroporto e nem INFRAERO. Quem tem contrato com INFRAERO são as companhias de carga. Nós temos contrato com as companhias aéreas de carga. A relação com o aeroporto de cobrança de tarifa é feita pelas companhias de carga.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas claro que se diminui a cobrança, diminui a cobrança de preço da carga.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Se houve essa intenção eu não tenho conhecimento. Eu vou até procurar saber, porque se existe essa autorização vou até tentar buscar para trás.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Consta na CPI.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Senador, desculpe. O senhor pudesse aprofundar esse ponto aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós até podemos entregar para o Advogado do senhor e para o senhor cópias desses documentos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Qual é o percentual que V.Sª. disse que transporta seu produto em aeronaves?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Aeronaves 1%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas deve ser também o percentual de exportação de aeronaves. Não é só esse ramo, não. A exportação por aeronave é mais cara mesmo.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Agora, briga ferrenha, Senador, é para baixar as tarifas dos portos. Que são os portos mais caros do mundo são os nossos portos. Essa briga existe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Também concordo com a briga. Não concordo com o lobby, se aconteceu. A briga sou totalmente favorável à redução de tarifas, de impostos... Acho que é uma briga que temos que fazer.

Do mesmo modo, Brendaglia atuou no sentido de aumentar o número de vôo charter partindo do nordeste para a Europa. Isso é verdade? No período dele houve a ampliação?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Aí, Senador, foge da minha expertise pessoal. Porque charter é passageiro. Eu trabalho com carga.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – charter é alugado. Não é só o aéreo para passageiros. Ou seja, tem uma rota usual e tem o charter para cargas também. Isso teria beneficiado... V.Sª. não tem conhecimento disso?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Como você trabalha com carga, o nome é vôo cargo. Quando se trabalha com passageiro é o vôo charter. Charter significa passagem mais barata para esse fim.

Então, esses vôos chaters são exclusivamente de passageiros. O cargo é realmente. Agora, essa aí é uma briga feroz.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Houve aumento de vôo cargo?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Cargo não. Só teve a criação dos dois vôos da CARGOLUX em Petrolina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. E foi na gestão do Brendaglia.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Quer dizer, a gestão dele aqui na INFRAERO?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Sim, claro. Mas a cargo, a companhia marítima não negocia com o setor público. Por quê? Só negocia de empresa privada para empresa privada. Porque é interesse rigorosamente privado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a ampliação do número de vôos não passa pela INFRAERO? Capacidade de aeroporto?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Não. Primeiro o empresário acerta, pede a carga, garante a carga, discute o preço, daí sim se vai à companhia marítima atrás do setor público para conseguir a permissão para pouso. Agora, se houve a interferência aí não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi benéfica para o Brasil.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – É possível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Durante a gestão de Carlos Wilson e Fernando Brendaglia na INFRAERO, a cidade de Petrolina, Pernambuco, foi agraciada com investimento da INFRAERO, como eu já disse, no aeroporto da cidade no valor de 38 milhões de reais a fim de transformá-la em aeroporto indústria. A FRUIT FORT como exportadora de frutas foi fortemente beneficiada com essas obras. V.Sª. e outras empresas também. Qual a influência de seu relacionamento com Carlos Wilson e Fernando Brendaglia na decisão da INFRAERO de aportar tal quantia no aeroporto de Petrolina?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – O benefício, Senador, eu diria da minha empresa e dos outros produtores, seria exclusivamente no TECA que foi feito há oito anos, e na pista que foi feita há cinco anos que passou de 1.600 para 2.200 e na ampliação da pista de 2.200 para 3.100. Esses foram os benefícios que o setor privado teve. Agora, com relação a aeroporto, realmente o benefício do setor privado de fruta, nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De que forma o seu irmão José Chaves, Secretário de Turismo de Pernambuco, influenciou na decisão desse aporte para Petrolina?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Absolutamente... Porque o José Chaves ele é meu irmão. Ele, na época, ele era Parlamentar. Tem essa atividade completamente independente de mim, não trabalha com fruticultura, trabalha com transportes urbanos... Sempre foi empresário a vida inteira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A inauguração simbólica dessa obra ocorreu com a exportação de 15 toneladas de manga e uva da empresa FRUIT FORT, do senhor?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Isso aí inclusive é uma inverdade. É importante que se coloque isso. Também da FRUIT FORT. Porque houve um pedido do Governador do Estado da época, do Presidente da INFRAERO para os produtores na época nem tinha mercado nessa época, a gente colocar 15 toneladas, conseguirmos carga de longe para o quê? Para fazer essa inauguração solene.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Consta ainda dos autos, veja só, eu trabalho com informação. E V.Sª. pode até destruir as informações. Mas gostaria até de passar esses documentos para que V.Sª. se pronunciasse por escrito. Até juntando esses documentos que pudesse desfazer essa informação da Controladoria-Geral da União.

Consta ainda dos autos que Brendaglia já diretor da INFRAERO atuou no sentido de viabilizar licitação para a compra de um armazém frigorífico para os produtos de exportação. O senhor tem conhecimento disso?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Olha, sem querer nessa hora ser Advogado de ninguém, Senador, o TECA de Petrolina feito há 10 anos, é o quarto TECA da América do Sul. É uma grande tolice quem colocou essa informação aí. Porque se você tem o quarto TECA de frigorífico da América do Sul, você construir outra câmara frigorífica em Petrolina. Se o senhor for lá nem Guarulhos tem as câmaras frigoríficas que tem o aeroporto de Petrolina, que foi feito há 10 anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu acho que não é tolice. Pode ser desvio. Corrupção é assim. Compra o que não é. Tô dizendo a informação da Controladoria-Geral da União, porque o que às vezes parece tolice, pode ser corrupção. Enfiar dinheiro no bolso, desvio. O Sr. Fernando Brendaglia mesmo montou uma gang lá. Crime organizado. V.Sª. não tinha conhecimento disso. Mas ele montou um crime organizado, montou essa empresa FS3... Que a Controladoria-Geral da União disse que foi V.Sª. que apresentou e V.Sª. negou. V.Sª. que apresentou lá. Então o que às vezes parece tolice da Controladoria-Geral da União, é a constatação. Que V.Sª. disse que não precisava. Mas ele quis comprar. Tem documentos que atestam que ele quis comprar. Então não foi tolice, foi tentativa de corromper. Foi malandragem. Isso tem outro nome. No Brasil as coisas precisam ser efetivamente... Nós temos que acabar com os apelidos das palavras. Isso se chama corrupção, malandragem, desvio. Tentou beneficiar alguém. Agora, como ele atuou muito lá, ele reduziu tarifas, ele beneficiou a região. E com certeza em benefício próprio. Porque trabalha nessa área. Ele é desse ramo. Ele também é pequeno produtor. Ele também trabalhou nessas indústrias todas.

Então, ele se beneficiou. Beneficiou a região toda? Muito bem. Aplausos para ele. Mas ele se serviu. Ele se enriqueceu com isso. Não é verdade? Então, isso, esses apelidos nós temos que acabar no Brasil. O Sr. Fernando Brendaglia é um corrupto. É um delinqüente. E lamento profundamente que V.Sª., um homem dessa qualidade, desse (ininteligível), esteja sentado aqui porque eventualmente se relacionou com ele. Sem ter a noção. Que eu vejo que V.Sª., sinceramente, não tenho intenção aqui de... Mas vejo que V.Sª. tem um outro tipo de postura. Mas se o Sr. Fernando Brendaglia não tem. Infelizmente não tem. Não é republicano, como se diz hoje.

Então, o que parece ser uma rematada tolice por parte da Controladoria-Geral da União com os documentos, pode sim, V.Sª. que está lá fala, "mas isso é uma bobagem. Nós temos os melhores do Brasil. Para que comprar mais?" É a pergunta que nós fazemos. Para que comprar mais? E aí vem o desvio. E ainda consta dos autos da CPI documento da AEB, Associação do Comércio Exterior do Brasil, denominado entraves na área logística, pleitos definidos de julho de 2005, que demonstra outro favorecimento da INFRAERO aos exportadores de fruta. Se não vejamos. TemA – Utilização dos porões de aeronaves fretadas para vôos chaters internacionais de passageiros para fins de exportação. Talvez esteja aí. Usar num vôo charter o tema. Usar nos vôos chaters para transporte de passageiros, também esses vôos chaters para fins de exportação de frutas. Providência.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – Ocorre.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois é. Providência. Feitas gestões da INFRAERO com vistas a facilitar as exportações de frutas, pescados e outros perecíveis do nordeste. Qual irregularidade que tem nisso aparentemente? Nenhuma. A única irregularidade é que ele se utilizou de um benefício geral para ele mesmo. Essa que é a irregularidade. Mantidas negociações com a INFRAERO para autorização de uso de porões de aviões chaters para transportar passageiros. Vôo de passageiros transforma-se em vôo para exportação. Situação atual: Apoio decisivo da INFRAERO ao pleito. Leia-se Carlos Wilson e Fernando Brendaglia. Companhia aérea sem obstáculos. 2004. Comunicado da INFRAERO de 31 de janeiro de 2005 confirmando apoio para a liberação total dos referidos porões para exportação em reuniões técnicas de 20 de janeiro de 2005. PrioridadE – Resolvido. Então os vôos chaters que V.Sª. disse com toda propriedade que era para uso de passageiro, foi utilizado também para exportação.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO – (ininteligível)

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 de 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 compra nada. Estatutariamente. Porque eu conheço 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 vamos fornecer a V.Sª. também. Eu estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senador Sérgio Guerra.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Quero primeiro dizer que na Sessão de hoje das poucas que eu tenho assistido inteira, mais uma vez eu tenho a convicção que tive desde o começo de que essa Comissão, com o Presidente sempre competente, seja o Presidente Tião, hoje um companheiro de partido que aí está presidindo, e sempre com o Senador Demóstenes Relator, tem absoluta neutralidade, competência, e extrema qualidade na sua abordagem. Eu não retiraria uma palavra, uma pergunta sequer das que ele fez. E concordaria com todas as suas conclusões. Tenho certeza que nós vamos mostrar a essa sociedade desse País que não acredita mais em quase nada, que aqui se fez um trabalho sério. Não tenho dúvida nenhuma disso. Acho que há um colapso geral nas instituições, e que essa investigação, inclusive na INFRAERO, a investigação que deve ser levada ao extremo. Sem reduções ou peias.

Quero dar apenas dois depoimentos. Primeiro, eu fui durante duas vezes Secretário de Indústria e Turismo do meu Estado. Em governos diferentes. Governos de Arrais, governos de Jarbas... E ao longo desse período, uma pequena explicação. Eu nunca fui um defensor intransigente do Vale do São Francisco. Quem fazia a defesa completa do Vale do São Francisco era

o Deputado Osvaldo Coelho que acho que o Senador Demóstenes chegou a conhecer numa data passada. Era do partido dele, dessa vez não se elegeu, mas é uma pessoa com imensos serviços prestados ao Vale do São Francisco. Tudo de importante que foi feito lá tem a presença de Osvaldo. Muito ruim que ele não tenha ganho essas eleições e que no lugar dele pessoas chegaram aí sem a menor qualificação.

Segundo, o Vale do São Francisco é único episódio bem sucedido de Pernambuco nos últimos 40 anos. Aquilo começou do nada, produziu uma sociedade nova, uma perspectiva para um sertão, pedaço grande do sertão pernambucano, o sertão daquela região. É um pedaço importante da economia brasileira já, especialmente da economia agrícola, e quem vai a Petrolina hoje comprova isso de maneira clara. Uma nova cidade, uma universidade em construção, é uma coisa que anima aos pernambucanos e nordestinos e os brasileiros que vão lá.

Como Secretário eu conheci alguns problemas de Petrolina. Um deles era que assim como no Araripe, ali perto existe um bloqueio para a exportação do gesso, para a comercialização do gesso, está lá a maior província mineral do gesso no Brasil, e agora se trabalha, eu trabalhei intransigentemente por uma ferrovia que viabiliza o transporte daquele gesse e faz desse gesso a atividade econômica que se dá hoje 50 mil empregos pode dar 500 mil empregos, a atividade exportadora de Petrolina produz alguns milhares e milhares de empregos. Ele falou de José Gualberto aí. José Gualberto é um amigo de muitos anos. Foi Presidente da VALEXPORT. Foi líder estudantil... Era uns dos líderes do Partido Comunista em Pernambuco. Foi Secretário de Agricultura do Governo de Pernambuco. Sujeito de extrema competência, desenvolveu a indústria de vinho, a Milano, que depois quebrou, a Milano quebrou, mas o vinho Botticelli lá continuou. Sujeito extraordinário. Imensa competência, já foi Prefeito de Município próximo de Petrolina, não gostou da chamada política, voltou para o trabalho dele, e a VALEXPORT é uma instituição muito consistente. E o vinho Botticelli tem... Está melhorando. Está cada vez melhor. Mas enfim, aquela região desenvolveu-se de maneira muito competente. E o Estado, o setor público brasileiro ajudou o Vale do São Francisco. Por ação de muita gente. Inclusive minha. Recursos desses que vieram para esse projeto de melhoria do sistema de transportes também aéreo lá, não esses últimos lá no Governo Carlos Wilson porque eu estava na oposição. Mas antes deles, seguramente eu lutei por eles. Para a ampliação da pista e outros investimentos. Fiz até Emendas para isso. Eu fazia, Osvaldo Coelho fazia, a bancada de Pernambuco fazia, Marco Maciel quebrava pedras para que isso acontecesse. Ele seguramente foi quem mais fez. Tinha relação muito próxima de Osvaldo coelho. Enfim, a gente lá construiu uma coisa relevante. E eu conheço Aristeu de muitos anos. Desde menino. E conheço, como era amigo de Carlos Wilson. Como fui também companheiro dele. Mas Aristeu começou aquilo lá junto de cinco ou seis pessoas que eu também conheço. E fizeram um brilhante trabalho lá. Consolidaram posições de empresário, não é uma posição suja, é uma posição limpa, não tem história de massacre de trabalhador, não tem grilagem, não tem esse tipo de conflito lá. Se produziu ali... E é uma coisa estranha, não era nem normal no nordeste isso acontecer, mas o empresariado moderno que atravessado crise enormes com os preços, com as taxa de juros, com a variação de alguns produtos de mercado externo, entre eles da manga. Mas tem estado consistente, há muita gente endividada, mas houve uma limpeza geral no sistema. Quem não tinha tecnologia e competência foi saindo. E foram se estabelecendo empresários competentes. O que eu sei sobre Aristeu até hoje é de uma vida competente, séria e empresarial. Amigo de Carlos Wilson, nobre pernambucano que não saiba quem ele é. Da esquerda, da direita, do centro, do PT, do PSDB, do PMDB... De onde for. O Fernando... Como é o nome dele? O segundo nome? Eu nunca vi... O Fernando, o que virou diretor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Brendaglia.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Eu não me lembro dele. Sei que ele trabalhou lá na VALEXPORT, sei que ele trabalhou na Prefeitura de Petrolina, era Secretário de alguma coisa lá. E não o vi mais. Depois vim a saber que tinha sido diretor de Carlos Wilson na INFRAERO. Mas eu queria dizer que esse esforço de lá...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Carlos Wilson é produtor lá também?

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Não, pelo que sei, não. Carlos Wilson não chegou a produzir muita coisa. Carlos Wilson foi político a vida inteira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Produtor de palavras.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – (risos) Ali existe uma atividade correta que se desenvolveu bem e que teve apoio público. Seja na construção de projetos de irrigação, seja na construção de universidade que está sendo feita lá que começou no nosso Governo, seja na construção de muitos empreendimentos que mudaram um pedaço do sertão brasileiro. Mas mudaram mesmo. Não com demagogia, não com negócio de dar bomba pro cara irrigar dois hectares e

depois morrer de fome. Mas com uma agricultura real que dá emprego, paga salário, tem sindicato, uma política estruturada, o PT lá é muito forte. Infelizmente o PSDB não é. Nós sempre tivemos mal desempenho lá. Mas o PT é muito forte, o PMDB tem uma força lá, o DEM, tem uns coelhos que mudam de posição com alguma facilidade. Mas no geral, aquilo lá é uma área que orgulha os pernambucanos. E o meu depoimento sobre Aristeu é de uma pessoa séria. Tudo que eu sei dele é o que todo mundo sabe dele. Muito longe de política, tem irmão político, mas não interage com o irmão politicamente, o irmão dele está lá e ele está aqui na vida dele. Amigo de Carlos Wilson ele é como umas três ou quatro pessoas lá são sistematicamente amigo dele. E dizer que seu depoimento me pareceu um depoimento de... Eu tenho a impressão que também o Senador Demóstenes, depoimento de alguém que acredita no que diz. É preciso a gente dizer isso. Para não ficar com esse negócio de achar que todo mundo é bandido, porque não é. Tem gente que não é bandido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E até queria aproveitar o que V.Exª. disse, essa é a diferença do estadista. Que interesse V.Exª. tem em Petrolina, a não ser como um Secretário, um Senador... V.Exª. é produtor lá? Não. V.Exª., por espírito público, quantas vezes agiu em benefício da cidade? Contribuiu para melhorar o aeroporto. Contribuiu para que o setor fosse adiante. Assim o fez o Senador Marco Maciel, assim o fizeram tantos outros. Agora, a diferença entre o estadista e o delinqüente é essa. O delinqüente se utiliza, dá impressão que faz a mesma coisa. Mas no fim ele lucra. Pessoalmente no fim ele lucra. Não é satisfação, não é o orgulho, não é a vontade de melhorar a região. Isso acontece também. Mas para o lucro próprio dele. Para o enriquecimento dele. Daí porque aproveito para fazer a devida homenagem a V.Exª.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Quero agradecer a participação do senhor...

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Aristeu Chaves Filho pela participação nesta Comissão. Convocar os Srs. Senadores para amanhã, às 11h, a oitiva da Srª. Denise Maria Ayres Abreu, Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. E o Tenente Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira, Ex-presidente da INFRAERO. Nada mais havendo a tratar, encerro a presente reunião.

Sessão encerrada às 19h19.

Senador **Renato Casagrande,** *(*Vice-Presidente no Exercício da Presidência).

Ata da 25ª reunião de 2007 realizada em 16 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 25ª Reunião de 2007 realizada em 16 de agosto de 2007, às onze horas e trinta e sete minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva da Senhora DENISE MARIA AYRES ABREU, Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; e do Tenente-Brigadeiro-do-Ar JOSÉ CARLOS PEREIRA, Ex– Presidente da INFRAERO.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Renato Casagrande (PSB-ES) – Vice-Presidente no exercício da Presidência
Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Ideli Salvatti (PT-SC)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Havendo número regimental declaro aberta a 25ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle de tráfego aéreo.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa. Coloco-a em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como estão. A Ata está aprovada.

Quero... Algum Requerimento? Quero convidar para compor a Mesa a Srª. Denise Maria Ayres Abreu, Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. Convido então a Srª. Denise Maria Ayres Abreu.

Então, Srª. Denise pode tomar assento. E convido também para compor a Mesa o Tenente Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira. Ex-Presidente da INFRAERO. Muito obrigado.

Presentes Srª. Denise, Diretora da ANAC, presente o Tenente Brigadeiro José Carlos Pereira. Consulto ao Relator se ele quer fazer alguma colocação, alguma participação antes de nós ouvirmos os convidados.

Então, eu vou pedir então a palavra, se assim desejar nesse momento, da Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil, Denise Maria Ayres Abreu. Com a palavra Srª. Denise.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Bom dia, Senador Casagrande, bom dia Senador Demóstenes, bom dia Brigadeiro José Carlos Pereira. Bom dia Srs.

Senadores, Srªs. Senadoras, senhores e senhoras presentes a esta Casa.

Gostaria de iniciar a minha apresentação lembrando que sou um dos diretores da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. Não sou a única diretora, mas sim membro de um colegiado composto por cinco diretores.

Todos nós fomos indicados pelo Exmº. Sr. Presidente da República, sabatinados na Comissão de Infra-estrutura do Senado, e aprovados na Plenário do Senado Federal.

Sabiamente a escolha dos membros que deveriam compor a nova agência reguladora, seguiu critérios que levaram em consideração especializações imprescindíveis à gestão do setor aéreo. O Presidente da ANAC, Dr. Milton Zuanazzi, trouxe ao colegiado visões importantes e fundamentais para a implementação de uma política de fomento ao turismo. Dr. Leur Lomanto, conhecedor das intenções dos legisladores contidas na lei de criação da agência reguladora, por ter sido Relator na Câmara dos Deputados da lei que institui a ANAC, trouxe ao colegiado valores importantíssimos à transição do modelo anterior para o novo modelo regulatório.

Dr. Joseph Barat, Economista, com profundo conhecimento em transportes, ingressa na agência no mês de agosto de 2006 e agrega enfoques econômicos indispensáveis à regulação do mercado.

Meu colega Coronel Veloso, profundo conhecedor de segurança de vôo salvaguardou a continuidade da fundamental segurança do transporte aéreo nacional reconhecido internacionalmente.

Quanto a mim, venho de família de classe média cujos pais proporcionaram um estudo de qualidade. Espero ter correspondido ao esforço de ambos. Estudando muito, e dedicando-me de corpo e alma à trajetória profissional que escolhi. Sempre fui uma servidora pública. Não tenho atividade nem filiação partidária. Minhas causas são suprapartidárias. Cursei a Faculdade de Direito da PUC de São Paulo, à época com o curso voltado e especializado para o direito público. Fui convidada por meu professor de direito constitucional, Michel Temer, para ser monitora desta cadeira durante o terceiro, quarto e quinto ano de faculdade. Já formada, fui assistente do Prof. Antônio Carlos Mendes, Procurador da República, também na cadeira de direito constitucional. Comecei minha carreira pública logo depois de formada pela PUC de São Paulo e quando lá estudava em 1980 conheci, compartilhei a sala de aula durante quatro anos e tornei-me amiga de José Dirceu de Oliveira e Silva.

Tenho muito orgulho de sempre ter sido convidada a trabalhar em funções públicas por meus professores e colegas de faculdade. Ingressei no serviço público a convite de meu mestre André Franco Montoro, Governador de São Paulo, fundador do MDB, do PMDB e do PSDB. Em sua gestão, fui assistente técnica da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo em 1983, no período em que o Secretário era o jurista renomado e de justificada reputação Prof. Manoel Pedro Pimentel. De 84 a 86 fui Assessora Jurídica do Tribunal de Contas do Município de São Paulo na gestão do saudoso Prefeito Mário Covas, também fundador do MDB, do PMDB e do PSDB.

Em junho de 1987, por concurso público, ingressei na carreira da Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo como Procuradora do Estado. Nesta carreira no período de 1991 a 1995 exerci o cargo de Assessora jurídica do governo paulista a convite de meu professor também Cláudio Alvarenga, Procurador-Geral do Ministério Público do Estado de São Paulo, Secretário de Governo da administração Fleury, atualmente Conselheiro do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.

De 1995 a 2000, no Governo Mário Covas, ocupei sucessivamente chefia da consultoria jurídica da Secretaria de Estado da Saúde, cargo privativo de Procuradores de Estado no Estado de São Paulo.

Chefia de gabinete também desta Secretaria da Saúde, na seqüência chefia de gabinete da Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social, quando acumulava com trabalhos na fundação Estadual do Bem-Estar do Menor, FEBEM. No Governo Mário Covas, tive a oportunidade de exercer funções eminentemente sociais, que marcaram profundamente a minha história. Minha história de vida. Jamais esquecerei os sentimentos de tristeza, dor, compaixão e as lágrimas que derrubei nos momentos de rebelião nas unidades da FEBEM. Havia ali meninos da idade de meus filhos, sem a mesma oportunidade social. O natal de 99 foi diferente pra mim, meus pais e amados filhos. Resolvi passar aquela noite rodando as unidades da FEBEM para levar apenas um simples feliz natal àqueles meninos que encontravam-se distantes de suas casas.

Dois anos e meio depois, na Consultoria Jurídica da Secretaria de Estado da Educação em São Paulo, pude de fato ter a certeza de que os problemas daqueles adolescentes dependeriam da reforma educacional em nosso País.

Em 2003, meu colega de PUC, José Dirceu, requisitou formalmente meu afastamento da Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo para trabalhar na Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República. O afastamento foi negado pelo Governo do Estado de São Paulo. E após 16 anos

de carreira decidi pedir exoneração para enfrentar as reformas institucionais propostas pelo Governo Lula.

Cheguei como Assessora e três meses depois tive a honra de ser convidada por meu chefe, José Antônio Dias Toffoli, atualmente Ministro da Advocacia Geral da União para assumir o cargo de subchefe adjunta.

Voltei à área da saúde em agosto de 2005 como Assessora Especial do Ministro da Saúde, Saraiva Felipe por indicação de outro amigo, Edmur Pastorelo, Presidente da fundação Oncocentro da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo e que foi Secretário-Executivo do Ministro Adib Jatene e meses depois havia nascido a ANAC.

Como vêem, minha indicação decorre de uma longa trajetória na gestão da Administração Pública. Igualmente pelo fato de ter sido designada na Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil para cuidar de assuntos do setor aéreo e de regulação, acompanhando o trâmite da lei de criação da ANAC no Senado Federal.

Devo ter algumas qualidades, Srs. Senadores, Srªs. Senadoras, senhoras e senhores. Estas qualidades devem ter sido detectadas por várias personalidades com as quais trabalhei e agora citei. Desconhecendo minha dedicação às causas sociais, fui desconsiderada como um ser humano e se referiram a mim publicamente como uma coisa. Desconhecendo a data da celebração do casamento da filha de um colega e amigo de diretoria, Leur Lomanto agendada meses antes da ocorrência do motim de controladores de vôo que iniciou-se no horário da própria celebração da missa conjugal, e, portanto, imprevisível para todos os que ali estavam em Salvador, fui fotografada horas depois do motim e exposta à Nação como uma mulher insensível aos transtornos da população usuária da aviação civil.

Triste coincidência, Excelências. Não fumo charuto. Churchill, esse sim fumava charuto e veio de família humilde. Nem por isso deixou de ser um grande estadista. Apenas depois de horas de trabalho acionando o plano de segurança, PNAVSEC, comunicando-me com o Secretário de Segurança Pública do Estado de São Paulo juntamente com o Superintendente Miada(F) que lá estava, com o Dr. Ronaldo Marzagão e sua equipe, mantendo contatos telefônicos com o Presidente da ANAC e nossos técnicos que buscavam colaborar com alternativas que não paralisassem também a aviação internacional para minimizar os impactos nos demais países com os quais o Brasil firmou acordos bilaterais, o pai da noiva ofereceu aos convidados charutos da Bahia para referencia seus filhos. Educadamente participei do ritual. Desconhecendo minha trajetória profissional, fui recentemente taxada de ser terrível. Aprendi com grandes administradores públicos delegar tarefas e cobrar resultados com veemência. Isso pode ser interpretado como um estilo trator. Dependendo do enfoque, não deixa de ser verdadeiro. Busco cumprir da melhor maneira possível às missões que me são atribuídas, sem me intimidar com os obstáculos, sem me deixar vencer por eles.

Não importam os estigmas, o benefício é do serviço público pago com o dinheiro dos impostos e que precisa de eficiência, precisa atender da melhor maneira possível às necessidades da população.

Esta missão, Srs. Senadores, Srªs. Senadoras, senhoras e senhores, no setor aéreo jamais deixou de ser perseguida por mim e por meus colegas de diretoria. Assim como por toda a equipe técnica do antigo DAC que hoje compõem a ANAC aproximadamente 1.800 trabalhadores reconhecidos quando estavam no DAC e desconsiderados por terem sido absorvidos pela Agência Nacional de Aviação Civil.

Assim também os servidores que foram admitidos em nossos quadros e que detêm, sim, capacidade técnica.

Feita essa exposição, coloco-me à disposição de V.Exªs. para responder aos questionamentos tão necessários para elucidar as razões da crise aérea pela qual o País passou ao longo desses meses, e para a qual nenhum especialista em Aviação Civil havia sido formado e estava preparado.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mais alguma complementação?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então obrigado, por enquanto. E passo a palavra ao Tenente Brigadeiro J. Carlos.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Bom, Exmº. Sr. Senador Casagrande, Exmº. Sr. Senador Demóstenes, Exmº. Senadores, Senadoras, minhas senhoras e meus senhores.

Eu continuo considerando que o importante numa Comissão como essa não é a fala inicial das pessoas, e sim as perguntas que serão feitas pelos Srs. Senadores. No entanto, nesse caso específico, eu percebo que é possível, não quero me antecipar às perguntas dos Srs. Senadores, eu acredito que tenha muito a ver com declarações, com fatos noticiados pela imprensa recentemente e que foi amplamente explorado. E sobre os quais eu não prestei nenhum depoimento, não falei absolutamente nada com a imprensa. Eu prefiro, Senador, caso... que eu seja interrogado do que eu mesmo exponha minhas palavras. Isso daria tempo inclusive para aumentar o tempo disponível pela CPI.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Está bem. Como nós sabemos que o Senador Demóstenes gosta de perguntar, sobrar mais tempo para ele perguntar. Mas obrigado, Tenente Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira pela suas presença, sua participação. E feitas às manifestações da Drª. Denise e do Brigadeiro J. Carlos, eu passo a palavra então para seus questionamentos, ao Senador Demóstenes, Relator dessa Comissão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Presidente, Sr. Senador, senhores convidados para depoimento, Srs. Advogados, senhoras e senhores. Primeiramente gostaria de agradecer a presença de todos e dizer que por mais duro que seja uma inquirição, nós respeitamos a todos. E jamais cogitamos em questionar V.Sª. sobre qualquer problema de caráter pessoal ou mesmo de questionamentos que não guardem qualquer relação com atividade de V.Sª. na ANAC. Pode contar com o respeito dessa Comissão como sempre aconteceu.

Eu perguntaria inicialmente ao Brigadeiro José Carlos Pereira, Ex-presidente da INFRAERO, primeiro, Brigadeiro, gostaria de dizer a V.Ex... V.Exª. oficial Brigadeiro, merece... Nós fomos advertidos outro dia que teríamos que fazer... Não é verdade? (risos) Então, primeiramente dos mais de cem procedimentos que nós analisamos na INFRAERO relativamente ao que existe tramitando no Tribunal de Contas da União, no Ministério Público Federal, na Controladoria-Geral da União, na Polícia Federal, repito, nesses mais de cem procedimentos nós não encontramos nenhuma menção desonrosa à pessoa de V.Exª. Eu fiz questão de dizer isso por iniciativa própria ao atual Ministro da Defesa, Nelson Jobim. Acho que, na minha convicção, pelo que analisei um dos grandes problemas da INFRAERO é justamente a falta de probidade. E esse defeito, pode ter outros, esse defeito V.Exª. não aparentou ter e nós não detectamos nada. Eu queria deixar isso registrado publicamente em relação a V.Exª. E disse isso, fiz questão de dizer ao Ministro Nelson Jobim.

Então, eu perguntariA – V.Exª. assumiu a Presidência da INFRAERO com pouca ingerência sobre os quadros de diretores da empresa. Tendo comentado algumas vezes, inclusive nessa Casa, do problema relacionado a diretores que haviam sido nomeados em gestões anteriores e que permaneciam nos cargos. Ou seja, sem vínculos com V.Exª. Poderia comentar esse aspecto da sua administração à frente da INFRAERO, Brigadeiro? Ou seja, V.Exª. chegou, entrou, mas tinha uma diretoria que foi herdada. Isso dificultou o trabalho de V.Exª.?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Bom, Senador, é importante esclarecer, me parece importante esclarecer que eu cheguei na INFRAERO não para ser Presidente, e sim para ser Diretor de Operações. Porque o diretor anterior, o Brigadeiro Veiga, um homem muito competente, por razões pessoais ele deixou a Diretoria de Operações e na época achou-se que eu poderia, como oficial General da Força Aérea, assumir a posição do Veiga. Então eu assumi a Diretoria de Operações, e foi na Diretoria de Operações, durante os meses que eu lá estive que eu tomei o primeiro conhecimento com a empresa. A Diretoria de Operações ela não lida com a vida administrativa da empresa. Ela lida exclusivamente com as operações dos aeroportos. Segurança aeroportuária, vôo, avião. Pista de pouso, coisas dessa natureza.

Com a saída do então Presidente Carlos Wilson para se candidatar a Deputado, o meu nome surgiu. Não foi... Reconheço que não pedi nada a ninguém, ninguém me indicou, acredito que não, ninguém tenha me indicado. Mas o Presidente da República me indicou. "Você vai assumir a Presidência da INFRAERO". Eu compareci ao Palácio do Planalto acompanhado do então candidato Carlos Wilson, Presidente da empresa, conversei com o Presidente da República, ele me estabeleceu os parâmetros que ele queria que fosse aplicado, me chamou muita atenção para as questões de segurança na empresa, de probidade na empresa... Me deu as instruções padrões e eu assumi a Presidência da INFRAERO.

Agora, ficou claro, Senador, que eu assumi essa Presidência poucos meses de uma eleição e no final de Governo. E claramente, e isso ficou muito claro, não cabia a mim fazer modificações extensas na empresa. E sim completar o mandato do hoje Deputado Carlos Wilson. E assim eu fiz. E não teria, Senador, realmente nenhuma condição de assumir a empresa e mudar toda uma diretoria, mudar superintendência, alterar doutrina, alterar coisa nenhuma. Então segui estritamente a orientação e o que a mim pareceu o bom senso, de não mexer em nada, tentar manter a empresa fora, completamente fora de escândalo, de qualquer coisa, e isso me custou muito trabalho de vigilância, de estar bastante vigilante as coisas. Fui surpreendido logo nos primeiros instantes pelo auditor da empresa que me trouxe uma massa de processos, e... Isso que o senhor citou. Centenas de processos. TCU, polícia, Ministério Público, CISET e tantos outros órgãos de controle externo. Comissão de Fiscalização da Câmara dos Deputados... Aquilo me surpreendeu bastante e eu fui conduzindo a coisa, não aumentar problema nenhum, tentar minimizar e manter a empresa da melhor forma possível. Principalmente tentando fazer com que uma grande quantidade de aeroportos deficitários se tornasse pelo menos sustentáveis. Isso

foi um trabalho grande de economia e conseguimos fazer alguma coisa.

Assim que passou a eleição, o primeiro turno da eleição, eu me dirigi... A eleição foi no domingo. Na terça-feira eu me dirigi ao Ministro da Defesa, e dissE – "Ministro, eu acho que está na hora, terminou a eleição". "Não, peraí, vai ter o segundo turno". "Tudo bem". Fomos até o segundo turno, que também foi num domingo, na terça-feira eu conversei de novo com o Ministro Waldir e dissE – "Ministro está na hora de eu sair. Já temos um novo Governo, temos um Presidente eleito". "Não, espera que vai chegar o fim do ano, estamos em outubro. No dia 3 de janeiro falei de novo. "Ministro, o ano começou está na hora de sair". E assim a coisa foi sendo levada e eu fiquei até agora, 11 dias, 12 dias atrás. E várias vezes solicitei ao Ministro... também eu não poderia, Senador, em sã consciência no meio de uma crise gigantesca como nós estávamos, simplesmente chegar para o Ministro, ó, estou saindo, até logo. Abandonar a imprensa. O que só iria agravar. Eu acho que só iria agravar a situação.

Então, mas a minha alegação sempre foi esta de o problema do poder de fazer a reforma ampla, de reajustar a doutrina, de reajustar planos estratégicos, de poder inclusive me aproximar mais, de fazer uma aproximação maior com os outros órgãos do setor aéreo. O Comando da Aeronáutica e a própria ANAC. Então isso realmente o senhor tem razão, me criou uma série de problemas e graças a Deus eu saí há 12 dias e agora eu acredito que o meu amigo Sérgio Gaudenzi tem todo o poder para fazer o que eu deveria ter feito, mas sinto muito não consegui fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. disse graças a Deus?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A expressão graças a Deus pode ser um pouco forçada, mas eu repitO – Graças a Deus.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria a V.Exª. A INFRAERO foi criada em pleno regime militar. Desde sua criação a empresa funcionou quase como longa manos do então Ministério da Aeronáutica, sendo administrada invariavelmente por militares da reserva daquela força. V.Exª. trabalhou na empresa anteriormente à sua indicação para presidi-la? Fora esse período?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, Senador. Eu não trabalhei. Eu acompanhei. Eu era um oficial muito jovem quando se começou o trabalho. Desde jovem, desde muito jovem, Senador, eu me posicionei contrariamente ao DAC. Não como o DAC, mas eu tinha uma posição contrária à Aviação Civil Brasileira ser controlada pela Força Aérea Brasileira. Porque eu sempre vi que a Força Aérea é uma força armada e ela deveria se concentrar na defesa do País junto com a Marinha e com o Exército Brasileiro. No entanto todos somos obrigados a reconhecer que o País não tinha recursos para entrar no sistema moderno se nós tivéssemos sistemas separados. Então na época de forma brilhante, foi uma decisão governamental da época de juntar e fazer um sistema integrado. Esse sistema integrado funcionou muito bem, Senador. Mas isso o sistema integrado de controle de tráfego aéreo. Com relação à Aviação Civil, eu sempre me posicionei contrário à Força Aérea controlar as atividades da Aviação Civil. Inclusive na Força Aérea me tornei até certo ponto conhecido por minhas posições em relação a isso, mas por disputa profissionais, e amigáveis entre os companheiros. Em nenhum momento me aproximei da Aviação Civil. Aliás, digo uma coisa para o senhor. Eu passei 47 anos na Força Aérea, estive em todos os locais da Força Aérea. Desde um ponto remoto de uma estação perdida no meio da selva até os quartéis generais. O único lugar onde eu não estive foi na sede do DAC. Durante 47 anos eu não estive na sede do DAC. Não por prevenção contra o DAC, mas simplesmente porque não tive... Não foi só oportunidade como não tive interesse nenhum em lá estar. Nada contra.

Com a criação da ANAC eu sempre tive uma grande esperança na criação da ANAC. Grande esperança. E acredito que as medidas foram tomadas, não é competência minha e nem cabe a mim analisar atitude do Governo, muito menos do Congresso Nacional. Mas a ANAC foi criada e nós tentamos conviver juntos com a ANAC. Eu acredito que sobre a ANAC quem pode falar muito melhor do que eu é a Drª. Denise. Mas os relacionamentos com a ANAC foram tentados durante essa crise. Eu sou testemunha do quanto nós sofremos, Senador. Foram 11 meses que todo mundo sofreu com esse problema aí. Uns sofreram mais, outros sofreram menos, uns se organizaram mais, outros se organizaram menos, mas eu continuo acreditando que o setor da Aviação Civil tem que ser administrado totalmente pela atividade civil, por civis, e agora de uma forma coordenada. Infelizmente, Senador, nós não temos no Brasil sequer um plano aeroviário. O País não tem sequer um plano aeroviário. Aí é muito difícil trabalhar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Ministério da Defesa, a criação dele, dessa forma, não coordenada, contribuiu de certa forma para bagunçar o setor?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Bom, Ministro, sabidamente qualquer fundamento simples de administração, principalmente na área militar é muito claro. Há que haver um comando único para que as coisas

funcionem. Um local onde todo mundo manda e não tem um coordenador central isso torna as coisas bastante difíceis. E em várias dinâmicas, como é a aviação, é difícil. Quando o sistema era todo militarizado havia um chefe. Na época havia um Ministro da Aeronáutica que dava ordens e todo mundo obedecia. E obedecia na hora. Então... A criação do Ministério da Defesa, que também eu sempre defendi, Ministro, três Ministérios militares era uma excrescência e eu continuo defendendo que o Ministério da Defesa deve ser conduzido por um civil, o poder militar tem que estar subordinado ao poder civil, talvez a forma como ele foi criado na época sem o necessário aprofundamento de certas questões, a forma, não o conteúdo, mas a forma como seria conduzido, o fortalecimento de um Estado Maior conjunto das três Forças Armadas. E depois o afastamento da INFRAERO, do comandamento da Aeronáutica. Isso gerou sem dúvida nenhuma, Senador, gerou uma cisão, uma espécie de debandada, onde cada um faz o que quer. E tudo isso poderia ser feito, Senador, se tivesse um plano aeroviário. Onde dissessE – ok, a INFRAERO vai construir um aeroporto em local tal. Em conseqüência, estudado porque é que vai fazer o aeroporto. Em conseqüência, o radar da Aeronáutica vai ficar no lugar tal. Em conseqüência o Governo do Estado tal vai fazer uma estrada de A para B. Em conseqüência a ANAC vai estudar uma malha aérea para atender aquilo. Em conseqüência o Procon vai ter que instalar... Ou seja, tem que ter um conjunto de medidas para apoiar o sistema. Isto não aconteceu, não está acontecendo, o Brasil não tem plano aeroviário nenhum. Os Estados da federação têm. Cada Estado tem seu plano. Uns muito bem elaborados, outros nem tanto, mas cada Estado tem. Dar início a esse plano, hoje eu entendo que seja uma responsabilidade da ANAC. Aí eu vou emitir agora uma opinião pessoal minha. Eu acho que essa responsabilidade de elaborar o plano aeroviário deveria ser do Ministério da Defesa que devia assumir essa responsabilidade com a participação da ANAC, da INFRAERO e da Aeronáutica. Todo mundo. Das companhias aéreas, todo mundo que interessar, Audiência Pública do povo que utiliza isso. Essa é minha posição.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Como está na gestão da INFRAERO, fazer uma pergunta depois você vai entrar em outros questionamentos. Nós não temos um plano aeroviário. O senhor foi Diretor de Operações quanto tempo?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Seis meses.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Depois entrou para presidência. A INFRAERO também não possui, uma coisa mais simples, que eu também acho que o plano aeroviário é de responsabilidade do Ministério da Defesa, do Governo Federal, já debatemos isso aqui nessa CPI. Mas, nós temos das diversas obras hoje gerenciadas pela INFRAERO, quase todas estão com questionamentos junto ao Tribunal de Contas da União. Por que é que o senhor não tomou a iniciativa de elaborar aquele trabalho dos preços referentes de obras aeroportuárias? Teria sido uma forma de nós evitarmos muitos problemas nas auditorias feitas pelo Tribunal de Contas da União. Pelo menos isso poderia ter sido feito que pudesse preparar para frente aí um trabalho com mais eficácia. Qual a razão de não ter sido feito esse trabalho?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, nós... Quando nós assumimos a presidência, levamos certo tempo. Eu levei pelo menos 15 dias para atender realmente todo aquele volume de processos do Tribunal. Foi o tempo que eu tive inclusive para ampliar a nossa auditoria interna. Eu tive que contratar correndo 40 auditores mediante concurso público, e tal. Nós percebemos nitidamente, Senador, diferentes estruturas de irregularidades. Uma coisa é um sobrepreço. Outra coisa é um superfaturamento. São coisas bem diferentes. Outra coisa são licitações, uma licitação dirigida que também o Tribunal localizou...

Então, a questão que o senhor se refere de preços, nós agimos. Porque o Tribunal de Contas se apóia em dois referenciais que é o Ciclo(F) e o Cinap. Um voltado para obras civis e outros especificamente para obras rodoviárias. E eu concordo, é um momento em que eu concordo com engenheiros da INFRAERO de que os preços Ciclo(F), Cinap não são perfeitamente aplicáveis a aeroportos. Tudo bem. Uma pista de pouso não é realmente uma estrada. Isso é óbvio. Houve muita dificuldade, Senador, de fazer esse trabalho. Começamos um trabalho difícil, a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL que é o órgão que melhor dispõe desses dados, inclusive o controle do Ciclo(F) e do Cinap nos deu um apoio fantástico. Mas a própria CAIXA ECONÔMICA também tem suas limitações. Eles não tinham pessoal, nem tempo, nem recurso para colocar inteiramente à nossa disposição. Até o momento que eu saí da empresa, há 12 dias, esse trabalho estava muito bem encaminhado, inclusive o senhor pode ver que licitações importantes, editais importantes, nós procuramos não lançar na praça como do terminal de Guarulhos e outros, enquanto não tivéssemos a certeza da aprovação e da correção desses preços. O que eu tenho certeza, Senador, ou tinha certeza, de que se fosse colocado no (ininteligível) no dia seguinte o Tribunal de Contas iria bloquear. Então é melhor não colocar. Vai ter mais um problema em relação a isso.

Mas o trabalho que está bem adiantado e eu espero que com a potência lá que o companheiro Sérgio Gaudenzi vai dar, rapidamente isso vai estar colocado, a Drª. Maria de Fátima da CAIXA ECONÔMICA tem sido maravilhosa e ajudado bastante.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Um dos exemplos utilizados aqui inclusive por um Procurador da República do Espírito Santo, mostra... Além do sobrepreço, superfaturamento, editais dirigidos... Uma série de irregularidades, e para bem dizer a verdade, em minha opinião, crimes. Porque aconteceu de uma forma organizada no Brasil. E os Procuradores da República já chegaram a essa conclusão como os auditores do Tribunal de Contas. Ou seja, chegou-se o momento... Agora, por que é que foi difícil detectar? Porque cada Procurador não sabia obviamente que o esquema existia. Cada auditor só depois de muito tempo perceberam que o esquema tinha sido montado em Brasília para distribuir Brasil afora. Mas o caso do Espírito Santo é emblemático. Aeroporto ainda não está concluído. Mas a pista, segundo o entendimento do Procurador da República é uma pista que, em tese, já foi até aqui dito, pode ser utilizada para exportação. Só que os aviões terão a limitação por conta de um acidente, um morro que tem à frente, e também pistas laterais que impedem a ampliação dessa nova pista que será construída. De forma que se quiserem utilizar para exportação, mesmo em dias de chuva, esses aviões terão que decolar dali com metade da carga. E o Procurador perguntavA – Mas quem é que vai sair de Miami para decolar em Vitória sabendo que poderá sair com a carga cheia ou com a carga pela metade. Quer dizer, então, para o objetivo que estaria sendo construído esse aeroporto, ou a nova pista, esse objetivo pareceu ao Procurador, ao Auditor do Tribunal de Contas absurdamente inadequado. Quer dizer, houve um erro de planejamento, houve superfaturamento no pagamento, houve sobrepreço na confecção, os defeitos todos. Mas, acima de tudo, se constrói uma obra que para exportação ela seria inútil. Então V.Exª. verificou da mesma forma outros erros de projeto, erros de...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, isso passa basicamente pela elaboração e aprovação de planos diretores.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E tudo isso V.Exª. já pegou andando.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Peguei tudo isso andando, realmente. Isso depende basicamente dos planos diretores dos aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E pelo que eu vi, V.Exª. já pegou com as observar interditadas, inclusive. Algumas paralisadas, outras por cautela...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – No caso que o senhor citou emblemático de Vitória, e Vitória é realmente emblemático, aquela pista, a nova pista, o aeroporto tem uma pista que continua sendo usada. E a construção da nova pista que é em diagonal com a atual foi uma pista que teve que ser elevada, custou caríssimo elevar o nível daquela pista, o Tribunal de Contas aplicou retenção cautelar, as empresas, as empreiteiras pararam a obra e isso criou um problema judicial que eu acredito que continua que vai pegar pesado esse...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O Presidente da INFRAERO ontem notificou o consórcio para que elas possam retomar imediatamente as obras.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É uma questão... Provavelmente eles vão reagir. Então é uma questão que vai ter que ser decidida no final por um Juiz. Realmente não faz sentido a paralisação, não. Independente do julgamento do Tribunal que ainda não foi concluído. Agora, Senador, isso depende muito realmente dos planos diretores. O senhor vê, nós temos alguns erros de consecução. O caso de Brasília é um caso também emblemático. Nós fizemos a segunda pista de Brasília, uma pista grande, gigantesca para permitir operações excelentes, e a pista perdeu oitocentos metros para pousos por questões ambientais. Esse problema foi resolvido. Estou citando, mas foi resolvido mediante uma ação energética e tomou uma boa iniciativa. O Governador do Distrito Federal com o qual fui conversar e ele resolveu o problema. Então já estamos encaminhados. Mas existe isso em outros locais. Agora, no caso de cargueiros, por exemplo, em Vitória, evidente que é muito melhor para um cargueiro ele decolar carga plena, carga paga, e com menos combustível. E fazer um pouso intermediário, encher de combustível e seguir para o destino. Isso normalmente é o que as companhias fazem. É isso aí. É mais econômico para a companhia fazer isso. A Ilha do Sal, no meio do Oceano Atlântico é o aeroporto padrão. O mundo todo faz ali, pousa ali para abastecer de combustível.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perguntaria a V.Exª. V.Exª. já disse que sempre entendeu que deveria a aviação civil ser desvinculada da aviação militar, da aviação para defesa nacional. eu perguntO – apesar disso, a criação da ANAC, da forma com que foi criada, ela ajudou, ela contribuiu para bagunçar o sistema, assim como o Ministério da Defesa, ou ela contribuiu para organizar o sistema? O que é que V.Exª. pensa sobre a criação

da ANAC da forma como foi criada e da atuação que ela teve nesse período?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ok. Senador, me parece importante fazer uma pequena digressão, é rápido. Veja bem, o espaço aéreo ele é utilizado por todo mundo, pela aviação civil, pela aviação militar. Em caso de guerra ele será utilizado até pelo inimigo. Então é essa administração também não é peculiar do espaço aéreo. No mar é a mesma coisa. No ambiente terrestre é a mesma coisa.

Então, absoluta necessidade de integração do sistema eu não nego. Agora, a administração específica da Aviação Civil, ou seja, aquele trato com a empresa aérea, a formação do piloto civil, a fiscalização da oficina... Isso tem que ser entregue totalmente aos serviços militares. Não tem que estar vigiando a carteira de saúde do piloto civil se está boa ou está ruim. No caso específico da ANAC, e aqui Senador, eu gostaria de deixar bem claro, eu não sou mais Presidente da ANAC, não estou mais em cargo público nenhum, estou emitindo uma opinião das coisas que eu vivi e acredito. O que aconteceu? O DAC estava lá funcionando. Com defeitos. Havia defeitos inúmeros no DAC. Todos nós sabíamos disso. Mas estava funcionando. Com a criação da ANAC, o que aconteceu? Todo aquele pessoal técnico permaneceu. Ninguém saiu da... Ninguém foi expulso de lá. A ANAC assumiu exatamente o DAC como estava. O que mudou foi a direção. A cabeça pensante foi o que mudou. Vou também aqui emitir uma opinião... Pode ser até que a Dr. Denise não goste do que vou falar aqui. Mas eu não acredito na eficácia de diretorias colegiadas. Onde todas as pessoas têm a mesma autoridade. E nada pode ser feito sem uma votação entre essas pessoas. Considerando a dinâmica de uma agência como a ANAC, essas pessoas tinham que viver juntas, morar juntas, dormir juntas. Porque a qualquer crise a qualquer momento tem que reunir para discutir. Ao contrário do que é, por exemplo, uma diretoria da INFRAERO. Onde os diretores são responsáveis específicos por sua área. Tem um diretor de engenharia, ele responde pela engenharia. E só ele responde pela engenharia. Agora eu vi com muita felicidade, recentemente, há poucos dias, se não me engano, a ANAC eu acho que corrigiu isso e hoje os diretores têm áreas específicas. Eu tenho a impressão que se realmente... Não tenho certeza que isso foi feito. Mas se foi, eu acredito que é uma boa medida para corrigir essa questão de uma diretoria colegiada, onde ninguém é de ninguém e as pessoas não conseguem se entender não há responsável por nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O que V.Exª. então diz é o seguinte, os técnicos permaneceram, mas a cabeça não era técnica.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, a cabeça sim não era técnicos em aviação. Evidente que não eram. Agora, isso aí poderia até ser controlado se houvesse responsáveis. Algum responsável. Ok, determinada pessoa não é técnica em pavimentação de aeroportos. Mas se ela diz: Você vai ser responsável por pavimentação de aeroporto, no mínimo ela vai contratar dois Assessores para ficar do lado dela para falar sobre pavimentação de aeroporto. Agora, quando diz, não, você não é nada. Você é um ser que faz parte de uma diretoria colegiada. Senador, isso é muito difícil. Eu reconheço que a ANAC deve ter tido problemas imensuráveis. Principalmente no meio da crise da VARIG, acidentes aéreos graves, problema de controle de vôo. Você imagina tudo isso e cinco pessoas tendo que se reunir para chegar a um consenso do que fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E sem conhecimento técnico.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Na Aeronáutica antiga, não estou defendendo a militarização, não. Sempre fui contra. Mas na Aeronáutica antiga, o Comandante da Aeronáutica, o DAC, "faz isso, faz aquilo". Em cinco minutos as ordens estavam cumpridas. É ditatorial, é arbitrário? Não entro nem nesse mérito, pode até ser. Mas funcionava. Dava uma resposta imediata. Não defendo esse sistema de um manda e outro obedece. Acho que essa coisa tem que ser muito mais democratizada. Mas dentro de determinados limites.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mesmo na INFRAERO V.Exª. teve problemas com pessoas que ocupavam cargo e que não tinham habilitação técnica suficiente? Eram mais políticos? Estavam mais lá cumprindo determinações, servindo mais a determinados setores do que propriamente a aviação?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – No caso da INFRAERO, Senador, as coisas de risco, áreas de risco, engenheiros de aeroportos, área de controle de vôo... Mesmo que fosse uma indicação política, uma indicação política de um técnico, técnico bom, nenhum problema. Eles estavam lá colocados. Pessoas que eventualmente não tivessem uma classificação técnica, a INFRAERO é uma coisa muito grande. Ela tem desde comunicação social, Procuradoria Jurídica, tem inúmeros locais onde colocar pessoas e treinamento. A INFRAERO dava curso mais de 10 mil pessoas que cursaram. E nós procurávamos sempre adequar as pessoas a uma coisa que ela pudesse fazer dentro da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu volto a insistir com V.Exª. nesse aspecto do relacionamento. Especialmente nessa crise com dois aviões independentemente dos motivos que caíram, que a crise foi mostrada à população. Nesse período o relacionamento, a tomada de decisões, as reuniões que aconteciam entre INFRAERO, ANAC, o Comando da Aeronáutica e Ministério da Defesa, isso teve um cunho produtivo ou era mais uma satisfação que se dava à sociedade?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, também volto a repetir, uma opinião... Não sou mais Presidente da empresa. Num momento de crise, num momento de tragédia, necessidade básica é um comandante. É alguém que assuma a liderança, de preferência já ter um plano pronto, alguma coisa planejada, e que assuma a coordenação de tudo. No nosso caso específico eu relembro aqui o acidente daquela noite de horror acidente do avião da GOL. Onde as notícias foram chegando, a INFRAERO tem um plano para isso. Plano aeroportuário. A Aeronáutica tem um plano de busca e salvamento. Cada um tem o seu plano. No início foi difícil coordenar esses planos. A Aeronáutica partiu para fazer busca. Mas eu na INFRAERO não sabia o que a Aeronáutica estava fazendo. Então, o passageiro que estava lá, agarrado querendo saber das coisas, não tinha como informar isso. No momento nós criamos uma situação rápida de crise naquela noite, inclusive a Drª. Denise foi lá para o aeroporto, nós nos instalamos na sala de emergência lá, mas nós estávamos perdidos. Nós sabíamos exatamente o que fazer naquele aeroporto. Ali sabíamos tudo. Sala para receber pessoas, chama médico, chama psicólogo, prepara ambulância, avisa o Instituto Médico Legal, saco de cadáver, não havia saco de cadáver, providenciamos sacos de cadáver porque a Aeronáutica também não tinha. Então essas providências que estavam no plano, nós tomamos. Agora, no que extrapolou o aeroporto, a falta de coordenação. Então alguém que dissessE – Atenção, a Aeronáutica faz isso, você faz isso, você faz aquilo, eu tenho o Assessor aqui que vai coordenar vocês três, e a cada dez minutos eu quero um relatório do que está acontecendo. Isso não teve.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Ministro da Defesa Nelson Jobim esteve aqui e fez uma crítica dizendo que na questão de infra-estrutura para a construção dos aeroportos, foi priorizado principalmente a parte cosmética dos aeroportos, e que a parte de pista, de segurança, ela foi esquecida. Ela foi olvidada. V.Exª. concorda com esse diagnóstico do Ministro da Defesa?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, concordo em parte. O senhor vê, se nós admitirmos a questão de estética, pura estética, pura beleza física, eu acredito que nossos aeroportos podem ser bonitos demais. Mas não aceito a tese de que a capacidade de absorver passageiros foi exagerada. Não foi. O senhor vê que a maioria... Nós temos... Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas ela é prioritária, Brigadeiro? Essa é a pergunta feita ao Ministro da Defesa. Era melhor ter feito pistas e outros, privilegiado a segurança do vôo em vez da comodidade do passageiro naquele momento?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, esses planos são bastante antigos. Eu acredito que a coisa foi bem equilibrada, Senador. O número de passageiros aumenta a cada instante. A cada instante o senhor tem que ter poltronas, tem que ter banheiros, tem que ter assistência ao passageiro. O número de aviões não aumenta na mesma velocidade. O que aumenta é o tamanho do avião e a quantidade de poltronas dentro do avião. Mas isso aí é outra história. Então aumenta o número de pessoas nos mesmos aviões. As pistas de pouso, uma pista de pouso ela deve ser mantida, se possível ampliada quando necessário, se motivo alterado o PCN, quer dizer, a resistência a impacto sobre essa pista e isso foi feito de alguma forma. Eu acho, acredito, é uma opinião minha, que especificamente na região de São Paulo houve atrasos, sim, no trabalho das pistas. Existem explicações para isso. Uma... Assim que eu assumi a presidência, nós nos vimos diante do problema da pista principal de Congonhas. Isso nos levou a grandes discussões com a ANAC por causa disso. A decisão de retardar a pista principal de Congonhas devido ao atraso que houve na pista de Guarulhos. E no fim chegamos à conclusão que tinha que ser da forma que foi feita. Agora, eu concordo com o senhor, existe beleza excessiva e beleza custa caro. Nós sabemos disso que beleza custa caro. Em detrimento de coisas mais funcionais, concordo sim. Agora, houve equilíbrio entre segurança e terminais de passageiros.

Agora, Senador, é preciso chamar atenção de uma coisa também, a pista é visível. A pista é onde todo mundo pousa. Todos nós voamos de avião. Olhamos pela janela e bate, o avião toca numa coisa de concreto ou de asfalto. Mas segurança é muito mais do que uma pista. Segurança é um equipamento que estão espalhados pelo País inteiro. Segurança é o indivíduo que cuida do combustível do avião que se estiver contaminado ele vai explodir na decolagem. Segurança é balizamento noturno. Se um piloto quando tiver tocando apagar o balizamento, nós vamos ter uma tragédia.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso também foi esquecido, Brigadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Pois é, isso tudo é parte de um conjunto muito grande.

Então, por exemplo, eu pessoalmente, até porque já fui vítima disso, não por isso, mas... Eu tenho um trauma pessoal com questões de balizamento noturno de pista. Eu já fui vítima de estar tocando e o mundo acabar. De repente parece um véu negro na frente. Até a possibilidade de arremetida fica comprometida porque não estou voando de instrumento. Estou voando de visual. E aquele negócio, de novo graças a Deus o farol pega a pista e você consegue pousar. Então são coisas desse tipo que não aparecem para o público, não parece para a população. Mas que são tremendamente importantes. Não é só a pista em si.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando V.Exª. era Presidente, V.Exª. alguma vez foi chamado por alguma autoridade, algum Ministro para discutir justamente metas para empresa, para a INFRAERO que devia fazer, como devia fazer, para modernizar, ampliar aeroporto... V.Exª. foi chamado para essa discussão que não fosse aquela discussão conversa fiada? Discussão planejamento.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, Senador. Eu nunca fui chamado para tratar de... Estou entendendo planejamento estratégico, de longo prazo...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exato.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, eu nunca participei disso. Nas reuniões do Conselho de Administração, às vezes a coisa era abordada. Mas sem profundidade. No Conselho de Administração da própria empresa.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – E no CONAC não tinha nenhum debate sobre...?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não tinha reunião.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O CONAC houve uma reunião em 2003. Só que eu não participei. E agora essa recente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em seu discurso na cessão de transmissão de cargo ao engenheiro Sérgio Gaudenzi, V.Exª. disse que os desvios éticos e morais são as principais causas da crise aérea brasileira. Ademais, completou destacando que ocorreram falhas no sentido moral e no sentido ético. Falhas não dolosas nem criminosas, mas baseadas na cultura do povo brasileiro que não obedecem rigidamente as leis.

O que V.Exª. quis dizer com isso? Que contribuições V.Exª. pode nos fornecer para ajudar nos trabalhos de investigação nessa CPI no campo ético e moral?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ok, Senador. Aquilo foi um desabafo. Não é desabafo que não sou homem de desabafar nada. Mas eu tenho a impressão, Senador, que nós todos nos perdemos um pouco discutindo TCAS, *transponder*, *grooving*, três milímetros de água na pista. Questões eminentemente técnicas como essa que V.Exª. citou ainda há pouco o balanceamento entre a obra bonita ou a obra segura, coisas desse tipo. Essa discussão sobre o *grooving* ou sobre isso, Senador, atrás, eu entendo que atrás disso, muito lá atrás alguém tomou uma decisão de fazer isso. Como é que são tomadas as decisões? Como é que alguém toma a decisão? Apoiado em pareceres técnicos, mas que em última análise passa por uma análise moral e ética. O que é entendido por moral? Isso está certo ou está errado? A lei permite fazer isso? Ou isso é contra a lei? Eu estou violando alguma lei? E depois a questão ética do bem e do mal. Entre várias opções, Senador, eu entendo assim, entre várias opções, todas legais, todas certas, todas dentro da lei. Qual é a decisão ética a ser tomada quando todas são boas? Aquela que mais interessa, mais do interesse público ou mais do interesse de outra pessoa... Então essas questões é que eu acho que os gestores públicos, homens públicos, presidentes de empresa, acho que todas as pessoas, todos nós deveríamos analisar na base da crise, na base do problema. Isso não leva a nada em termos práticos. Não vamos resolver problema de pista analisando isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sem "fulanizar" a questão, sem dar os nomes, V.Exª. então diz que se tivesse sido levado em consideração a ética, esses projetos poderiam ser outros. É isso? Até mais prioritários?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Exatamente isso, Senador. No momento de tomar uma decisão. Ok. Nós vamos ampliar a pista... Estou citando pista porque é o assunto que todos nós conhecemos. Vamos ampliar a pista tal em trezentos metros. Ok. Mas precisa fazer uma saída lateral que custa 10% da obra. Mas eu tenho em outro lugar esse 10% da pista lateral, em outro lugar, eu preciso para alguma coisa mais importante do que uma pista lateral. A decisão que vou tomar aqui não é técnica não, Senador. É muito mais ética. Porque tanto um aeroporto precisa quanto o outro. Então este é o momento que tenho que tomar uma decisão de natureza muito mais ética do que técnica.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em julho em São Paulo V.Exª. teve uma discussão com a Srª. Denise Abreu sobre a re-

abertura da pista principal do aeroporto de Congonhas, interditada assim que o avião da TAM explodiu. O bate-boca teria terminado com o ultimato de V.Exª., que ameaçou abrir a caixa-preta da diretora da ANAC. PerguntO – O que tem dentro dessa caixa-preta, Brigadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Olha, Senador, isso na verdade não aconteceu. Eu nunca falei em caixa-preta da Drª. Denise. Vamos entender o que aconteceu naquela noite de...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: (pronunciamento fora do microfone)

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Pelo amor de Deus, Drª. Denise. Naquela noite, assim que eu tomei conhecimento do acidente, eu voei para São Paulo com uma comissão grande da INFRAERO e mais pessoal da Aeronáutica, pousamos em Guarulhos, o trânsito em São Paulo não podia ninguém andar, eu fui de helicóptero para Congonhas, e lá não havia nada a fazer. O que podia ser feito os Bombeiros e a Defesa Civil já estavam fazendo. Eu fui correndo ver as fitas, queria assistir de imediato a filmagem, passei imediatamente essa informação para o Ministro da Defesa, o Ministro da Defesa tomou conhecimento, depois ele tomou as medidas que ele achou necessárias, conversamos com a ANAC sobre isso, a ANAC... A pista tinha que ser interditada de qualquer forma, e foi interditada, não pela INFRAERO, mas pelo controle de tráfego aéreo. E permaneceu interditada para a perícia policial e perícia do CENIPA. E ficou bastante tempo interditada. Polícia Federal tirou vários corpos de provas. E assim por diante. Durante todo esse período nós e ANAC estabelecemos um contato absolutamente normal. Com mais influência da Aeronáutica do que da própria ANAC. Porque a Aeronáutica era responsável pelas operações no aeroporto.

Não houve bate-boca, não houve discussão, não. O que houve foi um...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Um arranca-rabo.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. (risos) O que houve, Senador, foi um problema, por incrível que pareça, de novo eu volto a falar da coordenação. De novo eu volto a falar da coordenação. Nós tínhamos acertado com a ANAC um dia e hora para reabrir a pista principal. Nós acertamos com a Polícia Federal. INFRAERO com a Polícia Federal. E acertamos com a ANAC às 12h do dia tal aquela pista seria aberta. Foi expedido um NOTAN, NOTAN é aquele aviso que é uma ordem para todos os aviadores. Ao meio-dia, conforme estava previsto, nós avisamos ao órgão de controle da Aeronáutica que a pista, pela INFRAERO, estava aberta. E a Aeronáutica imediatamente autorizou o pouso de um avião. Eu estava do lado da pista. Com muita emoção vendo o primeiro avião que pousou. Casualmente foi um TAM vindo de Porto Alegre, até foi uma coisa... Deve ter gente que chorou com aquele negócio. E logo em seguida decolou um avião da PANTANAL. E naquele instante o órgão de controle da Aeronáutica descobriu que precisava de um novo NOTAN de validade e esse NOTAN demorou duas horas para aparecer.

Então, não houve bate-boca. Nós ligamos, eu pessoalmente liguei para Aeronáutica, meus Assessores ligaram, ligamos todos para ANAC, foi um elemento burocrático que levou uma hora e meia ou coisa assim para a pista ser colocada E a Aeronáutica prudentemente, a pista estava em condições, não havia problema nenhum. Agora, prudentemente a Aeronáutica dissE – Não vou liberar enquanto não chegar o NOTAN com tudo previsto. E eu fiquei lá até o momento em que chegou o NOTAN e a situação ficou normal. Houve tensão? Houve. Muita gente da INFRAERO ficou irritada porque, "pô, como é que pode, nós nos matamos, viramos noite trabalhando, a pista está pronta e os aviões não pousamos". Natural que as pessoas que se matem disso fiquem irritadas. Mas essas pessoas também precisam entender que existe um ordenamento jurídico, e tem que ter um NOTAN que autoriza...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o que é que aconteceu então? Essa história que a imprensa divulgou de caixa-preta... Isso não aconteceu?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, isso não aconteceu.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O que aconteceu, Brigadeiro? O que foi exatamente essa divergência mais calorosa?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Essa divergência nasceu porque muitas pessoas achavam, acreditavam que teriam havido uma falha da ANAC com a emissão desse NOTAN.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. cobrou da Srª. Denise Abreu isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Não cobrei da Drª. Denise, cobrei da Aeronáutica. Porque na verdade a Aeronáutica é que libera. Fiquei o tempo todo ligando para a torre de controle. E inclusive naquele dia estava havendo problema no Rio de Janeiro, a Aeronáutica me explicou o que estava acontecendo. Mas não houve nenhum problema com a ANAC, não. Se dissesse que houve problema com a Aeronáutica posso até admitir que tenha havido certa discussão lá. Porque a Aeronáutica autorizou duas operações aéreas, na verdade, sem que o NOTAN estivesse ativado.

Mas não correu nenhum risco, não houve nenhum problema com esses aviões.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – No que concerne novamente à Srª. Denise Abreu, V.Exª. teria críticas a essa diretora. Teria criticado inclusive com a denúncia de conhecimento público de que a Srª. Denise teria manobrado para transferir os setores de cargas dos aeroportos de Congonhas e Viracopos para o aeroporto de Ribeirão Preto, para beneficiar um amigo dela. O empresário Carlos Ernesto Campos, dono da empresa Terminais Aduaneiros do Brasil, TAED. Esta CPI dá agora a V.Exª. a oportunidade de esclarecer essa questão e passar a limpo, perante o Brasil, esse caso. Que indícios e provas teria V.Exª. para alegar uma suposta ajuda da diretora da ANAC, Denise Abreu, a esse empresário de Ribeirão Preto sobre a transferência do setor de cargas para o interior paulista?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ok, Senador. Vamos esclarecer isso. A notícia foi publicada, veiculada inicialmente pelo jornal O Globo como eu teria... A notícia seria mais ou menos assim, que eu teria acusado a Drª. Denise Abreu que estava fazendo lobby ou coisa parecida em proveito de empresários privados de Ribeirão Preto com o objetivo de transferir carga...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Entre aspas é assim "teria manobrado para transferir os setores de cargas dos aeroportos de Congonhas e Viracopos para o aeroporto de Ribeirão para beneficiar o seu amigo empresário Carlos Ernesto Campos".

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ok. Bom, a história é a seguinte. Eu como Presidente da INFRAERO não poderia admitir jamais qualquer perda, Senador, de um centavo que fosse da empresa. A carga aérea, talvez seja o setor que mais cresça e irá crescer no futuro próximo. A carga aérea em Viracopos e Guarulhos, especificamente nesses dois aeroportos, no momento que eu saí da empresa já estava com o faturamento em torno de 250 milhões ainda no meio do ano. A Drª. Denise, numa reunião... Numa reunião, não. Numa visita que a CPI da Câmara dos Deputados fez à sede da ANAC, com muita gente presente, eu inclusive estava lá, fui convidado pela ANAC, a Drª. Denise fez uma defesa, fez uma demonstração como a movimentação de... A retirada de vôos de Guarulhos e de Viracopos para outro aeroporto, no caso Ribeirão Preto, carga para Ribeirão Preto, poderia aliviar a área da terminal, do miolo da terminal São Paulo e com isso ajudar na solução do problema de Congonhas. Eu discordo frontalmente disso. E a Drª. Denise sabe disso. Não foi só a Drª. Denise que falou isso, eu vim a saber depois que o próprio Milton Zuanazzi numa outra declaração numa CPI também já havia defendido essa tese.

Olha, Senador, no meu conhecimento, no meu nível, o aeroporto de Ribeirão Preto é um aeroporto que não pode receber hoje, não pode receber absolutamente carga nenhuma. Ele foi internacionalizado em 2003, foi transformado em Aeroporto Internacional. Que eu saiba, nunca pousou um vôo internacional em Ribeirão Preto. E depois foi feita uma licitação, que eu não conheço o detalhe da licitação, para se construir terminais alfandegados. Ou seja, terminais de carga alfandegárias. Criação de área primária controladas pela Receita Federal para importação e exportação de carga aérea. No entanto o aeroporto de Ribeirão Preto, Senador, não tem condição de absolutamente nada hoje. Ele passou por uma reforma, teve pista... As pistas foram corrigidas, teve partes corrigidas, etc., mas existem problemas ambientais gravíssimos naquele aeroporto. Gravíssimos. Se o senhor olhar uma foto do aeroporto qualquer pessoa é capaz de ver que a pista pode ser ampliada, mas a cabeceira ia ficar no mesmo lugar. Se amplia a pista e a cabeceira no mesmo lugar. Por questões ambientais. Ou seja, joga dinheiro fora. Então essas questões foram me deixando atentos à pressão... Não vou falar em pressão. Muita gente falando inclusive a Drª. Denise, o Dr. Milton Zuanazzi, outras pessoas falaram nisso. Vamos tirar a carga aérea e levar para Ribeirão Preto. Sei eu que Ribeirão Preto não tinha essa condição. Não sei se o Dr. Milton Zuanazzi e a Drª. Denise conhecia as condições de Ribeirão. Também não entrei em contato com eles pra perguntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas se não conheciam como é que iam defender a transferência?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não sei. Isso aí eu não sei, eles é que poderiam responder. Mas não sei se eles teriam conhecimento ou não. Por outro lado, embora eu não tenha conhecimento profundo de Ribeirão Preto, nós sabíamos da INFRAERO da internacionalização, sabíamos da licitação, sabíamos do interesse enorme em se colocar carga internacional em Ribeirão Preto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Interesse de quem, Brigadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ah, o empresário, por exemplo, que ganhou a concorrência. Uma concorrência de 15 anos, que já está a sete, não importa nem exporta nada. Você vê que a coisa começa...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Que empresário é esse, Brigadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu citei na entrevista o Dr. Carlos Ernesto. Que eu não tenho conhecimento pessoal com ele. Mas nós temos a informações que chegam.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele é amigo da Denise, pelas informações que V.Exª. tem.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não sei. E o que a jornalista publicou de que está entre aspas aí, mas não é aspas, não. Que a Drª. Denise é amiga do Dr. Carlos Ernesto, eu não falei isso. Aliás, nem poderia falar. Eu mal conheço o Dr. Carlos Ernesto. Conheço muito mais a Denise do que o Carlos Ernesto. Agora, Senador, eu me senti com todo o direito, ainda mais sendo... Saindo da empresa, de considerar que a INFRAERO não podia perder, ou se arriscar a perder 200 milhões ou mais de carga... De seu rendimento que é pra ser usado na... Em proveito de uma atividade privada. Nada contra a atividade privada. Não é esse o problema. Mas para um aeroporto que eu sabia que não tinha a menor condição de receber coisa nenhuma e isso poderia ser uma forçada ou alguma coisa parecida para no futuro se obter, por exemplo, um EIA/RIMA. A questão do EIA/RIMA de Ribeirão Preto é uma questão seriíssima.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Faz e depois tem que sair de qualquer jeito um EIA/RIMA. É isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Há uma questão complicada com o EIA/RIMA. Inclusive, não sei, eu vi notícia de jornal também.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. disse aqui, se eu entendi bem, é que a Drª. Denise defendia uma proposta que na opinião de V.Exª. era lesiva ao erário e à INFRAERO. Na opinião de V.Exª.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Em minha opinião, transferência de carga aérea de Campinas e Guarulhos para qualquer outro aeroporto que não fosse da INFRAERO...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Especialmente Ribeirão Preto.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Porque não é da INFRAERO...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não é só porque não é da INFRAERO. V.Exª. disse que não tem jeito.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não tem jeito. Claro. Mas naquela reunião lá da CPI do Congresso, por exemplo, eu não me lembro o nome do Deputado, mas um Deputado defendeu com uma veemência também que essa carga poderia ir para Confins, por exemplo. Que o aeroporto está lá, ocioso e tal. Claro. Sob o ponto de vista empresarial da INFRAERO, tanto faz um cargueiro pousar em Guarulhos ou em Confins. Ele vai pagar a mesma taxa, a mesma... No entanto, naquele contexto, Confins era impraticável. Pelo menos para aquele tipo de carga que chega hoje em São Paulo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas esse empresário ele ganhou licitação no aeroporto de Ribeirão Preto para operar que tipo de carga?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Carga geral e internacional. Porque o aeroporto já estava internacionalizado. O aeroporto foi internacionalizado em 2003, Senador. Bem antes de...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas foi internacionalizado sem nenhuma condição de ser internacionalizado então, de receber carga ou de...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, foi internacionalizado. Em seguida apareceu a questão da carga.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Exª. não tem conhecimento de nenhum avião internacional que tenha pousado lá.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Pode até ter pousado alguém lá. Mas não tenho conhecimento de nenhum avião estrangeiro operando em Ribeirão Preto, não.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sr. Presidente, qual é então... a declaração feita pelo jornal é desse vinculo, desse interesse da Drª. Denise em atender ao aeroporto de Ribeirão Preto para favorecer o empresário. Foi dessa forma que o senhor fez a declaração do senhor?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A jornalista me interrogou durante um minuto e meio e eu citei o nome da Drª. Denise Abreu como poderia ter citado também Milton Zuanazzi, como uma pessoa que está defendendo de forma veemente a transferência de carga de Guarulhos e Congonhas. E deixei claro para jornalista que eu sou contra, era contra isso por ser lesivo aos interesses do Estado. Alertei a ela que havia em Ribeirão Preto um processo de internacionalização, um processo de pressões para levar carga aérea para lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse processo de licitação ele foi feito depois da internacionalização do aeroporto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Foi feito depois da internacionalização e foi feito pelo Governo do Estado de São Paulo. Notícias também que eu vi de jornal que o Ministério Público de São Paulo estaria investigando alguma coisa sobre isso. Mas foi apenas

notícias de jornal que eu vi. Já o Ministério já estaria investigando alguma coisa em Ribeirão Preto.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Presidente, o senhor me permite?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Até para não sair do assunto. Eu queria só entender. O aeroporto de Ribeirão Preto é um aeroporto da INFRAERO?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, Srª. Senadora. Ele é um aeroporto de propriedade do Governo do Estado de São Paulo, administrado pelo DAESP, que é o Departamento Aeroviário dele. Mas a área de carga é privatizada.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – A concessão. É uma licitação.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eles licitaram e deram uma concessão por 15 anos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Quando isso foi feito?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A data precisa eu não tenho, Senadora.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O que é que esse empresário opera hoje, cargas nacionais?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Uma vez que Srª. Denise (ininteligível) eu queria ouvir.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Acho que seria bom a gente ouvia a Srª. Denise.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Mas posso só terminar... Porque eu fiz uma seqüência de perguntas sobre essa questão para poder entender.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Então com a palavra, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – O aeroporto é estadual. Não está na...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, senhora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E ele foi internacionalizado.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Isso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Eu não conheço outro aeroporto... Tem outro aeroporto que não seja da INFRAERO internacionalizado no País? Eu não conheço. Porque nós estamos lá com Santa Catarina com vários que querem. Só os que estão na INFRAERO que a gente pode encaminhar a internacionalização.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, Senadora. Talvez haja uma confusão nisso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – O que é aeroporto internacionalizado? O que é isso?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – E quem que autoriza a internacionalização?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ele tem que ter toda uma estrutura para receber vôos internacionais. Isso significa Receita Federal, Polícia Federal, Vigilância Sanitária... Como Galeão, Guarulhos, Brasília agora... Tem que ter toda uma estrutura montada para atender o passageiro, internacionalizar...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E normalmente os aeroportos que são administrados pelos Governos dos Estados são aeroporto de menor porte. De menor estrutura. O que já por si só seria um absurdo um regional se internacionalizar. Porque assim, pra mim essa história está... Eu não estou conseguindo entender porque eu só conheço Aeroporto Internacional administrado pela INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exato. Quem foi que autorizou?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não me lembro de nenhum outro também, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Boa pergunta. Quem autorizou?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Essa é a próxima pergunta. Quem autorizou internacionalizar?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem autoriza, Brigadeiro?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ou o Presidente Fernando Henrique Cardoso, se foi feito à época de vocês. Só estou perguntando.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senadora, realmente não posso lhe responder...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quem autoriza a internacionalização, a operação internacional de aeroporto? É a Aeronáutica, é... Hoje é a ANAC? Quem autoriza?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Olha, Senador, vou responder sem muita certeza. Em 2003, mas eu tenho 80% de certeza que essa internacionalização foi autorizada pela Aeronáutica, então.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Pela Aeronáutica em 2003.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Autorização para internacionalização. Mas, Senadora, é preciso pesquisar um pouco mais sobre isso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Presidente, eu acredito que este é um dado fundamental que nós podermos esclarecer. Porque, assim, como é que um aeroporto administrado por um Governo do Estado, que normalmente os administrados pelos Governos dos Estados em todos os Estados são aeroportos de

característica regional exatamente para atender a aviação regional, como é que isso se internacionaliza? É algo que realmente foge a todo o... Toda a... E a outra coisa que eu não entendi é o seguinte, o empresário ganhou licitação pra quê? Qual era o objeto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Para operar carga internacional.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Como ele foi internacionalizado então teve... E essa licitação foi quem? Porque como o aeroporto é do Estado, quem fez a licitação para operar a carga internacional?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi o Governo do Estado.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O Governo do Estado. O aeroporto é totalmente administrado pelo Estado. Uma observação, Senadora, importante...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Então mais provável que isso tudo tenha sido assinado pelo Governador do Estado, e não pelo Presidente Lula como disse o...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A internacionalização, sim. Uma operação casada.

(risos)

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ah, casada... Acho que é uma operação de divórcio essa.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu gostaria de acrescentar um item-

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Projeto contra a soberania nacional. Na opinião da... (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só perguntar como a Srª. Denise (interrupção no áudio) oportunamente. Mas como ela quer participar do debate... Já poderia esclarecer o que aconteceu.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Primeiro, Drª. Denise, se a senhora sabe ou sabia das dificuldades da operação de carga aérea internacional no aeroporto de Ribeirão Preto.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Em hipótese alguma. Isto era um Plano Diretor analisado pela Agência Nacional de Aviação Civil que não foi aprovado. Dois itens deste plano foram aprovados em reunião de diretoria, em 5 de junho de 2007, e consta dessa reunião de diretoria exatamente o objeto da aprovação. Foi aprovada a configuração final do aeroporto e as curvas de ruído de nível 1 e 2 do aeroporto. Além disso...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não foi aprovado o Plano Diretor? Só essa pergunta.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, não foi. Não. Foram aprovados dois itens do Plano Diretor. É que na imprensa, o senhor sabe que às vezes as perguntas elas chegam, como disse o próprio Brigadeiro J. Carlos, com certa urgência e as respostas têm que ser dadas também em um minuto ou dois minutos. Existem tecnicidades que não dá para explicar em detalhes ao jornalista. Como dois itens do Plano Diretor foram aprovados, exige então falas minhas, falas do Milton Zuanazzi com relação à aprovação do plano. Em verdade, são dois itens do plano e outros requisitos que colocaram inúmeras restrições no plano proposto pelo DAESP do Governo do Estado de São Paulo foram apresentadas ao DAESP estas restrições estão sendo novamente analisadas pela superintendência de infra-estrutura aeroportuária da ANAC, e é o Sr. Superintendente de Infra-Estrutura que submete os estudos mediante uma nota técnica ao colegiado para aí sim ser ou não aprovado o Plano Diretor.

Mas eu gostaria de esclarecer algumas questões, se for possível. Primeiro, a Portaria que internacionalizou o aeroporto de Ribeirão Preto Leite Lopes foi assinada pelo Comandante da Aeronáutica Carlos de Almeida Batista em 30 de dezembro de 2002.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Desculpa, Drª. Denise. Internacionalizou para transporte de passageiros.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: E carga.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – E carga.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Exatamente. Vou ler a Portaria. O Comandante da Aeronáutica com o fundamento no art. 19 da Lei Complementar nº. 97 de 9 de junho de 99 e no uso das atribuições que lhe confere o Parágrafo Único do art. 25 combinado com o art. 2º da Lei nº. 7.565 de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e ainda do que consta no processo nº. 07-01/14725/02 resolve considerar o aeroporto de Ribeirão Preto Leite Lopes, em São Paulo, habilitado ao tráfego aéreo internacional de carga. Art. 2º. Caberá ao Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, DAESP, coordenar a rotina operacional e administrativa visando compatibilizar as atividades dos órgãos federativos envolvidos.

Se eu puder esclarecer, eu gostaria só de explicar o seguintE – No momento em que o Comando da Aeronáutica ou o DAC, isso era um ato praticado pelo DAC, que remetia ao comando da Aeronáutica para a elaboração da Portaria, esta habilitação ela é feita para uma finalidadE – A finalidade de que a Receita Federal possa, depois, ela sim certificar os terminais alfandegados que estão nos aeroportos internacionais,

uma vez que a carga internacional entrando num terminal alfandegado, depende da aprovação da Receita Federal. Então esta habilitação também ela é um ato. Na verdade um ato burocrático que autoriza a partir daí que o DAESP então faça o seu Plano Diretor e defina quais são as formas-

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Seja submetida a ANAC.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: ...como?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Submete à ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, não tem ANAC. Porque em 2002 a ANAC não existia.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois é, estou perguntando V.Sª. disse que esse plano será submetido. Vai para o DAESP e esse plano é submetido a quem?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Quem elabora o plano é o DAESP...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito, e é submetido a quem?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Submete à ANAC, para a ANAC aprovar nos termos da lei, do inciso XXII, art. 8º da lei que instituiu a ANAC, que da competência ao colegiado da ANAC para aprovar os planos diretores estaduais dos apresentados pelos Estados.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi feito o Plano Diretor pelo DAESP?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O Plano Diretor, a partir de 2003... não sei, passa a ser elaborado pelo DAESP e há uma definição, segundo consta, isso são informações que nós apuramos depois da matéria veiculada na imprensa, que eu afirmO – É caluniosa. Portanto, eu tive um profundo interesse em conhecer os detalhes até por ter uma origem na área jurídica, de todo o processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O que V.Sª. disse, que o Brigadeiro disse que V.Sª. teria manobrado para transferir o setor de carga dos aeroportos de Congonhas para o aeroporto de Ribeirão Preto é calúnia. É isso? Os termos são caluniosos?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. Os termos de que isto seria para beneficiar mediante intermediação qualquer interesse privado é calunioso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tentou transferir?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, não tem como transferir.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Transferir de Congonhas a Guarulhos.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É impossível. Hoje não existe um terminal de cargas no aeroporto de Ribeirão Preto. O que existe? Existe uma Portaria do Comando da Aeronáutica de 2002 que autorizou o DAESP a elaborar um plano para que um dia viesse a existir um terminal alfandegado no aeroporto de...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, o senhor ficou doido?

(risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor disse o quê, Brigadeiro? Não existe. O senhor disse que não existe. V.Exª. disse que não existe, Brigadeiro. Não existiu isso.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Existe terminal de carga em Ribeirão?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Existiu a internacionalização e existe o interesse enorme em se levar a carga aérea, sim, para Ribeirão Preto. E que essa carga seja retirada de Congonhas e de Guarulhos. Esse interesse é evidente, Senador, que é do indivíduo que foi lá e ganhou a licitação. E está esperando até hoje. Internacionalizaram o aeroporto, fizeram a licitação, você pode operar carga aérea aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Brigadeiro, como é que alguém internacionaliza, faz uma licitação sem ter um Plano Diretor aprovado?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas eu queria até... Solta essa fita.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Só um minutinho, Senador Demóstenes. Porque como que você faz uma solicitação sem ter um Plano Diretor aprovado?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Posso perguntar uma questão, Senador Casagrande? Porque é o seguinte, nós estamos aqui debruçados a respeito... Tentando identificar se houve ou não houve uma tentativa de beneficiar o detentor lá da concessão no sentido de transferir a carga em 2006, 2007, de Congonhas para Ribeirão Preto. Só que é o seguinte. Teve uma declaração aqui, apresentação de um documento, Senador Demóstenes, que eu considero da maior gravidade. Por quê?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual é?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Tem uma internacionalização feito num aeroporto regional que não tem nenhum similar no País, a não ser que

alguém me apresente um similar aonde um aeroporto regional, administrado por um Governo Estadual, consiga internacionalizar, fazer uma concessão...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso é gravíssimo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Tem que ter o Plano Diretor.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Gravíssimo, Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a gravidade não cessou aí. A gravidade foi prosseguindo. Aí se licitou. Gravíssimo.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Agora veja bem, eu fiz uma brincadeira aqui, mas quero fazê-la de forma séria. Porque é o seguinte, um episódio como este aonde um aeroporto que é regional, que não tem condições de ser internacionalizado porque nem está na esfera de administração que permite internacionalizar. Tem um acerto, um encontro, uma... Conjugação, digamos, de interesses, que assinam a Portaria no dia 30 de dezembro de 2002.

Então, acontece uma coisa desta, é claro que deram a expectativa de algo que não foi entregue. Porque assim, algo tão anormal como este de fazer uma concessão num aeroporto que não era e nem poderia ser internacionalizado, claro que deixou o empresário que ganhou a licitação na expectativa. É óbvio. De algo que ele não tinha direito nenhum. Nem legal, nem sobre qualquer aspecto de reivindicar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora pergunto a V.Exª. A concessão foi ilegal? V.Exª. está dizendo.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Eu acredito que não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É inusual. V.Exª. está dizendo. É inusual. Se é única no Brasil.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Eu não conheço outra. A não ser que alguém apresente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se é inusual, por que é que a Aeronáutica que deu não cassou? Quer dizer, então não é uma briga política. Foi lá o Governo Fernando Henrique é que deu. Mas foi o Governo Lula que manteve. Nós não temos que politizar essa questão. Eu acho que houve essas irregularidades costumam ser suprapartidárias.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Ele ganhou uma concessão que não poderia sequer ter acontecido. E ficou pressionando 2003, 2004, 2006, 2007, e não tem carga lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Estão tentando colocar.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Então aqui acho que nós temos que aprofundar de uma vez por todas o processo, e aí talvez até ir atrás da informação que foi dada, foi prestada no sentido... Pelo noticiário, nós precisaríamos confirmar que o Ministério Público de São Paulo já estaria investigando, vamos ver se tem essa investigação para poder trazer para cá, e eu acho que uma das principais indicações da CPI deve ser a imediata nulidade desse processo esdrúxulo e do meu ponto de vista ilegal. Porque não consigo entender.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Basta a Aeronáutica cassar. Cassa e pronto.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Não consigo entender como é que se faz uma concessão para internacionalizar algo regional.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só vou pedir ao Presidente...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Presidente, por uma questão de ordem. Pelo que eu entendo quem está com a palavra é o Relator?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – O Relator está com a palavra, Senador.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – A Senadora Ideli acaba de fazer um discurso sobre a irregularidade potencial. Ela não está muito interessada nas irregularidades reais, mas nas potenciais. E entre outras afirmativas, absolutamente inconsistente, ela assegura que houve uma internacionalização como se a gente tivesse vendendo um pedaço do Brasil a uma instituição qualquer e que essa instituição está pressionando não sei o que, para não sei para que, e daí para frente. Que é o único caso que não cabe um aeroporto de... Que é patrimônio do Estado ser internacionalizado. Porque não cabe? Até agora ninguém me disse porque não cabe.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Porque não tem isso em nenhum outro lugar.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Mas porque não tem quer dizer que não cabe? Por não ter quer dizer que não pode?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Mas Senador Sérgio Guerra...

(vozes sobrepostas)

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Não vôos internacionais.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Ah, que conversa. Quer levar esse negócio para o PSDB. Tem nada a ver.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Senador Sérgio Guerra e

Senadora Ideli, o que é não usual, de fato, é que você faça uma concorrência, uma licitação, uma concessão sem ter um Plano Diretor que permita isso. Isso tem que ser de fato investigado. Mas nós temos que fazer a investigação independente se o fato aconteça no governo passado ou no governo agora. Nós temos que fazer a investigação.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – E eu nem estou pedindo para não fazer nem de A nem de B. Eu só estou dizendo, e volto a afirmar, Senador Casagrande, que há uma suspeita de alguém ter tentado ajudar...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – É suspeita também porque ninguém sabe se teve qualquer ato irregular. Não vamos condenar ninguém...

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Sim, mas do que nós estávamos tratando aqui, é se houve ou não tentativa de contribuir, de ajudar para que o empresário tivesse...

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Para isso que nós estamos aqui.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Deslocadas de Congonhas para Ribeirão Preto. Agora, isto eu quero deixar isso realçado. Isto pode ter acontecido ou não. A concessão da internacionalização de forma absolutamente esdrúxula, esta é um fato. Esta aconteceu. Então esta precisa ter uma investigação muito mais efetiva do meu ponto de vista, inclusive.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Por favor, nós... Queria pedir ao senhor para na hora que tiver que falar com a sua cliente... Porque como testemunha ela não tem o direito da assistência de um Advogado. Agradeço a sua participação.

E nós estamos... com a palavra dada à Drª. Denise. Então vamos retomar. Então, por nossa decisão, Drª. Denise está dando suas explicações. Então Drª. Denise com a palavra.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Bem, vou tentar esclarecer de uma forma mais concisa. Ou eu posso ler inclusive um ofício que eu havia elaborado ao Presidente da CPI desta Casa e da CPI da Câmara que detalha com fundamentos constitucionais inclusive toda esta matéria.

Na verdade, quando em 2002 o Comando da Aeronáutica habilita como internacional o aeroporto de Ribeirão Preto, e isto é um ato, é um procedimento feito, sim, à época pelo DAC e visava exclusivamente, para que é que se faz a habilitação do Aeroporto Internacional.? Porque ele pode vir a ser nunca um Aeroporto Internacional. São atos burocráticos e virtuais. Quando se habilita um aeroporto internacional, visa-se quebrar um ciclo vicioso que impossibilitaria a entrada de carga internacional em determinado aeroporto. Isso foi informação que nós obtivemos com os técnicos do DAC que hoje trabalham na ANAC e que estavam à época trabalhando no DAC quando foi habilitado. Estou apenas relatando informações recebidas.

Bom, habilitado o aeroporto, o DAESP promove uma licitação e uma licitação para que fosse viabilizada a instalação de um terminal alfandegado privado dentro do aeroporto a ser administrado pelo DAESP. Isso também são informações que nós obtivemos junto ao DAESP porque isso não consta do processo da ANAC. Nada disso. Só estou tentando esclarecer.

Bem, aí é feita a licitação em São Paulo, e um empresário ganha a licitação para um dia instalar um terminal alfandegado que depois terá que ser habilitado e certificado pela Receita Federal. Concluída a licitação, nada aconteceu. Não se construiu terminal... Não tem nenhum terminal lá. Não construíram terminal alfandegado, essa licitação foi homologada em 2004. Até hoje não foi construído o terminal alfandegado algum, e mais, o Ministério Público do Estado de São Paulo, mediante um termo de acordo que foi encartado no processo do DAESP, e que nós também conseguimos obter este documento, firmou um termo de acordo com o DAESP e autorizou o DAESP desde logo dar início à construção do terminal alfandegado cujo projeto segue em anexo, visto que, segundo o relatório técnico elaborado por perito da confiança do Ministério Público, tal empreendimento não trará incremento de impacto ambiental além do que já provoca no aeroporto atualmente. Isso é um documento do ano de 2004, firmado 14 de abril de 2004.

Em que pese a existência desse documento, as informações, isso o meu Superintendente de Infra-Estrutura que está aqui tiver um informação diferente, por favor, venha se manifestar porque o senhor me disse que não existe nenhuma obra neste aeroporto ainda. Com relação a este terminal alfandegado. Em que pese o Ministério Público ter autorizado a realização da obra em 2004.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, não pode. É para falar aqui. Muito bem.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Depois a gente organiza isso.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Na seqüência, o DAESP... Veja, todos esses procedimentos que estou relatando são procedimentos que ocorrem em qualquer processo de internacionalização de um aeroporto. Não tem aqui eu não estou fazendo nenhuma denúncia e eu não costumo fazer ilações e tirar conclusões e caluniar atos administrativos praticados

por servidores públicos, até porque minha carreira é como servidora pública, e eu respeito a todos. Então não gostaria...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Me permita, Srª. Denise, só para ler o completo termo. Diz o seguinte. Dentro do que foi pactuado nesse termo de ajustamento de conduta. E diz o seguinte no inciso I – Compromete-se o DAESP a iniciar qualquer obra de ampliação de estrutura física dos serviços a serem prestados no aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto somente depois da aprovação de estudo de impacto ambiental e do respectivo relatório de impacto ambiental EIA/RIMA pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente, CONSEMA e da concessão das licenças pelos órgãos competentes. II – Na execução dos projetos a serem implantados no aeroporto Leite Lopes, o DAESP e as empresas responsáveis pelos empreendimentos observarão rigorosamente as diretrizes, prescrições, indicações e recomendações constantes do EIA/RIMA e da deliberação do CONSEMA, bem como tomarão todas as providências necessárias ao pleno atendimento das medidas mitigadoras preconizadas nesse documento. E III, que foi o que V.Sª. leu, o DAESP poderá desde logo dar início ao terminal alfandegado cujo projeto segue anexo visto que, segundo o relatório técnico elaborado por perito da confiança do Ministério Público tal empreendimento não trará incremento de impacto ambiental além do que já provoca o aeroporto atualmente. Casa-se isso ao item I. Não pode ampliar a área. Então pode se fazer na área já existente esse terminal que existe lá. Isso não vai trazer maior impacto. Mas o Brigadeiro é claro, se não aumentar a pista, se não fizer isso, não fizer aquilo, o aeroporto não tem como funcionar. Então, isso depende de EIA/RIMA. Autorização, portanto, foi para construção, início de construção. Concorda?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Concordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Início de construção desse terminal alfandegado no limite do que já existe. Nada mais do que isso. Não dá para operar também o... Não é isso?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Exatamente. Por isso em 5 de junho a ANAC...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas aí aprovou dois itens do Plano Diretor.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: E impôs restrições.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quais são os dois?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu gostaria da nota técnica do Dr. Miada(F), por favor. Eu vou entregar aqui. Dois itens foram aprovados, impôs restrições, e se reporta a necessidade de desapropriações de... O próprio Plano Diretor fala num aumento de pista que também... E é por isso que precisa de desapropriações, e isso será...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E o Plano Diretor não foi aprovado.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. E isso será objeto de EIA/RIMA, e esta audiência de EIA/RIMA aconteceria dia 19 de julho promovida pela Secretaria de Meio Ambiente do Governo do Estado São Paulo, sem a participação da ANAC, a ANAC poderia ou não participar, mas nós não temos competência legal para participarmos. Essa audiência foi cancelada, não sabemos o porquê, mas provavelmente até em decorrência de algum transtorno havido em conseqüência do acidente do dia 17, nós não sabemos o porquê foi cancelada esta Audiência Pública, e o terminal alfandegado não começou a ser construído, ou atualmente não tem como levar sequer um vôo de carga para aquele aeroporto, uma vez que lá não tem terminal de carga instalado, e eu entendo que se o senhor desejar eu sei que o senhor melhor do que todos nós, conhece todas as regras para a emissão de um EIA/RIMA. Mas eu não sei se o senhor deseja que eu gostaria... Que eu explicasse...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E Prossiga.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Enfim. Então, aí houve outra matéria não emanada pelo Brigadeiro J. Carlos, diga-se, ressalta-se que não foi o Brigadeiro J. Carlos que elaborou e participou da elaboração desta outra matéria da Gazeta de Ribeirão Preto, que dizia que, aí não mais a Drª. Denise Abreu, mas a ANAC, interferiria na elaboração do EIA/RIMA. Muito bem. Eu gostaria de fazer uma leitura rápida das competências legais previstas na própria Constituição Federal para a emissão de um EIA/RIMA. Para que seja...

Bom, nos termos dispostos no inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado bem de uso comum do povo e essencial à saída da qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defender e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. § 1º: Para assegurar a efetivado desse direito incumbe ao Poder Público inciso IV exigir na forma da lei para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, há que se dará publicidade. A aprovação do estudo de impacto ambiental e do respectivo relatório de impacto

ambiental chamado EIA/RIMA, é no caso em tela do Conselho Estadual do Meio Ambiente, e deve seguir as regras traçadas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente, CONAMA, que expediu a Resolução nº. 001 de 23 de janeiro de 1986 que foi publicado no Diário Oficial da União de 17 de fevereiro de 1986, definindo vários requisitos que devem integrar um EIA/RIMA.

E aí tem os requisitos do EIA/RIMA. Eu vou passar esses documentos inclusive ao senhor, que determinam quais os componentes de um EIA/RIMA cuja competência é exclusiva dos órgãos de meio ambiente.

Por outro lado, a legislação da ANAC, analisada integralmente, não autoriza a Agência Nacional de Aviação Civil a participar da emissão de EIA/RIMAs, até porque a nossa competência está adstrita à regulação e fiscalização do setor aéreo.

Neste sentido, eu refuto também a matéria da Gazeta de Ribeirão, até por incompetência absoluta legal de que a ANAC pudesse interferir na elaboração de um EIA/RIMA. E esta matéria tentava então "linkar" a emissão do EIA/RIMA com eventual intermediação de interesses da iniciativa privada. Contudo, já foi lido pelo Senador Demóstenes o documento que nós apresentamos que não havia necessidade de EIA/RIMA para a construção deste terminal alfandegado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só para o terminal. Mas para a operação precisa... Complementei a leitura que V.Sª. fez.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Para a operação, é a para a operação que a ANAC impôs inúmeros requisitos inclusive no quantitativo de movimentos diurnos de carga para aquele aeroporto o dia que deve ser. Se tudo isso acontecer dentro de um cronograma normal, provavelmente este terminal alfandegado estaria podendo funcionar daqui uns quatro anos quando todos os mandatos dos diretores da ANAC já teriam sido encerrados.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu só queria confrontar o depoimento de V.Sª. especialmente com a expressão que consta dessa matéria que foi veiculada. Eu queria que passasse o áudio, Sr. Presidente. É possível? Só para que V.Sª. me responda um aspecto desse áudio. V.Sª. já esclareceu. Lá V.Sª. diz que foi aprovado o Plano Diretor. Mas aqui V.Sª. esclareceu que o Plano Diretor não foi aprovado. Foram aprovados dois itens. Poderia passar?

(apresentação em vídeo.)

>> Mônica Bergamo na Band News FM.

>> Mônica Bergamo está de volta. Eu quero dizer o seguinte. Tem notícia muito boa hoje, porque... todo dia tem, mas a de hoje é de um personagem que pra mim simboliza uma boa parte da bandalha geral do País do Estado Brasileiro que é a diretora Denise Abreu da Agência Nacional de Aviação Civil, porque sempre me vem à mente algumas imagens que são muito simbólicas. Aquela dança da... A dança da impunidade, da Ângela Guadagnin, vocês lembram aquela Deputada Federal dançando no Plenário da Câmara quando um cara do Mensalão foi absolvido. Esse tipo de imagem acaba fazendo... E essa Srª. Denise Abreu fumando um charuto (ininteligível) numa festa na Bahia numa noite em que os aeroportos do País estavam completamente caóticos por causa de uma das etapas do apagão aéreo. Agora a Denise Abreu é a personagem da notícia de hoje de Mônica. Bom dia Mônica?

>> MÔNICA BERGAMO – Oi (ininteligível), tudo bom?

>> Tudo ótimo. Conta para nós o que você tem para os nossos ouvintes aí.

>> MÔNICA BERGAMO – Pois é, para a gente lembrar e contextualizar, quer dizer, quando saiu da INFRAERO, o Brigadeiro José Carlos Pereira, na semana passada, jogou uma sombra aí, fez uma acusação, acusou a Denise de fazer um *lobby* dentro do Governo para acelerar as obras do aeroporto de Ribeirão Preto aqui em São Paulo só para beneficiar o empresário que é amigo dela e que administra o aeroporto. Essas são as acusações dele. A Denise até agora não se pronunciou, pelo menos por meio da imprensa sobre esse fato...

>> Disse que iria processar o Brigadeiro.

>> MÔNICA BERGAMO – Ela não está falando com o jornalismo. Eu sei de vários programas de televisão que estão tentando convidá-la, etc., ela disse que não vai discutir pela imprensa. Quem se manifestou foi a ANAC que fez uma nota defendendo ela, uma nota que diz: Denise Abreu vai processar o Brigadeiro por acusação caluniosa, e diz que ela não vai discutir essa questão pela mídia. As acusações caluniosas dele pela mídia. Nessa nota aqui da ANAC, eu tive curiosidade de ler, só para explicar um pouquinho pro ouvinte. Qual seria a influência que ela poderia ter? Quer dizer, a ANAC teria que aprovar um Plano Diretor de reforma desse aeroporto. Nessa nota, a ANAC diz que esse plano sequer foi aprovado. Quer dizer, reforçando que não existiria nenhuma

forma de diretoria da ANAC influenciar a obra se o plano nem foi aprovado.

>> Quer dizer, na verdade era uma obra para transferir cargas, atividades de carga aérea... Não é isso? Do aeroporto de Guarulhos e Congonhas para o aeroporto de Ribeirão Preto. Né?

>> MÔNICA BERGAMO – O que ele diz é o seguinte. Transferindo as cargas de Viracopos e de Guarulhos para Ribeirão Preto, que hoje opera passageiros, não tem condições de operar carga internacional, você aliviaria Guarulhos, aliviaria Viracopos e aí você poderia transferir passageiros de Congonhas para esses dois aeroportos com mais folga do que aconteceu hoje. Nessa emergência. Bem, então a ANAC diz claramente aqui. A nota, eu estou com a nota. "Olha, nem mesmo o Plano Diretor do aeroporto de Ribeirão foi até a presente data aprovado pela ANAC". É uma informação que a própria Denise falou o contrário disso há duas semanas numa entrevista que ela deu pra mim na *Folha de São Paulo*. Ela disse na época claramente do Plano Diretor foi aprovado.

>> A gente tem a sonora aí, né?

>> MÔNICA BERGAMO – Exatamente. Eu trouxe a até a sonora para gente ter certeza de que ela falou isso mesmo. Para não dizer que eu me enganei.

>> Não, você não se engana. A assessoria de imprensa da ANAC, portanto, disse que o Plano Diretor sequer foi aprovado pela agência, defendendo a Denise Abreu, agora ouçam o que a Denise Abreu falou para a Mônica. Solta o som.

>> DENISE MARIA AYRES ABREU: O Plano Diretor de Ribeirão Preto (ininteligível) aprovado. Nós aprovamos super rapidamente, exatamente para que o alongamento de pista pra gente poder utilizar aquele aeroporto como aeroporto de carga, ele esvazia um pouco Viracopos, para levar vôos de Guarulhos para Viracopos e tirar vôo de Congonhas para Guarulhos.

>> Portanto, minha gente, como disse aqui a Mônica Bergamo no texto que nos mandou, a assessoria de imprensa da ANAC precisa acertar com a diretora Denise Abreu quem é que está falando a verdade, quem é que está mentindo.

(final da apresentação em vídeo)

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Pode desligar o áudio. Faz favor.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O questionamento é só o seguinte. É claro que V.Sª. disse, mas já disse aqui que falou uma impropriedade que na realidade foram só dois itens. Mas V.Sª. dissE – Aprovamos rapidamente. Quer dizer, havia pressa para a aprovação desses itens que poderiam, em tese, deslanchar inclusive o procedimento do EIA/RIMA pelo Governo de São Paulo. Pela Secretaria de São Paulo. E V.Sª. disse porque. Porque realmente isso possibilitaria, quando estivesse pronta a obra, a transferência de...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Parcela da carga.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. V.Sª. então realmente defende que isso aconteça. Essa que é a pergunta. Tanto é que foi apreciado rapidamente. O que não é... Escute, eu quero até dizer, é um posicionamento. Então, V.Sª. defende isso. Essa que é a pergunta. Defende que seja... é isso? Pois não.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Primeiro eu gostaria de passar a Ata de reunião de Diretoria datada de 5 de junho e que demonstra efetivamente que o Plano Diretor não foi aprovado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Gostaria de passar à CPI. Em segundo lugar, existia uma pressão enorme desde o movimento dos controladores no mês de novembro para que os vôos de Congonhas e de Guarulhos fossem diminuídos e apareceram inclusive argumentos de que o Hub de São Paulo deveria ser transferido para outro Estado. Há uma complexidade dessa matéria. Muito bem, o Hub de São Paulo para ser transferido, e nós várias vezes tentamos também explicar isso na imprensa, com muita dificuldade de ser compreendido, que Hub não é constituído pela Agência Nacional de Aviação Civil. E tampouco foi criado pelo DAC. O Hub é conseqüência da demanda. Se a demanda de passageiro está em determinada legalidade, automaticamente aquilo gera um Hub. Contudo, em razão daqueles movimentos de controladores e os atrasos de vôo, e uma percepção equivocada então de que isso decorria da intensidade de tráfego aéreo na terminal São Paulo, havia uma determinação de que nós estudássemos alternativa de projeto de longo prazo para terminal São Paulo. Uma das alternativas então...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Determinação de quem?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Determinação do próprio CONAC. Eu tenho a Resolução do CONAC inclusive que corroborou esta tese que era discutida no Ministério da Defesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – CONAC aquela reunião...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: A reunião agora. Ela é resultado de vários estudos do COTAER que é uma Comissão Técnica do CONAC. Isso vem sendo estudado ao longo do ano inteiro. Quer dizer, não são coisas que nós decidimos...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se estudou essa ano todo.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O ano passado inteirinho...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a reunião, onde é, essa determinação do CONAC é de que ano?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Essa determinação do CONAC que é resultado de vários estudos é deste ano. Esta última. Porque não teve outra reunião do CONAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Vamos estender. Claro que V.Sª. disse que essa é uma determinação do CONAC. Perfeito.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Agora é resultado de uma determinação do CONAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim, mas os estudos vinham sendo feito antes.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Os estudos vinham sendo feitos para o planejamento, como disse o Brigadeiro J. Carlos, há que existir um planejamento nacional aeroviário. E isso é absolutamente imprescindível e é de competência da ANAC. Existe uma Superintendência dentro da ANAC que é de estudos e projetos que veio desde o começo do ano passado desenvolvendo estudos para a elaboração desse Plano Nacional Aeroviário. Qual era o problema? Fato é que se não resolvesse a questão da terminal São Paulo, não havia como planejar o resto do País uma vez que o grande movimento da Aviação Civil Brasileira está em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a ANAC veio estudando esse problema desde início de 2007. Cogitando a Resolução através desse problema através...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Aí nós tivemos a obra. O que é que agilizou tudo? E isso que é o "rapidamente". No final do ano passado, houve uma interposição de uma medida judicial pelo Ministério Público Federal que solicitava o fechamento das pistas do aeroporto de Congonhas. O Juiz da 22ª Vara Federal entendeu, Dr. Ronald Carvalho que não era necessário o fechamento da pista. Mas sim a imposição de restrições com relação a alguns tipos de aeronaves. Essa decisão nós recorremos à decisão, e ela emanou então uma decisão da Desembargadora Cecília Marcondes, que nós apresentamos uma série de ações que se agregariam à segurança já existente no aeroporto, e que instrumentalizavam um monitoramento que a INFRAERO passaria a fazer onde a INFRAERO estava, quando havia o acúmulo de um milímetro de lâmina d'água na pista, imediatamente a INFRAERO entrava e fazia o monitoramento da pista para ver se estava contaminado ou não até que as obras fossem realizadas. Muito bem. Com as obras que começaram no mês de 26 de fevereiro, Brigadeiro J. Carlos, a obra do auxiliar. Em 26 de fevereiro que decorreu de uma Audiência Pública que nós realizamos no dia 10 de janeiro, alguns vôos já saíram de Congonhas e foram transferidos para o aeroporto de Guarulhos porque não eram mais duas pistas que estariam em funcionamento. Então o número de movimentos/hora automaticamente cai. Na seqüência realiza-se a obra da pista principal e inverte-se a questão. Ficando com a auxiliar já totalmente adequada ao índice de atrito e descontaminada por conta da obra de recuperação que foi realizada da problemática de lâmina d'água, os movimentos caíram mais ainda, caíram para 33 movimentos/hora e estes então deveriam ser transferidos para outro aeroporto.

Qual era o problema? O problema é que havia então um início de superlotação de movimentos no aeroporto de Guarulhos que também precisava passar por uma obra na sua pista principal. Então não podia esgotar o aeroporto de Guarulhos e a conseqüência naquele momento imediata seriA – Então temos que tirar um pouco da carga de Guarulhos e levarmos para Viracopos. Qual é o problema em Viracopos? Viracopos também temos algumas dificuldades na pista especialmente na *taxiway* que foram detectadas agora pela visita apesar de já apontadas na gestão do Brigadeiro J. Carlos, foram novamente detectadas pelo Ministro da Defesa e que também serão objeto de obras assim que encerrar as obras de Guarulhos. O que significa dizer? Significa que nós tínhamos que ter uma alternativa a apresentar para o planejamento da terminal São Paulo. E uma das alternativas era que sem tirar a carga do Estado de São Paulo, uma vez que o grande movimento de carga está naquele Estado, deveria se encontrar outro aeroporto ao longo dos anos para projetar o planejamento estatal e o planejamento nacional. Isso tudo...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Transferir.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não tem como transferir a carga. Porque não tem o terminal lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas me parece que foi o que V.Exª. disse.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, que teria...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Só não havia a possibilidade de eu dar tantos detalhes técnicos como estou tendo aqui neste momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora, V.Sª. então é favorável a isso? Essa é a pergunta.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O senhor quer saber a minha opinião pessoal?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Pessoalmente eu sou favorável à manutenção da carga no Estado de São Paulo. Acho que tecnicamente é extremamente-

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, Ribeirão Preto.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: ...danoso. Não. Danoso para todo o mercado que se transfira a carga do Estado de São Paulo para outro Estado. Estou te dando uma resposta pessoal. Dentro do Estado de São Paulo existem alternativas que não Ribeirão Preto, não foi a ANAC que tornou este Aeroporto Internacional, tampouco habilitou como tal, e as alternativas dizem respeito a obras em-

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. é contra Ribeirão.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu não sou contra, eu acho que a melhor alternativa seriam obras em Viracopos. Essa decisão não é minha, é do Presidente da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito bem. Então a senhora é contra Ribeirão Preto.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. Eu não sou contra Ribeirão Preto. Eu só entendo que realizadas as obras em Viracopos, eu sei que existe um projeto, não há necessidade de se transferir parcela da carga para Ribeirão. Eu queria deixar bem claro aqui, tendo essa oportunidade também, que essa parcela da carga seria ínfima em Ribeirão Preto. Ribeirão Preto ainda que um dia tenha todo este tamanho de pista, não tem a estrutura que existe no aeroporto de Viracopos, que tenha a sua vocação própria para a carga. E em Guarulhos também. Nós temos vários terminais de carga com nove posições para grandes cargueiros, e que neste momento passaram por dificuldades porque não podiam pousar em Guarulhos e tiveram que fazer seus pousos em Viracopos, utilizando a estrada e perderam muita carga. Isso foi uma conseqüência efetiva do momento em que vivemos, que foi o fechamento da pista principal, e o que significa dizer que tudo isso uma agência reguladora tem que estudar. Tem que projetar. E existem várias propostas em estudo. Todas elas estão... Foram analisadas em conjunto com a área técnica da INFRAERO, implicaram na elaboração de um plano aeroportuário nacional que o Presidente Milton Zuanazzi entregou na CPI da Câmara, remeteu ao DECEA para que o DECEA possa se manifestar dentro do sistema, se há possibilidade do quantitativo de controle para aquele terminal, e é esta toda a operacionalidade que se dá quando se elaboram estudos de planejamento de longo prazo. Eu concordo com o Brigadeiro J. Carlos que nunca houve planejamento de longo prazo realizado e isso afetou toda a infra-estrutura aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E fica então estabelecido que o Brigadeiro estaria completamente equivocado quando disse que V.Sª. teria manobrado para transferir o setor de carga dos aeroportos de Congonhas e Viracopos para o aeroporto de Ribeirão Preto, até porque V.Sª. é contra isso.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Pessoalmente, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor está equivocado, Brigadeiro.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu não estou dizendo que o Brigadeiro estava equivocado quando disse isso. Estamos tendo esse debate nesse momento, Brigadeiro.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não entendi.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É que ele disse que o senhor estava equivocado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas estava. Como é que a senhora pode manobrar por algo que a senhora é contra? Não tem jeito. Está errado o Brigadeiro. V.Sª. ouviu o galo cantar e achou que era um leão rugindo.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, eu volto a repetir. O meu interesse, a minha posição como Presidente da INFRAERO era me antecipar. Porque sem antecipação nada funciona. Me antecipar a qualquer medida, a qualquer intenção que gerasse um prejuízo

para a empresa. Não entro aqui no mérito se houve estudo de Plano Diretor ou se não houve. A simples expressão retirar carga do aeroporto, eu já pulo.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Mas Brigadeiro, o que levou o senhor a achar que a Srª. Denise tinha interesse em favorecer o empresário Carlos Ernesto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, o senhor pode pegar a fita, aliás, eu sugeri que fosse apanhada a fita da jornalista.

Tá bom. Eu queria saber.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Presidente, só uma rápida palavra.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Deixa o Brigadeiro concluir aqui. Conclui, Brigadeiro.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Vamos pegar a fita da jornalista. Mas eu queria deixar bem claro que no momento havia sim uma conexão entre uma cala da diretora da ANAC e eu sabendo que em Ribeirão Preto estava havendo um movimento para levar a carga para lá. Porém a Denise tem razão. Aquele aeroporto não tem a menor condição de receber carga.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Foi a dedução do senhor.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Foi uma dedução minha. Agora, a Denise tem razão quando diz que aquele aeroporto está dentro do anel viário da cidade. Não consigo acreditar que a população de Ribeirão Preto vai permitir que dentro do anel viário da cidade de Ribeirão Preto venha a ter uma Congonhas. Porque aquilo vai ser uma Congonhas sem a Washington Luiz.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas numa... Em alguma reunião alguém da ANAC chegou a defender essa posição?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: De virar Congonhas?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Transferir carga para Ribeirão Preto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Na CPI da... O que me provocou um pouco, não vou chamar de ira, mas a minha preocupação foi exatamente na CPI da Câmara dos Deputados lá na sede da ANAC quando esse assunto foi abordado. Me provocou reação. Qualquer coisa que tirasse um centavo da INFRAERO provocava uma reação minha.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Só mais uma pergunta.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Provocava.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Só uma palavra. Eu queria ter uma clareza do Sr. Brigadeiro que é bastante eloqüente. O senhor confirma ou não que Drª. Denise fez lobby pela carga em Ribeirão Preto. Confirma ou não confirma?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Eu não disse isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Então ela não fez?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, eu não disse que ela não fez. Eu disse que eu não falei isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – O senhor tem certeza que ela não fez. Qual é a sua posição?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Entre aspas, Brigadeiro, está assim "Denise teria manobrado para transferir os setores de cargas dos aeroportos de Congonhas e Viracopos para o aeroporto de Ribeirão Preto".

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Precisamos pegar a fita em que isso está gravado, Senador.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – O senhor confirma isso.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, não confirmo, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. reagiu a quê? A que foi que V.Sª. reagiu?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A um discurso da Drª. Denise Abreu na CPI da Câmara dos Deputados defendendo com veemência a transferência de carga aérea de Guarulhos e de Viracopos para o aeroporto de Ribeirão Preto. O que representaria de imediato prejuízo acima de cem milhões de reais para a empresa. Sabendo que Ribeirão Preto não tem a menor condição de receber carga aérea...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Me diga uma coisa, V.Sª. defendeu no... V.Sª. defendeu na Câmara essa posição que o Brigadeiro está dizendo? Com veemência?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, eu não fui na Câmara. A CPI...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Foi uma visita da CPI à sede da ANAC. Não foi na...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: E era uma visita só para reconhecimento mesmo de como eram as instalações da ANAC. Lá estiveram presentes o Brigadeiro Rodrigues, Coronel Mineli, Brigadeiro J. Carlos, além de todos os diretores da ANAC. E alguns dos membros da CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E V.Sª. defendeu essa posição?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: E uma das perguntas que dizia respeito a um Deputado que eu também, me desculpe, não me recordo, onde ele

defendia a tese de que deveria ser transferida a carga de São Paulo para Confins, em resposta a esta observação eu disse que nós estávamos planejando a transferência de alguns vôos de Congonhas para desafogar o aeroporto, para o aeroporto de Guarulhos, do aeroporto de Guarulhos para Viracopos, e em havendo superlotação no aeroporto de Viracopos também havia um planejamento em estudo para transferir uma parcela desta carga para Ribeirão Preto. Tudo no plano dos estudos. Se forem feitas algumas medidas, se determinadas coisas acontecerem, poderá no futuro vir a se instalar a carga, uma parcela da carga em Ribeirão Preto. Evidentemente não poderia estar dizendo atualidade. Até porque lá não existe terminal de carga. Não existe terminal de carga no aeroporto de Ribeirão Preto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu só queria, para encerrar esse assunto, perguntar a V.Sª. V.Sª. tem algum tipo de relacionamento com o empresário Carlos Ernesto Campos?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Conhece?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Olha, eu conheço de nome. Não sei...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não é seu amigo?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não é meu amigo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Já esteve ele na ANAC visitando a ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não esteve na ANAC. Pelo menos comigo, não. Eu respondo por mim.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Antes de encerrar esse assunto, também só me dirigir ao Dr. Roberto, que é o Advogado da Drª. Denise, que o senhor tem toda condição de fazer assistência à sua cliente por uma decisão aqui nos informada pela Assessoria do Ministro Celso de Mello, Supremo Tribunal Federal fique à vontade na assistência à sua cliente. Pode continuar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, perguntaria também a V.Sª., V.Sª. disse, com estas palavras, "Denise é terrível?" Não quero fazer fuxico não, Brigadeiro. Só porque foi divulgado e eu quero perguntar. (risos)

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, é bem provável que algum momento eu tenha dito que Denise é terrível.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E por quê?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu trabalho com Drª. Denise desde que a ANAC foi criada, e desde que aquele avião da BRA derrapou lá em São Paulo. Eu e a Drª. Denise mantemos uma excelente relação profissional. Agora, nós tivemos muitas, muitas e muitas discussões sim, Senador. E discussões acaloradas, discussões pesadas em campos técnicos. Me lembro perfeitamente de uma célebre reunião que nós tivemos no Ministério da Defesa, aonde... A discussão era sobre a pista de Congonhas, as nossas posições foram divergentes, mas no fim se chegou num acordo em cima do interesse público. A expressão terrível pra mim não é uma expressão ruim, não. É que a Drª. Denise quando resolve defender uma posição ela é terrível, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E É a do Roberto Carlos: Eu sou terrível.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A Dr. Denise é uma Advogada que joga pesado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse terrível é no sentido de brilhante?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É. No sentido de terrível, mesmo. Que ela defende com muita... Muita violência. Muita veemência.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O empresário Carlos Ernesto Campos já esteve alguma vez na INFRAERO, Brigadeiro? Falando com V.Sª. ou com algum...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Que eu saiba não. Eu o conheço de vista. A última vez que eu vi foi em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Nessa licitação de 2003, que ele ganhou a licitação para a construção do terminal de cargas em Ribeirão Preto, há indício de irregularidade nessa licitação?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não sei, Senador. Não acompanhei. Foi em 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Vou pedir à Assessoria para requerer cópia dessa licitação pra gente analisar.

O empresário, esse empresário já participou de outras licitações da INFRAERO? Que V.Sª. tenha conhecimento?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Não tenho conhecimento de nenhum. E essa licitação foi no DAESP, não foi com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito bem lembrado. Solicitar ao DA-

ESP essa... Quanto movimenta em dinheiro o setor de cargas dos aeroportos de Congonhas e Viracopos?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Congonhas não opera cargas. É Guarulhos e Viracopos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Guarulhos e Viracopos. Perdão.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – No dia que eu saí da empresa, dois aeroportos já tinham faturado 250 milhões de reais. Há uma enorme desproporção entre importação e exportação. O grande negócio da carga aérea é importação, e não exportação. Isso é fácil de explicar pelo problema cambiais e tal. E em 2006, os dois aeroportos somaram 410 milhões. Alguma coisa assim. Guarulhos e Viracopos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se transferidos para Ribeirão Preto em algum momento...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Depende da proporcionalidade com que isso fosse transferido e também que produtos seriam transferidos. Produtos de alto valor agregado eles têm um... é muito mais caro o trabalho desse tipo de coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, vamos voltar então à vida da INFRAERO. Há várias irregularidades sendo denunciadas pelo Ministério Público, pelo Tribunal de Contas da União e pela Controladoria-Geral da União contra as diretorias de engenharia e comercial da INFRAERO. É possível dizer que existe uma máfia ou crime organizado dentro da INFRAERO sustentada por apadrinhamentos políticos?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, uma afirmativa dessa eu acredito que exigiria uma investigação policial. Uma coisa é certa, Senador. A quantidade de irregularidades detectadas pelo Tribunal de Contas que no nosso livro lá passa de mil. Não são mil ações, são mil irregularidades. Mais de mil irregularidades. Com as investigações feitas pela Controladoria-Geral da União. Com as investigações feitas pelo Ministério Público. Com as investigações em andamento pela Polícia Federal, eu não posso afirmar ao senhor que alguma coisa estava organizada, porque inclusive os inquéritos não chegaram ao final. Não houve ainda uma decisão. Mas, é muita coisa ao mesmo tempo, junta no mesmo lugar, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quais as providências que V.Exª. tomou a esse respeito?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, eu... Qualquer indício de irregularidade, mesmo denúncia anônima, qualquer coisa que aparecesse, eu determinava sempre ou abertura de uma sindicância específica para apurar aquilo ou uma auditoria específica. Houve ocasiões em que eu mandei a nossa auditoria auditar o que o Tribunal de Contas já havia auditado. E a nossa auditoria descobriu mais coisas do que o Tribunal de Contas. Até porque os auditores conhecem melhor a empresa do que os próprios auditores do Tribunal. Então nós insistimos em sindicâncias, auditorias específicas, todos os resultados dessas auditorias, todas, sindicâncias obrigatoriamente é encaminhado ao Ministério Público. Qualquer que seja. Mesmo que seja, chegue-se a conclusão de nada, é encaminhada. E todas as auditorias foram encaminhadas. Ou ao TCU ou ao CGU.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. foi boicotado lá dentro? Houve boicote contra essas medidas saneadoras?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, houve muita reclamação em retardo de prestar informações pelo Tribunal de Contas da União. O Tribunal de Contas da União ele dá prazo. Ele dá três dias, cinco dias, dez dias, vinte dias de prazo. Muitas solicitações técnicas feitas pelo Tribunal de Contas, houve retardos grandes na... Houve retardos realmente muito fortes e o Tribunal de Contas sempre reclamou muito disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Bom, o Tribunal de Contas ele faz alusões a pré-qualificações criminosas e excluíam... O senhor confirma?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A questão da pré-qualificação é um dos problemas detectados pelo TCU. O TCU considera que a pré-qualificação, na verdade, é uma forma disfarçada de excluir muito. Olha, eu não sou perito auditor, mas eu concordo com as posições do Tribunal de Contas. As pré-qualificações são importantes. Elas são importantes. Separar...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Projeto básico era defeituoso também. Lacunoso.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Se o senhor for analisar friamente, com cuidado os estudos do Tribunal de Contas, o senhor percebe que 90% dos problemas nascem no projeto básico.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque depois há uma alteração em que praticamente se modifica toda a obra.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Um projeto básico mal elaborado vai significar um projeto executivo que não tem nada a ver com o projeto básico.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Há inclusive uma denúncia, digamos assim, que o projeto Executivo muitas vezes era feito pela própria empresa que fazia o projeto básico. O que é proibido pela lei de licitação.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É. Muitas vezes se contratava o projeto executivo pela própria empresa. Como parte do contrato da empresa. Agora, as diferenças entre o projeto básico e o executivo são terríveis.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E sobrepreço, V.Exª. já disse. Muitos.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A questão de sobrepreço é aquilo que o Tribunal está vendo com a CAIXA ECONÔMICA. Todas aquelas questões de...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Superfaturamento também houve?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É diferente de sobrepreço, mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. No que se refere ao aeroporto de Salvador, há uma Ação Civil Pública na qual se pede a responsabilização por atos de improbidade administrativa. Além da construtora OAS e de alguns dos seus diretores. Dos Sr. Eduardo Bogalho Petengil; Fernando Perrone, Nelson Vitali Pasine, Antônio Carlos Alvarez Justi, João Alcides do Nascimento, Antônio Lima Filho, Mário Brito Rizuenho. Algumas dessas pessoas fizeram parte da sua gestão frente à INFRAERO?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Todas essas pessoas que o senhor citou, Senador, são ex-presidentes da empresa, ex-superintendentes da empresa, Petengil, Perrone foram Presidentes, Justi... não, nenhum... Não está nenhum mais está na empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quantas obras realizadas no aeroporto Santos Dumont o Procurador da República Vinicius Spaneto do Nascimento informou que a obra foi licitada de forma integral como objeto único? Tal característica opera fortemente contra a competição no certame, visto que pouquíssimas empresas têm condições de atender o objeto como um todo. Aliás, a súmula do TCU nº. 2472 é expressa em determinar a adjudicação por item. E não por preço global, quando o objeto for divisível. Caso dos aeroportos, de forma a ampliar a competitividade. Naturalmente as exigências de habilitação devem ser adequadas a essa divisibilidade. Lembrando que a súmula do TCU admite a adjudicação por preço global somente para evitar prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda da economia de escala. Quando isso justifica que nas obras de aeroportos o licitante tem de oferecer o pacote completo. O que concretamente uma obra de aeroporto é tão específico que impeçam que sejam licitados separadamente, por exemplo, elevadores, escadas rolantes, fundações, sistema de som, vidros e janelas, pontes de acesso, ar-condicionado, pista de pouso e de serviços. Isso não é mais um subterfúgio para facilitar o direcionamento da licitação, Brigadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, eu concordo plenamente com a análise feita pelos auditores do Tribunal. Agora, cada caso é um caso. O senhor vê, o senhor citou, por exemplo, escadas rolantes. Escada rolante hoje é um elemento essencial no aeroporto. Escadas rolantes e elevadores. Nós temos tido muitos problemas com escadas rolantes e elevadores. Então eu defendo que determinados itens, por exemplo, eletrônica. Porque eletrônica tem que ser uma coisa combinada. Tudo eletrônico de um aeroporto deve ser preferencialmente ser do mesmo fornecedor. Até por uma questão de compatibilidade. Tudo que se mexe para cima e para baixo tipo escada rolante ou elevador devem ser do mesmo...

Então, eu acredito que o Tribunal tem razão em separar isso por categorias de...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ainda com relação à obra de Santos Dumont, o Procurador também informou que o edital continha cláusula que cerceava sobremaneira a competição. A exigência de comprovação que o licitante tivesse realizado obras anteriores em aeroportos em operação. Veja só. Tinha que ter construído o aeroporto, que o aeroporto tinha que estar em operação. Mais uma vez não é desarrazoado pedir isso? Não se trata de mais um empecilho para afastar concorrentes indesejados?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, essa é uma das coisas que eu recebi lá... Uma das reclamações. Reclamações, não. Uma das denúncias pesadas do Tribunal de Contas. Eu reconheço que existem coisas descabidas em termo de exigências de empresas. Agora, o Tribunal de Contas vai ter que no momento oportuno ele vai ter que julgar isso e dar uma sentença final sobre essas coisas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Dr. Vinicius Spaneto também deu notícia de que o jornalista Anselmo Góis publicou em sua coluna que houve problemas de execução da obra do aeroporto Santos Dumont envolvendo falhas do projeto em relação aos fingers, que são aquelas pontes que ligam o avião ao terminal. Grosso modo, parece que os oito fingers inicialmente projetados não poderia operar ao mesmo tempo. Uma vez que não haveria espaço físico para os caminhões de combustível, etc., enfim, para a operação do pessoal de apoio em terra. Isso é verdadeiro?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – É meia verdade. Os fingers, o tamanho dos aviões variam. Um avião que causa problema é o 737-800. Por incrível que pareça, aqueles ringlets deles mais três metros

eles ferem os fingers de aproximação. Esse problema é resolvido simplesmente se qualificando os fingers. Em outras palavras, escrever no chão. Isso é só para 800. Houve inclusive um acidente em Santos Dumont, nos primeiros dias de operação um operador interpretou mal lá, por erro, isso foi um erro da INFRAERO, foi corrigido, e ele maltratou um avião, feriu um avião e nós tivemos que indenizar lá. Mas isso foi corrigido com uma simples pintura no chão. E os caminhões podem trafegar, sim. Desde que dois 737-800 não fiquem um ao lado do outro. Aí não passa ninguém. Aí realmente fica perigoso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Outra informação que e chegou a essa CPI é de que os fingers adquiridos para o aeroporto de Salvador... Ou melhor, para o aeroporto de Congonhas, teriam sido superfaturados. A Procuradora Suzana Fairbanks Lima disse semana passada que a INFRAERO teria despendido 2 milhões e 200 mil reais por cada um desses equipamentos. Enquanto que o valor de mercado seria algo em torno de 600 mil reais. As conclusões da Procuradora foram baseadas em fiscalização do Tribunal de Contas da União. V.Sª. confirma o valor pago?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, há realmente uma tremenda... O Tribunal detectou isso e essa é uma das coisas mais graves que o Tribunal está estudando. Uma diferença entre 600 mil reais e 2 milhões de reais para os fingers. Se o senhor entrar na internet e for pesquisar preço de fingers, o senhor vai ver preços absurdos. Tem fingers de dez milhões de... é uma questão que o Tribunal... Eu não tenho condições técnicas de analisar isso aqui. Mas o Tribunal de Contas eu tenho certeza que foi fundo nessa questão aqui e eles têm condições inclusive a Procuradora... O senhor se referiu à Suzana Fairbanks, eu li documentos dela também onde ela aprofundou bastante essa questão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – No aeroporto de Salvador, teria havido um sobrepreço na execução da obra de 30%. Teria sido no transporte do rejeito do item servível do lixo da obra. A Procuradora da República, aliás, são dois Procuradores, dizem que houve esse sobrepreço de 30%, 300%. A alegação da INFRAERO para justificar os valores pagos foi o fato de ser lixo de aeroporto. Os Procuradores perguntaram e eu pergunto a V.Exª.: Qual a diferença existente entre remover lixo, mesmo que se trate de rejeitos de demolição de aeroporto, e lixo demolição derivado de construção de uma estrada ou de outra obra? Tem razão o Tribunal de Contas nisso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu acredito que o Tribunal tem razão sim com relação ao preço da...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – 300% a mais para transportar lixo.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Isso está sendo investigado pelo Tribunal. Agora, quando se fala em lixo de aeroporto é preciso não confundir o que é lixo igual para todo mundo, tijolo quebrado, do que é lixo controlado que vem do exterior e que precisa ser incinerado e que isso é muito bem controlado pela ANVISA, pela...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas isso na obra, né Brigadeiro.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Na obra não tem nada a ver. O lixo que eu estava me referindo é lixo perigoso de avião.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria a... São vários os nomes de pessoas citadas nesses mais de cem processos que V.Exª. tem conhecimento, então eu gostaria de citar alguns nomes para que o senhor tivesse a oportunidade de apresentar algumas informações acerca de supostas irregularidades praticadas por elas e que pudessem auxiliar o trabalho dessa Comissão de Inquérito. Diretora de engenharia Eleuza Therezinha Lores.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A Drª. Eleuza, ela está respondendo a várias questões.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quase todas ela...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ela tem processo no Tribunal de Contas, no Ministério e se não me engano na Polícia Federal também.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Paulo Dites(F) Neto.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Paulo Dites(F) foi superintendente de empresa de engenharia, foi afastado, e ele... Não sei exatamente... Ele está respondendo alguma coisa, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mário Jorge Moreira.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Mário Jorge... é um engenheiro que também... Todos esses que estão citados em...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor teve que trabalhar com todo mundo?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Trabalhar o que eu tinha.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Geraldo Cordeiro, Manaus. Também está respondendo a... Todos eles?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Provavelmente essa relação que o senhor tem aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Wilson Gregório. Florianópolis.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sr. Relator, só um minutinho. Me desculpe. É curiosidade aqui nossa. Minha e do Senador Sérgio Guerra. Por que é que V.Exª. não demitiu já que sabia e tinha as acusações que eram verídicas. Continuou com as pessoas lá?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Essas acusações eram do Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas percebe as irregularidades, manda fazer as consultas, a CGU foi que determinou ao Ministro da Defesa que fizesse afastamentos. Foi apenas a CGU que determinou esses afastamentos. Não tinha como legalmente de fazer isso por irregularidade do TCU, que nunca terminou. Até hoje não terminou um processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, vamos dizer, V.Exª. tinha autonomia para demitir? Se quisesse demitir o senhor não ia trombar com alguém?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu demiti uma vez 17 pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas diretores.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. Diretores, não. Não tinha a menor possibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não tinha autonomia para demitir. Ex-Presidente Carlos Wilson... Vou falar então todos. Carlos Wilson. Sim, tem problemas, tem várias investigações.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Tem, está...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eurico José Bernardo Loyo.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Todas essas pessoas que o senhor está citando estão com alguma... devendo alguma explicação. Ou ao Tribunal de Contas...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Márcia Gonçalves Chaves.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Também. Ou ao Ministério Público, ou à CGU...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Fernando Brendaglia?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Mesma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – José Wellington Moura?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Mesma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Tércio Ivan de Barros.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Mesma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Marco Antônio Marques de Oliveira.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O Marco Antônio é um diretor. Ele hoje é diretor de administração. Até onde eu sei, ele estava envolvido num problema de Cuiabá. Não posso confirmar para V.Exª., mas tive uma informação ontem que ele teria sido inocentado pelo Tribunal de Contas. Agora, não posso confirmar isso para o senhor. Foi apenas uma informação. Com relação específica ao Marco Antônio, caso Cuiabá.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Conselheiro Airton Soares.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O Conselheiro Airton Soares ele não é da INFRAERO. Ele é conselheiro do Conselho de Administração da Empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Causa problemas?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, não é que cause problemas, mas...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele como conselheiro advoga para alguém que tem interesse na...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não posso afirmar isso, Senador. Eu não posso afirmar isso. Mas eu acredito se um órgão... Competente em investigação...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode haver. Edgar Brandão Júnior. Nelson Matei.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Nelson Matei... é tanta gente... Esse nome não me...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Luiz Squetine Ramos Pinto.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Ramos Pinto. Sim. Problemas de Salvador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Maria Berlinda.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Deve ser também questão de Salvador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Aglaira Amorim.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Esses nomes já são nomes que foram surgindo...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Que cada dia o Tribunal acrescenta mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Jorge Eufrásio.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Hum-hum.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Túlio Espinosa.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Túlio. Hum-hum.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ivan Chavete. Osvaldo Nogueira.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Esse também não me recordo, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Walter Zardeto.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Também não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Gisele Coutinho.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Também não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Marcelo Pestana. Todos da área... Esse pessoal...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – De Curitiba, se não me engano.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Todo mundo da área de engenharia. Parece que o maior rolo é área de engenharia, não é isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – As dificuldades maiores são na área de engenharia, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Rita Coentro.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Se não me engano é questão de Curitiba também. Aquela questão que envolveu a doutora... Não sei se é doutora. Sílvia Pfeiffer. Acho que ela depôs inclusive, não sei se ela depôs aqui no Senado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Márcio e Sérgio Seixas.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Hum-hum.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. poderia dizer que como Presidente da INFRAERO V.Exª. verificou, identificou algum tipo de cooperação ou conluio entre diretores da INFRAERO e diretores da ANAC?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não. De forma alguma. A INFRAERO e ANAC?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É. Houve conluio, houve... Não?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu diria até o contrário. Houve até foi muita desavença. Desavença no sentido de muita discussão técnica, mas nunca...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Discordância é uma coisa, conluio é outra.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não, não. Isso aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não tem indício.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Se aconteceu foi completo desconhecimento meu.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Agradeço a V.Exª.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Tudo bem, Senador Demóstenes? Senador Sérgio Guerra com a palavra. Ou o Senador Mário Couto, se não... Não se inscreveu comigo aqui. Quer...?

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Se for atrapalhar, não. Eu tenho uma única pergunta, é rápida.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Quem pediu a palavra foi o Sérgio, mas o senhor tem preferência.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Muito obrigado pela consideração.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Com a palavra.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Brigadeiro, eu quero fazer uma única pergunta a V.Exª. Antes do acidente da GOL, não se falava em irregularidades na INFRAERO, não se falava que a ANAC não fiscalizava as empresas, não se falava que os aviões eram apertadinhos, que as cadeiras maltratava os passageiros, que os empresários dessas empresas eram ambiciosos por muito dinheiro... E depois da queda do avião isso tudo veio à tona. Logo, logo o Ministro que assumiu, o Jobim, declarou que as cadeiras estão apertadas... Enfim, houve até um Senador que fez crítica ao Ministro. Eu não concordo com isso. Eu acho que o Ministro tem toda razão. "Ah, o Ministro não devia se meter nesse detalhe". Devia sim. Deve. Isso é muito importante.

Então, se sabia que além de tudo isso, os passageiros vinham sofrendo constrangimento. E passaram a sofrer muito mais depois do acidente da GOL. Que veio tudo à tona. V.Exª. ainda agora disse uma palavra importante. Todo caso dos transportes lá de Ribeirão Preto. Falou na palavra antecipar. E dissE – Se não antecipar, nada funciona. V.Exª. já tinha mais ou menos dois anos na administração da INFRAERO, não é isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – (pronunciamento fora do microfone)

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Seis meses. Então V.Exª. teve oportunidade de saber que muitos desses acontecimentos existiam. E qualquer autoridade, como eu, V.Exª. Qualquer autoridade não pode pagar por erro de omissão. E aí é visível um erro de omissão. Visível. Tanto que o Tribunal de Contas veio aqui, denunciou, mostrou, provou... Muitas irregularidades dentro da INFRAERO. Já estão compro-

vados isso. Muitas irregularidades. Lógico que tudo isso somado, revolta de controlador de vôo, tudo isso somado, lógico que tiveram... Não sei o grau de participação, mas tiveram participação nos acontecimentos que vieram a trazer profunda... Profundo sentimento do povo brasileiro. Eu acho que para nós recuperarmos isso nós vamos precisar de muitos e muitos e muitos anos. Isso entrou na história do País. Sempre vai ter que se citar que em menos de um ano nós perdemos quase 400 brasileiros, brasileiras, meninos, meninas, jovens, senhoras, senhores... E que nós vimos aqui nessa Comissão por muitas vezes chorarem. Isso é muito lamentável. O povo brasileiro vai demorar a esquecer isso.

E eu pergunto a V.Exª.: Por que V.Exª. não se antecipou a todos esses erros, como um Diretor da INFRAERO? Por que V.Exª. não denunciou? Por que V.Exª. não falou para que pudesse se evitar tudo isso que está acontecendo? É lógico que V.Exª. sabia que havia um movimento dos controladores. Lógico que V.Exª. na prática sabia que mais tarde ou mais cedo isso movimento poderia explodir como explodiu. Essa é a minha única pergunta. Por que V.Exª. não se antecipou a tudo isso para que fosse evitado tudo isso? Essa é a minha angústia em querer saber. Por que V.Exª. calou? Se não houvesse o acontecimento não se teria vindo... Não se teria... Todo esse questionamento nós não estávamos nem aqui. Nem as CPIs teria... Porque a ANAC, doutora, por que V.Sª. não questionou... Vamos pôr um exemplo só, tem vários e vários exemplos. Em função do tempo não se pode questionar tudo. Mas vamos pegar esse do Ministro agora. O Ministro sentou e disse logO – Olha, eu vou questionar com as empresas, as empresas querem ganhar muito, as empresas são ambiciosas, eu vou questionar o problema das cadeiras que todos os passageiros reclamavam. No Brasil inteiro. No Brasil inteiro reclamavam. Porque não se viu nada disso. Porque não se questionou nada disso? Por que não se foi às autoridades competentes dizer, reclamar, para que se evitasse tudo que aconteceu, e Oxalá não aconteça mais. Rezar para que tudo isso seja resolvido imediatamente. Então eu pergunto a V.Exª. V.Exª. não teve um grande erro de omissão?

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Deixa eu talvez Brigadeiro J. Carlos, o Senador Sérgio Guerra possa também fazer seus questionamentos, depois o senhor e a Srª. Denise poderiam fazer as suas colocações.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – (pronunciamento fora do microfone) São Paulo em privatizar o terminal alfandegado de Ribeirão Preto, quebraria em princípio o monopólio de carga da INFRAERO? Essa é uma pergunta.

Outra diz respeito ao papel, o documento que chegou aqui às minhas mãos. Informações suplementar de RBHA. Estava no site da ANAC, tem a marca da ANAC. E eu leio aqui o seguinte. Tem um número qualquer. 121, 195, aviões com motores a turbina. Limitações de pouso no aeródromo de destino. "A menos que baseado em demonstração de operações reais com técnicas especiais de pouso em pistas molhadas, uma distância de pouso menor, mas numa menor do que a requerida pelo parágrafo B dessa seção, tenha sido aprovado para específico tipo e modelo de avião, incluída em manual de vôo aprovado – Aí marquei aqui – nenhuma pessoa pode decolar com avião turbo jato quando previsões ou informações meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo do destino poderá estar molhada ou escorregadia. No horário estimado de pouso nesse aeródromo. A menos que o comprimento efetivo da pista do aeródromo de destino tenha pelo menos 115% do comprimento da pista requerido pelo parágrafo B dessa seção". É outro documento cuja importância formal eu desconheço.

E uma terceira nota que tem a ver com instruções da GOL, eu não estou aqui fazendo propaganda de uma empresa ou da outra. Mas eu leio aqui. "Não pousar sobre chuva moderada ou forte – Isso vale para Congonhas – Recomendamos que nas etapas de... E para São Paulo Congonhas, seja utilizada combustível mínimo requerido. Pelo visto, proibido pouso com reversor inoperante e pista molhada independentemente do tipo de aeronave". São três instruções interna da GOL. Muito claras. E esse documento da ANAC, esse papel da ANAC que fala de exigências e restrições ao pouso em pista molhada para aviões a jato.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Com a palavra o Brigadeiro J. Carlos.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador Mário Couto, eu concordo integralmente com V.Exª. a questão da antecipação. Em 1996, Senador, o Tribunal de Contas da União auditou o sistema, se não me engano foi o Ministro Augusto Nardes que produziu um relatório em que em 96, ele, o Tribunal de Contas, já se antecipava a muitas coisas. E fazia uma série de recomendações. É um dos poucos documentos que eu guardei de recordação minha da INFRAERO. Foi esse documento de 96.

Eu quando estava na ativa, comandei a Defesa Aérea do Brasil. Todos esses sistemas de radares eu vi um a um. Eu vi a fundo. Vi as dificuldades como era difícil perseguir um traficante invadindo o Brasil. Traficante que invadia e ameaçava até o tráfego civil, o trabalho dos controladores. Então isso tudo realmente eu conheço isso, Senador.

Agora, o senhor pode acreditar ou não, Senador. O acidente com o avião da GOL pra mim foi uma coisa absolutamente chocante. Eu não tinha a menor idéia de que naquele momento, naquele local, naquele controle, naquele trecho de controle aquilo pudesse acontecer. Inclusive, Senador...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Brigadeiro, o senhor me permita. Veja bem, Brigadeiro, se havia um movimento dos controladores, lógico que V.Exª. sabia, havia um movimento, havia uma insatisfação muito grande. E aqui no primeiro relatório desta Comissão a Comissão aprofundou o estudo sobre esses acontecimentos com os controladores. Havia insatisfação pelo salário, havia equipamentos que já eram obsoletos, havia uma série de irregularidades que podemos citar aí 10, 15... A língua inglesa que eles diziam que eles mesmos pagavam para... E que pode ter sido uma das causas do acidente da GOL também. Então todos sabiam que... Todos que eu estou falando são os diretores que lidam com isso no dia-a-dia, no cotidiano sabiam que havia uma insatisfação muito grande. Se há problemas nos aeroportos, aeroportos parados, preços superfaturados, aeroportos mal feitos. Tudo isso existia, lógico que de uma hora para outra poderia acontecer um acidente. Lógico. Isso aí é indubitável, inquestionável. Aí é que eu pergunto. Será que as autoridades não pagaram por um grande erro de omissão, se sabiam que a coisa estava de mal para pior, e que não havia nenhuma providência em relação a isso? Só houve, na realidade, quando os acontecimentos vieram à tona porque perdemos 155 pessoas no primeiro acidente.

Então, será que isso aí não é um profundo erro de omissão? E esta Comissão está indo fundo. Essa Comissão não está indo no direcionamento só de ver culpados. Mas também de apontar soluções. E isso eu acho um trabalho brilhante. Quero parabenizar, já parabenizei várias vezes, quero parabenizar mais uma vez o Presidente, o Relator, Senadores e Senadoras dessa Comissão pelo trabalho que estão desenvolvendo.

Então, eu fico a meditar e a pensar, Almirante. V.Exª. Brigadeiro. V.Exª. não poderia ter ido a alguém para denunciar todos esses fatos, para pedir ao Presidente da República que tomasse providências ou o Governo também foi omisso ou foi questionado ou foi dito e o Governo não quis tomar providência. Isso que eu gostaria de saber.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, com relação específico ao acidente. Todos sabíamos, particularmente a Aeronáutica sabia que havia deficiência no número de controladores. A Comissão sabe também perfeitamente que um concurso público que ia ser realizado pela Aeronáutica para controladores civis não foi feito. Isso também já foi apurado aqui por esta CPI.

Senador, o caos que se estabeleceu entre os controladores na hora do acidente, não foi um dia depois, não. Foram cinco minutos depois do acidente, Senador, em minha opinião e aqui estou emitindo minha opinião pessoal, já fora da Aeronáutica, fora da INFRAERO, foi falta de chefia, comando e liderança, Senador. O senhor não faz idéia o que é um acidente aéreo dentro de uma sala de controle. Um avião desaparece do radar. O trauma. Mesmo que ele apareça logo em seguida, tenha sido uma falha, uma nuvem. O trauma que isso causa, Senador, o senhor não faz idéia. No momento que aqueles controladores constataram, bateram e um Boeing caiu, Senador, essa é a hora em que tem que aparecer o chefe. Tem que parecer o líder, tem que parecer o comandante. Tem que aparecer quem reúna o povo. E reúna a gente e dizer calma. Calma! Primeira coisa, vamos impedir que o acidente comece a acontecer em cadeia. Senador, uma das coisas mais terríveis no acidente aéreo é quando isso não é feito e o senhor começa a ter uma cadeia de acidentes. Não uma cadeia um minuto atrás do outro. Mas um mês, um ano ou dez anos atrás do outro. Essa cadeia tem que ser interrompida. Houve falhas nisso, Senador. Eu não estava lá no CINDACTA. Era civil já. Estava na INFRAERO. Mas eu corri para o aeroporto e ligando. O tempo todo para Aeronáutica. Nitidamente houve falta de comando. E mais, Senador. Quando aparece um Delegado Federal com um par de algemas na mão, Senador, e os controladores sabendo... Não estou fazendo defesa de controladores amotinados. Ao contrário. Muito ao contrário. Mas os controladores que eram obrigados por lei ou por norma controlar 14 aviões, e controlavam 22, controlavam bem, sem risco nenhum, Senador. Porque é possível. Eu já vi controlador de vôo controlar 40 aeronaves supersônicas, sem transponder e simulando operações de guerra. É possível fazer. Aqui no Brasil. Então é possível fazer. Então aqueles homens controlavam 20, 22, com absoluta tranqüilidade. Aí ocorre o acidente. E aparece alguém com uma algema na mão. E não aparece o homem que deveria aparecer. Senador, a reação natural, não estou defendendo amotinado, mas a reação natural do ser humano qual seria? Ah é? Então eu vou controlar 14.

Bom, se daí para frente aparece alguém com problema médico... Isso aí já é outra história. Aparecem pessoas, aproveitador. Aí aparece motim. Daí para frente, Senador, ninguém segura mais. Ninguém segurou mais. O acidente da GOL, Senador, levantou o tapete do tráfego aéreo. O acidente da TAM, esse agora da TAM, embora aquela pista não tenha nada a

ver com esse acidente, eu juro que aquela pista não tem nada a ver com esse acidente, o primeiro dia que esse relatório se tornar público eu quero ser o primeiro a ler. Mas levantou o tapete da infra-estrutura. Falta levantar o tapete agora das empresas aéreas. Que eu espero que... A ANAC está fazendo isso. O Ministro Jobim agora está fazendo isso. Acho que são os três tapetes que precisavam ser levantados. Infra-estrutura, controle de vôo e as empresas aéreas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, como é que é esse tapete das empresas aéreas? O senhor podia explicar para gente?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, eu acredito que...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – As empresas têm sido beneficiadas?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, veja bem, dissecaram o tráfego aéreo brasileiro. A infra-estrutura está sendo dissecada inclusive com auditoria, com... Acho que tem que ser mesmo. Com relação às empresas aéreas, as empresas aéreas estão lá. Estão voando. Mas veja bem, os aviões que caíram pertenciam a empresas aéreas. Não estou culpando empresas aéreas, não estou piloto, não estou culpando nada. Mas que exige determinadas investigações, levantar o tapete eu acho que sim. E eu estou vendo com bons olhos o trabalho que o Ministro Jobim está fazendo. Concordo com o Senador Mário Couto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem que diminuir o número de HOTRANS em Congonhas...?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Tem que haver um trabalho sério em relação a isso. Muito sério.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Distribuir pelo resto do Brasil. Voltar a aviação regional... é isso?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – A aviação regional brasileira não é da minha área, mas a Drª. Denise deve saber isso muito melhor do que eu. A aviação regional brasileira foi praticamente destruída no passado recente. E é difícil a aviação regional sobreviver. Fazer aquelas linhas aéreas no Pará, no Maranhão, no Piauí. É uma coisa complicadíssima. No próprio Rio Grande do Sul. Hoje tem aquela companhia as duras penas no Rio Grande do Sul tentando ligar Uruguaiana com Pelotas. Então onde estão essas coisas todas? Agora, volto a repetir, Senador, onde está o nosso plano aeroviário deste País? Isto precisa ser feito com maior urgência. Porque senão, Senador, esses fatos irão se repetir. E aqui, Senador Mário Couto, eu volto a falar na antecipação. A hora de antecipar é agora. Tem que antecipar o acidente eminente, e tem que antecipar a desgraça futura. Eu acho que o momento é de antecipar agora a desgraça futura. Aproveitar o momento político...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Mas é isso que eu questiono. Não quero ser antipático. Não quero que V.Exª. me olhe assim. Mas é exatamente isso que eu questiono. Por que é que V.Exª. não questionou todos esses problemas antes do acidente? Eu acho que agora o Ministro Jobim está tomando algumas providências. E eu acho que as providências que ele está tomando têm direção. É o sentimento que eu tenho neste momento. Por que isto não foi feito antes? Se sabia de tudo que estava acontecendo. Que existia corrupção, que existia motim, que existia tudo isso. Por que é que não fez isso antecipadamente como tão bem V.Exª. colocou a palavra antecipação? Por que não se fez isso? Porque agora não se diz assim: "Olha, eu paguei pelo erro de omissão". É isso que eu questiono, Brigadeiro. Isso que eu questiono. Por que deixaram acontecer o acidente? Por que isso aconteceu? Por que não tomaram providências antes? Ah, porque fulano não me ouviu, eu disse ao fulano". Procurasse até o Presidente da República se fosse o caso. Mas não deixava acontecer o que aconteceu.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, eu posso responder por mim. No acidente da GOL eu estava na INFRAERO sem nenhuma autoridade sobre o controle de tráfego aéreo. Absolutamente nenhuma autoridade. Inclusive a primeira explicação que eu tive após o acidente foi de um congestionamento no setor 5, saída de tráfego aqui de Brasília em direção a Goiás provocado por aviões de pequeno porte cuja origem seria no segundo turno das eleições de Goiás. Para o senhor ter uma idéia. Eu não tinha conhecimento nenhum nem interferência no tráfego aéreo. Meu problema era administração aeroportuária.

No motim dos controladores não tinha absolutamente a menor idéia do que estava havendo dentro dos quartéis. Não tinha nenhum acesso a quartéis. E se V.Exª. lembra bem, essa coisa ficou fechada, ficou extremamente fechada o que estava acontecendo. Só posteriormente o Ministério Público Militar entrou e essa coisa se tornou mais pública.

Com relação ao acidente da TAM, volto a dizer, as medidas que eu poderia tomar de antecipação para a infra-estrutura não só de Congonhas, como dos outros aeroportos, foram tomadas. Mais de 500 vezes aquele aeroporto de Congonhas foram suspensas as operações pela INFRAERO. Nós entrávamos lá e pára esse vôo. Não pousa. Vai para onde quiser, mas não pára. Não pode funcionar. Nós interrompemos vôo, escrevemos tudo, paramos junto em cooperação com a ANAC,

em cooperação com a Aeronáutica, interditamos várias vezes aquelas pistas. No dia do acidente, aquela pista estava perfeita. Agora, também uma sugestão, eu penso igualzinho ao senhor, Senador. Não estou discordando de forma alguma do senhor. Eu acho que essa questão da antecipação é vital. Agora, a questão, Senador, pode acontecer de novo? Senador, se isso puder acontecer de novo, aí nós seremos criminosos, sim. Porque acidente aéreo acontecem e vão continuar acontecendo. O problema é que ele não pode se repetir. Agora vou para a informação de mídia. Esse acidente da TAM é repetitivo. Informação pura de mídia que eu tenho. É um acidente repetitivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso quer dizer que o senhor confia na mídia.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Depende, Senador. Depende da parte técnica. Senador, se um piloto cometer um erro induzido por um avião, o senhor pode ter certeza absoluta, em algum momento do futuro outro piloto cometerá o mesmo erro. Pode ser um erro pequeno, que a cadeira desabe. E pode ser um erro fatal que mate milhares de pessoas. Um piloto sempre cometerá o mesmo erro de outro piloto induzido por um erro de projeto de avião. Isso qualquer especialista em segurança de vôo sabe. Senador, essas são as coisas terríveis com as quais nós temos que lidar. Isso não se aplica só a avião, não. Aplica a uma pista de pouso, aplica a uma regra de tráfego aéreo, aplica a uma língua inglesa. Morreram mil pessoas porque alguém confundiu hold com roling. Uma simples inversão de uma palavra inglesa.

Então, Senador, com real à antecipação, eu sou um defensor. Não me sinto culpado de nada. Com relação ao que o senhor falou de safadeza, corrupção, etc., etc. Senador, tomei conhecimento, houve sindicância aberta, houve auditoria aberta, houve Ministro informado, houve Tribunal, houve polícia avisada. Tudo que eu poderia fazer eu fiz. Agora, a presidência de uma estatal termina no batente legal dela. Mas o senhor pode ter certeza, se o senhor consultar os documentos o senhor vai ver que o que foi bater na CGU foi encaminhada por nós. As providências, antecipatórias. E nenhuma coisa apareceu depois que nós chegamos lá. Mas Senador, a morte do acidente da GOL eu perdi três homens da INFRAERO que estavam lá trabalhando para a nossa empresa e morreram nessa empresa. E tive o desprazer de receber o laptop dele que foi o que sobrou do avião. Não sei se conseguiu responder, mas foi pelo menos a minha possibilidade.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Senador Sérgio Guerra.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Sobre a sua pergunta e a resposta do Brigadeiro. Sem dúvida, a sua explicação geral é correta. A mim parece sensata e honesta. Faço algumas ponderações. Primeiro, é que há que eleger os responsáveis. O responsável por isso tudo não foi o líder que não apareceu no dia dos controladores que não estavam ou não puderam aqui em Brasília atuar como deveriam ter atuado. Segundo, entre o acidente da GOL e o acidente que veio a se desenvolver depois. Temos muita turbulência. Eu próprio participei de uma delas. Certa vez fui para o aeroporto com mais o Deputado Roberto Magalhães, Deputado Carlos Eduardo Cadoca e Deputado Raul Jungmann. Esperávamos por um vôo para Pernambuco até duas ou três horas da manhã. Depois chegou o avião. Houve o início de embarque. O embarque foi interrompido. Isso lá para as duas e meia, três horas com o caos instalado. Não tinha gente da companhia, aquela confusão que todo brasileiro viveu. Espero que não continue a viver. De repente todos entramos. Dr. Roberto que era mais sensato, Juiz, Advogado, disse não vamos fazer isso que isso é invasão. Porque todos entraram assim de uma hora para outra. E sentávamos em cadeiras que não sei nem se eram as que estavam reservadas para nós. Mas o que a tripulação disse ao Deputado Raul Jungmann e que o tempo dela estava vencido e que ela não queria voar de novo, e continua a voar. Eu próprio perguntei a uma aeromoça sobre isso e ela confirmou. Quer dizer, aquela tripulação estava voando além do tempo em que ela estava habilitada a voar, nas condições de segurança necessárias. É um processo muito geral, muito amplo, e o grande problema do nosso País é que não aparecem os responsáveis. As coisas são vistas, são constatadas, os responsáveis quando aparecem produzem uma ampla defesa, essa defesa vai para os tribunais e quase sempre punição que é bom, não se dá. Questão da punição é um problema central da autoridade do Brasil de hoje. Do Parlamento, do Executivo e da autoridade no sentido mais geral. Então eu penso que uma advertência sua sobre as companhias aéreas, acho perfeitamente correta.

Nós fizemos aqui apresentação de dirigentes de empresas aéreas e eles não estavam no foco como deveriam estar. Realmente houve uma imensa subestimação, certa cultura de ganhar dinheiro de todo jeito prosperou enormemente, a qualidade foi lá para baixo, o preço foi lá pra baixo, e a segurança também foi lá pra baixo. Enfim, e nós assistimos isso aí passivamente. Quando alguém fala em privatizar, não sei o que, eu próprio um dia desses tive uma discussão

num debate desses de rádio com o Senador Renato Casagrande que não está aqui, que é um excelente quadro. E alguém falava em privatizar. Logo depois dessa crise. A questão de privatização não pode ir até o limite da segurança. Questões de segurança não podem ser privatizadas. Não devem ser privatizadas. Devem ser tarefa pública. Não podemos levar até aí as vantagens da privatização porque elas não se confirmarão depois.

O que aconteceu no Brasil, eu acho que... A opinião de um amador. A VARIG era uma instituição que não era exatamente uma empresa. Mas a VARIG tinha princípios. Cuidava da imagem, cuidava do conceito, cuidava do conforto, tinha preocupações que a credenciaram no Brasil e no mundo. Como a empresa que tinha qualidade e um serviço de alta qualidade. Mas a gente sabe que a VARIG é uma empresa que tinha uma composição acionária complexa e que foi desvirtuada no tempo. Não somente a VARIG, que era essa empresa oferecia e oferecia esses serviços. Mas outras empresas brasileiras também foram naufragando ao longo dos últimos anos. Surgiram duas empresas que são sucessos empresariais. São *case* de como é possível fazer empresas e ganhar tanto dinheiro num tempo tão breve. Evidentemente que há justificativas para esse sucesso. O fato da VARIG ter quebrado, o fato de haver uma mudança de mão-de-obra, de haver um mercado em crescimento. Tudo isso justifica o sucesso que essas empresas tiveram. Mas houve uma evidente falta de cuidado com a população, com os passageiros e um excesso de ambição econômica que nos levou à situação que nos encontramos agora.

Penso apenas que toda vez que ouço o Brigadeiro falar, assim como o Ministro da Aeronáutica, não, o Chefe da Aeronáutica. Não é mais Ministro. A minha sensação é que todos falam, mas não falam tudo. Todos dizem, mas não dizem tudo. Eu não quero dizer que é um problema de caráter porque não é. Nada contra o caráter do Brigadeiro, muito menos... Tampouco quanto o Brigadeiro como chefe das forças da Aeronáutica. Mas o fato concreto é que as responsabilidades essas não estão sendo devidamente apontadas. Não podemos sair dessa depois de tudo que aconteceu apenas um ou dois controladores aqui de vôo, gente que ganha três, quatro, mil reais por mês, que trabalha de dia e dirige um táxi de tarde como culpados. Não é possível. Isso não faz sentido nenhum.

Então, quanto mais o Brigadeiro puder falar e julgar que deve falar, deve fazer isso. Para dar sua opinião. Porque nós precisamos de gente que fale agora para que a gente possa... E eu acho, tenho a impressão, tenho quase certeza que V.Exª. conduziu num esforço elogiável de tentar fazer as coisas acontecerem. Não as fez. Teve que conviver com a direção que o nomeou, não sei se deveria, mas enfim, se sabia que a direção não tinha a competência que desejava e estava sendo objeto em algumas dezenas de reclamações e acusações no Tribunal de Contas e nas outras instituições, talvez o mais sensato fosse dizer com essa estrutura eu não sou Presidente. Mas enfim, isso é uma questão de foro íntimo que somente o senhor pode explicar no momento adequado.

(troca de presidência.)

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senadora Ideli. Não quer usar a palavra?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – As questões que eu gostaria de ter feito eu já fui indelicada interrompendo o Presidente e o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito oportuno, Senadora.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Senador Sérgio Guerra, três perguntas. Senador, as duas últimas na verdade não são... Eu estou entendendo que são duas questões que estão ligadas. A observação com relação à instrução passada pela GOL, e a instrução que eu gostaria de saber se é 121... 189 ou 185?

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – 121/189.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Ok. Vou começar por aí. Essa instrução suplementar 121/189, na verdade ela era um escrito que era um estudo interno da ANAC, que foi divulgado na internet, ainda estava em debate, e antes mesmo desse estudo ser efetivado como uma proposta de instrução, a própria ANAC começou a adotar algumas medidas mais rigorosas, e isso era no ano de 2006, porque naquele momento nós estávamos com um índice de atrito das duas pistas de Congonhas não adequado e tínhamos ainda um problema de contaminação por lâmina d'água que ia ser absolutamente regularizado como o foi com as obras realizadas pela INFRAERO. Portanto, ao longo do ano de 2006, nós fizemos monitoramento da pista junto com a INFRAERO, todas às vezes que havia um índice de lâmina d'água acima de três milímetros, no final do ano nós ainda fomos mais rigorosos com essa conduta, a INFRAERO então interditava a pista para monitorar o escoamento desta água e, ao longo do ano também, a INFRAERO foi realizando algumas obras de manutenção para... manutenção mesmo do índice... Melhoria do índice de atrito que até então estava não regularizado em razão de estar aguardando pelas obras. E é por isso que havia esse estudo junto com todas as medidas de monitoramento que nós adotamos de forma mais rigorosa.

Contudo, nada impede que as empresas aéreas adotem normas internas mais conservadoras do que quaisquer normas da ANAC ou normas internacionais. E pelo que o senhor está lendo, parece que a GOL então optou por adotar uma norma mais conservadora na pista de Congonhas quando molhada. Não é isso que o senhor está lendo?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Posso entrar nessa questão? Porque vou questionar... Pelo que se depreende das informações, no início do mês de dezembro houve uma reunião na ANAC, que foi, como V.Sª. disse, havia um estudo a respeito desse tema, e haveria então nessa discussão em que participaram também as empresas, uma recomendação ainda não formalizada da ANAC para que no caso de Congonhas, com o reversor inoperante e a pista molhada, independentemente do tipo de aeronave, é que as empresas tomassem a providência de não descer ali. Quer dizer, teria havido uma reunião preparatória na ANAC e em decorrência dessa reunião, não a determinação ainda, a GOL, no dia 15 de dezembro, expediu esse comunicado dizendo isso, proibindo o pouso com o reversor inoperante e pista molhada independentemente do tipo da aeronave. Houve essa reunião com a recomendação da ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Senador, eu desconheço a existência dessa reunião. Se essa reunião aconteceu foi com algumas das nossas superintendências e não com a diretoria colegiada da ANAC. Eu gostaria que então o nosso Superintendente Tarcísio e (ininteligível), por favor, vocês podem vir aqui para me dizer se houve essa reunião ou não? Deve ser uma reunião técnica. Se aconteceu, uma reunião técnica. E só os nossos técnicos é que podem informar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E V.Sª. também disse o seguinte, que não houve aquela norma que foi divulgada, ISR-BHA nº. 121/189, que essa norma ela, na realidade, era um estudo.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É, não era uma norma.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas acontece que no site da ANAC consta como nota oficial da ANAC divulgada no dia 31 de janeiro desse ano.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E diz lá o seguintE – Parâmetros e procedimentos para a avaliação das condições da pista do aeroporto de Congonhas em caso de chuva. Aí vem: A ANAC estabeleceu uma instrução de trabalho para os operadores de serviços de infra-estrutura, torre de controle, administração aeroportuária, do aeroporto de Congonhas que deve ser aplicada no monitoramento das condições de segurança operacional em períodos de chuva. A medida foi tomada em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, DECEA/SRPV-SP. A INFRAERO e o Centro de Investigações e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA, e entrou em vigor no dia 25 de janeiro de 2007.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eram duas normas, na verdade. Uma, que é um estudo. E a outra que era exatamente o monitoramento que estava entrando em vigor e que dizia respeito a essas duas medidas. O desenvolvimento de um processo de elevação dos índices de atrito mantendo em nível significativamente mais alto dos que os anteriormente verificados, e por conta disso havia a interrupção de operações no aeroporto toda vez que fosse constatada a existência de um quantitativo de água, de lâmina d'água para o monitoramento da pista e verificação do tempo em que ela demoraria para descontaminar e escoar. Até que a obra fosse realizada. Isso era uma regra de monitoramento. Junto com ela, colocaram na internet um estudo que era interno e que, ao invés de ir à consulta pública, porque era um esboço inicial de uma proposta, deveria estar voltado para o público interno da ANAC para críticas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Então não foi uma falha na ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Foi uma falha da área de informática, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Eu também... Era essa pergunta em relação a essa que o Senador Sérgio Guerra tinha que fazer. Porque ontem, só ontem, a ANAC, até numa matéria de jornal Estado de São Paulo, a ANAC veio a público com esse desmentido. Dizendo que aquela nota do dia 31 na realidade não estava em vigor. Era um estudo.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O Presidente Milton Zuanazzi, em algumas oportunidades, já tinha se manifestado para explicar o que havia acontecido. E acredito que a nossa Assessoria de Comunicação deve ter sido pautada pelo Estado de São Paulo, mas precisamente sobre essa matéria e foi expedida uma nota à imprensa em razão de uma pauta advinda da própria imprensa.

A segunda pergunta do Senador Sérgio Guerra diz respeito à quebra de monopólio de carga. Senador, sob o ponto de vista jurídico, não há possibilidade do monopólio de carga. Pelo que eu também tomei conhecimento, tiveram algumas demandas judiciais e essa matéria já está vencida. A INFRAERO não tem

o direito de ter o monopólio da carga. O que significa dizer que os terminais alfandegados não... obrigatoriamente deverão ser instalados em aeroportos administrados pela INFRAERO. Isso diz respeito a aspecto de juridicidade, legalidade.

Sob o ponto de vista fático, existem quatro aeroportos em São Paulo habilitados como aeroporto internacionais... Internacionais, não. Aeroportos de carga. Três internacionais, que é o aeroporto de Guarulhos, Viracopos, Ribeirão Preto, e um quarto aeroporto que tem a possibilidade de receber um quantitativo muito pequeno de carga e vem sendo utilizado esporadicamente para cargas, mas aí não transportadas aéreas, é o de São José dos Campos. Portanto, dentro da terminal São Paulo e no Estado de São Paulo, qualquer possibilidade de implantação de utilização do aeroporto como aeroporto também cargueiro, por enquanto são os quatro aeroportos que teriam esta possibilidade lembrando que São José é muito restrito o quantitativo que poderia ser absorvido de carga.

Então, é a resposta que eu tenho a dar para o senhor. Existem quatro aeroportos habilitados como aeroportos de carga, três deles internacionais, Guarulhos, Viracopos e Ribeirão, São José pode receber uma quantidade muito pequena de carga, mas me parece... E aí também, espero a confirmação do meu Superintendente, São José não é habilitado como internacional de carga... É também. Também internacional de carga. Então temos quatro aeroportos internacionais de carga na terminal São Paulo, sendo que São José pode receber uma quantidade muito pequena de carga tendo em vista a infra-estrutura deste aeroporto, restando três. Dois administrados pela INFRAERO, um administrado pelo DAESP, onde ainda não existe um terminal de carga instalado.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Eu entendi que para que ali se viesse ter um terminal de cargas, além da construção de um determinado equipamento para o armazém alfandegado, é compulsória a ampliação da pista. E esse problema de aumentar a pista tem restrições ambientais.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Restrições ambientais que eu realmente não sei quais são. Verdadeiramente só o EIA/RIMA vai dizer qual é o limite dessas restrições e uma necessidade de uma desapropriação do entorno desse aeroporto em razão da curva de ruído.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Foi essa questão o Brigadeiro a fazer entrevista que ele fez para a Globo? A entrevista que já foi comentada aqui...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não sei, Senador... eu acho que ele deve...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – A senhora não conhece bem o assunto.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não, não sei se essa foi a razão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Brigadeiro, é a questão de manobrar? É isso?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Manobrar o quê?

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – A questão do terminal.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Manobrar o que, Brigadeiro? Perguntei se era a questão que o Brigadeiro disse "manobrar" para transferir.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não entendi a questão, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Por que é que o senhor deu essa entrevista dizendo que a Srª. Denise Abreu, diretora da ANAC, estava manobrando para transferir. É a pergunta. Porque o Senador Sérgio Guerra não estava aí...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Não me lembro da palavra manobrar, não. Agora volto a repetir o que já tinha dito anteriormente. Como o Presidente da empresa eu reagia, hoje não reajo mais porque não sou mais responsável pela empresa, diante de qualquer coisa ainda que subliminar que prejudicasse um centavo da empresa. E a idéia de retirar a carga aérea de qualquer aeroporto da INFRAERO para levar para um aeroporto privado, em princípio eu tinha uma posição reacionária, forte e na hora. Na famosa visita da CPI da Câmara lá na ANAC onde houve o pronunciamento lá, inclusive um dos Deputados apresentou com muita propriedade a questão de levar carga aérea para Confins, sob o ponto de vista INFRAERO, tanto faz. Confins é da INFRAERO. Ele ia pagar a mesma taxa. Mas tivemos também uma posição contrária por questões meramente técnicas de carga aérea em Guarulhos ou em Belo Horizonte.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Mas o senhor alega que uma das razões que lhe fizeram produzir uma entrevista de alguma forma, eu diria agressiva é exagero, mas efetiva, o fato de que a INFRAERO perderia receita, arrecadação. O senhor acha que é sensato isso? O problema da INFRAERO é ter mais receita ou menos receita? Recursos foram para lá de forma abundante, e produziram grandes distorções. Não se pode dizer que a INFRAERO é uma empresa pobre. Uma das coisas que eu sempre reclamei aqui, por exemplo, da INFRAERO fazer propaganda. Ela não compete com ninguém. Qual a necessidade que ela tinha de usar como usou tanto tempo, verba de

propaganda bastante altas? Por quê? Para vender o quê? Não havia o que vender. Não havia concorrência. Ninguém pode pegar um avião numa estrada. Tem que pegar no aeroporto. A concorrência... A propaganda se justifica na disputa do mercado. Não há mercado para disputar. Por que o senhor não se insurgiu contra isso? As despesas de propagandas que eram muito generosas?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, talvez na minha gestão a INFRAERO não fez propaganda. Inclusive uma das primeiras coisas que eu disse lá é que nós somos um monopólio. E monopólio não faz propaganda de nada. Diferente, Senador, de patrocínio cultural, de outras coisas. Que passa pela SECOM, é aprovado e tal.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Passar por onde passar, o fato é igual. O que eu quero lhe perguntar, o senhor foi contrário então às verbas de propaganda que a INFRAERO usou?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Sim, fazer propaganda de monopólio é mais ou menos estúpido. Eu acredito que seja jogar dinheiro fora.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Jogou-se bastante dinheiro fora. Mas não jogou mais quando o senhor assumiu?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Garanto ao senhor que não.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Outra coisa, Brigadeiro, eu vi um dos depoimento aqui da Comissão alguém que teria sido nomeado, se não me engano pelo senhor, para ser uma espécie de coordenador, gerente, superintendente daquela região de aeroportos que incluía São Paulo. O Relator e o Presidente se lembram disso. E eu questionei a questão do... O rapaz era bastante falante e tudo. Eu vi na televisão quando a crise do avião caído tomou dimensão. Mas ele não tinha nada a ver com a área. Ele era engenheiro com outra formação, completamente diferente e de repente virou coordenador dos principais aeroportos do Brasil. Não sei se coordenador, mas...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Superintendente.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Superintendente. Porque manteve ou nomeou essa pessoa para tomar essa tarefa?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – São as designações, Senador.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Designações que lhes eram conduzidas por quem?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu recebi orientação, eu sou subordinado diretamente ao Ministro da Defesa.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Então ao Ministro da Defesa que essa pergunta deve ser feita.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – O Ministro da Defesa que orienta a INFRAERO sobre qualquer assunto.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Ele que levava as determinações sobre nomeação para o senhor. Ou elas vinham do planalto?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – São de várias origens.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Por exemplo, essa pessoa foi lá ser superintendente da INFRAERO na região. Qual foi a origem da indicação dele?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu na época todas essas orientações partiam da Secretaria de Relações Institucionais. Que é quem analisa isso e faz as indicações.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Secretaria...

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Acho que o nome é exatamente esse. Secretaria...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – A Senadora Ideli talvez pudesse nos informar se essa colaboração para o desenvolvimento da INFRAERO veio da Secretaria de Desenvolvimento Institucional. Mas enfim, quer dizer, o senhor não tem responsabilidade por indicações desse tipo, o senhor como Presidente de uma empresa com relevância que tem a INFRAERO, nomeia para superintendente dos aeroportos principais do País alguém que não tem qualificação para isso. E não reclama disso. E aceita isso. E convive com isso. E agora o senhor está dizendo que não pode falar. Não tem mais o que falar porque não é mais Presidente da INFRAERO. Mas continua brasileiro e militar brasileiro. Que é uma categoria que merece toda a nossa homenagem. O importante é que o senhor passe a sua indignação. Diga a sua verdade. Como eu podia ser Presidente da INFRAERO e resolver os problemas que tinha que resolver, se eu nomeava gente que não queria, gente que estava entupida de acusações no Tribunal de Contas? Era obrigado a conviver com gente assim. Por que não deu essa entrevista? Ou por que não fala isso agora? Já que o senhor é, eu tenho quase certeza disso, alguém competente que tem responsabilidade para presidir uma instituição. Por quê? Porque conviveu com isso? É por isso que tem apagão. É por isso que tem confusão. É porque gente nomeada sem qualificação, sem experiência, sem adaptação curricular, apenas por pressão política. E vindo a tal Secretaria do Desenvolvimento Institucional... Que desenvolvimento institucional é

esse? Ninguém sabe. Se é esse, melhor deixá-lo em casa. Arquivá-lo.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Senador, existe... É uma questão também até um pouco filosófica. As coisas que se pode mudar e as coisas que não se pode mudar. No momento em que se pode mudar, no momento em que não se pode mudar. Eu saí no momento para alguém mudar. Concordo integralmente com o senhor. Talvez eu tenha alguma culpa nisso. Se tiver culpa e se essa CPI, se a polícia, se alguém provar a minha culpa, estou pronto para cumprir a minha pena.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Não é exatamente uma questão de culpa. É questão de processo que está instalado aí. É um processo que permite que alguém com a sua responsabilidade, responsabilidade que é óbvia de Presidente de uma empresa da dimensão da INFRAERO tenha que conviver com diretores, dirigentes de instituição que rigorosamente se lhe desse a tarefa de definir o senhor não os definiria, por serem inadequados, por não garantirem a perspectiva empresarial da empresa, a manutenção do patrimônio público, da segurança, dos passageiros e do povo, de uma maneira geral. Por que é que ninguém fala agora? Quer dizer, por que é que esse silêncio todo? Ninguém é responsável de nada. O Presidente Lula faz cara de paisagem. Tenho nada a ver com isso. E ele se colocou como passageiro. Estou indignado. Ora, ele não pode estar indignado. Quem tem que estar indignado somos nós. Porque ele não assumiu a autoridade que tinha que assumir. Não botou lá gente adequada. Encheu essas instituições de gente que não tinha qualificação. Não tomou providência. Na hora que tomou foi errada. Foi para desfazer a autoridade militar. Pediu a Paulo Bernardo para acertar aumento de salário de militar. Para depois desfazer dois dias depois o que disse. Depois fazer discurso, propaganda, discurso, propaganda. Usaram a INFRAERO para fazer propaganda política em todo canto. É isso que eles fizeram. Por que é que não fizeram a pista, aquelas coisas que tinha que fazer antes?

Enfim, isso que ninguém... O Brasil precisa entender isso e vai entendê-lo. Pra mim isso é menos relevante. Se eu tivesse que dizer que o brigadeiro é culpado, eu não diria que é. Não me parece. Não tenho suficientemente conhecimento do assunto, mas não diria que o senhor é culpado de coisa nenhuma. Mas que como brasileiro, como militar brasileiro, como cidadão brasileiro, a sua tarefa deveria ter sido outra. A de chegar lá e dizeR – Não dá, Presidente. Não dá. Quem me indicou para assumir esse papel. Porque eu não posso cumprir esse papel porque eu não domino. Eu não tenho uma equipe, eu não posso dirigir uma instituição como a INFRAERO sozinho. Ela é importante demais. É um problema da segurança do País. Como essas empresas de aviação que lotaram os aviões de cadeira, de poltrona, de reduziram até a alimentação de quem ia lá. Viraram um negócio de... Aquela porcaria lá. Barrinha de cereais. Assim como botaram mais cadeiras, assim como caiu também os serviços e os preços, a segurança foi para o espaço também. Foi para o espaço. Esse é o diagnóstico completo. "A culpa não é do nosso Governo. Vem de muitos anos atrás". Tudo bem. Pode vir do Governo que eles quiserem dizer. O problema é que está acontecendo agora. É um apagão real que custou vidas. Como há um apagão real nas estradas que também custa vidas. E não há providência nenhuma. Ficaram lá quase um ano sem dirigente. E ainda estão sem dirigente no DNIT. Não empenharam o orçamento do DNIT ainda. Tudo garganta. E vem aqui com CPMF em cima de nós. Nós temos que aprovar carga tributária. 38 milhões dos brasileiros. A arrecadação aumenta, sabe o que acontece? Gastam a arrecadação. Consomem com elevação dos custos. Com despesa, com gastança. E agora ficam dizendo que os investimentos vão sofrer. Vão sofrer porque o Governo não corta. Aquele negócio do Presidente Lula, "vou cortar na própria carne, doe a quem doer". São frases. Não é a realidade. Não doeu nada em ninguém. Está todo mundo aí muito bem, obrigado. Essa que é a verdade. Então isso é mais um capítulo. Capítulo de uma tragédia nacional que nós estamos vivendo. Deprimente para o País. Deprimente para o País. O que aconteceu é uma humilhação internacional e uma humilhação para todos os brasileiros. "Ah, mas avião é coisa de elite". Não tem nada disso. O povo não se divide assim. Os brasileiros são elite, classe média, povo, operariado, camponeses... Todos. Então a gente fica com essa demagogia para manter os votos? Esses votos não valem. Podem valer nas urnas, vamos respeitá-los. Nós respeitamos o Presidente Lula. Não estamos pedindo fora Lula. Nós nunca pedimos isso. Agora, nós temos dificuldade de quebrar o monopólio da informação. Das INFRAEROs que fazem propaganda política por todo o canto. Da instrumentalização da PETROBRAS, da instrumentalização de tudo. Esse negócio virou uma máquina. Comida para o povo lá embaixo e demagogia para os outros lá em cima. É isso que está acontecendo. E o PT coitado, vai defender o que nunca defendeu a vida inteira.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Relator.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – Senador Demóstenes, posso só fazer uma pequena observação?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – É porque é o seguinte, quando eu fiz questionamentos a respeito do processo lá de licitação e concessão do... Lá do aeroporto de Ribeirão Preto, era para não partidarizar. Era para não...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu concordo com V.Exª.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC) – É tão interessante que eu não quero nem comentar agora as últimas observações. Não fica bem. Acho bom mesmo não comentar. Mas é interessante, porque quando é para fazer aprofundamento de investigações, de procedimentos que precisam ser investigados também, aí tem partidarização. Agora, o discurso que me precedeu aí foi um discurso o quê? Foi um discurso o quê? Só observar isto. Apenas esta observação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É por isso que eu gosto de ficar sozinho na CPI. (risos) Estou brincando, hein. (risos)

Segundo o art. 12 da Lei 8.182/2005 que criou a ANAC, os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados. Eu pergunto a V.Sª.: Qual era a sua experiência previa no setor aéreo antes de ser nomeada para a ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Conforme eu havia dito na abertura e na minha apresentação, eu assumi o cargo de subchefe adjunta da... Subchefia para assuntos jurídicos da Casa Civil, com o Dr. Toffoli que era o subchefe, e todas as matérias do setor aéreo eram entregues a mim para que eu estudasse, participasse dos grupos de trabalho, juntamente conheço matérias de regulação, e acompanhei nesta Casa, no Senado, com o Relator Delcídio Amaral todas as Emendas apresentadas a esta lei e à época não havia uma divisão da Casa Civil, a Casa Civil ainda trabalhava algumas matérias que diziam respeito a interlocuções com o Senado e com a Câmara dos Deputados, e assim eu tive um aprofundamento de estudos sobre a matéria do setor aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A única experiência profissional então foi como Assessora do Sr. Toffoli?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não como Assessora do Sr. Toffoli.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. A experiência que eu tive foi estudando, emitindo pareceres, elaborando Decretos, fazendo as interlocuções com o Departamento de Aviação Civil, com o Senado, com o Relator desta Casa porque a lei estava aqui, Delcídio Amaral...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual era o cargo da senhora?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Subchefe Adjunta da Casa Civil.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Sª. não era Assessora do Sr. Toffoli.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. Eu era Adjunta dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto tempo?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu cheguei em 2003, no mês de agosto. No mês de dezembro eu estava adjunta dele. Eu cheguei como Assessora, três ou quatro meses depois ele me convidou para ser Adjunta e eu assumi a Subchefia Adjunta.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E ficou até...?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Fiquei até 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quando?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Agosto de 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, V.Sª. tinha experiência profissional de um ano e meio estudando como...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: A matéria desse setor aéreo. Mas a de regulação, não. Eu sou Procuradora do Estado desde os meus 23 anos de idade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi a única experiência de V.Sª. nessa área.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Na área de setor aéreo, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. tem ligação com o Presidente Lula?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem foi que indicou V.Sª. para que pudesse ocupar uma Diretoria da ANAC?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Presidente Luis Inácio Lula da Silva remeteu a indicação ao Senado, aqui eu fui sabatinada...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Mas como eu perguntei V.Sª. previamente e V.Sª. disse que não tinha ligação, quem foi que fez esse trabalho...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não tenho ligação com o Presidente Lula. Eu trabalhei com o Presidente Lula desde o começo do Governo quando eu vim para cá para Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ninguém chegou, o Presidente Lula sacou V.Sª. de lá...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O Presidente Lula despachou várias vezes comigo, inclusive matérias do setor aéreo especialmente no que diz respeito à Lei de Recuperação Judicial em que havia introdução de um art. 199 que dizia respeito à possibilidade de se recuperar judicialmente uma empresa aérea que é uma concessionária de serviço público, e a própria lei excluía a possibilidade das concessionárias entrarem em recuperação judicial.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Sr. José Dirceu e o Deputado Cândido Vacareza fizeram gestões para que V.Sª. fosse indicada para esse cargo?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. O José Dirceu também declarou na Folha de São Paulo, e eu imagino que tenha sido lido, que à época, quando eu fui indicada, ele estava exatamente no fim do processo dele, tentando defesa para não ser cassado, e informava que não teria tempo muito menos para se preocupar com uma indicação da ANAC. Cândido Vacareza também não me indicou para a ANAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi o próprio Lula. Quantos dos cinco diretores da ANAC possui conhecimento técnico na área de Aviação Civil? Ou possuíam à época da indicação?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Todos. A depender da área de Aviação Civil. Porque a área de Aviação Civil que vem sendo considerada tecnicamente é a área de segurança de vôo. Segurança de vôo não é tudo na Aviação Civil, especialmente quando se trata de uma agência reguladora. A regulação é a normatização de um mercado com estabilidade econômica garantindo-se através da fiscalização a boa prestação de serviço público.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. poderia nomear os outros quatro diretores e a experiência que eles tinham na área, caso eles tivessem essa experiência? E se V.Sª. também tiver conhecimento disso.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Pois é. Vou ousar fazê-lo. Porque evidentemente eu não conheço o currículo profundamente dos meus colegas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. disse que eles tinham já experiência nessa área.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Sim. O Governo Lula, desde o início do Governo, informava e implantou uma política de fomento ao turismo. E o turismo aéreo também. Nesse sentido, na composição dos cinco diretores, eu imagino que tenha sido levado em consideração o fato do Presidente Milton Zuanazzi ter experiências na área do turismo porque era Secretário de Turismo no Ministério do Turismo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Na área aérea tinha alguma experiência? Só o turismo aéreo.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Turismo aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Quais são os outros?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O Leur Lomanto, Deputado Federal que foi o Relator da lei da ANAC, de criação da ANAC, deve ter ficado... Eu não sei quanto tempo essa lei ficou na Câmara dos Deputados, foi no Governo Fernando Henrique, e ele trabalhou muito esta matéria. Inclusive nos aspectos da intenção do legislador para poder implementar a transição do modelo do DAC para o modelo de uma agência reguladora.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Por essa tese, então qualquer Senador relata 300 matéria tem experiência para ser qualquer coisa.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Com certeza. Eu tenho muito respeito pelos Senadores porque têm uma capacidade de poder trabalhar com inúmeras matérias e, portanto, se aprofundarem.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Até Vereador, então.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Até Vereador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Os outros três?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Somos três. Eu, que já li o meu currículo, se o senhor quiser posso fazê-lo novamente. O Dr. Barat, que é Economista, que é profundo conhecedor na área de transportes, foi consultor de empresas aéreas e me parece que tem conhecimento na regulação econômica que é uma das áreas de uma agência reguladora. E o Coronel Veloso, que trabalhava no DAC, que era o nosso... Corresponde ao nosso Superintendente de Segurança Operacional e que tem a experiência da segurança de vôo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente. Esse sabe. Familiares das vítimas da queda do avião da GOL estiveram aqui... Estou fazendo uma pergunta que foi relatada aqui. De uma experiência... Familiares das vítimas criti-

caram V.Sª., inclusive em nota, alegando que a senhora não soube lidar com a dor de quem pedia detalhes da tragédia. Durante uma reunião, dois dias depois do acidente, em setembro do ano passado, V.Sª. teria respondido grosseiramente a eles com as seguintes palavras. "Vocês são inteligentes, o avião caiu de 11 mil metros de altura. O que vocês esperavam? Corpos?" V.Sª. confirma essa informação passada pelos familiares?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Senador, esta frase reputada a minha pessoa, ela já foi longamente explicada, inclusive em notas à imprensa, nós temos três cadernos aqui de imprensa que demonstram a cronologia do contato que eu tive com os familiares, inclusive a primeira coletiva em notas à imprensa dada pelos familiares, onde esta frase não aparecia. Eu acho que isso não vem ao caso, Senador. Uma vez que é uma tragédia, sem dúvida alguma, dores profundas dos familiares, se nós que trabalhávamos no setor aéreo e que estávamos presentes, especialmente eu e o Brigadeiro J. Carlos desde o primeiro instante em que nós recebemos a notícia de que havia desaparecido do radar uma aeronave, e ali ficamos durante pelo menos 48 horas e dando as informações que a imprensa solicitava e os famílias pedindo contato com alguma autoridade, nós da ANAC, que naquele momento não tínhamos nenhuma responsabilidade, uma vez que o Comando da Aeronáutica é que estava então na busca da aeronave e conseqüentemente do local onde ela estava, tentando, abrindo clareiras na Floresta Amazônica, sem nenhuma informação, nem nós recebíamos as informações e os familiares querendo, obviamente, e eu também assim desejaria se fosse, se eu tivesse perdido alguém da minha família, imagino a dor imensa que isso possa causar. Eu sou mãe, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso não aconteceu, então.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Imagino então como estaria eu se meu filho estivesse naquela aeronave.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Isso não aconteceu.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu tenho a possibilidade de me colocar no lugar do outro. Então, isto não importa. O que importa é que em meio a tanta dor, se assim eles compreenderam, várias vezes eu já dissE – Eu não quero discutir se a compreensão foi correta ou não. Se assim foi compreendido, eu volto mais uma vez, publicamente, a pedir desculpa a estes familiares se eles compreenderam que a minha fala, que na verdade trazia informações clamadas por esses familiares que não conseguiam saber se existia ou não sobreviventes, e eu ousei como diretora da ANAC, na coletiva do domingo que saiu no Fantástico, informar a estes familiares, porque me imaginei como mãe de algum daqueles passageiros.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu pergunto a V.Sª. O irmão de V.Sª., o Advogado Olten Ayres de Abreu Júnior presta serviços à TAM?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Essa pergunta foi feita pela Veja. Eu informei que meu irmão é formado desde 1983. 84 ele tirou a carteira da Ordem dos Advogados tanto quanto eu, optou pela iniciativa privada, eu optei pela carreira pública, jamais trabalhei na iniciativa privada, já era mãe, fui mãe aos 19 anos de idade, trabalhava, fazia faculdade, não tinha tempo para cuidar da vida profissional que não fosse a minha. E mais do que isso, existe um Código de Ética que nós respeitamos como Advogados, e o Advogado não revela a sua carteira. Eu desconheço a carteira de clientes do meu irmão. Meu irmão saiu deste País há seis anos por auto exílio. As filhas foram seqüestradas e ficaram cinco dias num cativeiro. E por conta disso, pela falta de segurança que existe neste País, ele foi embora deste País há seis anos. Eu desconheço a carteira de clientes do meu irmão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. acredita que há o chamado apagão aéreo?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Hoje?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É. Existe o apagão?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Hoje em dia não. Eu acredito sim que nós enfrentamos inúmeros problemas que diziam respeito a uma questão de falta de infra-estrutura Aeronáutica, especialmente do controle do espaço aéreo. No dia 22 de junho o Comandante Saito adota uma medida em que ele retira controladores da defesa do espaço aéreo militar, e passa a utilizá-los na defesa do espaço aéreo civil, e ali se estancam os problemas do chamado apagão aéreo. Tanto é que estatisticamente os vôos deixam de ter aquele quantitativo de atrasos que tinha, e passa a entrar num índice que eu discordo do índice. Eu não acho aceitável índice algum de atraso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Hoje não há crise aérea alguma?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O senhor perguntou se há apagão aéreo. É diferente da crise. Eu estava entendendo apagão aéreo como aquele vivido na época em que havia o problema dos controladores. Me perdoe, eu não entendi a pergunta.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A ANAC teve alguma responsabilidade na não revogação ou na não transferência de

determinadas linhas em aeroportos congestionados, como Congonhas, é verdade que a ANAC está contrariada, alguns diretores estão contrariados com o atual Ministro da Defesa por ele ter determinado que algumas linhas tivessem que mudar de lugar e horário?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. Não é verdade. Quando nós chegamos na ANAC, o número de movimentos no aeroporto de Congonhas, por hora, até 2005, chegou a 60 movimentos por hora. Quando nós chegamos na ANAC já tinha-se introduzido o quantitativo de 48 movimentos/hora. Nós abaixamos para 44. Na seqüência com as obras caiu para 33, acabadas as duas obras voltou para 44 movimentos/hora, e agora voltou a 33 movimentos/hora. Ou seja, não houve nenhum aumento de vôo no aeroporto de Congonhas. Mais do que isso, ali havia problemas de slots disputados pelas empresas aéreas, e até então a metodologia que se utilizava erA – A primeira empresa aérea que pedisse aquele slot vago, levaria o slot para poder utilizá-lo. O que nós fizemos? Nós implantamos mediante uma resolução uma licitação dos slots do aeroporto de Congonhas uma vez que o market-share o mais importante do País está naquele aeroporto por ser, o Hub era até então o maior Hub internacional da América Latina, e eu digo internacional porque fazia distribuição dos vôos internacionais também para o aeroporto de Guarulhos, e nós passamos a fazer licitações para a distribuição desses slots. Não os distribuímos porque no término da licitação começou o número de atrasos de vôo muito acima do que se praticava, que eu volto a dizer, eu sou contra qualquer prática de atraso de vôo. Na verdade, o passageiro que compra para embarcar às sete horas da manhã, ele tem o direito de embarcar às sete horas da manhã. Só estou usando isso como informação, como parâmetro estatístico entre o período em que se aceitava mais ou menos um quantitativo de meia hora, 45 minutos de atraso de vôo como se fosse algo regular. E aí voltamos então a ter atualmente um índice de atraso de vôos menor do que ocorria no ano passado no mês de agosto, antes do acidente com a aeronave da GOL.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Ministro Nelson Jobim disse aqui que era questionável a autonomia das agências. E que em relação à ANAC, ela não era necessária, tendo em vista que não houve privatização do setor aéreo. O setor aéreo sempre operou com a iniciativa privada. O que V.Sª. acha da opinião do Ministro Nelson Jobim?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: A opinião do Ministro Nelson Jobim ela deve ser respeitada. E se ele entender dessa maneira, provavelmente ele vai encaminhar um Projeto de Lei para alterar então a agência reguladora da ANAC. Pelo que eu estou entendendo. Ou seria de todas as agências?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Da ANAC. O Ministro Eros Grau já deu a opinião também na imprensa de que pela Constituição Federal, na opinião dele, que é Ministro do Supremo, os diretores de agências podem ser demitidos pelo Presidente da República. V.Sª. compactua dessa opinião do Ministro Eros Grau?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Aí eu não posso opinar com relação a opinião de um Ministro do Supremo Tribunal Federal. Ele tem a competência legal para julgar em última instância e eu não tenho essa competência legal.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual a opinião de V.Sª. sobre o mesmo tema?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Sobre as agências reguladoras?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sobre demissão de... Não especificamente o que disse o Ministro.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu nunca estudei profundamente essa matéria. E acho um pouco arriscado eu opinar juridicamente sobre uma matéria que eu não me aprofundei, uma vez que a minha área, a minha origem é jurídica, eu sou uma profissional do direito e não gostaria de opinar a respeito de algo que não tenha estudado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A imprensa noticiou que os diretores da ANAC, inclusive V.Sª., teria usado da prerrogativa de passe livre em vôos comerciais para deslocamentos de interesse exclusivamente pessoal. Notadamente para os respectivos Estados de origem. Como responde a essa denúncia, digamos assim...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu respondo com relação a mim. Eu não conheço levantamento da utilização de passes funcionais pelos meus colegas. Com relação a mim, Senador Demóstenes, Senadores, Senadoras, Deputados, Deputadas, senhores, senhoras e a imprensa nacional. Eu jamais utilizei um passe funcional para ir a São Paulo visitar a minha família. Ao contrário, eu deixo de ver a minha família, normalmente, por aproximadamente dois meses, exatamente porque eu só me utilizo de passagens compradas para visitar meus filhos e meus pais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E essas 69 vezes nos últimos oito meses, com passagens pagas pelas companhias aéreas para realizar supostas inspeções da ANAC? Isso é verdadeiro?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Essas 69 dizem respeito a mim, essas 69. Eu tenho um documento aqui. Em primeiro lugar, essa notícia de 69 passes funcionais não coincide com o número que foi remetido à Câmara dos Deputados pela Superintendência de Administração Financeira da ANAC. Que também está errado, por sinal. Eu fiquei surpresa ao saber que havia uma quantidade de passes remetidos, são passes funcionais, a Câmara dos Deputados, um quantitativo de 42. Fiz um levantamento contrastando com todas as justificativas de viagem que o meu gabinete sempre teve controle, para trazer a informação precisa ao senhor. Eu usei 15 passes funcionais da GOL, e 20 da TAM, em oito meses, são 35, sendo que 35 dividido por dois, porque é ida e volta, eu ia para o Rio de Janeiro e tinha que voltar para Brasília trabalhando, é a quantidade de passes funcionais que eu utilizei nesse período de oito meses, especialmente lembrando que a transição do DAC para a ANAC implicava em transferir a estrutura do Rio de Janeiro porque o DAC funcionava no Rio de Janeiro para Brasília, uma vez que a lei determinou que a instalação da agência fosse em Brasília. Portanto, nós tivemos que ir várias vezes ao Rio de Janeiro para inúmeras reuniões.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A Diretoria da senhora tem que função?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Agora nós temos uma diretoria... Questão de 15 dias nós alteramos o Regimento Interno. Não havia diretorias especializadas, nós trabalhávamos só em colegiado. É mantido o colegiado nas reuniões de diretoria que ocorrem todas as terças-feiras, e nas matérias que a própria lei assim define como necessárias de serem apreciadas pelo colegiado, e especializamos as diretorias, diretorias de serviços aéreos, e eu estou responsável pela diretoria de serviços aéreos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem paga é a própria ANAC que faz esse pagamento ou são... Ou é obrigação das companhias aéreas o fornecimento dessas passagens?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: As passagens? Nós voltamos para... Desculpe, eu estava falando do novo regimento da ANAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Quem paga? As passagens?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Quem paga as passagens a partir do mês de agosto... abril, é a ANAC porque nós passamos a ter somente este ano.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Antes?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu gostaria de lembrar que a ANAC foi criada no dia 27 de... 27 de setembro de 2005, e a Lei Orçamentária do ano de 2006 não previu rubrica para a ANAC. Ela não entrou na lei orçamentária. Nós utilizamos a rubrica do DAC ao longo do ano passado inteiro para que todas as inspeções pudessem ser realizadas e todas as viagens, tanto dos nossos superintendentes como do colegiado que implica em 1% das passagens.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É verdade que V.Sª. foi a Seattle nos Estados Unidos-

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – ...durante o recebimento de uma aeronave da GOL e que as passagens e hospedagens foram pagas pela GOL?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual foi o motivo da viagem? V.Sª. poderia nos esclarecer?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Gostaria inclusive de entregar o convite da Boeing, que foi emitido à Agência Nacional de Aviação Civil, a Ata de reunião de diretoria que optou por designar esta diretora para ir a Seattle, e explicar a razão. Na verdade, esse Boeing 737-800 foi um modelo específico que a Boeing fez para GOL e era a primeira aeronave de um lote de cem aeronaves que a GOL estaria comprando. Todas às vezes que nós vamos trazer uma aeronave internacional para o Brasil, para uma empresa brasileira, ela recebe uma bandeira brasileira. E ao receber uma bandeira brasileira ela é certificada pela agência americana, pelo FAA, e certificada também pela ANAC através da nossa gerência geral de certificação, Coronel Passos está aqui presente, um nome internacionalmente reconhecido como *expert* na matéria, e então haveria certificação feita pela ANAC, os nossos funcionários ficaram um mês aproximadamente em Seattle junto com a FAA trabalhando na certificação. Ocorrido o evento, ia ser entregue esta aeronave com a participação de representante da agência americana então solicitaram a participação de representante da agência brasileira. E eu fui com o Coronel Passos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas não poderia ir à custa da ANAC? A ANAC não poderia pagar?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Olha, nós entendemos, e pode até ter sido equivocado, que o correto seria poupar o dinheiro do erário público.

Porque nós já não tínhamos orçamento. Tínhamos que realizar inúmeros eventos, inclusive internacionais, até porque o FAA, que participou intensamente da instalação desta agência, aliás, isso foi uma das exigências que fizeram para o Brasil foi que a Aviação Civil passasse a ser então regulada por uma agência civil, já nos convidou várias vezes para ir. Nós não conhecemos o FAA. Nós não conhecemos a AESA. Nós temos uma dificuldade enorme de podermos nos apresentar como autoridades de Aviação Civil junto a outras autoridades de Aviação Civil. Isso é péssimo. Não para a agência, mas para o Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. já se utilizou outra vez de expediente idêntico? Ou seja, foi convidada e aceitou e quem acabou pagando passagem e diária foram as empresas?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Foi a única vez?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Outros diretores já procederam dessa forma?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Outro evento que aconteceu foi da TAM, que também foi divulgado amplamente na imprensa, já respondido pelo Diretor Barat, inclusive com uma carta à Rede Globo que foi lida na íntegra, e essas duas matéria estão na Comissão de Ética sendo apreciadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente. Há uma informação de que em uma reunião realizada no último dia 26, no Rio de Janeiro, V.Sª. teria se posicionado contrariamente às determinações do CONAC destinadas a desafogar o tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas. Nessa reunião V.Sª. teria inclusive aconselhado as empresas aéreas a empregarem seus poderes econômicos e recorrerem à justiça com o objetivo de impedir a redução de tráfego aéreo no citado aeroporto. O que obviamente favoreceria aos interesses das empresas. Isso existiu?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não existiu, mas eu gostaria de explicar além de um simples não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

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. Independente onde se regula e se dá estabilidade a um mercado. Independentemente da política vigente naquela gestão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Correto.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Mas não foi o que aconteceu. 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 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. E, portanto, se eles não viessem a cumprir estas diretrizes, caberia à ANAC fiscalizar e aplicar penalidade. Foi isto que foi dito. E neste contexto. Agora, eu vou aqui dar a minha opinião pessoal. Eu não vejo que haja problema numa concessionária de serviço público entender que ela deve buscar junto às autoridades um diálogo para explanar a sua visão de determinado tema. Nos tivemos um Estado Democrático de Direito.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E qual a opinião de V.Sª. sobre esse novo desenho da malha aérea feito pelo CONAC. V.Sª. concorda ou é contra?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu trabalhei neste desenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É a favor, então.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu trabalhei neste desenho. Eu gostaria de destacar que essa reunião com as empresas aéreas não correu no dia 26. Correu no dia 3, no DECEA. Participaram dela

o Brigadeiro J. Roberto que é o chefe do controle do tráfego aéreo, o Diretor Joseph Barat, Diretor Coronel Veloso, o técnico que entende de Aviação Civil, os demais técnicos da ANAC e os representantes da empresa aérea juntamente com o SNEA. Eu pedi ao Estado de São Paulo que entrasse em contato com todas essas pessoas cujo nome foi revelado. Eu estou revelando o nome. Não tenho uma fonte oculta. Três pessoas disseram. Eu revelei os nomes. Felizmente, nós não obtivemos nenhum retorno a respeito desse tema, mas eu deixo aqui, e todos os empresários que lá estavam.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. poderia também declinar os nomes?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Olha, tinha um representante da GOL. Paulo Castelo Branco. É que eu não estou com a Ata aqui então pode ser que eu não lembre de todos os nomes. Da GOL, não. Da TAM. Paulo Castelo Branco. O representante da GOL, Maurício Emboaba. O Presidente do SNEA, José Márcio Mollo. O Advogado Geraldo Vieira, contratado pelo SNEA. O representante da aviação regional, naquele momento, naquela reunião e que também é conselheiro, é Presidente do Conselho do SNEA. José Márcio Caprioli da TRIP. Participaram também o Humberto Folegatti da BRA, um técnico da área de operação Galhardo que trabalha na BRA, e também um representante... Galhardo trabalha na OceanAir. O Nogueira da BRA e o Galhardo representando o Presidente da OceanAir que não estava presente no Brasil. Não sei, enfim, ele não estava e delegou o Galhardo que participasse dessa reunião. Estavam lá ainda outros funcionários das empresas. Teve a participação de representante da INFRAERO, foi uma longa reunião. E a forma como a imprensa divulgou a notícia não condiz com a realidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se o Ministro da Defesa Nelson Jobim procurasse a senhora e em nome do Governo pedisse à senhora que renunciasse a senhora o faria?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Meu mandato foi Delegado pelo Senado Federal, e eu não tenho razões para renunciar. Não entendo que tenha qualquer tipo de responsabilidade nessas ocorrências que denotam, sim, a crise aérea nacional, que implicaram em tragédias lastimáveis e que marcam, como diz o Senador Sérgio Guerra, a história deste País. A nossa própria história.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora é uma mulher rica?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora confirma que contratou o escritório de comunicação do Sr. Carlos Brickman?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Meus filhos e meu pai. Minha família, que não moram comigo. Moram em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se fosse necessário a senhora disponibilizaria voluntariamente a essa CPI os seus sigilos fiscal, bancário e telefônico? Voluntariamente, repito.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Na verdade, assim...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Se fosse necessário.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Eu entendo que num Estado Democrático de Direito, devem existir razões para que se quebre o sigilo fiscal, bancário e telefônico de alguém. Acho...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Por isso que eu falei, se fossem necessários.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Se determinado, sem dúvida. Agora, do contrário, sem causa alguma, por uma série de ilações, se a Drª. Denise tivesse dito isso, aquilo teria acontecido. "Se a Drª. Denise tivesse feito aquilo, aquilo também teria acontecido". Não existe uma prova de absolutamente nada contra mim. A única... calúnia que pairava hoje houve uma retratação dela. Portanto...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor se retratou?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu acho que nós esclarecemos o que aconteceu aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Retratar é voltar atrás. Dizer que não aconteceu. O senhor se retratou?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu não me retratei. Eu esclareci o que aconteceu aqui, que não foi aquilo que saiu publicado... É uma retratação.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: É uma retratação. Se eu juntar essas notas taquigráficas na ação interposta, já é o suficiente pra ser uma retratação. Ele disse que não afirmou.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A senhora propôs uma ação?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Propus uma ação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Qual?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Primeiro plano uma notificação exatamente para saber se ele havia ou não dito à jornalista esta frase, uma vez que eu não entendo que haja aspas. Até pedi para um

Vice-Presidente... é uma entrevista e eu não encontrei nenhuma aspas nessa entrevista. O que eu fiquei na dúvida. Por isso ele foi notificado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. é da área jurídica. Parece que não há uma ação. Há um pedido com base na lei de imprensa? Então um pedido de explicações que vulgarmente se chama de... Que vulgarmente se chama de interpelação. E que não significa nada. Interpelação a gente põe debaixo do braço. Se quiser responder, responde. Se não quiser responder, não responde. Não tem conseqüência nenhuma. É um ato preparatório dado...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Da ação de calúnia.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É. É um ato qualquer... Não só de calúnia. Qualquer crime contra a honra. E é um ato preparatório, mas para uma espécie de um aviso. Se você não fizer isso... Porque quando de afirmações, expressões se infere isso ou aquilo, nesse caso o Brigadeiro foi muito claro. Agora, teve oportunidade de se retratar.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. Eu não entendi. Desculpa, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não há ação. V.Sª. disse que entrou com uma ação.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Como eu disse, eu sempre tive uma relação extremamente respeitosa com o Brigadeiro J. Carlos, não encontrei aspas na matéria, não sabia... Posso só concluir?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas que não é uma ação. Concorda? É um procedimento... Sem qualquer conseqüência.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE) – Nem é uma retratação. É uma redução. Tem essa figura jurídica? Redução? Tem não. (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Redução? Não. Mas eu perguntaria a V.Sª., mais duas perguntas, apenas. Pois não, pode concluir.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Desculpa, eu só queria dizer a razão pela qual... Eu sempre tive muito respeito pelo Brigadeiro J. Carlos. E eu não sou uma pessoa de caluniar os outros por ilações. Ilações, se fosse isso... se fosse isso, quer dizer, tantas denúncias a respeito de determinados órgãos, e eu não tenho o direito de fazer a ilação que uma determinada autoridade, porque está naquele órgão, também tenha praticado algum tipo de ato de corrupção. Isso não faz parte da minha formação. Por isso, e não vendo aspas na entrevista, nós entendemos que deveríamos fazer a notificação para que o Brigadeiro J. Carlos se retratasse, tenha o nome que for, enfim, dissesse se finalmente eu fiz lobby para algum empresário e se este empresário amigo meu, conforme o senhor assim asseverou. Eu entendi hoje que ele disse que não. Agora, eu não sei. Eu gostaria até que o senhor repetisse se o senhor efetivamente afirma mesmo que eu fiz lobby para algum empresário ou não.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Eu acho que isso ficou mais do que esclarecido aqui, Denise.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Por favor, então o senhor pode repetir?

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – Então vou repetir. Eu disse para uma jornalista do Globo, em mais ou menos um minuto e meio de entrevista, ela estava me pressionando sobre a situação lá de Congonhas, a transferência de carga, e eu expliquei claramente para ela a minha profunda irritação por qualquer tentativa de retirar bens da INFRAERO, recurso da INFRAERO, carga aérea da INFRAERO e levar para qualquer lugar que fosse, principalmente para Ribeirão Preto. E que em Ribeirão Preto estava havendo um movimento, movimento não, havia interesse, havia internacionalização, havia uma porção de coisa em Ribeirão Preto voltado a isso. E que eu estava muito preocupado em relação a isso. Ela perguntou: Quem é que está fazendo isso? A última pessoa que ouvi falar isso foi a Drª. Denise Abreu. Pronto. Daí a dizer que está fazendo lobby. Eu nunca falei em lobby, nunca falei em coisa nenhuma disso. E gostaria mais uma vez de ver a gravação. E eu gostaria mais uma vez de ver a gravação.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: E eu considero isso uma retratação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA – E eu gostaria de ver a gravação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Estamos todos muito bem. Exatamente. Veja só. (risos) Qual o interesse... Perdão, desculpe. Não vou perguntar dessa forma. Consta da Ata da reunião da Superintendência de Relações Internacionais de 24 de agosto de 2006 que V.Sª. tinha interesses em fazer até com certa urgência de redistribuir as linhas internacionais da VARIG para a TAM. Mesmo havendo uma decisão judicial em sentido contrário, proferida pelo Juiz de Direito Luis Roberto Ayoub. Isso é verdadeiro?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Além de não ser verdadeiro estou perplexa de que isso consta em Ata de reunião da Superintendência de Relações

Internacionais do meu Superintendente Brigadeiro (ininteligível). Eu realmente gostaria de ver esta Ata e que estivesse explicitamente escrito isso. Eu acho um tanto quanto difícil que na Ata de uma plenária da SRI tenha esse tipo de abordagem. Isso não é verdadeiro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sr. Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Eu estava lendo aqui um documento que por acaso acho que é esse documento, essa Ata. Mas o que se trata não é isso, é uma discussão do seguinte, se estaria notificado ou não, se deveria estar notificado, cumprir ou não a decisão. Acho que é isso que consta em Ata. Pelo menos a parte que eu li...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Está se discutindo se cumpriu ou não a decisão judicial?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Não. Não é se cumpriu ou não. Se estava notificado ou não. E se isso levaria a cumprir ou não. Estando notificado, com certeza o conhecimento jurídico que V.Sª. tem, mandaria cumprir.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Notificado o quê? Eu não estou entendendo. Eu nem estava nessa reunião de 24 de agosto. Eu não participo das reuniões da Superintendência de Relações Internacionais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É outra pergunta que eu iria fazer. V.Sª. não estava presente nessa reunião.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. Porque a outra informação que nós temos é justamente essa, que estava presente na reunião, juntamente com o Sr. Joseph Barat e disse que consta isso na Ata. Que quando foi, entrou no Plenário oficiais de justiça...

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: O senhor está falando de 24 de agosto de 2006?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – 2006.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Ah, por isso que eu não estava entendendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a data sempre eu disse isso, 24 de agosto de 2006.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Desculpa, é que realmente não entendi.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E quando os oficiais de justiça entraram com intimação judicial para os diretores da ANAC e os referido oficiais foram informados que não havia nenhum diretor presente. Mas que a Ata consta presença de todos. Isso é verdade?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Não. A verdade é outra.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Caso VARIG, ele foi judicializado, uma vez que a VARIG encontrava-se em recuperação judicial, o Juiz da 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro deu uma série de decisões que a ANAC entendia como decisões que extrapolavam o limite da jurisdição de um Juiz de recuperação judicial, o senhor vai entender perfeitamente o que estou dizendo, há um limite jurisdicional, mas ele passou a decidir como se órgão regulador o fosse. E nessas questões de regulação, nós interpusemos vários recursos, não tivemos êxito nesses recursos, isso foi objeto até de uma CPI no Rio de Janeiro, que era o leilão da VARIG, me parece encerrou agora. E tiveram então várias demandas judiciais, sim, com relação a esta matéria, mas que diziam respeito exclusivamente à manutenção dos limites de competência de uma agência reguladora e de um Poder Judiciário estadual. E nós nunca tivemos nenhuma decisão da Justiça Federal que seria a competente para intervir em alguns atos de desvio de uma agência reguladora, nós nunca tivemos nenhuma decisão da Justiça Federal. No entanto, da Justiça Estadual do Rio de Janeiro nós tínhamos freqüentemente ações que impediam a agência de atuar dentro dos limites de sua competência.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu estou satisfeito, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Consulto se algum Senador ou Senadora quer fazer algum questionamento. Senador Wellington.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Eu estava olhando aqui o... Bom, Sr. Presidente, senhores componentes da Mesa, estava aqui analisando o curriculum vitae da Srª. Denise, não fez doutorado, pelo que vi o mestrado parou. V.Sª. trabalhou como Assessora Jurídica do Governo do Estado de São Paulo, de 91 a 95. Quem era o Governador?

SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU: Governador Fleury.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Pensei que era outro. Mas Senador Demóstenes, vou dizer sinceramente com todo respeito ao Ex-presidente da INFRAERO, eu senti aqui uma segurança tremenda na Srª. Denise aqui. Respondeu todas as perguntas direta, objetivamente, não vi, desculpe ao Ex-presidente, não estava presente na

hora que V.Sª. foi inquirida, mas fiquei impressionado com a apresentação da Srª. Denise.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu não. É questão de opinião. Eu não. Não fiquei nem um pouco impressionado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Também não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – É uma questão de opinião. Mas eu realmente... Vocês dois não. Tenho certeza que os senhores não ficariam. Gostou muito da minha observação?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Gostei.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Com todo o respeito também. Tenho profundo respeito por V.Exª.

(vozes sobrepostas)

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Claro. Mas sinceramente respondeu a todas as perguntas, colocou... Não me deixou dúvida nenhuma. Agora, tem uma personalidade muito forte. Às vezes vai muito direto, podendo... Poderia chegar com mais calma, digamos assim. Agora eu fiquei impressionado e sinceramente em termos de colocações feita por outros partidos dizendo que vão analisar mais as indicações que chegarão ao Senado para que possamos indicar membros de outras agências, eu senti na Srª. Denise, eu senti firmeza e uma mulher muito competente para o cargo que se encontra. Essa é uma opinião minha.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa questão do Senado, o Senado tem que fazer isso mesmo. O Senado aprova Ministro para Tribunal Superior analfabeto. Senado aprova gente para qualquer agência que não tem experiência nenhuma. O negócio aqui é só interesse, Senador Wellington.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Não, Senador Demóstenes...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Não estou falando a respeito de V.Exª. Isso não é desse Governo também não. Isso é coisa que... Quantas vezes o Senado rejeitou alguém? Não rejeita ninguém.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Só fazer uma colocação? Depois eu vou encerrar...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – 100% de competentes no Brasil. Isso que é o problema.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sim. Mas eu quero dizer o seguinte. Nós aprovamos. E nós temos que ter o direito de desaprovar também.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Aí tá certo. Concordo plenamente com V.Exª.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Sou plenamente a favor. E inclusive hoje eu fazia uma consulta jurídica, já existe na lei, é um Decreto 200, não me lembro o ano, de que se pode fazer isso. Não é tirar, é substituir. Isso já existe na lei de um Decreto 200 de um ano que eu não lembro agora que meu Consultor Jurídico me falou. Agora, quero dizer o seguinte, quando todo esse questionamento de competência, claro que coisas aconteceram que levaram a dois acidentes aéreos terríveis na nossa história. Agora, aqui eu senti a Srª. Denise competente para o cargo que ocupa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu vou discordar de V.Exª.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Tá bom.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora, não vou discordar, até para entrar em bate-boca com a Srª. Denise, porque não é minha tarefa aqui. Agora, vou fazer uma análise sobre o que ela disse. E, aliás, sobre o que ela desdisse. Porque muitas coisas foram desditas. Então isso não compete a gente ficar... Ela fez sim, em minha opinião, ela é uma pessoa inteligente, sim.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Competente. Nunca vi, nunca conversei com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Ministro da Defesa que saiu era uma figura extraordinária, uma história política brilhante, passou por vários cargos. Era incompetente para ser Ministra da Defesa.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Meu caro amigo Demóstenes, meu ilustre amigo. Essa é uma opinião pessoal do que eu vi aqui. Opinião pessoal. V.Exª. respeita, mas discorda. Eu entendo também. Claro. Como também o Senador amigo do Pará. Também.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Também respeito e discordo.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Agora, o que eu vi aqui, eu vi uma mulher segura, que respondeu a todas as perguntas com uma boa Assessoria.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – É a opinião de V.Exª.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Posição minha. E fiquei esperando para ver se errava.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Opinião de V.Exª., nós todos respeitamos. Seria até antidemocrático se nós não respeitássemos.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG) – Já tive aqui... Participei de todas as CPIs, participei de várias CPIs desde que entrei nessa Casa. E estou nessa também e vi uma posição tranqüila, bem colocada. Eu vim com outra imagem aqui. Eu vim com outra imagem para cá. Só isso que eu queria colocar. Agora, quanto às questões de ser competente, ter conteúdo para o cargo, tem que ver qual é a verdadeira função dentro de uma agência. Muitas vezes tem até questões burocráticas também. Só isso que eu queria fazer. Uma colocação embora os dois membros da Mesa discordem de mim. É uma posição que eu vim aqui. Só isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Eu agradeço.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senadora Ideli, para encerrar. Quer falar alguma coisa? Como não tem mais nenhum Senador ou Senadora disposto a fazer o questionamento, nós convocamos os Srs. Senadores e Srªs. Senadoras para a reunião que será no dia 21 de agosto, terça-feira, às 11h.

Como nada mais tem-se a tratar, declaro encerrada a presente reunião, desejando a todos uma boa tarde.

Sessão encerrada às 16h04.

Senador Renato Casagrande

Vice-Presidente no Exercício da Presidência

Ata da 26ª reunião de 2007 realizada em 21 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 26ª Reunião de 2007 realizada em 21 de agosto de 2007, às onze horas e trinta e quatro minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos senhores: SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI, Presidente da INFRAERO; MARCO FÁBIO MORSELLO, Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico; e JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO, Coordenador e Professor da Universidade Veiga de Almeida no Rio de Janeiro. Foram apresentados pelo Senador Demóstenes Torres e posteriormente aprovados os Requerimentos nºs: 231 a 241 DE 2007.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente

Renato Casagrande (PSB-ES) – Vice-Presidente

Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator
José Agripino (DEM-RN)
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Raimundo Colombo (PFL-SC)
Tasso Jereissati (PSDB-CE)

Esteve presente ainda o Senador Heráclito Fortes, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Havendo número regimental declaro aberta a 26ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se a oitiva dos Srs. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, Dr. Marco Fábio Morsello, Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico, e Dr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto, coordenador e professor da Universidade Veiga de Almeida no Rio de Janeiro.

A Presidência tem a honra de iniciar os trabalhos ouvindo inicialmente, com a anuência do Vice-Presidente Senador Renato Casagrande, Senador Demóstenes Torres, Relator e demais Senadores que tenho certeza que não têm discordância, inicialmente o Dr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, a quem convido para compor a Mesa e os demais peço que aguardem alguns minutos para termos o procedimento já os acolhendo também.

Iniciando a nossa oitiva, com a palavra o Relator, Senador Demóstenes Torres, para conduzir.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Indago se o Dr. Sérgio Gaudenzi tem interesse em fazer uma exposição inicial ou se prefere o desenvolvimento da oitiva pelo Relator inicialmente.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Sr. Presidente, eu prefiro responder as indagações, porque nós vamos mais objetivamente aos pontos levantados.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço a V.Sª. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhor convidado, eu perguntaria a V. Exª qual a situação que encontrou em relação à INFRAERO no tocante à área ética, de probidade? Há mais de uma centena de procedimentos que estão em tramitação. No Tribunal de Contas da União, no Ministério Público Federal, na Controladoria-Geral da União, e eu perguntaria a V. Exª, se V.Exª. já teve tempo de se inteirar ou se já foi

informado, ao menos superficialmente, da existência desses procedimentos.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Senador, eu tive conhecimento, através da jurídica e de algumas pessoas do gabinete lá, na INFRAERO, que há um número grande de inquéritos, enfim, de pendências nessa área. Que resultaram, inclusive, em afastamento de ex-diretores, e que o Tribunal de Contas teria alguns relatórios sobre a INFRAERO. Esse foi o quadro que me colocaram na minha chegada. Eu imediatamente solicitei ao Ministro da Defesa que pedisse à Controladoria da União para fazer um acompanhamento sistemático da empresa, porque a CGU não tem a possibilidade de fazer isso sem uma solicitação. Então eu solicitei ao Ministro, o Ministro expediu um aviso ao Ministro Jorge Hage, e já ontem nos reunimos com o Ministro Jorge Hage para que haja um acompanhamento sistemático de todas as ações dentro da INFRAERO. Evidente que eu estou me referindo à minha parte das ações que vou ter de tomar daqui para frente. Mas para trás já há uma série de medidas adotadas, sobretudo, pelo Tribunal de Contas e por Comissões Parlamentares de Inquérito.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim, mas V. Exª teve condição, alguém levou para V. Exª um Relatório dizendo olha, o Tribunal de Contas questiona uma centena de procedimentos. Tem problemas relativos à licitação. Os servidores tais e tais e tais, que ainda se encontram na gestão de V. Exª, são acusados por diversos órgãos de irregularidades. V. Exª teve notícia disso?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Não. Eu tive notícia, por exemplo, na área de licitações. As licitações consideradas com sobrepreço e com sobrefaturamento. Determinei imediatamente que se faça um levantamento e há uma possibilidade junto ao Tribunal de Contas de termos uma planilha INFRAERO. Porque seguramente há problemas com a planilha que é usada, que é uma planilha adotada para a construção civil, e em muitos casos para a construção civil de renda mais baixa, e que não se adapta completamente à área de licitação em aeroportos. Mas provavelmente também há sobrepreço.

Então, em razão disso, nós começamos a trabalhar uma planilha, o Tribunal de Contas aceita uma planilha INFRAERO para esses trabalhos, desde que, evidentemente, se abra a planilha para que o Tribunal de Contas possa examinar. Essa determinação eu já dei. Concluí a planilha para INFRAERO levar ao Tribunal de Contas e abrir a planilha com o Tribunal de Contas para que se possa eliminar uma série de divergências no que diz respeito a preços e licitações.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O Brigadeiro J. Carlos nos informou que foi feita, está sendo feita essa planilha, inclusive com a participação da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. Quer dizer, é algo já quase que concluído. V.Sª tem notícia a respeito disso?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Não. Existe esse trabalho com a CAIXA ECONÔMICA para fazer... Que é uma coisa muito mais ampla. Mas esse trabalho tem demorado muito e o Tribunal de Contas apontou essa possibilidade de fazermos uma planilha INFRAERO, que supriria a necessidade, até que essa outra planilha, que está sendo feita no âmbito bem maior com a CAIXA ECONÔMICA, possa entrar em vigência. Então, o que nós queremos agora é dirimir essas dúvidas de imediato com uma planilha que o Tribunal de Contas aceite, e aí então nós vamos verificar por essa planilha se realmente existe sobrepreço nessas obras. Porque já têm obras que começam agora a ser executadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E me parece, Sr. Presidente, que o problema licitação, por exemplo, é maior do que o preço. Os Procuradores da República que aqui estiveram, e também os auditores do Tribunal de Contas, e mesmo da Controladoria-Geral da União apontam para problemas como pré-qualificação. Uma pré-qualificação que é aceita pela lei de licitação, mas que no caso tem sido feito de uma forma absurdamente restritiva. Ou seja, casado com outro expediente que é a junção da obra como um todo o obra licitada de uma forma geral, isso acarreta sobrepreço. Mas a pré-qualificação, por exemplo, exige que para participar da construção de determinado aeroporto a empresa já tenha antes construído um mesmo aeroporto que se encontra em atividade. Quer dizer, então, que isso restringe para no máximo 10, 14, 15 empresas uma operação que se fosse... Não houvesse essa pré-qualificação com algo tão específico que possivelmente dirija a licitação, que esses problemas não tivessem acontecido. Aponta, por exemplo, o Procurador da República, Hélio Telho, outro problema em relação já à empreitada global. Ele dá o exemplO – Quando se faz a empreitada global, então... com coisas tão específicas, se eliminam praticamente três mil empresas de engenharia que existem no Brasil, da concorrência. A tal ponto que uma mesma empresa tem de fornecer escada rolante, elevador, construir pista, construir prédio, transportar resíduo... Ele dá um exemplo de sobrepreço de mais de 400% e questionA – Mas qual é a diferença em se transportar rejeito que foi derrubado ou que foi retirado de uma estrada ou de um aeroporto? O preço chega até a 400% de diferença. V.Sª já foi também informado desses problemas

que acontecem na licitação? Que o problema não é só sobrepreço tem muitos outros problemas?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Eu tenho oito dias na empresa. Estou tomando conhecimento de um volume enorme de coisas em oito dias. Mas tenho o conhecimento que isso ocorre, é verdade. Na construção de um aeroporto, seguramente há áreas que são mais técnicas e que exigem realmente qualificação melhor de empresas, e outras que são absolutamente correntes e que exigem qualificação normal das empresas. E aí o ideal é que se faça uma distinção dessas obras. Mas há outro dado. Se algumas dessas obras interferem na operação do aeroporto, nós corremos um novo risco, que é o risco de ter uma dessas obras, uma dessas licitações paralisadas por alguém que perdeu e entra, ingressa na justiça e paralisa uma licitação e não se pode operar muitas vezes um complexo todo porque um ou dois pontos estão paralisados na justiça. Há que tentar um equilíbrio entre essas coisas. Eu diria que a configuração do lote de obras é muito importante para que possa funcionar. E dentro do lote de obras, então, deve-se ver a gradação da empresa. Porque não só grandes empresas podem trabalhar. Seguramente, em algumas áreas, só empresas que têm de fato uma grande experiência. Mas há outras áreas onde empresas que não têm tanta experiência podem trabalhar, porque se tratam de obras correntes que não interferem no funcionamento do aeroporto. Nós vamos ter de ter uma atenção muito grande nessa área de licitação. É sempre uma área em que tem de se prestar uma atenção muito grande.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – É, mas eu perguntaria também a V.Sª. Em relação ao plano que V.Sª diz que precisa V.Sª mandou confeccionar? O que nós precisamos fazer no Brasil? Quais são as obras imediatas, quais são as obras de expansão para a demanda aérea que nós temos? V.Sª já tem um estudo sobre isso ou já mandou confeccionar o estudo? Aproveitou algum já existente?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Um estudo novo, não. Eu tenho a... A empresa tem plano, projetos, tem um planejamento estratégico montado e nós estamos reexaminando isso. De imediato nós já entramos a atuação sobre áreas do PAC e algumas que já tinham licitação feita absolutamente sem problema como é o caso de Vitória, é o caso de Goiânia, sem nenhum problema.

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 – Provavelmente novos, eu terei de rever.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Com certeza. Em relação a Goiânia que V.Sª falava.

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.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Há uma decisão judicial que manda refazer a licitação. Talvez uma das grandes medidas que V. Exª pode tomar é justamente verificar nessa área. Estão dirigidas as licitações, são restritivas as licitações? Tem o sobrepreço? Tem essas cautelares que retém valores? Mas, nesses aeroportos, alguns... conversando com os Procuradores da República, alguns já estão até no final, não tem o que fazer mais. Porque a paralisação pode ser muito pior. Talvez aí vá ter de se cobrar a diferença. Mas esse planejamento talvez V. Exª tenha de ter para não desperdiçar mais alguma coisa. E aí eu lhe faria uma pergunta por que V.Exª... Perdão, V.Sª vai ter que trabalhar com grupo da sua mais absoluta confiança. E houve um anúncio do Ministro Jobim. Aqui, eu perguntel – Há uma orientação para se retirar alguns diretores, alguns superintendentes? Ele dissE – Mais que uma orientação, há uma determinação de mudança. Porque a impressão que eu disse – ontem eu tive a oportunidade inclusive de dizer para uma senhora que está sendo investigada que me procurou – é que realmente foi montado um esquema de crime organizado dentro do INFRAERO. Ou seja, desde se dirigir licitação, de restringir competição... Depois, quando V.Sª tiver com a sua equipe toda e verificar que alguns planos básicos são tão vagos que quando do projeto executivo eles são totalmente alterados. Se retira 40% de algo e se amplia 60% depois. Licita-se uma obra e se constrói outra.

Então, em decorrência disso, eu lhe perguntO – Quando é que vai começar a haver essa modificação e quando é que V.Sª pretende concluir essas modificações?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Senador, como eu disse, eu tenho oito dias à frente da empresa. É um mundo. São 12 mil funcionários no emprego direto e cerca de 13 mil terceirizados. São 25 mil pessoas operando em 67 aeroportos.

Então, nós temos que ter algum tempo para rever todas essas coisas. Eu não tenho nenhum... Eu diria que não tenho nenhuma razão para não voltar atrás em alguma decisão que for tomada e que seja alertado que a decisão não é correta. Pelo contrário, eu busquei desde o primeiro instante ter comigo a CGU ao meu lado, me acompanhando todo o tempo. Estive ontem com o Ministro Jorge Hage, conversamos longamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Talvez até com o TCU também. O TCU pode lhe ajudar. Embora não seja atribuição fazer previamente tudo isso, mas talvez seja um... também uma boa atitude de V.Sª.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – O TCU, nós vamos fazer imediatamente com o TCU essa tabela INFRAERO para impedir que toda a licitação venha com o carimbo de sobrepreço. Pode haver sobrepreço, mas pode não haver sobrepreço. Pode ser uma questão de uma tabela que está muito aquém da qualidade que se exige numa obra aeroportuária. Então isso nós vamos fazer sem dúvida alguma. Vamos trabalhar em conjunto.

Agora, quanto à empresa, eu seria leviano se fizesse alguma acusação hoje a alguma área, enfim, a algum corpo funcional dentro da empresa. Seria leviano. Eu prefiro que os órgãos que fazem esse tipo de controle, Ministério Público, Controladoria, Tribunal de Contas façam. E fazendo e determinando afastamento. Evidentemente isso será feito imediatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Me permita discordar do método de V.Sª. Porque claro que há injustiça, mas se nós formos esperar algum julgamento, eles não acabam nunca.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Não me referi a julgamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Tribunal de Contas da União é julgamento.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Se houver algum apontamento da CGU, do Tribunal de Contas, de uma CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós vamos mandar para V.Sª

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Se houver algum apontamento, eu tomarei a decisão e atitude.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Alguns casos são tão graves! Por exemplo, nós tivemos notícia que V.Sª substituiu a Srª. Eleuza, que tem diversos procedimentos contra ela. Foi uma boa medida. V.Sª confirma que fez a modificação na Diretoria de Engenharia?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Todas as diretorias vão ser modificadas. Essa é uma determinação tomada com o Ministro Jobim. Todas. Nenhum Diretor vai permanecer. E eles já sabem, porque eu comuniquei pessoalmente a cada um. Todos serão afastados.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – E eu acho que é uma boa medida. Superintendente também?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Superintendência, a nossa idéia, eu estou discutindo com o Ministro Jobim, é até superintendente regional ser do quadro da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ótimo. Então era outra pergunta que eu iria fazer a V.Sª. V.Sª acha que politizar órgãos como a INFRAERO e como a ANAC tem sido um bom exemplo de gestão? V.Sª está dizendo que vai buscar quadros dentro da empresa. Quadros técnicos, porque isso eu acho extremamente correto.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Eu tenho uma idéia sobre isso, e quando me perguntaram se podia ter um político, eu dissE – Se não tivesse, eu não estaria lá. Porque fui Deputado Federal, Deputado Estadual, sou político, sou engenheiro e sou técnico.

Então, na minha concepção, na parte mais na ponta da empresa, pode haver pessoas que não sejam da carreira. Que sejam de fora. Até às vezes é bom, porque dá uma certa alteração na empresa, enfim, há uma injeção nova na empresa, há uma outra maneira de ver a empresa. Eu acho que esse contato com algumas pessoas que vêm de fora é bom. Desde que restrito àquela parte superior da empresa. Às diretorias, às Assessorias diretas da Presidência... Evidentemente. Agora, na parte funcional, que opera a empresa no dia-a-dia, é sempre melhor ter o quadro da Casa. Através de uma carreira com ingresso por concursos, curso, especialização, e ele vai ascendendo na empresa. E aí, na conversa que tivemos com o Ministro, eu sugeri, e o Ministro aceita, que até Superintendente regional sejam todos dos quadros da Casa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria a V.Sª, apenas para confirmar uma informação. O senhor convidou para ser o novo Diretor de engenharia o Sr. Severino Pereira de Resende Filho? Que até outro dia era um dos diretores da empreiteira CONSTRAN?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – O Dr. Severino é um engenheiro que tem um currículo... Eu diria que o currículo do Dr. Severino se compara aos melhores currículos de engenheiro do País. Ele é um engenheiro formado na engenharia da PUC, do Rio, no grupo da PUC, como se chamava na época, tem uma folha de trabalho extensíssima, passou por diversas empresas, é especialista em pavimento, é especialista em ferrovia, trabalhou em metrô, em portos, e recentemente ele trabalhava como gerente de projeto na empresa CONSTRAN, numa área de terminal de cargas de navegação. Terminal portuário. Era o trabalho que ele fazia lá. E eu fui buscar o Dr. Severino pelo currículo que tem que realmente é um currículo invejável.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu estou passando para V.Sª. O Tribunal de Contas aponta também supostas irregularidades no consórcio QUEIROZ GALVÃO, CONSTRAN e SERVENG, formado pelas empresas Construtora QUEIROZ GALVÃO SA, CONSTRAN S/A CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO, SERVENG, justamente em relação a obras do Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Então, apenas para que haja essa cautela, não estou acusando a quem quer que seja, mas V.Sª fez uma opção arrojada. Até porque esse consórcio recebeu esse ano da INFRAERO 17 milhões, 737 mil, 218 reais e 8 centavos. Eu torço para que a indicação dele seja mais correta e passo às mãos de V.Sª esses documentos que eu tenho.

E eu pergunto a V.Sª: Em relação à arrecadação das tarifas, especialmente a TAN e a TAT, que há um problema, inclusive denunciado pelo Tribunal de Contas, que a INFRAERO teria retido nos últimos sete anos algo em torno de 600 milhões de reais. Eu pergunto a V.Sª se já há algum estudo para redimensionar essas arrecadações... Até porque, é claro que, como V.Sª bem disse, está há muito pouco tempo lá. Mas eu perguntei ao Ministro Nelson Jobim, ele respondeu afirmativamente que ele deseja que o CONAC regulamente inclusive a cessão de slots por aeroporto. Não tem cabimento, Congonhas cobrar o mesmo tanto

que o aeroporto de Roraima, por exemplo. V.Sª já tem alguma determinação para fazer esse estudo, ou já se preocupa com esse tema?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Tenho. Me preocupo porque há inclusive um certo abuso no estacionamento das aeronaves que ficam por um tempo muito grande nos aeroportos. Já pedi um estudo à área técnica sobre isso. Acho que o pagamento deve ser ao contrário do que se usa, por exemplo, estacionamento de veículo, que com o tempo se reduz a taxa. Acho que no aeroporto com o tempo deve-se aumentar a taxa. Para que o avião faça o estacionamento, carregue ou desça os passageiros, suba os passageiros e rapidamente ele saia do slot.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Já que V.Sª abordou esse tema, nós temos outro grave problema no Brasil, que é justamente os estacionamentos. Muitos deles já com determinação para que a licitação seja feita, alguns com 20 anos de prorrogação, favorecendo um grupo ou outro. V.Sª também já tem se preocupado com esse problema?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Já. Eu devo estar indicando ao Ministro Jobim, ainda esta semana, um novo diretor comercial. Essa é uma área crítica na empresa. Porque gerencia um número enorme de contratos, há contratos que vêm sendo repactuados, não havendo novas licitações, e o número chegou nesse período a quase nove mil licitações.

Então, toda aquela área do aeroporto que se transforma, eu diria que quase num shopping center, ela terá que ser revista do ponto de vista dos contratos. E é preciso que a diretoria comercial seja muito ativa nisso. É claro que os estacionamentos também fazem parte dessa área. Essa é talvez a área mais sensível da empresa porque é a que gera mais recursos para a empresa. É a área comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em relação à mídia aeroportuária, grandes focos de corrupção. O que tem sido feito para tentar resolver? Por que foi contratado aquele sistema todo, absolutamente lesivo, o preço nas nuvens, nem se sabe se a empresa realmente existia, mas foi implantado e se pagou por esse sistema quase 20 milhões de reais. Depois, quando o sistema poderia dar resultado, ele foi, digamos abortado. Mais ou menos uma guerra de gangue, como dá essa impressão que ocorreu dentro dos CORREIOS, por exemplo. Ou seja, qual é o grau de preocupação de V.Sª com isso?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – É verdade. A contratação provavelmente foi feita por um preço muito alto. Muito acima do que seria o normal. Mas já foi contratado, já foi pago. Eu acho que ele tem que imediatamente funcionar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora foi desativado.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Sei. Mas ele tem que funcionar inclusive porque, sem o funcionamento dele, nós não temos como controlar essa mídia nos aeroportos. E essa mídia é também uma fonte possível e grande de recursos para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu tenho uma série de outros questionamentos a fazer a V.Sª sobre controladores de vôo, etc. Mas eu vou poupá-lo desse questionamento porque vejo que V.Sª ainda está se inteirando sobre esses problemas da INFRAERO. E vou, numa outra oportunidade, torcendo para que V.Sª possa ter êxito nessa nova função, em decorrência especialmente do preparo que tem demonstrado em outras atividades que exerceu, eu oportunamente, quando V.Sª já estiver absolutamente enfronhado dos problemas da INFRAERO, quem sabe nesse outro momento nós poderemos chamá-lo aqui para discutir mais profundamente sobre esses problemas. Eu agradeço a V.Sª por essa oportunidade.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – A Presidência agradece ao Relator. E eu faria Dr. Sérgio Gaudenzi, Presidente, não tendo nenhum colega Senador inscrito eu fiz a minha inscrição, Senador Mário Couto, eu faria a seguinte indagação...

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Presidente, também quero me inscrever.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Tá bem. Senador Colombo. A minha indagação é objetiva. Eu tenho insistido na tese de que nós temos a situação grave na infra-estrutura aeroportuária no que diz respeito ao espaço para o acesso de aeronaves, o acesso dos passageiros aos aeroportos, e a opção de aeroportos para grande movimento ainda muito restrita no Brasil. Tanto é que se criou esse colapso em Congonhas, se criou. Hoje, Brasília vive além da sua capacidade, como outros aeroportos vivem como Cumbica, além do seu limite de passageiros. Sete milhões para um, já passa de 10 milhões. 12 milhões para um já passa 17 milhões, 19 milhões para um já passa de 20 milhões por ano. Então há situação de grave escassez de infra-estrutura para a necessidade da sociedade. E não é nenhuma novidade no mundo a possibilidade de parceria do setor privado com o setor estatal. Nós tivemos aqui uma situação que... De debate já permanente e não há divergência de ninguém formal e consistente a essa oportunidade de associação do capital privado com o capital público para que se gere uma melhor infra-estrutura aeroportuária. Nós sabemos que tem instituições financeiras mundo

afora, especialistas em sistema de defesa nos países que financiam capital em curto prazo com colheita de retorno desse capital em longo prazo sem nenhum problema. Eu lhe perguntO – Não deveria ser uma prioridade da INFRAERO criar mecanismos de conclusão para que se pudesse associar o capital privado para a expansão da infra-estrutura aeroportuária brasileira? Porque imagine, nós só temos 130 Municípios sendo atendidos pelas grandes companhias aéreas. Dos 130 nós temos quatro, cinco aeroportos que de fato estão preparados e já vivem uma situação de colapso. Saímos de 20 milhões de passageiros para mais de 50 milhões. A capacidade de atendimento de aeronaves no estacionamento de Congonhas era de 34 aeronaves e passa de 45 nos horários de pico. Cumbica está sofrendo esse novo congestionamento. Viracopos tem capacidade para dois milhões, já tem um milhão de usuários usando. Então, tudo é grave. E eu lhe perguntaria se não deveria ser uma prioridade achar uma saída pegando desde o debate das Parcerias Público-Privadas que o Senador Tasso Jereissati apontou tanta cautela e tanto cuidado e foi aprovado, mas nós não vimos esse processo ser acelerado no Brasil, após a aprovação, o que eu acho que é alguma dificuldade que precisaria ser melhor esclarecida à sociedade e lhe faria uma ponderação se não deveria ser uma prioridade da INFRAERO.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Presidente, eu fui indagado numa outra reunião aqui, no Senado, logo no terceiro dia em que eu estava à frente da empresa, o que eu achava da privatização. E eu respondi da seguinte formA – Eu não tenho nenhum preconceito com relação à privatização. Nenhum. Agora, nós temos uma malha de 67 aeroportos. 10 são rentáveis e 57 são deficitários. Esses 57 não podem deixar de ter os serviços aeroportuários. Então é preciso casar isso.

Depois me indagaram sobre a abertura de capital. Eu acho que pode ser uma boa opção, a abertura de capital. A INFRAERO pode se tornar uma S/A, eu acho, sem nenhuma dificuldade. Ela é uma empresa, ela é rentável e pode ser muito mais rentável. Sobretudo se ela começar a adotar como S/A a gestão realmente empresarial. Eu acho que nós poderemos ganhar muito com isso. E mais rapidamente atender melhor a população.

Há um outro dado também, que é o transporte aéreo regional. Nós temos que também trabalhar o transporte aéreo regional em diversas regiões do País. As empresas regionais podem cumprir uma missão excelente. Elas não fazem os grandes trajetos, mas podem fazer os trajetos locais com muita eficiência. Então é também outro dado. Da parte da INFRAERO, já é difícil trabalhar com a missão que ela tem. A INFRAERO tem uma missão de manter pistas e manter, não é muito a nossa cultura, nossa cultura é muito de fazer, e muito pouco de manter depois. É preciso manter pistas em condições e por pistas nós temos não só a área de pousos das aeronaves, mas os pátios, as áreas de escape, os balizamentos, manter isso absolutamente em condições e trabalhar o embarque e desembarque dos passageiros. Dar a tranqüilidade e o conforto no embarque e no desembarque. Porque o passageiro, eu disse isso já, ele paga e tem o direito a ter o serviço. Porque ele paga a taxa de embarque, não é barata, para ter esse direito. Há alguma coisa ou muita coisa que se pode fazer aí. E nós examinamos na primeira semana. Aeroportos que têm duas salas e que a internacional fica fechada e durante o período de pico do vôo doméstico ela não é aberta para ajudar. Áreas que se tem com aparelhos de raio-X que não funcionam porque não têm funcionários para operar os aparelhos. Isso deve ser muito fácil de corrigir e até muito barato para se fazer.

Então, há coisas... No caso de aeroportos internacionais, nós vimos isso em Guarulhos. 10 posições, só duas ocupadas pelos agentes da Polícia Federal. E a fila enorme de passageiros, só duas atendendo. Então, isso não é difícil. E custa muito pouco para ser feito.

Um outro dado seria a informação ao passageiro. Passageiro não tem informação. E muitas vezes ele se irrita com razão, não é até pelo atraso, é porque ele não tem a informação. Se soubesse que o vôo dele estava atrasado por algum motivo técnico, ele estaria em casa, estaria no escritório trabalhando e se deslocaria para o aeroporto na hora que deveria se deslocar. Ele hoje tem que chegar uma hora mais ou menos antes, e se o avião atrasar ele pode ficar cinco, seis, sete horas no aeroporto. E isso, com a tecnologia hoje, é simples. Com o celular, o celular pode dar o bip para informar o passageiro que aquele vôo dele está com atraso e foi reprogramado para tantas horas. Ele não vai para o aeroporto, não cria aglomeração no aeroporto. É muito mais tranqüilo e ele não vai perder o tempo dele. Ele pagou para ter esse serviço. Nós vamos trabalhar isso, é um call center que não é complicado, hoje em dia é muito fácil fazer essa informação ao passageiro. Sobre o vôo.

Enfim, há medidas, essas medidas são medidas da INFRAERO. Pistas, balizamento, embarque, desembarque de passageiros e a logística de carga. Isso é com a INFRAERO. Agora, há outras áreas que não são com a INFRAERO e a INFRAERO tem pago muito por essas áreas que não são dela. Malha de vôo, não é a INFRAERO que traça. Aí há coisas que são da ANAC e outras que são do DECEA e nós já

começamos a conversar. É preciso que cada uma assuma a sua parte para que não fique tudo em cima da INFRAERO, que é o que aparece. A informação, por exemplo, nós damos a informação na tela, mas quem fornece a informação é a empresa. Não é a INFRAERO. Ela recebe da empresa e põe na tela a informação do vôo. E normalmente, não digo normalmente, mas em muitos casos, errada. A informação é dada e apenas em atraso. Ou programado. Programado não é nada. Programado para quanto tempo? Então não é nada. Então isso aí nós vamos fazer, não é difícil, são coisas fáceis e que não dependem de muito dinheiro. Mas eu acho que a vinda da área privada para o setor, eu acho que é muito bom. É uma injeção nova no setor. Eu acho que as empresas vão começar a ter que trabalhar também com mais agilidade. Porque vão ser mais exigidas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu agradeço. Eu só deixaria uma ponderação. A sua chegada à Presidência da INFRAERO é recente, mas é porque aqui nós temos vivido esse debate repetidamente. O Senador Agripino, eu, outros temos colocado, o Senador Mário Couto. Não há, efetivamente não há uma decisão do Governo que a associação com capital privado é uma emergência para o setor. E eu lamento. Eu acho que devíamos ter um sim ou um não porque todos concluem nessa tese. É positivo. Mas ninguém diz como, quando e em que prazo nós vamos estabelecer. Porque o colapso, Dr. Sérgio Gaudenzi, é imediato. Nós temos 50 milhões de brasileiros. Só a TAM e a GOL se tirarem o que tem de dinheiro na Bolsa de Nova York e comprarem aeronaves para atender esse País em termos de vôos, de integração, nós não vamos ter condição de atender espaços de aeroportos que vai... Aeroporto de Brasília 20h30 da noite às 20h30, melhor dizendo ver a situação grave que é de espaço dos aeroportos. Então o apelo que eu lhe faço é que entrando agora nós temos que compreender o seu limite de onde estão as decisões prioritárias do Governo é que consiga convencer o Governo que esse assunto da expansão ele não pode ser adiado de jeito nenhum. É uma preocupação que eu externo que sei que é em nome dos Senadores também.

Com a palavra o Senador Mário Couto e em seguida o Senador Colombo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Dr. Sérgio Maurício, primeiro eu quero desejar êxito a V.Sª nesta nova missão. Eu participei, doutor, quase de todas as reuniões da CPI. Desde o seu início. E lembro que o Senador Antônio Carlos Magalhães, ainda vivo, na abertura da CPI, disse ao nosso Presidente e ao nosso Relator que dificilmente nós ouviríamos todas as pessoas que estavam ali discriminadas para serem ouvidas. Mas esta Comissão está trabalhando muito. Cautelosamente, pacientemente. Ouvindo a todos. E hoje, depois de várias e várias e várias reuniões, eu chego à seguinte conclusão. E eu quero ter a minha consciência tranqüila a fazer um alerta a V.Sª. E isto eu acho fundamental. Porque eu não tenho dúvida nenhuma, Dr. Sérgio, de que parte deste caos que está estabelecido no nosso País é fruto da corrupção crônica existente dentro da INFRAERO. Eu não tenho hoje mais dúvida disso. E quanto o nosso País perdeu com isso. Até vidas. E eu tenho certeza que parte de todo este pecado é fruto da corrupção crônica existente dentro da INFRAERO e que praticamente já está definida nos laudos que o nosso Relator tem. E com certeza absoluta para V.Sª seria fundamental que pudesse ter a cópia de todo esse nosso trabalho como uma orientação para que V.Sª pudesse combater esta corrupção desastrada, desordenada, grande, estupidamente grande dentro da INFRAERO. E que nos deixou aqui em cada reunião estarrecidos. Em todos os setores. Para V.Sª ter a concepção da coisa como é grave, em todos os setores da INFRAERO quem veio aqui denunciou. Em todos os setores. Pistas, licitações, espaço de mídia dentro dos aeroportos... Em tudo. Em tudo existem negociações dentro da INFRAERO.

Então, eu fico muito preocupado. Eu entendi as perguntas do nosso Relator, a preocupação dele também. Ele foi muito... 80%, se V.Sª percebeu, 80% das perguntas do nosso Relator foram direcionadas nesse sentido. Porque ele tem essa preocupação. Essa enorme preocupação. Porque todos que vieram aqui, os Procuradores, todos os Estados, que mandou buscar, todos, quase todos os Estados denunciaram. É unanimidade, isso daí. Aí vem a diretora da ANAC e também deixou aqui uma série de interrogações. Uma série de interrogações.

Então, essa é a grande preocupação nossa hoje, porque se V.Sª não combater e não castigar aqueles que fizeram isso para o nosso País, se não houver uma punição para os diretores que fizeram isso, sinceramente V.Sª terá muita dificuldade. Porque senão punir deixa mal exemplo. Não estou dizendo que os novos diretores vão seguir os antigos, mas não se pode deixar mal exemplo. Tem que punir. E se V.Sª não combater, e não der remédio para essa corrupção crônica dentro da INFRAERO, com certeza V.Sª também vai ter problemas.

Então eu desejo a V.Sª êxito na sua nova missão, e não quero sair daqui preocupado em não poder dizer tudo isso que estou dizendo a V.Sª para que V.Sª tenha um profundo cuidado com relação a isso. Porque isso é antigo, é crônico, combinado, é uma máfia, e as máfias são difíceis de exterminar. Por isso V.Exª terá

um problema muito sério. E que V.Exª tem apenas oito dias, mas com o desenvolver do vosso trabalho V.Sª vai sentir e tenho certeza que o Relatório da Comissão vai ser muito importante para que V.Sª possa combater esse mal que prejudicou o nosso País e muito, deu um prejuízo enorme aos cofres públicos e esses diretores que cometeram esses erros terão que ser punidos. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao nobre Senador Mário Couto, concedo a palavra ao Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Bom, quero cumprimentar o Sr. Presidente, cumprimentar o nosso Relator, Senador Demóstenes, ao Sr. Sérgio Maurício, o meu raciocínio vai mesmo bem na linha do Senador Mário Couto. O senhor está assumindo, assumiu há oito dias uma enorme responsabilidade. E aqui não é uma questão de oposição, ou de Governo, ou de briga política. São fatos. Muitas vezes, quando a gente assume um órgão público sucedendo alguém de uma mesma linha política, existe fofoca, existe alguma coisa anônima, mas no seu caso, o senhor tem sorte. Não é anônimo. Isso aqui é real. Foi relatado por autoridades com idoneidade pública, pessoas do Tribunal de Contas da União, do Ministério Público, da Polícia Federal. O senhor tem todos os dados. A primeira medida que o nosso Relator de forma patriótica colocou é a mudança das pessoas. Elas estão, praticaram isso, ou participaram até por omissão. Mas os fatos reais e as causas nós todos conhecemos. Então a necessidade de o senhor realmente ir a fundo nisso, com a autoridade que o senhor tem e com a representatividade que o senhor está tendo agora de poder mudar. E nós queremos lhe apoiar, porque é absolutamente necessário que se faça isso. A gente já ouviu aqui relatórios de autoridades que nos deixaram assustados. O número... Não lembro qual foi que averiguou, um *finger* custa 75O mil reais no mercado. Foram comprados 16 por 2 milhões e 200 cada um. É muito difícil de justificar isso. Alguém tem que ser punido. E a missão é grande, a responsabilidade é enorme, mas essa abordagem que o Relator fez, Senador Demóstenes Torres, ela dá bem essa visão de que é necessário com firmeza mudar as pessoas e com autoridade exigir a mudança das práticas para que realmente se corrija.

Eu queria apenas colocar sobre a questão, eu tenho aqui matéria da Zero Hora sobre o susto no vôo 3151 de Porto Alegre. Foi realmente uma coisa terrível e pelo que a gente vê, está aqui todo o relato, por muito pouco não se viveu mais uma grande catástrofe, maior inclusive nas suas conseqüências em relação ao que aconteceu em Congonhas. O avião Boeing da BRA não se deslocou, o avião da TAM que estava descendo não foi informado e por muito pouco não tivemos outra catástrofe. O que o senhor tem de informação sobre isso, que o está sendo feito para averiguar essa situação?

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Eu tenho exatamente essa informação. O avião se aproximava para pouso, não foi alertado pela torre, é a informação que eu tenho, mas o piloto percebeu que havia um avião e arremeteu. E depois ele conseguiu fazer o pouso. A informação que eu tenho é essa. Evidentemente que vai ser necessário a investigação, vai ser procedida para ver se o erro foi um erro da torre, se foi do piloto, enfim, ou do avião que não saiu da posição que deveria ter saído. Essa informação não é demorada, é rápida e eu divulgarei a informação. Até porque acho que nós vamos ter que adotar como princípio que nessa área não há nada secreto. Não há nada para ser escondido. Essa é uma área que deve ser absolutamente transparente. Então tudo deve ser divulgado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço ao Senadores, o Tasso Jereissati não tem abordagem, agradeço ao Dr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, desejando toda sorte na sua gestão. Somos sabedores da sua condição de homem público, maduro, experiente, que saberá enfrentar os desafios que a missão que ora lhe é colocada impõe. Muito obrigado por sua presença a esta CPI.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Muito obrigado, Senador. Eu posso fazer uma solicitação?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Por favor.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI – Eu gostaria realmente, eu vou trabalhar como disse com a CGU todo tempo ao meu lado, com o Tribunal de Contas, e gostaria de trabalhar também com as CPIs. Recebendo todas as informações para que se possa fazer o... Enfim, tomar os caminhos necessários para corrigir essas falhas. Onde tiver de punir vai se punir, onde for uma correção por algum procedimento que não é o melhor procedimento, vai se trocar o procedimento. Eu quero fazer esse trabalho em colaboração absoluta com o Congresso Nacional, com as CPIs do Senado e da Câmara e, como eu disse, o TCU e a Corregedoria. Acho que, fazendo isso, o trabalho é muito árduo, e difícil. Porque é claro que aquele que lesa, aquele que entrou por outros caminhos, ele tem uma inteligência, um QI relativamente alto para ter conseguido atravessar esses caminhos. Se não nos juntarmos, vai ser difícil. É preciso nos juntarmos para

combater esses que têm lesado o patrimônio público e prejudicado enormemente a população usuária.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Agradeço a V.Sª, Sr. Sérgio Gaudenzi. Muito obrigado.

Neste momento, solicito a presença na Mesa do Dr. Marcos Fábio Morsello, Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico, e do Dr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto, coordenador e professor da Universidade Veiga de Almeida, do Rio de Janeiro.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Pela ordem, Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu queria propor a inversão de pauta. Não sei se cabe essa inversão, porque nós temos quorum neste momento...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Infelizmente falta um.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Falta um?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Sobre as votações nominais para a quebra de sigilo? Há um entendimento, assim que der quorum nós interromperemos para votar. Atendendo ao interesse de V.Exª.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pronto. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então indago inicialmente se o Dr. Marco Fábio Morsello deseja fazer considerações iniciais ou prefere que... é melhor que V.Sª faça suas considerações e depois o Relator faz a sua indagação.

Então com a palavra o Dr. Marco Fábio Morsello, Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Pois não. Em primeiro lugar, gostaria só de agradecer aqui a oportunidade ímpar de estar presente aqui à Casa do Senado. Sou Juiz de Direito, doutor em Direito Civil pela USP e professor também e que exerce muitas atividades no Direito Aeronáutico. Como já estive em contato aqui com o Senador Demóstenes Torres numa palestra na ASP(F), juntos chegamos a algumas conclusões, algumas premissas que eu acho que seria de grande oportunidade a colocação aqui no Senado. Que o Senado palpita o sistema social. Diferentemente do Judiciário, que responde a esse sistema social. O Senado já sente de imediato toda essa problemática. De modo que, senhores, sob o aspecto jurídico, nós gostaríamos de colocar a confusão, a profusão de diplomas legais que nós temos vivido e a dificuldade para um intérprete jurídico chegar a um resultado que leve em conta o novo paradigma que hoje vige nas constituições contemporâneas. Ou seja, a proteção à pessoa. Olvidou-se isso. Olvidou-se, por quê? Temos hoje, no transporte aéreo doméstico, que efetivamente regula os transportes que vimos foram objetos dos sinistros catastróficos recentemente noticiados temos o Código Brasileiro de Aeronáutica, uma lei de 1986. Uma lei, senhores, feita com base num paradigma totalmente diverso da realidade contemporânea. O paradigma era a tutela, a segurança nacional, a proteção a um setor de informação, e em segundo lugar, ou seja, o elemento secundário era a proteção ao usuário do transporte. Muito bem. Como podemos exemplificar isso? De forma muito pragmática, podemos notar que, segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, na hipótese de dano ou evento morte, e, aliás, esses foram plúrimos, como nós verificamos recentemente, haverá uma indenização limitada. Essa indenização, senhores, não cobre sequer o dano moral. Há um patamar limite de dano material em valores ínfimos que não cumprem a função de compensação à vítima, que é hoje um dos princípios basilares da responsabilidade civil. O pior, que também não foi abordado, é que nos danos a terceiros na superfície, este mesmo código contempla uma indenização limitada que estará atrelada ao peso da aeronave. Portanto, imaginemos aqui nesse Plenário, imaginemos aqui no Senado Federal que, por um desvio de rota fatal, que ocorresse de uma aeronave e houvesse a explosão dela aqui no Senado, esperemos que isso nunca ocorra, mas se ocorresse pasmem os senhores que a indenização seria seguramente limitada. Não se levaria em conta a renda, os vencimentos dos Senadores, dos membros... O que significa o princípio da compensação ficaria prejudicado. Teríamos que calcular o valor do número de tonelagens da aeronave no seu gás ascensional. Pergunta-sE – Isso é realmente consentâneo com a realidade contemporânea da responsabilidade cível? Seguramente não. Além desse caráter anacrônico do Código Brasileiro de Aeronáutica, cuja substituição é urgente, temos outros problemas também. A responsabilidade civil hoje, em quaisquer países do mundo, se baseia no princípio da prevenção. Por que no princípio da prevenção? A Organização de Aviação Civil Internacional em Montreal, denominada ICAL, estipula agora como norma que todas as autoridades aeronáuticas deverão elidir a existência de incidentes. Veja, não falamos acidentes. Incidentes. Porque o concatenamento dos incidentes levará seguramente a um acidente. A sucessão causal desses incidentes levará a um acidente. Daí porque o princípio da prevenção tem por escopo ilidir o primeiro incidente a fim de que esse encadeamento causal

não apresente uma sucessão por vezes fatal, como nós observamos.

Daí se colocam algumas outras premissas. Já que se fala em sucessão de fatos e em princípio de prevenção, a pergunta que se coloca e que não quer calaR – Será que a realidade cotidiana da infra-estrutura Aeronáutica e do que temos visto tem seguido esse princípio da prevenção? Será que tendo seguido o princípio da prevenção a pista do aeroporto de Congonhas teria sido liberada corretamente na data em que o foi? Todos esses fatores, senhores, são objeto de questionamentos para fins agora apenas reparatórios. Porque as vidas já foram ceifadas. Mas cabe ao intérprete do direito não só colocar a questão reparatória, mas a questão preventiva. E a questão preventiva exige em primeiro lugar, como já falamos, uma reforma urgente, imediata do Código Brasileiro de Aeronáutica. O Código Brasileiro de Aeronáutica deverá ser substituído por uma legislação que, em primeiro lugar, seja consentânea (soa a campainha) com a Convenção de Montreal. A Convenção de Montreal regula o transporte aéreo internacional, embora tenha algumas críticas a respeito, porque não contempla o dano moral. Isso não teria problemas, porque a Constituição Federal, com a sua força normativa, contempla a indenização por dano moral. Mas a nossa maior preocupação é que esse código que venha a ser substituído, estabeleça algumas premissas, dentre as quais, nos casos de dano evento, morte ou lesão ao passageiro, a indenização terá que ser integral. Ou seja, compensatória. Sem patamar limite indenizável. Verificado o dano, haverá indenização de acordo com sua extensão. É o que contempla o Código Civil, é o que contempla a própria Constituição Federal que dá força normativa aos direitos fundamentais do consumidor. Mas vejam que ginástica é necessária para que o intérprete do Direito hoje chegue à conclusão de que o sistema de defesa do consumidor deva prevalecer diante do Código Brasileiro de Aeronáutica. O porquê disso? Porque temos uma corrente doutrinária que sustenta a prevalência do sistema do Código Brasileiro de Aeronáutica como uma lei mais especial. O que nós sustentamos é que o direito do consumidor como direito fundamental contemplado, inclusive no art. 6º e inciso VI, dirime essa questão, dando indenização integral às vítimas. E equipara as vítimas que se encontram na superfície, ou seja, que não contrataram serviços, a consumidores por equiparação. Esses consumidores por equiparação, portanto, também teriam direito à indenização integral.

Mas vejam, tudo isso é objeto de um esforço interpretativo. Que poderia ser muito mais simplificado, como na Europa já foi feito pela União Européia, houvesse uma regulamentação da matéria doméstica seguindo ao menos os parâmetros do transporte aéreo internacional. Dando proteção ao quê? À pessoa. Obrigação de proteção a quem? Ao passageiro. Isso colocado, vem outra inquietação. Diante dos acidentes que nós temos notado, só se fala em concausas. Quem foi efetivamente o culpado exclusivo. Quem foi o culpado concorrente? Senhores, por experiências a nível europeu, há inclusive uma tese na Alemanha de uma autora que diz a teoria da causa desconhecida no transporte aéreo. A sucessão de concausas é absurda, por vezes 40 fatores, 40 incidentes concorrem para a eclosão de um acidente. Qual deles será o preponderante? Por vezes, o laudo que denota decurso de cinco a dez anos não chega a uma conclusão definitiva. E qual a solução para as vítimas? Aguardar o resultado do laudo? Aguardar a formação de uma nova geração de sua família destituída de quaisquer recursos nesse período? A conclusão evidentemente não poderá ser essa. A conclusão é que o responsável direto é o transportador. Verificada a falha na infra-estrutura como uma concausa para o dano evento porque existem causas que convergem para essa exclusão, aí o transportador seguramente se voltará contra os serviços de infra-estrutura aeroportuária quando falhos. Essa é a forma mais célere que se tem verificado nessas hipóteses. Portanto, a teoria da causa desconhecida, ou seja, que ainda não foi objeto de conclusão num laudo, não poderá em absoluto obstaculizar o direito ao ressarcimento das vítimas junto ao transportador.

Uma outra questão que eu acho de suma importância colocar aqui, até para fins de apreciação dos Srs. Senadores, diz respeito à questão da infra-estrutura Aeronáutica. Há um trabalho de um autor suíço de forma muito crítica que ele critica, coloca pontos nodais a respeito das responsabilidades das agências de controle de transporte aéreo. E coloca isso, o nome dele é Francis Schuber(F), coloca isso porque, como soubemos, a Suíça, embora País de primeiro mundo, teve um problema sério no sistema de controle de tráfego aéreo anos atrás, no famoso abalroamento aéreo de um avião da BASHKIRIAN AIRLINES com o avião da DHL. Pois bem. Isso, o que ensejou? Ensejou, senhores, que a Suíça, a par de ser um País proeminente em termos de padrão de vida, renda per capita, tomou algumas providências. Exigiu que houvesse uma auditoria internacional que apreciasse todas as problemáticas do seu sistema de tráfego aéreo, porque um dos seus controladores foi tomar café no momento indevido. E esse café custou vidas às pessoas. De modo que a conclusão que se chega...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Pela ordem, Sr. Presidente. Eu pedi-

ria apenas ao nosso convidado, ao magistrado, agora nesse momento nós temos quorum para fazer quebras de sigilo, nós temos aqui alguns requerimentos então pediríamos para interromper, fazer e em seguida voltaríamos.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Por favor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Então, Requerimento. Requeiro, em conformidade com o art. 58, § 3º da Constituição Federal combinado com o art. 4, § 2º da Lei Complementar 105/2001, Senador Demóstenes Torres requer a transferência do sigilos bancário, telefônico e fiscal da Srª. Eleuza Therezinha Manzoni dos Santos Lores, CPF 36987638772, no período compreendido entre 1/1/2003 e a presente data. Em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Sérgio Guerra, ausente, suplente Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Sim. E o... E tem com a minha presença sete, efeito de quorum. Aprovado. Requerimento. Nos mesmos termos da Constituição Federal e da Lei Complementar 105/2001, requer a transferência de sigilo bancário telefônico e fiscal do Sr. Adenauher Figueira Nunes CPF 03193352-15 no período 01/01/2003 e presente data. Senador Demóstenes Torres, em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Dado quorum, aprovado.

Requerimento. Requer a transferência do sigilo bancário, telefônico e fiscal do Sr. José Wellington Moura, CPF 010345965-00, período entre 01/01/2003 e a presente data. Senador Demóstenes Torres, em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum.

Requerimento. Requer a transferência do sigilo bancário, telefônico e fiscal do Sr. Marco Antônio Marques de Oliveira CPF 069304507-82 entre 01/01/2003 e a presente data nos termos da Constituição art. 58, § 3º e combinado com o art. 4º § 2º da Lei Complementar 105/2001. Senador Demóstenes em votação. Senador José Agripino.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo. Senador Mário Couto. Senador Tasso Jereissati. Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. Nos mesmos termos requer a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal do Sr. Tércio Ivan de Barros. CPF 004536681-00, período entre 01/01/2003 e a presente data. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. Nos mesmos termos requer as transferências dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Sr. Eurico José Bernardo Loyo. CPF 000978104-87, período de 01/01/2003 e a presente data. Em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. Requer nos mesmos termos a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal da Srª. Josefina Vale de Oliveira Pinha. CPF 185527571-68 no período compreendido entre 01/01/2003 e a presente data. Em votação Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado. Nos mesmos termos requer a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal do Sr. Roberto Spinelli Júnior. CPF 884636308-63. Período entre 01/01/2003 e a presente data. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com o Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. Nos mesmos termos requer a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal da Srª. Sandra Helena Dragueta Carvalho, esposa de Carlos Alberto Carvalho. CPF 052702158-2, do período entre 01/01/2001 e a presente data. Em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. Nos mesmos termos requer o sigilo bancário, telefônico e fiscal da Srª. Denise Maria Ayres de Abreu, no período de 01/01/2003 e a presente data. Em votação. Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (DEM-RN) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (DEM-SC) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES) – Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Aprovado com quorum. O último item não é de votação nominal, mas por ser um só, coloco em votação em bloco.

Requeiro, nos termos do § 3º art. 48 da Constituição Federal sejam ouvidos por essa Comissão criada pelo Requerimento 401/2007, o Sr. Lídio Duarte, ex-Presidente do IRB Brasil Resseguros S/A, Sr. Luiz Eduardo Pereira de Lucena, ex-diretor comercial do IRB, e Pedro Câmara Raposo Lopes, coordenador da Comissão de sindicância realizada no IRB, com o fim de esclarecer possível favorecimento da empresa de Assessoria e Administração e Corretagem e Seguro Ltda na intermediação de contrato seguro e resseguro da INFRAERO, assim como a cláusula de editais de licitação para contratação de seguro pela INFRAERO que proibia intermediação de corretora. Senador Demóstenes Torres. Em votação. Srªs. e Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Então volta-se à exposição do Dr. Marco Fábio Morsello. Com a palavra V.Sª.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Muito agradecido. Apenas aqui retomando o que nós havíamos colocado inicialmente, o problema dos serviços de infra-estrutura aeroportuária em relação efetivamente ao seu usuário direto, ou seja, às companhias aéreas, nós temos casos já anteriores, já verificados inclusive a nível europeu, em que na República Federal da Alemanha, por exemplo, por atrasos sucessivos e falhas na infra-estrutura aeroportuária nos anos 80, a companhia aérea LUFTHANSA ameaçou de processo o Governo Federal alemão, que teve de tomar providências céleres visando o quê? A pontualidade na sua prestação de serviços. Fato que poderia aqui também ser objeto de eventual ajuizamento de companhias aéreas em relação aos serviços de infra-estrutura aeroportuária que, como todos já percebem pelas máximas experiências, se revelam profundamente problemáticos. De qualquer forma, existe também o usuário passageiro. E é essa a nossa preocupação. Por quê? O usuário passageiro, diante dessa situação verificada quanto à infra-estrutura, se vê desamparado. Dizemos isso por uma experiência não só a nível de Poder Judiciário,

quando ajuizadas as demandas, mas também pela própria realidade vivida.

O que ocorre é que, em primeiro lugar, ainda que se argumente que a responsabilidade do transportador é objetiva, ou seja, não é a teoria do risco integral, vigendo eximentes como fato de terceiro, a força maior, dentre as quais poderia emergir a ordem, por exemplo, do controle de tráfego aéreo como, por exemplo, paralise a aeronave. A aeronave não embarca. Não há uma relação de preposição nesse sentido, de modo que o transportador poderia se utilizar da eximente desse fato de terceiro ou de uma força maior, verdade é, senhores, que não está havendo o implemento do princípio da boa-fé objetiva que hoje é uma cláusula geral estipulada no novo Código Civil e também no sistema de defesa do consumidor. Seja no art. 422 do novo Código Civil como no art. 4º, inciso III do Código de Defesa do Consumidor, hoje os contratantes não são mais vistos como rivais. Não se admite mais a teoria antiga do dolos bônus, do máximo aproveitamento ou de que o fornecedor, diante de um fato de terceiro, diga a seu clientE – vire-se, o problema não é problema meu. Não se aceita mais esse tipo de conduta. Ao revés, o dever de assistência, ele é pleno. É um dever que engloba deveres laterais, deveres anexos de ampla informação, esclarecimentos, lealdade, transparência. Isto que nós não temos observado na realidade vivida. Porque isso ensejou uma reação de alguns sistemas, por exemplo, na União Européia foi editado um regulamento com uma carta de direitos dos passageiros, inclusive que hoje vige na Itália e é o que nós propomos aqui no Brasil ocorra no qual conste expressamente um dever de informar, o dever de assistir independentemente dessa limitação temporal que racionalmente não me persuade.

Digo aqui aos senhores, como é possível num País como o nosso imaginemos uma ponte aérea Rio/São Paulo que a assistência somente passo ser efetivada a partir de um atraso de quatro horas? O porquê desse limite temporal? Até essas quatro horas, calculo eu, isso eu coloquei no meu livro, quantas viagem um homem de negócios não terá feito entre São Paulo e Rio de Janeiro concluindo diversos atos, ou mesmo vamos colocar Brasília a Goiânia, diversas viagens poderão ter sido feitas. Então esse limite, esse patamar limite não é persuasivo. Existe atraso quando não verificada a chegada no local de destino no momento efetivamente contratado. Não convence a argumentação de que esses horários são meramente indicativos como constam nas condições gerais de transporte. Digo isso porque o fornecedor faz um estudo minucioso do mercado para justamente atrair a clientela. De modo que o horário é sim vinculante. Agora, se ele será indenizável ou não dependerá das circunstâncias. Eu poderei ter um atraso de 10 minutos, plenamente razoável de acordo com as circunstâncias, mas poderei ter um atraso que ainda que considerado ínfimo, possa ensejar um dano a uma pessoa. Então dependerá do caso concreto. Apenas o que acho fundamental que passe a constar em futuros diplomas, quiçá nessa carta de direitos dos passageiros, que não haja esse limite, esse patamar de quatro horas como pré-condição para se assistir um passageiro como pré-condição para se estipular qualquer forma de indenização.

Outro problema fulcral que a ANAC fez até uma consulta pública recente, diz respeito ao *overbooking*. Uma prática já universalizada, e que me causa temor que seja institucionalizada legalmente. O fato de que haja regulamentos como o 261/2004 na Europa ou o *oversails* X-250 nos Estados Unidos, regulamentando o instituto, em nenhum momento significou institucionalizá-lo legalmente ao revés. Na União Européia, a finalidade desse regulamento foi estipular um arcabouço, um núcleo mínimo intangível de tutela ao consumidor. Por que isso? Se estipulou que, verificado o *overbooking*, de imediato haverá uma indenização automática ao usuário do transporte. Sem prejuízo do eventual ressarcimento a maior que a situação especifica apresente. Ou seja, isso não tem condão impeditivo de uma outra ação. Não foi isso que nós verificamos na minuta apresentada pela ANAC. O que muito inquietou membros da magistratura, membros do Ministério Público que verificaram essa minuta. Então é fundamental que num futuro regulamento conste expressamente que isso é uma indenização automática. E já antevendo as problemáticas que poderiam surgir, imaginem os senhores numa situação emocional no check-in uma negociação de balcão com uma companhia que não dispõe de caixa, a resposta imediata pelas máximas será: Não dispomos de dinheiro para pagá-lo agora. Surgirá então um novo problema emocional. O que isso levou a termos de equacionamento na Europa? Simplesmente o número de uma conta e se credita nessa conta em 24h sob pena de uma multa. Para evitar aquele problema de trânsito de moeda, novas discussões ou ofertas da empresa tipo, não tenho elementos monetários, então lhe ofereço um bônus em milhagem que o passageiro no momento poderá não concordar. Daí porque a questão do *overbookingl,* a nosso ver, fere a boa-fé objetiva, porque são fixados com ciência objetiva do transportador assentos em capacidade superior à aeronave, e não é convincente o argumento do *no show* do passageiro. Porque imaginemos o passageiro A e o passageiro B. O passageiro B comparece pontualmente, não poderá ser punido na sua relação contratual do transportador

por conduta do passageiro A. Isso inclusive na França tem sido considerado culpa grave do transportador. Porque ciente dessa situação. Aqueles que quiserem punir o *no show* que o façam através de multas, de um *ticket time limit*, mas isso não justifica a punição àquele usuário pontual do transporte aéreo.

Finalizando aqui nesse resumo que fizemos aqui de alguns pontos que acho interessantes para colocar aqui na discussão, também diz respeito ao problema do *code-share*, tão famoso há pouco tempo no Brasil, quando a VARIG ainda tinha, digamos, uma potência econômica e que se uniu à TAM. Problema sério que vulnera a boa-fé objetiva. Creio ser exigível nessa carta de direito dos passageiros constar desde o sistema de reservas computadorizado a indicação expressa de quem será o transportador de fato independentemente do transportador contratado. Está se tornando comum efetuar viagem em aeronaves não escolhidas pelo consumidor em companhias aéreas por ele efetivamente não contratadas, e isso vulnera a boa-fé objetiva. De modo que ainda que haja um acordo de *code-share*, seja o agente de viagem, seja o transportador deverá informar previamente ao usuário do transporte qual o transportador de fato, o que já é exigido nos Estados Unidos e na Europa. Isso tende constar expressamente sob pena de vulnerar a boa-fé objetiva do consumidor. Imaginem os senhores, casos que já vimos de pessoas que escolheram *intuito persone*, aquele transportador específico como motivo determinante e acabaram tendo de embarcar com outro transportador. Com vício de qualidade manifesto.

Finalmente aqui, até em homenagem ao que foi colocado quanto ao principio da prevenção, isso não é idéia só nossa, nós participamos de um simpósio em São Paulo, com vários economistas, engenheiros, cujas propostas depois serão encaminhadas ao Relator Demóstenes Torres, a questão do aeroporto de Congonhas. Será apenas aceitável a reforma do *grooving*? Ou como em aeroportos como o de John Fitzgerald Kennedy ou de Bristol não se exigiria também um concreto poroso, o EMAS também como uma forma suplementar de proteção a esse usuário do transporte? Muitos dirãO – Mas isso é um material muito caro. Mas se esse material caro tiver o condão de em três décadas salvar uma vida, creio que terá valido a pena. Esse *engineering material rest and system* salvou em cinco acidentes que nós tivemos notícias, três no aeroporto de Kennedy e dois no aeroporto de Bristol mais de uma centena de vidas, senhores. Não sei se ele teria talvez mitigado o efeito catastrófico do acidente de que tivemos notícia. Ou de outras aquaplanagens que soubemos. Porque já está configurada a aquaplanagem do avião ATR-42 da Total no dia anterior ao acidente da TAM.

Então, creio que esse plus de proteção seguiria exatamente o princípio da prevenção. E como último item aqui, que foi colocado pelo nosso Ministro, diz respeito à questão do pitch entre os assentos. Que é uma questão que, embora aqui nós tenhamos problemas mais agudos, digamos, quanto a chegar vivo ao local do destino, é uma discussão que interessa também, porque foram feitos estudos no Japão, pasmem os senhores, aprovados até, de que no futuro a previsão é a de que passageiros viajem de pé. Amarrados em forma de cruz. Isso não afetaria biologicamente o passageiro, e geraria uma economia de escala a alguns transportadores. A União Européia, consultada a respeito, disse que isso é biologicamente possível, mas fere a dignidade da pessoa humana. Ou seja, nós estamos vivendo um fenômeno de que nas gerações sucessivas há um crescimento a altura do ser humano aumenta e o assento diminui. Isso terá que ter um limite correlacionado evidentemente com a dignidade da pessoa humana. Todos dirãO – não, mas isso é uma escolha do usuário. Se o usuário não pode pagar ele vai para o mais barato. Mas, teremos que ter um standart mínimo, do contrário que nós temos vivificado, mesmo com empresas estrangeiras, é sempre aumentar o número de classes a bordo e aquela mais econômica ficar com o pitch mais diminuído de modo até a inviabilizar a fruição da viagem.

São essas, em suma, algumas sugestões que nós colocamos aqui e que evidentemente submeto à douta e superior apreciação aqui do Senado. Fico à disposição para algumas colocações. Pois não. Muito obrigado.

(troca de presidência)

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Eu acho que seria bom a gente ouvir o Dr. Joaquim e depois o Relator faria seus questionamentos. Então com a palavra o Dr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto, coordenador e professor da Universidade Veiga de Almeida, no Rio de Janeiro. Com a palavra, doutor.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Exmº Sr. Vice-Presidente da Comissão, Senador Renato Casagrande, Exmº Sr. Relator, Senador Demóstenes Torres, Exmº. Srs. Senadores e demais autoridades, senhoras e senhores, boa tarde para todos. Primeiramente eu quero agradecer a oportunidade e é com muita honra que recebi a convocação para comparecer a esta Comissão de extrema relevância para a sociedade brasileira. Com linguagem direta, o livrO – Choque de gestão do vôo 907: O apagão aéreo no Brasil, da Editora Ciência Moderna eu apresento um

diagnóstico do passado e do presente da Aviação Civil brasileira. O objetivo do livro não é crítica velada ao passado e muito menos ao momento atual. O livro sugere sair das técnicas focadas no choque de gestão profissional para o Sistema Brasileiro de Aviação Civil. No trabalho de pesquisa foram apresentados os principais pontos das crises da TRANSBRASIL, VASP e VARIG, acidentes no Brasil, problemas de DAC, início da ANAC, controladores de tráfego aéreo, e o contingenciamento de verbas do Departamento de Controle de Espaço Aéreo. Ingredientes picantes para o quadro caótico do Sistema Brasileiro de Aviação Civil. No livro foram apresentadas sugestões técnicas de curto e médio prazo para a crise aérea. Faltou regulação numa crise motivada pelo aumento discriminado das concessões de slots, existência de poucos Hubs, aeroportos congestionados, integração da malha aérea, problemas de comunicação de tráfego aéreo, controle de fluxo de tráfego aéreo pelos controladores e falta de gestão de recursos humanos.

O DAC de longe apresentava problemas decorrentes de deficiência de pessoal e de recursos orçamentários e de inadequação de suas instalações. A possível transição do DAC para a condição de agência reguladora trouxe mais problemas ao sistema de Aviação Civil. O DAC, antes de se transformar na ANAC já apresentava relatórios contundentes, mas até o presente não houve um choque de gestão efetivo na nova administração. Seria necessário a ANAC entender, desenvolver e administrar as novas crises do sistema de Aviação Civil com o choque efetivo de processos de gestão. Eu tive o prazer de trabalhar no DAC por vários anos. As sugestões de curto prazo, imediato investimento das taxas de embarque internacionais no setor. 1.4 bilhões foram repassados diretamente para a União e nada para o setor que a gente está com vários problemas. Acordo entre Aeronáutica e a INFRAERO cedendo os militares controladores de tráfego aéreo. A volta imediata das CONACs, promovendo acordo aeroviário nacional que já está em andamento. Ajuste dos HOTRANS pela ANAC nas 24 horas do dia. Fortalecimento do Ministério da Defesa já em andamento. Desintegração da malha aérea, investimentos em novos equipamentos de aproximação e pouso, problemas climáticos versus aquisição de ILS categoria 3 para os aeroportos que operam com baixa visibilidade.

Segue também as principais propostas para médio prazo. Parcerias Público-Privadas para investimentos em novos aeroportos periféricos. Projeto de reengenharia dos processos de gestão para as Cias.(F) aéreas. INFRAERO e ANAC. Projeto de flexibilização tarifária para aeroportos congestionados. Pulverização de cursos universitários para o tráfego aéreo. Antecipação do sistema CNS/ATM que é Comunicação, Navegação e Vigilância no gerenciamento do tráfego aéreo. São os famosos gerenciamentos de tráfego via satélite geoestacionários. E principalmente que eu considero uma medida importante e grave, já que eu sou piloto e tenho mais de dez mil horas de vôo, é a colocação da comunicação via satélite no Brasil utilizando os VDL ou HFDL, são sistemas de comunicação via dados através de satélites do tipo usado nas freqüências de emergência no SIVAM (ininteligível). Como os recursos estão escassos no Brasil, a Parcerias Público-Privadas poderá ser uma das saídas para a falta de investimento em nosso aeroportos. A PPP é atraente para o mercado aeroportuário, pois a parceria pode ser realizada no prazo de 5 a 35 anos de contratação de fluxo de serviço. A necessidade de investimento de sete bilhões para os aeroportos não será problema com a PPP. A PPP cria uma sinergia entre projetos de investimentos em infra-estrutura, oferecendo apoio financeiro, técnico e legal aos programas e projetos em três níveis administrativos. A PPP é uma boa alternativa para limitações financeiras do Governo, principalmente no quesito natureza de longo prazo de pagamentos. A PPP traz economia para o setor público, reduzindo os custo de transição de projetos e riscos, além de oferecer maior eficiência na integração, concepção, construção e operação dos projetos. A PPP não é uma privatização. Quero deixar isso claro. Eu coordeno e ministro na universidade de COPPE (ininteligível) e na COPPEAD curso de extensão de PPP. Além de outros cursos de gestão de tecnologia da informação.

Bem, senhores, a crise aérea se transformou num dos maiores vilões da economia brasileira. O movimento de passageiro País vem crescendo em um ritmo acelerado nos últimos anos. 12,26 em 2004, 26,86 em 2005, 12,18 em 2006. E a estimativa para o ano de 2007 será de 18%. Mais de 102 milhões de passageiros embarcaram no Brasil. Estamos com quatro aeroportos congestionados, Congonhas, Brasília, Vitória e Porto Seguro, e em média prazo são necessários novos aeroportos periféricos e novos investimentos no setor. Notamos que de 1998 a 2007 o sistema deixou de receber um bilhão e 444 milhões provenientes de taxa de embarque internacionais. Esses recursos foram repassados diretamente para a União. O motivo informado pela INFRAERO desse aporte de capital para o Governo foi problema de evasão de divisas no Brasil. Quero deixar claro que não existiram reuniões de Conselho de Aviação Civil, as CONACs, e a ordenação de aviação civil ficou complicada. O País sentiu uma falta das reuniões de CONAC assessorando um Presidente da República na formulação da política de ordenação da Aviação Civil. Sem a CONAC, deixamos

de propor um modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, de aprovar diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroporto, interesses estratégicos, econômicos ou turísticos. De promover a coordenação das atividades de proteção ao vôo e das atividades de regulação aérea de aprovar um plano geral de outorga de linhas aéreas. Finalmente estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do instituo de concessão e permissão na exploração comercial das linhas aéreas. Os slots, senhores, não constam no balanço das empresas, e nem são formalmente contabilizado. Mas são mundialmente valiosos. No Brasil o aumento se deu na casa 115 em 2004, 147 em 2005 e 221 em 2006. Será importante melhor planejamento dos vôos aumentando Hub no Rio, Salvador, Cumbica, etc, versus a redução de conexões/concentração de vôos em horários nobres. A saída contra essa nefasta crise será promover uma verdadeira arrumação da casa. Caso não seja tomada uma medida enérgica quanto a esses problemas o sistema brasileiro de aviação civil vai explodir nos próximos anos. Já que existe um impasse onde o SNEA, Sindicato Nacional das Empresas Aéreas são contra uma reestruturação da malha aérea e redução de Congonhas, ficamos sem a compreensão do setor. O rápido crescimento das atuais companhias aéreas está diretamente relacionado com a baixa do dólar, maior disponibilidade das aeronaves oferecidas pelo mercado, maior quantidade de assentos por aeronave, baixo custo do *leasing*, peças e alta taxa de utilização de aeronaves. 14 horas por dia. Em face tal inflexibilidade será essencial que a agência reguladora proponha um ajuste tarifário para aeroportos congestionados. Já que esses aeroportos são considerados o filé mignon da aviação, que seja estabelecido valores diferenciados na operação desses aeroportos como é feito mundialmente, principalmente na Europa. A sugestão será propor regulação pelo lado do custo, flexibilizando as tarifas. Para o caso das taxas de pouso, permanência e comunicação, o projeto deverá contemplar (ininteligível) aéreas uma majoração substancial nas operações desses aeroportos. O projeto também deverá retirar os descontos de 35% mais 50% das pequenas aeronaves do grupo 2. Na operação de aeroportos congestionados. Em época de crise, senhores, não é justo uma pequena aeronave atrasar aeronaves de grande porte nas decolagens e nas suas subidas. O aeroporto de Congonhas não pode continuar operando no limite. Parabéns eu considero pelo sábio ajuste realizado pelo atual Ministro da Defesa.

O impasse e desentendimentos foi o que restou da última reunião dos Deputados e controladores da Aeronáutica no DACTA. Já que temos urgência a sugestão seria que esses experientes militares sejam emprestados ou cedidos para a INFRAERO. Caso similar do processo de transferência da TASA, Telecomunicações Aeronáuticas para a própria INFRAERO. Mantendo a sua prerrogativa de militar mesmo procedimento seguido pelos militares da Agência Nacional de Aviação Civil. Foram emprestados. O orçamento previsto para esses novos funcionários virá do acordo proveniente das tarifas de comunicação TAN e TAT já administrada pela própria INFRAERO.

O controlador, senhores, é como um cirurgião. Durante a cirurgia uma vida humana passa pela mão do médico e tal responsabilidade é sempre bem recomeçado. O cirurgião estuda e tem um bom desempenho e todo mundo confia. Já no caso dos controladores milhares de vidas passam diretamente pelas suas mãos. Será que seus comandantes reconhecem essa responsabilidade? Será que são bem remunerados? Alguém tem que dar o primeiro passo. Isso evita problema de suspeitas de terrorismo, suspeitas de problemas e outros sistemas, enfim, a gente tem que ter um acordo para que seja feita uma união nesse sistema. Porque não há um só caso que vai melhorar a aviação no Brasil. A sociedade só conheceu esta classe depois do acidente da GOL. Já que os controladores brasileiros não possuem nível e inglês em face à nova exigência da ICAL em 2008 foi apresentado um projeto sugerindo formação universitária para a Aviação Civil Brasileira. Um seminário educacional será pedra fundamental para a avaliação dos novos cursos universitários de tecnólogo, graduação e pós-graduação em tráfego aéreo e engenheiros com foco em licenciatura de inglês. A melhoria educacional utilizando cursos universitários poderá viabilizar a classe por melhores salários. É preciso formar e manter mais profissionais do que existe a demanda do dia-a-dia do Sistema Brasileiro de Aviação Civil. A concentração do treinamento de nível médio pela atual autoridade Aeronáutica foi prejudicial para esta classe. Além de fechar por três semestres a formação passou de um ano e meio para dois. Fora a evasão dos controladores, somente esta lacuna na formação já mostra os problemas de planejamento de Recursos Humanos. No caso do inglês, ou se exige nível compatível em concurso ou que seja ministrado um curso no padrão 4 como é preconizados pela autoridade internacional.

Já no caso da INFRAERO, senhores, é uma empresa de futuro. Mas necessita de sérias providências para atrair investidores. A substituição da Presidência da INFRAERO foi decisiva, mas a proposta da abertura de seu capital pode ser a solução ideal para investimentos nessa empresa. Com investidor privado, participando ativamente da administração da INFRA-

ERO, e uma transparente auditoria externa, boa parte dos problemas serão resolvidos. Para tal a INFRAERO precisa com urgência de um imediato ajuste no seu capital social. Pois todos os aeroportos administrados fazem parte do patrimônio da União. Para abrir um capital de mercado da INFRAERO será exigida uma forte distribuidora para garantir essa decisão. Dos 67 aeroportos somente 10 são lucrativos. A PPP poderá atrair o capital privado para os novos aeroportos se tornem lucrativo. Com a entrada de parceiros privados, os aeroportos deficitários tipo Santos Dumont poderão rapidamente se transformar em superavitários. Outro filão que interessa o setor privado são os atuais terminais de carga tecas(F) e os aeroportos indústrias. No caso de abertura do capital a sugestão será oferecer debêntures com prazo de um ano para avaliação do mercado. A INFRAERO é vista como sólida e permanente. E substituída por relações de aliança, parceria, participações e acordos que são estabelecidas pela necessidade de seus aeroportos. Funciona de forma rígida baseada em objetivos, políticas estratégias comuns, trabalho em equipe e pela capacidade de persuasão de seus funcionários *stake holdings*. As partes interessadas envolvidas no processo. Na INFRAERO existe vários sistemas sem integração. Para tal, como a melhor prática de mercado, é importante a sugestão da integração seus processos via ERP. ERP é Interprise Resource Planning uma integração dos processos de todo o sistema da empresa. Na unificação das compras o ERP passa a ser estratégico tomando a INFRAERO mais competitiva, transparente mais atraente à abertura de capital. O ERP é um software de gestão empresarial que íntegra na mesma base de dados todos os sistemas. Não adianta a INFRAERO se preocupar em estreitar laços com seus parceiros externos se internamente ela não estiver devidamente organizada. Empresas modernas estão numa constante procura de ferramentas e metodologia capazes de auxiliá-la no processo de tomada de decisão. Planejamento e controle de seus processos. A PETROBRÁS acordou a tempo e investiu pesado nesses processos integrados. O setor elétrico e o BANCO DO BRASIL também. Todos utilizam o ERP como integrador de seus processos e seus sistemas. Um ERP tem potencial para aumentar a produtividade da INFRAERO, pois ele age na variável do tempo e nos recursos humanos, materiais e financeiros. É apenas uma ferramenta de apoio à gestão empresarial. Por si só, não tem a capacidade de gerar melhoria de gestão na INFRAERO. É preciso organizar antes de informatizar. O aeroporto indústria da INFRAERO já usa o ERP como plataforma de integração.

A iniciativa da criação da instituição INFRAERO em oferecer educação universitária para a Aviação Civil foi uma grande idéia. Ao ministrar curso de tráfego aéreo logística e gestão de aeroportos etc, a INFRAERO dará o primeiro passo para se integrar no contexto internacional das grandes empresas. A valer da VALE DO RIO DOCE e a universidade PETROBRAS são os grandes exemplos do que é o certo no Brasil. Parabéns por essa iniciativa. Depois de um ano o colegiado da ANAC tomou importante decisão para modificar o Regimento Interno na questão decisões monocráticas de seus diretores. Esta decisão vem oferecer aos técnicos da agência mais autonomia nas soluções de processos internos. Agora, grande parte dos processos da agência será decidida sem passar pelo colegiado. Será necessário que a ANAC administre as novas crises do Sistema de Aviação Civil com efetiva modificação de seus processos internos. Este assunto foi apresentado no livrO – Choque de gestão, como já mostrei para os senhores, onde foram sugeridos mapeamentos estruturados de contextualização de causas e efeitos para a agência.

Eu tive o prazer de trabalhar também na INFRAERO. Além de piloto, que eu operei na ponte aérea por diversos anos na VASP, apresentei nesta gestão projeto de segurança, viabilidade econômica. Palestra sobre tarifas aeroportuárias na FIJAM(F) e palestras sobre o lado terra e projetos comerciais para a INFRAERO, Governo do Estado e PETROBRÁS.

Também nessa gestão foram desenvolvidos vários projetos que estão em andamento, flexibilização tarifária que veio lá de fora da Europa, a parte de uma ajuste tarifário para as aeronaves do grupo 2, análise gerencial dos índices é um tipo de BI, é ao contrário de um ERP. Que é *Business Intelligence*. A Parceria Público-Privada foi montado um curso para todos os superintendentes e as pessoas que cuidam e trabalham com licitação. Integração geral na INFRAERO do projeto ERP do aeroporto indústria e abertura de capital.

Enfim, senhores, para finalizar, no Brasil os fins não justificam os meios. Nada justifica um crescimento desenfreado na aviação brasileira quando nos deparamos com o universo problemático ao nosso redor. Devido à falta de planejamento, os passageiros amargam horas em aeroportos congestionados. Perdem economia, perdem passageiros, perdem tripulantes e funcionários. Mas principalmente perde o Brasil pela falta de credibilidade no exterior. Com a vinculação de segredos da caixa-preta do acidente da TAM volta o Brasil a ter problemas com normas internacionais. Os problemas aéreos no Brasil centro Manaus já estão passando para a esfera internacional, onde os prejuízos poderão ser incalculáveis. A própria ICAL já vem

para auditar o tráfego aéreo brasileiro e principalmente os aeroportos.

Enfim, senhores, somente um plano aeroviário nacional e um acordo, na minha opinião, poderão salvar a nossa aviação. Eu tinha alguns comentários também que eu estou tentando ser breve porque o horário é impróprio, sobre o próprio acidente da TAM. Por eu ter uma experiência vivida em mais de cinco anos na própria ponte aérea, eu tenho algumas colocações. Aí eu vou passar para os senhores se for do interesse eu posso também falar. Eu vou aqui agradecer a oportunidade e estou à disposição para qualquer pergunta.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª já poderia então falar quais as informações que V.Sª tem.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Bem, senhores, antes do relatório final do CENIPA, qualquer conclusão será prematura. Mas devido o estreitamento do mercado de trabalho para pilotos em tempo de duopólio e apagão, contestar empresa ou recusar uma aeronave pode ser arriscado. Arremeter ou alternar antes do pouso também. A aeronave volta para o fim da fila. Na minha época, na VASP, nós tínhamos uma posição de comandante atuante. E a gente realmente tinha essa prerrogativa. Tudo isso no bom português, prejuízo financeiro. Cabe ressaltar que o primeiro mandamento de uma grande empresa aérea é: Nada substitui o lucro. Enfim, a automação das aeronaves confere previsão nas manobras. Mas pode levar desatenção do aviador se ele estiver estressado. No caso do Airbus como já ocorreram três acidentes envolvendo combinação do revés travado/manete em posição errada, o revés travado pesou? Certamente que sim. Eu como piloto eu posso dizer de cadeirinha. Ainda que tenha sido apenas para confundir o piloto, nota-se que os dois pilotos dão a entender que sabem do fato. O *auto-break* e o *speed-break*, *auto-break* é o freio automático e o *speed-break* é o freio aerodinâmico da asa também não entraram automaticamente. Como o revés foi acionado, somente uma pista longa poderia oferecer a possibilidade e condição para uma possível arremetida. Pode-se dizer, senhores, que automação não é resistente o suficiente para que um piloto competente e ativo mantenha seu alerta situacional. O que parece, no entanto, é que o vôo tornou-se mais fácil para um piloto cansado, entediado, complacente ou distraído, distarciando(F) mais ainda da situação. As maiores fábricas do mundo possuem uma visão diferente sobre automação. A Airbus usa para manter o vôo seguro. Já a Boeing, o piloto é a autoridade final. Como eu falei, eu voei dez anos, cinco na ponte aérea Boeing. Automação é visto na fábrica do Airbus para não se dever permitir que a aeronave saia do envelope do vôo seguro, mantendo a aeronave dentro do envelope do vôo normal. Deve também intensificar, segurança, eficiência e economia à aeronave. Já na fábrica da Boeing o piloto tem autoridade final para a operação do avião e é tarefa da tripulação de vôo em ordem de prioridade é: segurança, conforto do passageiro e eficiência. A Boeing aplica automação como ferramenta para auxílio, não substituindo o piloto. Projetando seus sistemas para serem tolerantes ao erro. Para que os senhores entendam o que é o envelope de vôo, trata-se de limite fornecido pelo fabricante para as aeronaves. Fora do envelope de vôo a aeronave pode ter perda do tipo stol. Pode soltar partes ou oferecer algum dano aos usuários. Eu trabalhei como eu falei na VASP dez anos, sendo cinco voando na ponte aérea, e três anos como pilotos de ensaio de vôo em jatos da Força Aérea Brasileira em Recife.

Outro fator importante deste acidente, senhores, foi a falta de treinamento de CRM. O que é CRM? É Corporate Resource Management, gerenciamento de recurso empresarial no Brasil. O objetivo CRM é reduzir a incidência de falhas humanas e de melhorar o processo decisório da tripulação de cabine. Gente, é administrar todo o vôo na cabine. Existem procedimentos e nos Estados Unidos houve uma redução significativa desses acidentes. O *briefing* detalhado que é o comentário da cabine sobre procedimentos de subida e descida em emergências, antes das decolagens e pousos passou a ser um dos principais itens de CRM. O CRM é o espaço reservado para se verificar e tentar corrigir falha de entrosamento entre tripulantes identificando gerencialmente os riscos inerentes às operações. O CRM aprender significa modificar sua conduta. Não apenas acumular conhecimento. O trabalho em equipe e o relacionamento interpessoal de sinergia são a base de CRM no Brasil. Existe a consciência situacional que é a percepção precisa dos fatores e condições que afetam uma aeronave e sua tripulação.

Eu fiz essa parte para poder juntar todo esse problema do acidente com dois pontos principais, que é a parte de CRM e a parte da automação que existe hoje. Já que a máquina como todos estão falando está sendo quase perfeita. Mas nunca esqueçam que atrás dessa máquina existem pilotos e uma pessoa humana que tem sentimentos e tem realmente possibilidades de erro.

Eu gostaria novamente de agradecer a esta oportunidade e apresentar, estou a disposição para dentro do possível tentar sanar as dúvidas referente a esses problemas estruturais da crise aérea.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Obrigado. Com a palavra o nosso Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria primeiramente ao Prof. Joaquim Farias, V.Sª defende em seu livro que o controle do tráfego aéreo deveria ser da competência da INFRAERO. V.Sª poderia nos descrever com maiores detalhes essa proposta?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, como eu falei... Eu explico bem no livro, existe o seguinte. O controlador de tráfego aéreo é concursado tanto para entrar via Força Aérea quanto da própria INFRAERO. Se existe o impasse onde o controlador não deseja mais permanecer mais na Aeronáutica e a Aeronáutica está descontente e não está satisfeita com esse controlador, existem possibilidades como eu falei de sabotagem, já foram colocados aí no mercado problemas em Manaus, problemas em Curitiba, problemas em Brasília... Gente do céu, a gente precisa dar o primeiro passo. Porque tempos atrás o mercado a TASA, Telecomunicações da Aeronáutica, passou todo esses controladores, operadores de meteoro operadores de tráfego aéreo que são as torres para a INFRAERO. Qual é o significado? Que a gente está mostrando o seguinte, a INFRAERO já opera com isso. Não estou dizendo que isso pode trazer um benefício. Porque se você atende ao controlador, pelo menos nesse sentido, ele continua como militar. Mas ele presta serviço de igual forma como se trata na própria ANAC. Ele presta serviço e vocês atendem os dois lados. Já começa a reduzir o nível de atrito da própria Aeronáutica. O próprio controlador aponta os problemas e a Aeronáutica vai ter. Com isenção condição de trabalhar. Porque novamente eu digO – O sistema da Força Aérea ele é bom. Não é ruim. E essa história de buraco negro, eu como piloto na época do arco e flecha principal ponto que eu considero é sistema de comunicação. E se for verificado essa possibilidade de ser feita através de satélite, nós vamos diminuir incidências de acidente. Porque um controlador por fonia ele tem condição de desviar as aeronaves. Isso é o ponto que eu mais bato inclusive no meu livro. E sobre essa possibilidade de passar para a INFRAERO é uma forma de um acordo. Porque se você tem um acordo você tem tudo. Já que houve uma falta de gestão nesse treinamento desse controlador, nós temos que apresentar para a Nação alguma coisa. Não adianta ficar prendendo, não adianta ficar reclamando e muito menos trazendo esse controlador ao desgaste. Gente, ele lida com vida humana. E não pode ficar subjugado a esse tipo de problema. Eu não estou dizendo que eles estão certos. Eu sou totalmente contra o motim. Eu acho que devia ter sido feita uma melhor negociação e aproveitar o que tem de melhor. Negociar é o caminho da solução. Agora, já que não existe acordo, vamos tentar viabilizar de outra forma. Através... Porque e agora? A INFRAERO é uma empresa. Onde ela vai tirar esse orçamento? Das próprias tarifas TAN e TAT. Se negocia e você tem. Enfim, vai dar tempo e via as universidades vamos formar esses controladores de tráfego aéreo. Vamos pulverizar a Nação, vamos dar opção que já com a parte do nível do inglês para que o Brasil forneça através das universidades esse corpo, essa massa para que nunca mais a gente tenha problema de tráfego aéreo no Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª também defende a abertura do capital da INFRAERO. Outros defendem a privatização da administração dos aeroportos. Quais as vantagens e desvantagens de uma medida como essa?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, primeiro, eu defendo a abertura, inclusive é um projeto meu sobre essa parte de abertura do capital, por quê? Nós espelhamos na própria PETROBRÁS, BANCO DO BRASIL, e outras empresas. O que é que acontece? Quando você abre você traz para dentro da sociedade... Primeiro vou falar na parte da abertura do capital. Traz para o capital privado. O capital privado vem com dois olhos abertos e uma auditoria externa pra quê? Coibir faturamentos excessivos, licitações excessivas... Você proíbe por quê? Porque o dinheiro do capital privado está lá dentro.

Então, como ele está doendo no sapato, ele vai correr atrás para que não seja feito licitações superfaturadas. Este é o primeiro ponto que eu vejo. Só que tem uma situação muito clara. Se você não tiver uma auditória externa, nada pode ser realizado. Com referência também a essa abertura de capital, existe o instrumento que no Brasil foi um instrumento moderno e que nada se cria tudo se copia, que é a Parceria Público-Privada, você pode simplesmente estudá-la e trazer para o seio da INFRAERO o capital privado. Gente, isso daí eu quero deixar claro não é uma privatização. Agora, no que refere-se a privatização. Eu não sou contra a privatização. Só que entenda, a gente tem que por partes. Vamos tentar fazer uma abertura, vamos tentar trazer a modernidade do segmento privado para dentro da INFRAERO. Vamos tentar trazer a Parceria Público-Privada para a INFRAERO. Vamos colocar dois olhos abertos do setor privado nas contas da INFRAERO. Vamos colocar esse setor na administração, no Conselho de Administração. Com isso, aí tudo bem. Se não houver uma condição, também não sou contra a privatização. Pode ser privatizado. Mas quero deixar claro para os senhores que só 10, como eu falei, aeroportos são... Que trazem a lucratividade para a empresa. Os demais estão a reboque. Então o que acontece? Não adianta você privatizar aí o preço

cai. Vamos fazer devagar. Se você chega a esse patamar, você traz realmente uma boa lucratividade para o próprio Governo. Não é que seja contra ou a favor. Só quero que se resolva de forma positiva. Não adianta ficar batendo, batendo... Está errado, está errado... Tudo bem. Errou? Errou. Tudo bem. Agora, partiu pra cima é vida nova. Vamos procurar resolver o problema do brasileiro que está dormindo nos aeroportos. Essa é a minha concepção. Por isso que não adianta só INFRAERO, não adianta só controlador, não adianta só controlar. Tem que controlar Hub, tem que aumentar Hub, tem que ver slot, tem que... gente do céu! São várias medidas. Não adianta tomar, concentrar no aeroporto de Congonhas. Tem outros aeroportos, tem vários aeroportos. Você tem que fazer uma previsão para frente. Existem aeroportos periféricos. Você tem que... São vários outros problemas. Tudo junto. Nada anda sozinho. Esse que é o ponto primordial que eu não deixo atropelar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª acabou de afirmar que um dos problemas é o aumento indiscriminado das concessões de slots, que são os espaços para pouso e decolagem pela ANAC. Excesso de vôo nos horários nobres, as HOTRANS e concentração de vôos nos Hubs, que são aeroportos de distribuição. Eu perguntO – Por que é que a nossa malha aérea é tão concentrada em poucos pontos? E quais os óbices para que nós não reabramos para a malha aérea para todo o território nacional? Não era importante retomar também essa aviação regional?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, senhores, primeiro vamos por partes. Primeiro, eu sinto, eu sou um saudoso "Varigiano". Eu fui checador da VARIG por diversos anos. Eu acho que a saída da VARIG foi uma das principais lacunas que demandaram essa crise. Essa crise nefasta.

Então, primeiro pontO – Saiu a VARIG, houve a abertura e houve a liberação, vamos dizer. Passou as 28 slots do aeroporto de Congonhas. Vou pegar o aeroporto de Congonhas. E foram entregues para as outras companhias. Então houve uma corrida desenfreada, sem estrutura, sem processos para a utilização do avião.

Então, o que é que houve? Não se tinha avião, não se tinha piloto e teve que fazer uma reestruturação da malha. O que foi feito? Uma reintegração. Gente do céu! Você tem um vôo que vai sair de Manaus e outro vôo que vai até Porto Alegre. Concentra-se os Hubs e essa aeronave vai ser super utilizada 14 horas por dia. Então o que acontece? Se dá um probleminha aqui vai atrasar lá. E como não tem uma regulação efetiva para esse problema de atraso, o que acontece? Quem sofre? Passageiro. Então se você concentra os Hubs em dois lugares, é totalmente inviável. Na VARIG a gente tinha um Rio de Janeiro como o seu Hub. Na VASP, nós tínhamos Salvador como seu Hub. E temos outros lugares que a gente pode colocar como Hub. Não há essa necessidade premente. Por quê? O que é que eu vejo? Só o valor financeiro. Porque se você concentra num lugar, você diminui. Eu como piloto sei muito bem o custo de uma base fora de Brasília, em Brasília ou no próprio Rio de Janeiro, é custo para empresa.

Então, fora esse custo, você tem essa concentração para favorecer. Então eu sou partidário que a agência realmente se ela está com dificuldades devido ao SNEA e outro tipo de segmento em reduzir essa malha, que ela faça como faz lá fora no exterior. Ajuste pelo preço. Se todo mundo quer voar naquele lugar que aquele lugar seja caro. Aí no instante vão equacionar a mudança.

Eu não trouxe, mas eu tenho um estudo que a gente vê a diferença, a relação do custo de pouso e tarifa a aeronave é pequeníssimo. Então, ela não está nem aí para esse tipo de custo na operação do aeroporto. Agora, se você aumenta isso, ela vai ter realmente responsabilidade.

Então, eu vejo que se a gente não realmente distribuir esses Hubs, desconcentrar essa malha, eu sei que vai ter prejuízo. Tudo bem. Mas que a coisa foi feita de uma forma desordenada. Eu sinto muita falta da própria VARIG. A VARIG pra mim é um exemplo de bom... Boa manutenção, é um exemplo de operação. Tudo bem. Ela tem outras demandas, depois ela contratou um ERP, ela fez realmente uma coisa super interessante. Eu tenho uma posição aqui que eu deixei de falar, que é super interessante sobre isso.

As crises da VARIG, DAC e do precário processo de Recursos Humanos sistema de tráfego aéreo apresentaram ao País um início turbulento de falta de gestão. A VARIG líder de transporte brasileiro com suas 60 aeronaves quase desapareceu. Foi vendida para a VARIG LOG, sobreviveu, juntou seus processos, contratou um ERP, que é *Interprise Resource Planning*, planejamento de recursos da empresa, mas foi revendida para a GOL. A GOL crescendo vertiginosamente foi pega de surpresa amargando um acidente. Morreram na Amazônia 154 pessoas. Agora uma nova tragédia com a TAM volta a assombrar os brasileiros. Desde então, o sistema de Aviação Civil não foi mais o mesmo. Os aeroportos entraram em colapso. O que aconteceu no Brasil foi um dos maiores e desastrosos procedimentos de *overbooking*. Por ter trabalhado no turismo por mais de 15 anos eu até entendo que a política do *overbooking* praticada mundialmente. Mas a cultura do brasileiro é diferente. Se não existir uma

punição para os faltosos ou uma regulação efetiva, as companhia aéreas vão amargar sérios prejuízos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria a V.Sª. Horários congestionados como do acidente com o vôo da TAM, os slots são muito valiosos. O Presidente da TAM negou aqui na CPI que isso pressionaria os pilotos a não desperdiçarem procedimentos de descida e de decolagem ou a serem rigorosos com os horários. Também negou que a perda de uma descida significaria prejuízo financeiro. Há prejuízo financeiro para a empresa todas às vezes que uma aeronave arremete? As empresas aéreas desincentivam seus pilotos a arremeter?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, senhores, isso é uma questão muito delicada. Primeiro, é uma questão de número. Dois mais dois são quatro. Se você arremete você vai gastar, no tráfego aéreo como... Vamos colocar Congonhas. A média de slot é de 47 segundos a 67 segundos... Desculpe. Pouso e decolagem. 47 a 60 segundos. Se você arremete você volta para o final da fila. No mínimo 21 horas. Você acha que o preço do combustível não é realmente atuante? Data venia, isso não existe. É querer ensinar tirar bala da boca de criança. Me perdoe, eu voei, eu sei como funciona. Se você realmente, como eu falei no início, na época de duopólio e apagão, vai rejeitar uma aeronave para você ver. No outro dia você pode passar lá no RH que você vai ser demitido. Então eu vejo um lado preocupante. Porque a maioria dos pilotos da VARIG, meus senhores, estão lá na China, tem vários colegas em Hong Kong. Vários colegas voando na Ásia. Por quê? Porque a situação aqui no País está realmente complicada. A gente tem problemas até mesmo para entrar nas companhias aéreas. Porque um piloto assim com mais experiência fica com dificuldade. Porque a preferência é dar para um garoto aí de 300 horas, 400 horas, vi um tipo de instrução que não vou me adentrar nesse caso. Acho que a agência deveria abrir um pouco os olhos para esse tipo também de treinamento e início de treinamento das companhias aéreas. Então eu vejo preocupante. Porque se você arremete ou se você simplesmente alterna, tudo é custo. Quero deixar lembrar os senhores que primeiro mandamento, uma delas nada substitui o lucro. Vem dizer pra mim que isso não opera? Claro que opera. Isso me dói muito, me dói muito porque eu fui piloto e sei desse problema. Que já passou muito bem na minha pele.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Enquanto nosso Relator chega, somente não entendi uma coisa que V.Sª falou. V.Sª disse que as empresas aéreas têm preferência na contratação de menos experiência? Porque V.Sª disse que elas preferem os novos do que os antigos com mais experiência. Por quê?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, eu acho que a agência, cabe à agência, não aqui ao Joaquim, averiguar isso. Porque é muito fácil. Se você pode perguntar a qualquer comandante, qualquer piloto, vai um piloto aí com dez mil, quinze mil horas tentar um emprego em algumas companhias. Negativo. Eles vão buscar uma pessoa com muito menos experiência.

Olha, eu sinto saudade da VASP. A VASP era uma companhia que tinha muita gente com experiência. A gente voava com pilotos que tinha quatro, cinco, dez mil horas de vôo. Não estão dizendo que as outras companhias atualmente não tenham esse tipo de experiência. Mas eu deixo claro que não é o meu papel de chegar e fiscalizar. Eu só acho que na minha condição hoje de piloto entre parênteses, "idoso", é complicado. Porque só vai me restar eu pegar a minha experiência e voar no exterior. Porque está complicado essa operação aqui no Brasil.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – O site do fabricante da Airbus informa que o número de passageiros do Airbus A-320 é de 150. Segundo sua experiência, qual seria a razão de aeronaves estar transportando 187 pessoas?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, esse assunto requer um pouco de estudo mais profundo. Primeiro, eu quero deixar lembrar que existe colo. Esse é o primeiro ponto que eu alego. E também sobre a questão do meu bom aqui professor, autor também do livro que ele esqueceu de mostrar, o livro do professor aqui, é o seguinte. As cadeiras, como história de você poder colocar o passageiro até em cruz, amarrado, um estudo no Japão, isso no Brasil se brincar, se deixar vai acontecer. Porque quanto mais você aperta as aeronaves, mais você vai ter lucratividade.

Então, novamente que eu digo, data venia essa história de dizer que você não está apertando. Se existe no próprio site da empresa 150 e você coloca uma quantidade maior, é porque você está querendo ver o lucro. Tudo bem. Eu acho que isso é viável. Porque eu quero deixar claro, o passageiro ela não é o setor que vai realmente oferecer peso para a aeronave. Uma aeronave desse, a lucratividade dela é muito grande nos seus porões de carga.

Então, existe uma grande lucratividade também para isso. Então o peso do passageiro confere, é mínimo numa operação. Se você pode colocar, colocar mais cadeiras. Acho que cabe aí essa... Que procede o estudo do Ministro da Defesa para averiguar o problema da distância de cadeira. Acho que são vários problemas. Eu não posso aqui me colocar como che-

gar e dizeR – Está errado. Bem, cada um sabe onde dói o seu calo. Eu... só existe uma diferença. 180 para 150. Só que o público europeu e americano são mais exigentes. Eu vejo mais por aí. Uma resposta para o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Considerando que a aeronave estava cheia de combustível, e com lotação acima do permitido pelo fabricante, para que o cálculo bruto do peso da aeronave dado pela TAM, 62,7 toneladas estivesse certo, a média de bagagem de check-in para cada passageiro teria de ser de 6,6 quilos. Quando o limite brasileiro é de 23 quilos. Ou seja, é possível que a aeronave estivesse bem mais pesada do que o permitido. 64,5 toneladas para pousos em Congonhas. Como o excesso de peso pode agravar ou colocar em risco um procedimento de pouso?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, novamente eu volto a comentar. Isso requer um estudo mais profundo pelo próprio CENIPA. Acho que essa situação de colocar um peso a mais ou a menos, novamente eu volto a ressaltar. Até 64 toneladas o estudo de... Do MEL ou próprio procedimento de pouso da aeronave que a gente está cansado de observar nos procedimentos de pouso em pistas restritas, cabe ressaltar algumas pistas que são bem restritas, a operação de pista de Vitória e de Ilhéus, a gente tem os nossos cheques do próprio antigo DAC nessas pistas. Por quê? Elas mostram a capacidade de operação do próprio piloto quando se opera em pista menor. Só que realmente a gente não pode dizer que a TAM está errada no estudo. Agora, se você chega e pode dizer baseado nessa quantidade média de bagagem, isso é uma situação que eu não considero. Pois a TAM é uma empresa que eu considero ela nesse sentido correta em matéria de pesar as bagagens. Porque isso envolve vida humana.

Sobre a questão de aeronave ter parado ou não, isso são outros critérios, como eu falei, da automação. Eu quero deixar claro que levaram 11 segundos para o piloto observar da... Se o *speed-break* estava fora ou o próprio *auto-break* não entrou no avião. Eu acho que são coisas que o próprio CENIPA vai ter que trazer para sociedade. A gente aqui não pode fazer conjecturas simplesmente porque nós estamos lidando com vida humana. São 199 pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A pergunta é o seguintE – O excesso de peso pode agravar ou colocar em risco procedimento de pouso? O senhor é piloto.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Com certeza. Se você tem um excesso de peso... Agora vou colocar bem fria na pergunta. Se você tem uma concepção de 64 toneladas e existe um possível excesso de peso, com certeza. Você operar numa pista 800 metros de altura, que é Congonhas, 1.940 de comprimento, chovendo, pista recém recapeada e que tem contatos de ela está escorregadia, realmente é preocupante. Claro, existe esse fator que tem que ser colocado também na ponta do lápis. Evidente que vai ser... É mais um incidente, como eu falei. O caso muito claro que eu falei até mesmo do próprio reverso. O reverso não faz parte do procedimento para pouso. Se você tem uma pista com tamanho X, o reverso ela não entra nesse estudo. Como eu disse, é um plus a mais. Mas gente do céu, se você tem um reverso travado, com certeza vai influenciar a cabeça do piloto. Porque é mais um item que ele tem ali na manga para poder safar a vida dele. Eu tenho certeza que isso pesa, e pesa muito.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Na última Sessão dessa CPI a ANAC informou que o aeroporto de Ribeirão Preto é o único aeroporto sob administração estadual internacionalizado, mas sem qualquer infra-estrutura para receber vôos ou cargas internacionais. Como é possível se internacionalizar um aeroporto nessas condições, professor?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, é o seguinte. É como eu falo. Os interesses econômicos são vários. Eu não posso me colocar porque eu tenho que fazer um estudo acurado para saber se você realmente vai internacionalizar um aeroporto você tem vários segmentos você cumprir. Se não cumpre, cabe à própria agência que é a reguladora que dá realmente esse... Essa condição de Aeroporto Internacional, a coibir esse tipo de atitude. Agora, eu tenho que estudar mais esse aeroporto porque eu não posso chegar... Eu não vim aqui preparado para estudar com esse estudo depois eu posso até lhe dar uma resposta mais acurada por e-mail sobre o que realmente aconteceu. Eu não vim preparado sobre o aeroporto de Ribeirão Preto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok. Estou satisfeito.

(troca de presidência.)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Relator para... Se algum Senador quiser fazer alguma abordagem... Senador Heráclito Fortes.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Uma curiosidade. Qual é a média de horas voadas nos países desenvolvidos por aeronave? O senhor fala que 14 horas é muito tempo para um avião no Brasil. Na Europa e nos Estados Unidos, qual é a média?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Depende. Ela tem uma faixa de 8 horas a 12, no máximo. São as horas que na Europa e nos Estados Unidos. Porque existe um problema diversificação da malha e dependendo do tráfego aéreo da sua utilização.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Um avião só voa por dia 8 horas?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – 8 a 12 horas.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Na Europa?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Até mesmo na Europa e nos Estados Unidos.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Que companhia?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Tem várias delas. Depende até da sua utilização. Quando é uma companhia de *low-fair* essa operação passa a ser maior.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – A AMERICAN chega quase a 18 horas.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – O que ocorre, me parece, até em complemento aqui ao meu colega, é que efetivamente esses aeronaves enviam mais que uma tripulação. A tripulação tem um limite de carga horária. Mas há um rodízio dentro da própria aeronave por vezes com o preparo para que haja justamente uma alocação nesse período de até 18 horas.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – A questão não era tripulação, a questão era de a aeronave voar.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Já entendi sua pergunta agora, desculpe.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – O Brasil, por exemplo, a TAM tem como meta alcançar 15 horas.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Eu sei. O problema é que novamente agora eu entendi a pergunta do senhor. Existe algumas companhias aéreas que variam, como eu falei, de 8 a 10 horas, até...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Qualquer companhia que só voe 8 horas por dia com a aeronave e o preço, é prejuízo.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – **É** prejuízo. Eu quero deixar claro, realmente. Agora eu entendi. O problema que eu vejo é o problema da tripulação. Tripulação de revezamento. Você pode ter uma aeronave que prevê de acordo com o próprio MEL, você pode ter uma aeronave voando até as 24 horas por dia. O que eu vejo, muitas vezes, é o problema de tripulação.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas pelo que se sabe no Brasil nós não temos tripulação voando 14 horas por dia.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Não. Ela existe uma regulamentação, como o professor aqui falou, existe uma regulamentação do piloto ele tem que fazer no máximo seis pousos e uma quantidade de hora por dia que ele tem que voar. Passou disso, ele regulamenta e você simplesmente tem que passar. Agora, se isso acontece, é uma incógnita. No meu caso, quando eu voava, a gente não regulamentava e não passava dessas horas que estavam previstas no código brasileiro.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Qual tipo de aeronave o senhor voava?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Eu voei o 737-300 e o 737-200.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Segundo ponto. A questão do controlador e para INFRAERO. Como é que se resolveria a convivência... Já não digo a convivência que é sempre fraterna. A questão salarial, como poderia a INFRAERO resolver entre a diferença do civil para o militar.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, é muito claro. O próprio controlador da INFRAERO que a gente tem... O próprio salário já é bem mais alto do que o próprio militar. Isso já é um ponto que já é substancial para essa própria troca. Outro ponto primordial é o seguinte. É que a demanda dos próprios controladores militares é que eles não querem, eles querem sair, querem através da secretaria, outro tipo. Nós estamos fazendo essa sugestão pra quê? Pra gente tentar atender gregos e troianos. Porque se você tem uma melhor convivência porque o próprio controle, não sei se o senhor já esteve no CINDACTA, existe uma parede entre a Defesa Aérea e o próprio controle civil. Então o que acontece? Se você tem um controlador da INFRAERO trabalhando, a convivência é pacífica. Porque hoje atualmente a INFRAERO ela opera as torres de grande parte dos aeroportos no Brasil. O ponto primordial que eu vejo é o seguinte. Que o funcionário da INFRAERO, civil, INFRAERO, ele também é tão brasileiro quanto o militar. Se houver uma necessidade dessa integração, um problema do incidente alguma aeronave entrar no espaço aéreo brasileiro, ela pode realmente fazer o start inicial como preconiza.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Não, não é a questão de entrada ou saída no espaço aéreo. Eu quero saber a convivência no mesmo comando. Porque hoje o militar é comandado por militar. Eu quero saber qual seria a solução para o civil conviver com o militar com salário diferente sobre o mesmo teto, e sobre um comando civil.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, primeiro, isso já existe na própria INFRAERO.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Não, não. Hoje existe Aeronáutica comandando o controlador militar, e o civil sendo comandado por ação civil. A sua proposta é que a INFRAERO comande tudo. Conforme foi dito aí. Como é que faria na questão salarial?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – A questão salarial movimento eu digo. Os militares, da mesma forma que está sendo feito com a ANAC, eles seriam cedidos para a INFRAERO e os salários seriam colocados, estabelecida o mesmo nível salarial do próprio INFRAERO. Se ele ganha quatro, cinco, seis mil, ele ganharia através de uma... Vou te explicar, um auxílio de custo. Um auxílio de custo para quê? Ele ganha esse plus a mais só que ele não vai perder a prerrogativa de militar.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Como é que se faria, no caso da Aeronáutica, tendo um Sargento a serviço da INFRAERO ganhando três vezes X mais do que o Sargento que está na tropa? Porque isso foi a grande confusão. Eles conviviam no dia que o Ministro reconheceu que eles estavam ganhando pouco disse que podia... E tinha que rever que queriam o plano, o problema começou aí. Como é que o senhor resolverá essa situação?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, essa questão é muito clara. Novamente, porque dentro da própria Força Aérea, como foi até foi falado, vamos criar aí um abono. Esse abono para o controlador ele automaticamente não esqueça que vai ter o controlador militar na Marinha, no Exército, existe controlador de vôo, e até os próprios outros funcionários, meteoro, o pessoal todo que está dentro do sistema de controle de tráfego aéreo vão querer também esse abono. Esse é o primeiro ponto que eu não concordo.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas como faríamos com o militar na tropa?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Vamos lá. Novamente esse militar está como se fosse emprestado, afastado. Então ele, entre aspas, não é um militar. Ele agora é um prestador de serviço para a INFRAERO.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas a carreira militar não aceita isso.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Aceita.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Não, a carreira militar você tem o seu período, você pode até ficar temporariamente fora da tropa. Que aí você vai criar o privilégio de um quadro de primeira categoria. Quadro que vai ganhar mais. E isso há um inconformismo. Já está demonstrado que há.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Está claro o inconformismo. Mas o objetivo principal é que com essa mudança a gente possa diminuir esses ânimos. Agora, se vai continuar o inconformismo, com os salários que estão baixos na Aeronáutica, com certeza. Agora, se a gente vai tentar resolver, o primeiro caso, que é os controladores, depois também no livro eu falo que a gente pode passar para os meteoros, depois a gente pode passar para o eletricista, para o eletrônico, para o radarista... Então, novamente, no segmento você pode absorver toda essa classe devagar.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas nós não podemos no Brasil pagar salários diferentes para pessoas com a mesma função. Nós vamos ter duas classes. A minha questão é exatamente essa. Como é que nós vamos resolver?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Senador, o problema é o seguinte. Vamos lá. Existe hoje a classe, como o senhor mesmo falou, diferenciada. Classe do controlador civil da INFRAERO, a classe do controlador civil na Aeronáutica e a classe do controlador militar na Força Aérea. São três classes diferentes que ganham salários diferentes. Esse é o primeiro ponto que eu quero colocar. Segundo, o que eu estou propondo é que esse funcionário militar que está descontente, que ele passe para o mesmo quadro de INFRAERO. Só que ele não vai deixar a prerrogativa inicial. Que pode ter também outra sugestão de você fazer, através de Medida Provisória um corredor onde se os dois são concursados, eles podem passar definitivamente dele sair da Força Aérea e ser admitido.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Um é concursado e outro é de carreira.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Não, mas eles são concursados. Todos dois são concursados.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Um fez carreira.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Mas ele entrou por concurso.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas é uma questão diferente. É uma questão completamente diferente. A minha preocupação é exatamente essa. É criar e depois complicar. Se o Ministro do Planejamento se estiver nos ouvindo aqui está tremendo. Porque daqui a pouco vai ter que dar aumento para uma tropa, vai ter que dar para outra... Uma das questões é exatamente essa.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Concordo. Agora novamente eu vou lhe dizer...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas não foi o Ministro do Planejamento que ofereceu aumento, Senador?

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Junto com o da Defesa.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Claro. Por isso que eu estou... Existe esse problema que o senhor falou que é muito claro. Isso que eu falei anterior, se você deu aquele abono, todo mundo vai querer. Agora, nesse caso, novamente, é o mesmo caso da ANAC. Passaram vários oficiais para a Agência Nacional de Aviação Civil, eles estão com o salário da agência e foram congelados na Aeronáutica. O que é que acontece? A Aeronáutica paga a Força Aérea por esse funcionário. Então, existe esse instrumento jurídico legal. Eu estou colocando uma situação, como o senhor mesmo falou, é provisória. Pra quê? Para dar o tempo para o Governo...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas o senhor está confundindo elite militar com tropa. Você vai pegar o controlador, ele não pertence à elite. Ele não é Brigadeiro, ele não é Coronel, que eventualmente está sendo retirado para uma missão diplomática. Mas a questão aí você pegar um contingente que mora na mesma vila, que tem as mesmas... E que de repente você vai ter diferença salarial. Que eles não aceitam. Tanto não aceitam que a grande confusão, a grande crise geradora da greve, o nosso Relator lembrou bem, foi quando foram visitar os controladores e disseram que iam resolver. Quando viram que o problema era mais complicado e não tiveram condições de resolver, aí gerou uma grave crise do apagão aéreo no Brasil. Eu fico muito preocupado que essa é uma Casa de lei. Nós estamos falando para o Brasil inteiro. Se vende essa imagem de facilidade, que nós não podemos cumprir.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, Senador, claramente vou dizer uma coisa para o senhor. Na própria agência, eu vou citar um caso muito claro. Teve um suboficial, aquele lá de Foz do Iguaçu, você vê que ele era cedido da Aeronáutica e era um suboficial.

Então, existe várias classes que foram passados, sargentos, oficiais, suboficiais, oficiais da Aeronáutica para a ANAC. A sugestão que eu faço, que basicamente é o quê? Se você faz essa sugestão e o nível salarial é o mesmo lá da INFRAERO, você... O que é que você tem? Você vai pagar esse militar através da mesma forma da agência. Não utilizando outra coisa. O que acontece? Ele está com a carreira militar dele parada. Ele não continuou.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas o exemplo que o senhor está dando é de cargo de confiança. O senhor está dando de um cidadão que foi escolhido para chefiar Foz do Iguaçu. Não é isso. Eu quero falar é do contingente de controladores. Como é que nós vamos ajustar sem criar uma insatisfação, um controlador ganhando mil e poucos reais e outro ganhando quatro mil. E como é que você faz para subir e não subir os colegas que entraram que são da mesma turma e que estão na tropa, estão na rua, estão no patrulhamento... Seja lá... Está ocupando outras funções.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, novamente como o senhor mesmo disse. Existem duas classes. A classe do controlador militar da Defesa Aérea e a classe do controlador civil.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Não, não. Esqueça, eu quero saber como é que nós vamos fazer dentro da tropa. Você ter salário diferenciado para o Sargento controlador e o Sargento que está na tropa.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Novamente, como eu expliquei. Quando você passa e é cedido na INFRAERO, ele é um funcionário prestador de serviço da INFRAERO. Ele vai...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas isso não existe, meu caro. Isso existe para função de confiança, para chefia. Não é isso. Nós vamos pegar um contingente de sei lá, cem controladores, cem sargentos e você vai pegar e vai botar mil ganhando um terço. Você não consegue acalmar a tropa que ganha menos numa questão como essa.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Senador, o problema é o seguinte. A gente está tentando essas colocações, como eu falei, primeiro esse ceder. Porque tem prazo que o senhor falou claramente. Depois, se verificar dentro da lei uma parte jurídica, que se faça essa passagem do próprio controlador que é militar para... Ele ser elitista da INFRAERO. O que acontece? São dois caminhos. Primeiro, que a gente está tentando é arranjar uma forma. Porque o senhor mesmo falou. É muito difícil. A gente está com problema sério. E se você não conseguir tentar vislumbrar alguma coisa que possa realmente resolver...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Olha, fórmula mirabolante aqui apareceram várias. Eu me lembro que um dirigente da ANAC aqui disse que ia buscar controladores, salvo engano na Índia. E iam pagar em dólar. Ora, se você vai pagar o controlador em dólar da Índia e que tem o problema da adaptação de língua, de equipamento, melhora o salário do daqui. A questão não é essa. Agora, não há a menor possibilidade de haver essa convivência depois que esse assunto foi alertado, que até então havia. Depois que esse assunto foi alertado, não há nenhuma pos-

sibilidade dessa convivência. Hoje por que é que ela existe? Porque você tem comando distinto. O militar é comandado pelo militar. E está sujeito à legislação militar. Passível de prisão, passível de tudo. Legislação militar. O civil não está. Como é que você vai botar o comandante da INFRAERO, o Diretor-Geral da INFRAERO, que é um civil, para comandar o militar? Ganhando menos?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Bem, novamente. Ele não vai comandar. Ele vai simplesmente coordenar esse militar-

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas quem coordena, comanda.

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – ...porque ele está ali absorvendo uma atividade, Senador, civil. Ele está por empréstimo ali. E depois, a gente vai ver uma figura jurídica que possa passar do próprio... Aeronáutica ele pedir uma demissão ou através de outra figura jurídica que você passe para a própria INFRAERO. O que a gente está vendo é como se fosse criar uma secretaria. Se você for criar uma secretaria, como eles estavam pretendendo, a Secretaria de Tráfego Aéreo, teria que existir alguma coisa parecida nesse segmento. Só que você criar uma Secretaria do nada, é complicado. Então você pegar já uma estrutura como a própria INFRAERO que já tem tráfego aéreo, já tem controlador, já tem o próprio meteoro, já tem toda a estrutura já pronta, para absorver esse pessoal é muito mais factível de que você criar uma secretaria. A gente está com um impasse.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Em nenhum momento eu falei em criar Secretaria, meu caro. Não ponha...

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Não, não. Não é... Eu que falei.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – É a convivência de um com o outro. A minha questão é pontual. Se o senhor encontrar essa fórmula...

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Olha, a convivência militar, eu fui lá na Casa Militar, ela é muito simples.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – O senhor é militar?

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Eu fui militar. Fui da Força Aérea. Eu fui capitão aviador da Força Aérea. Então vou dizer uma coisa muito clara. A vida inteira nós convivemos com civis. Nós estamos, como o senhor mesmo e eu falei, num impasse. A Aeronáutica não está satisfeita com esses controladores, com a atitude, motim e outras coisas. Ela não está satisfeita. Os controladores também não estão satisfeitos. Aí o senhor diz: Mas como é que a gente vai ver essa convivência? A convivência é o seguinte, estão querendo criar uma Secretaria. Eu que estou falando, não o senhor. Não é viável. Eu acho que vai onerar, vai ter que ter orçamento, uma série de coisas.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Mas não é para tratar isso. Eu estou falando da questão do controlador. Não é Secretaria. Não é para isso. Eu quero saber como é que nós vamos solucionar...

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – Essa questão novamente eu lhe digo. (soa a campainha) Existe um ponto muito importante que se a gente tem a viabilidade de você tratar o próprio controlador da INFRAERO com o controlador militar sendo prestador de serviços, claro que você vai ter uma convivência. Você está tentando resolver o problema.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Dr. Marco Morsello, que tem...

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Só aqui a título de colaboração que foi muito essa colocação do Senador a respeito da utilização das aeronaves, eu me recordo aqui até na pesquisa do livro que na Austrália e na Nova Zelândia, há uma maior utilização de aeronaves, por exemplo, a QANTAS, por exemplo, da Austrália tem até um autor (ininteligível) Bart(F) que fala isso, chega a utilização até 20 horas por dia, e na AIR NEW ZEALAND também, e o que me deixou estupefato é que a QANTAS nunca teve um acidente aéreo. Então, entra a questão da...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Ele tem a frota de substituição. Ele tem o reserva.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – A frota das mais modernas do mundo, um sistema de manutenção dos mais modernos do mundo, que até a Grã-Bretanha elogiou e uma autoridade civil das mais rígidas, que não deixa adentrar no território australiano qualquer aeronave com o mínimo problema. Então o problema, creio talvez não seja a utilização de número de horas, mas como a eficácia da utilização disso.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Se ter aeronave reserva para fazer esse rodízio. É uma coisa que precisa...

SR. JOAQUIM GONÇALVES DE FARIAS NETO – E com uma garantia efetiva da autoridade aeronáutica. Efetividade. Isso aí está certíssimo. Acho que isso aí responde aquele início. Eu não tinha entendido a primeira pergunta do senhor.

(soa a campainha)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Primeiramente eu gostaria de agradecer ao Dr. Marco Fábio Morsello, que é Juiz de direito, está em gozo de licença paternidade, e é uma das

maiores autoridades brasileiras em direito aeronáutico, absolutamente conhecido no Brasil e no mundo, e que já fez uma exposição inicial, e eu tive a honra de participar de um debate justamente com o Dr. Marco Fábio Morsello, semana passada em São Paulo, juntamente com outros dois Advogados que também são estudiosos e que eu tive oportunidade de convidá-los. Só que quando nós fizemos o convite, depois eles mesmos me ligaram dizendo que um era Advogado da TAM, outro é de uma outra companhia aérea. Então eles se sentiam eticamente impedidos de estar aqui. Eu achei interessante. Porque quase sempre as pessoas não apontam algo que possa causar esse constrangimento.

Então, qual o nosso objetivo? A CPI queria dar também ao final uma contribuição sobre esse problema grave que é a defasagem do nosso Código Brasileiro de Aeronáutica. Dos nossos problemas que o Dr. Marco Fábio Morsello já abordou. E por isso eu tive a idéia de trazê-lo, convidou, ele aceitou de imediato e mesmo nessa situação peculiar ele resolveu aceitar o nosso convite de imediato e eu gostaria muito de agradecer a V.Exª por ter aquiescido esse convite.

Eu perguntaria a V.Exª. O Código Brasileiro de Aeronáutica é de 1986 e não sofreu alterações. De lá pra cá a aviação passou por uma verdadeira revolução. No Brasil e no mundo. Com destaque para o processo de desregulamentação que permitiu às empresas aéreas traçar suas próprias rotas e que liberou o preço das passagens. Como V.Sª vê o código nos dias atuais? Ele está totalmente defasado? Quais são os aspectos que demandam a operação? Os mais importantes, naturalmente.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Primeiro lugar eu gostaria de dizer que a despeito da questão da licença paternidade, é uma honra estar aqui, é uma honra cidadã que acredito que o Direito Aeronáutico e a política Aeronáutica tem que ser uma política de Estado, e não de Governo, independentemente da questão partidária porque os partidos, nós estaremos aqui transitoriamente. As gerações vão permanecer e a aviação espero que permaneça e se desenvolva. No que concerne ao Código Brasileiro de Aeronáutica, o anacronismo dele me parece patente diante da realidade diuturna. Os aspectos que mais me chamam atenção é a limitação da responsabilidade de uma maneira colocada em que não se compensa em nenhum momento a vítima. Ou seja, se houver um acidente com lesão ou morte do passageiro, haverá uma indenização totalmente aquém da realidade fática, por vezes vai chegar a 20, 30 mil reais, imaginem os senhores que está baseado em BTNS, nós temos que transformam isso em OTN, e depois em TR. Ou seja, totalmente dissonante da realidade fática feita numa época de realidade inflacionária e feita sob um paradigma de proteção a um setor ligado a questão de segurança nacional. Ou seja, não havia preocupação da proteção à pessoa que hoje todos os sistemas abarcam. Então esse é um dos pontos. Um segundo ponto que me parece também de paradoxo manifesto diz respeito à responsabilidade extra contratual objetiva, que até nós colocamos aqui, ou seja, os terceiros que se encontrem na superfície, caso atingidos por uma aeronave, receberão uma indenização limitada, ou seja, sem nenhuma compensação de acordo com a extensão do dano, limitada e proporcional ao peso da aeronave. Algo que evidentemente até nos avilta porque ajusta a compensação da vítima está capitulada hoje, não só no código de Defesa do Consumidor, como também no novo Código Civil. Esse ponto é importante.

Um outro ponto também que revela um certo anacronismo, embora na época a intenção fosse boa, o art. 280, inciso I do Código Brasileiro de Aeronáutica estipula algo que causa espécie. Na responsabilidade do produtor ou fabricante da aeronave que seja nacional, há limitação da responsabilidade. Ele vai responder como se fosse um transportador. Ao passo que se for estrangeiro, não. Hoje, diante da globalização e segmentação ampla de serviços, eu perguntO – Uma empresa como a EMBRAER que segmenta seus serviços, o que será considerado efetivamente, produto ou peça nacional e produto ou peça estrangeiro? Esse artigo, inclusive, conflita de forma manifesta com a Constituição Federal porque estipula para o produtor nacional um tratamento diverso do produtor estrangeiro. Então esse é um outro ponto também que gera problema. E finalmente a questão do atraso. Me parece, isso pela realidade vivida, que o motivo determinante da contratação de um transporte aéreo é a celeridade. Isso está no tipo, na função desse transporte, a celeridade, que viabiliza a circulação econômica das riquezas.

Ora, se isso é estipulado, o porquê estipular no Código Brasileiro de Aeronáutica um piso de quatro horas a quem não poderá haver, a quem desse período não poderá haver assistência ao passageiro, não poderá haver alojamento ao passageiro, não poderá haver informação ao passageiro. Isso onera a boa-fé objetiva. Então por que isso período de quatro horas que, aliás em cálculos diuturnos feitos aqui em livros, em obras chegamos a seis a sete vôos numa ponte aérea de uma pessoa que vai efetuar negócios ou mesmo a lazer. Porque temos que aguardar quatro horas para ter assistência quando a boa-fé objetiva exige um dever de colaboração imediato?

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Eu queria dar uma sugestão. Não sei se alguém já solici-

tou, mas acho que o Dr. Marco Fábio poderia prestar um grande serviço a essa Comissão já que ele tem... Ele citou o artigo de cabeça. Ele poderia prestar uma grande colaboração para V.Exª, Sr. Relator, se ele listasse os anacronismos, o que tem de artigos já superado pela evolução do tempo e remeter para essa Comissão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A nova proposta de Código Brasileiro de Aeronáutica.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Sem dúvida.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI) – Uma sugestão. Tem uma coisa aí que se comenta muito nessa crise que sabe que é verdadeiro. Antigamente, o piloto a hora de trabalho do piloto era contada a partir do momento que saía de casa para o trabalho. Depois passou-se da chegada do aeroporto. E agora ultimamente passou-se a praticar o momento em que o avião fecha a porta. Ora, o desgaste de um piloto, seis, oito horas numa espera porque ele espera tanto quanto os passageiros, conta-se numa questão como essa. E é uma questão que é preciso ser fiscalizada. O que eu acho é que tem que acabar com a relação promíscua entre quem fiscaliza e quem voa. Essa é uma questão básica na aviação. Essa é uma questão primordial.

Presidente, nós estamos vivendo crise de espaço nos aeroportos. E nós estamos vendo aí os guichês esperando companhias que não existem mais e que não vão mais voltar. Que interesse tem por atrás daquilo? Você veja que na hora que liberaram toda a VARIG em Guarulhos, você também melhorou o fluxo de passageiros. Você pega, aqui em Brasília é comum você ver os guichês de companhias que já não existem mais desocupados e das companhias as que têm sufocadas. Por que isso? Os hangares. Nós temos hangares parados aí. Quem vai pagar o prejuízo do hangar? E as companhias necessitando, as que estão operando, necessitando de uso para isso? É uma das coisas que é preciso ser revista com a maior urgência nesse País. E acabar, repito, com essa relação promíscua que geralmente deságua numa cortesia para cá, numa cortesia para lá e não na fiscalização da finalidade que é a segurança e conforto do passageiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª já mencionou a respeito dessa consulta pública que fez a ANAC sobre o *overbooking*. E aparentemente o que a ANAC quer é justamente "intronizar" o *overbooking*. Ou seja, fazer com que as pessoas aceitem o *overbooking* estabelecendo-se uma punição mínima que poderia significar até um prêmio para as empresas que praticam.

Então, como é que V.Exª acha, ou entende, que o Direito Aeronáutico pode resolver esse problema? Qual é a melhor maneira para se não eliminar o problema do *overbooking*, para que ele seja solucionado de uma forma razoável?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – A questão do *overbooking* efetivamente ela vulnera a boa-fé objetiva, como nós já havíamos colocado anteriormente, é uma infração contratual, mas alguns ordenamentos jurídicos, mesmo os mais avançados como na Europa resolveram regulamentar, não para institucionalizar o instituto, mas para punir e levá-lo à sua extinção. (soa a campainha) Ou seja, fixando um patamar automático, um piso mínimo de indenização ao usuário afora a indenização suplementar.

Por exemplo, na Alemanha isso não é considerado atraso. Porque muitos países acabam confundido isso com atraso. Eu não embarco naquela aeronave e vou na seguinte. Não. Para eles é inadimplemento absoluto, significa, portanto, que a indenização é integral e que vai receber uma indenização automática posteriormente complementar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Dr. Marco, V.Exª já fez sua exposição sobre as limitações de responsabilidade para o transportador em caso de acidentes. Eu perguntO – Como é que os tribunais brasileiros têm decidido os casos de responsabilidade civil em caso de morte e lesão corporal em acidentes aéreos? Quais as tendências da jurisprudência? Uma vez que o direito trata de uma forma muito equivocada?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Sem dúvida. A jurisprudência felizmente nesse ponto tem se consolidado, principalmente aqui em Brasília do egrégio Superior Tribunal de Justiça, num primeiro momento ela tinha uma posição mais favorável à aplicação de diplomas especiais como o Código Brasileiro de Aeronáutica. Mas, principalmente com os votos líderes à época do então Ministro Ruy Rosado de Aguiar Júnior, iniciou-se um movimento no sentido da proteção consumerista. E hoje o que prevalece nas turmas julgadoras do Superior Tribunal de Justiça é a preponderância das relações de consumo. Ou seja, a indenização do Código Brasileiro de Aeronáutica, na verdade, em antinomia com o Código de Defesa do Consumidor não preponderaram. Ou seja, a indenização ser integral. Por uma interpretação pretoriana.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas está limitado apenas 20%. O argumento apresentado é que a Aviação Civil seria estratégica para a segurança nacional. Qual é a opinião de V.Exª sobre esse tema? As aeronaves civis estão

sujeitas a algum tipo de restrição de ordem militar? Algum norma internacional que impeça a abertura do mercado nacional?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – O que nós temos visto na prática, isso tem sido inclusive discutido em diversos foros, a nível internacional há uma resistência mesmo de Estados capitalistas puros no sentido de permitir um controle absurdo de uma companhia nacional por uma estrangeira.

Por outro lado tem se admitido uma abertura do capital até 49% mantendo-se uma *golden share* do Estado no sentido de permanecer uma certa estratégia de defesa. Agora, 20% como tem ocorrido no Brasil é fato praticamente inédito. Outros países, exemplo, a Itália abriu capital até 49%, há planos inclusive de ampliar isso. Eu creio que no primeiro momento até 49% mantendo-se uma *golden share* não haveria nenhum problema. Ampliaria os investimentos sem que se abdicasse de eventual controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Em janeiro desse ano a ANAC divulgou em seu site, a norma ISRBHA 121-189 que contém instruções para despacho e operação de aeronaves a jato em pista molhada. Trata-se na verdade uma informação suplementar ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, datada de 31 de janeiro de 2007. Essa norma impede o pouso de aeronaves com reverso desativado em pista molhada. Se tivesse sido obedecida, o acidente em Congonhas poderia não ter acontecido. Para a surpresa geral a diretora da ANAC Denise Abreu em depoimento a essa CPI afirmou que a norma nunca entrou em vigor e que só foi tornada pública por uma falha no setor de informática da agência. O Ministro Nelson Jobim já declarou que vai abrir inquérito sobre o caso. Diante disso, eu pergunto a V.Exª: Como são editadas as normas de segurança expedidas pela ANAC? Elas são normas jurídicas comuns cuja vigência depende de publicação no Diário Oficial?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Toda norma, para que ela denote um caráter vinculante, um dos requisitos dela é a publicidade que está previsto até na Constituição Federal. Esse princípio da publicidade ligado inclusive à moralidade porque está previsto no art. 37 é necessário que os demais órgãos também possam fiscalizar isso e a própria sociedade. A divulgação ostensiva dessas normas têm de estar evidentemente disponível. E essas normas, não basta apenas que sejam normas de aconselhamento. Tem que ser normas de caráter vinculante para que a sociedade possa fiscalizar.

O que eu soube é que o transportador disse que o fabricante não havia imposto isto como uma regra coativa. Ou seja, que era de observância obrigatória. O que de qualquer forma não impede que se tome, de acordo com o princípio da prevenção da responsabilidade civil as medidas adequadas. Por quê? Se eu, no âmbito do risco da minha atividade entendo que é despiciendo seguir um aconselhamento e ocorre uma conseqüência derivada dessa não tomada da providência, evidentemente existe algo ligado à teoria do risco criado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Com essa divulgação feita inclusive na internet, V.Exª consideraria esse ISRBHA 121-189 publicado?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Pelo menos em relação, não digo em toda a sociedade, mas se está disponível na internet pelo menos em relação ao transportador que utiliza a aeronave ele deveria observar essa determinação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Outro tema relacionado à segurança do transporte aéreo é dos obstáculos na zona de proteção nos aeroportos. Documento da própria Aeronáutica identifica mais de 109 objetos na proximidade ou exatamente 109 objetos na proximidade do aeroporto de Congonhas dos quais 54 edifícios. A quem compete controlar a ocupação do solo na vizinhança dos aeroportos? A Aeronáutica ou as municipalidades? Por que essas estruturas que são irregulares e oferecem risco à segurança das aeronaves não são demolidas?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – O grande problema todo e aqui o Senador... V.Exª tocou num ponto fulcral. Nós temos verificado isso em São Paulo há décadas. O problema se coloca num primeiro momento pela Prefeitura, nada posso fazer porque o terreno não nos pertence. Pertence à INFRAERO ou à União que rebate da mesma forma. Qual é a solução que nós temos? Nenhuma solução. A cidade vai tendo um adensamento populacional, cercando-se cada vez mais a área. O que ocorre? Efetivamente agora a Prefeitura de São Paulo está querendo tomar algumas providências, inclusive demolitórias. Porque na área do aeroporto evidente que ela não pode adentrar. Mas na área da vizinhança do aeroporto, se colocado evidentemente um risco à segurança, à saúde e o sossego também que isso também é a trilogia do direito da propriedade, evidentemente ela terá a Prefeitura o poder demolitório, inclusive já foi colocado até interditado um prédio que efetivamente estava interferindo nessas operações. A finalidade, me parece que pretende aí o órgão público é que se estabeleça não só uma área de escape maior, mas que determinadas áreas no futuro, ainda que adjacentes ao aeroporto sejam

expropriadas a fim de que se possibilite o uso desse aeroporto ainda que em caráter transitório.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – TAM e GOL dominam 88% do mercado. Ou seja, formam um verdadeiro duopólio. Isso pode ser danoso aos consumidores gerando elevação do preço, redução da oferta e da qualidade do serviço? A queda da qualidade do serviço já vem sendo sentida no último ano. A lei dá a ANAC, o órgão regulador do setor, atribuições para impedir essas concentrações de mercado?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – A ANAC e não só a ANAC, mas eu acho que todos os órgãos da cidadania, todo o duopólio evidentemente, tem de ser controlado por todas as autoridades. O Ministério Público também pode tomar providências a respeito de ações civis públicas no sentido de que o vício, não haja vício de qualidade no serviço e mesmo a respeito de controles desses oligopólios nós temos até o CAD que pode eventualmente entrar no circuito no sentido de fiscalizar o domínio do mercado. O que é fundamental que a ANAC faça é um controle que não permita que isso leve a um canibalismo em relação aos demais concorrentes que nós vemos lentamente que pretendem também fazer parte do mercado. Nós notamos que há outras companhias aéreas, eu mesmo hoje não vim por nenhuma das duas principais, mas são companhias que tentam adentrar no mercado. E tem que ser dada a oportunidade para que elas possam competir. Porque o beneficiário final será o usuário do transporte.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – A oportunidade de ouro para incrementar a concorrência no mercado de Aviação Civil nacional estava na venda do VARIG. Se o Governo, ou melhor, se as agências reguladoras tivessem preocupadas com o consumidor, a empresa não teria sido vendida para a GOL porque reforçou o duopólio. Outra evidência da forma das empresas atuarem são os reiterados posicionamentos da ANAC contra a reformulação da malha aérea nacional. Ou seja, mais uma evidência da força das empresas. A ANAC se recusa, agora até o Ministro Jobim dissE – É para fazer. E até eu tive oportunidade de perguntar ao Presidente da ANAC... "Mas a ANAC não tem autonomia?" "Sim, tem". "V.Sª não veio aqui o mês passado e disse que não iria mudar? Agora tem autonomia e não tem. Porque o Ministro Jobim passou por cima de V.Sª". Mas então, acho que até passou a bem do Brasil. Mas, esses posicionamentos contra a reformulação da malha aérea nacional, juntamente com outros como nós acabamos de discutir. A impressão de V.Exª é que o nosso sistema legal protege mais as empresas que os consumidores?

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Eu acredito que o sistema legal em si, as normas, elas não estão equivocadas. O problema é como elas são efetivadas. Quando é criada a norma, nós precisamos pensar que ela não seja uma norma em branco. Ou seja, que ela tenha uma previsão que não possa ser efetivada. Esse é o drama do Brasil. Nós temos as normas, temos, por exemplo, a competência de determinada agência, ela tem o dever de fiscalização, mas a efetividade é que não está sendo dado o resultado que se pretende.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, a lei é boa mas a sua operação é que ruim.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – A sua efetividade, ou seja, eu preciso dar uma estrutura a fim de que essa efetividade ocorra, tem que ouvir uma boa gestão, a fim de que isso chegue a bom termo. E quanto as malhas aéreas, sem dúvida alguma é necessário uma reformulação geral dessas malhas aéreas, mesmo porque estamos vendo cada vez mais alguns aeroportos totalmente isolados no País, embora que com infra-estrutura priorizando-se outros aeroportos. Hoje em comparação há 10 anos muitos aeroportos estão às moscas, ao passo que outros apresentam esse problema de serem Hubs que concentram atividades que não seriam incitas ao seu próprio objeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO) – Estou satisfeito.

SR. MARCO FÁBIO MORSELLO – Muito agradecido.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Quero agradecer a presença dos nossos expositores, Dr. Marco Fábio Morsello, Dr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto pela notável contribuição que dão à CPI, e esclareço ainda que no dia de amanhã nós teremos a oitiva com o Dr. Diaulas Costa Medeiros, Procurador da República no Distrito Federal, Dr. José Barat, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, Dr. Paulo Roberto Gomes de Araújo, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil, e Dr. Carlos Ernesto Campos, empresário de Ribeirão Preto.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 14h30.

– Senador **Tião Viana**, Presidente

Ata da 27ª reunião de 2007 realizada em 22 de agosto de 2007

Ata Circunstanciada da 27ª Reunião de 2007 realizada em 22 de agosto de 2007, às onze horas e

trinta e oito minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos senhores: DIAULAS COSTA RIBEIRO, Promotor de Justiça do Distrito Federal; JOSEF BARAT, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO, Procurador da Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC; e CARLOS ERNESTO DE CAMPOS, Empresário. Foram apresentados pelo Senador Demóstenes Torres e posteriormente aprovados os Requerimentos nºs: 242 a 248 DE 2007.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da ComissãO –

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (DEM-GO) – Relator
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)

Esteve presente ainda o Senador Heráclito Fortes, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Declaro aberta a 27ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento nº. 401/2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se a oitiva dos Srs. Diaulas Costa Medeiros, Procurador da República no Distrito Federal; Sr. Josef Barat, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC; Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil, Paulo Roberto Gomes de Araújo, e Sr. Carlos Ernesto de Campos, empresário de Ribeirão Preto.

A Presidência convida inicialmente o respeitável Procurador da República no Distrito Federal, Dr. Diaulas Costa Medeiros, uma exemplar biografia profissional e uma história de vida admirada e respeitada por todos nós. Muito bem vindo, Dr. Diaulas, e os demais serão convidados após a exposição do nosso Procurador da República no Distrito Federal.

Então, inicialmente tem a palavra o Dr. Diaulas Costa Medeiros para as considerações iniciais.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Sr. Senador Tião Viana, muito obrigado pelas palavras de carinho, Sr. Senador Romeu Tuma, senhoras e senhores. Uma breve correção. É Diaulas Costa Ribeiro. Uma pequena correção. Eu até ontem telefonei.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Eu vou pedir desculpas.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Não, não há nenhum problema.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – ...que foi um erro de redação da Secretaria que...

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – O Sr. Procurador o entusiasmo com a sua biografia faz trocar o nome às vezes.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – É verdade.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Que era muito mais importante a biografia de V.Exª.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Ah, muito obrigado.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Do que qualquer outra relação.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – E, eu sou, na verdade, Promotor de Justiça no Distrito Federal. Eu não sou Procurador da República.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Mais uma vez eu lamento a falha também porque sou conhecedor da sua vida profissional, do seu exemplar, trabalho, a sua exemplar dedicação à vida pública, conheço inclusive teses apresentadas pelo senhor no debate público sobre temas envolvendo saúde e questões de diversas... Questões diversas de pleno interesse da sociedade e lamento que tenha havido uma falha de redação da Comissão. Com a palavra V.Exª.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Muito obrigado. Sr. Senador, a minha presença aqui só pode ter uma justificativa. Fui eu o responsável pela devolução de todos os pertences localizados no local do acidente com a aeronave da GOL, e também sou eu o Promotor responsável pelo controle externo da atividade do IML do Distrito Federal.

Então, indiretamente todas as atividades que foram feitas pelo IML estavam sob meu controle. Diretamente todas as atividades feitas para a devolução dos pertences localizados no local do acidente, que eu vou me referir a eles a partir de agora como salvados, também estiveram sob o meu controle. A primeira etapa como o IML é uma atividade de polícia no Distrito Federal e em quase todo o Brasil e há um controle externo sobre atividade de polícia, quem faz esse controle no Distrito Federal sou eu. As equipes que foram para o local do resgate foram convidadas pelo Ministério da Defesa, em conjunto com outras autoridades, e foram policiais de Brasília.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – A referência do senhor é aquele primeiro acidente.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – A minha participação é só nesse caso.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – É porque aqui pertence a Brasília. A região.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Exatamente. E então havia num primeiro momento uma dificuldade em saber quem se encarregaria...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Desculpe a interrupção, para agradecer ao Senador Romeu Tuma, que contribuiu como sempre contribui com os trabalhos do Senado Federal na condição de Relator ad hoc nessa CPI e anuncio a chegada do nosso Relator efetivo, Senador Demóstenes Torres. Com a palavra V.Exª.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Então, a nossa participação só tem a ver com o acidente da GOL. No primeiro momento as autoridades não sabiam para onde levar, onde deveria ser feita a identificação dos corpos, não havia estrutura no local do acidente, não havia estrutura na cidade de Cuiabá, nem de Sinop, que é a Comarca Federal mais próxima do incidente, nem na Comarca Municipal havia (ininteligível) Peixoto de Azevedo, não havia estrutura para isso.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Doutor, a distância era longe e de difícil acesso. Então a remoção deveria ser bastante difícil. Só por helicóptero.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Só por helicóptero.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Desculpa ficar perguntando por que?

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Fica à vontade. O senhor pode interromper à vontade.

SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Mas queria reativar a memória daqueles que assistiram todo o sofrimento das famílias, a angústia, as dificuldades que as autoridades tiveram para poder fazer um trabalho correto, sob a vigilância e fiscalização de V.Exª.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Pois não. Então os médicos do IML do Distrito Federal que já têm uma grande experiência em resgate e acidentes dessa gravidade, já cumpriram várias missões até no estrangeiro, especialistas em antropologia forense, são médicos de grande formação, alguns deles já trabalharam diretamente no Ministério Público sob a minha coordenação, os peritos que foram são peritos de grande folha de serviços prestados à população do Distrito Federal e outras que sempre necessitam. Então, decidiu-se que estrategicamente Brasília deveria ser o local para a remoção dos corpos. Primeiro porque a Aeronáutica tinha mais estrutura aqui, segundo porque o nosso IML se mostrou naquele momento, nas cidades mais próximas, não estamos falando aqui de cidades para o sul, como São Paulo, que estava muito fora da rota, o IML de Brasília foi o sugerido. A direção da Polícia Civil, a direção do IML e juntamente com Ministério da Defesa e outras autoridades policiais consultaram sob essa possibilidade e decidiu-se que dever-se-ia de fato ser feito em Brasília. Brasília não era competente em termos jurídicos para nenhum dos atos jurídicos praticados O crime se ocorreu não fora aqui, nós não temos nenhuma ligação com o acidente, as mortes não ocorreram aqui, então Brasília estava totalmente fora de rota. Mas nós viabilizamos todas as soluções, como, por exemplo, a certidão de óbito foi feita no Distrito Federal, quando a lei diz que tem que ser feita no local da morte. A certidão de óbito foi feita aqui. Não teria nenhum sentido nós encaminharmos as famílias para fazer a certidão de óbito lá em Peixoto de Azevedo. Não teria sentido isso. Então os exames foram feitos pelo IML de Brasília e nós também, o Ministério Público tomou a iniciativa de que a cremação, certidões de óbito fossem feitas todas em Brasília. Pois bem, lá no local eu não estive no local, mas no local as equipes de Brasília, as equipes de médicos, peritos e papiloscopistas de Brasília decidiram não entrar na mata por falta de condições operacionais. Era uma situação desesperadora. Então foi montada uma estrutura, uma espécie de quartel general na Fazenda Jarinã onde as equipes do Distrito Federal trabalharam. Fizeram uma base. E ali tinha um local para pouso de helicóptero, ali tinha já próximo a remoção dos corpos para locais onde o avião Hércules da FAB transferiu os corpos para Brasília e os peritos no local do acidente, os médicos legistas, recebiam os corpos e já começavam ali mesmo a fazer procedimentos para permitir a indenização desses corpos. Foi encaminhada para lá uma papiloscopista da Polícia Civil de grande capacidade técnica e uma boa parte dos cadáveres já era identidade no local, na Fazenda Jarinã. Ou seja, quando chegavam os corpos ela já tomava iniciativa de providenciar identificação papiloscópica, já tinha lá informações sobre as impressões digitais, de forma que muitos corpos de lá mesmo já saía com uma pré-identificação que era só confirmada aqui em Brasília.

Pois bem, os nossos profissionais de saúde e de perícia criminal não trabalharam no local do acidente. A retirada dos corpos do local do acidente foi feita pelas Forças Armadas, quero dizer, pelo comando da Aeronáutica e esses corpos eram entregues na Fazenda Jarinã para as equipes do IML do Distrito Federal. Superada o primeiro exame, esses corpos eram removidos para Brasília...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Permita uma indagação que acho que é no tempo da sua abordagem. A informação que nós temos da Aeronáutica é que 800 pessoas estavam envolvidas nessa operação. Então eu devo entender assim que não eram só os servidores da Aeronáutica que estavam envolvidos na remoção dos corpos.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Não.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – Só para corrigir...

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Não. Oitocentos é um quantitativo de que nos parece, todas as pessoas que operaram lá. Isso inclui policiais do Mato Grosso. Porque no primeiro momento havia uma dúvida quem era a autoridade competente para investigar esse episódio. Porque a Constituição diz que é da Justiça Federal quando o crime ocorre a bordo de aeronave. Mas ali, o fato do avião da GOL ter caído, não tem crime a bordo de aeronave. A discussão é se havia crime a bordo da outra aeronave. E isso acabou sendo a decisão. Então foram feitas inicialmente duas investigações. Uma, pelas autoridades da Polícia Federal, autoridades federais em geral, e comando da Aeronáutica, e a Polícia Civil do Mato Grosso iniciou outra investigação, com o promotor de Peixoto de Azevedo, o Juiz, e a Polícia Civil local. Depois, no dia 8 de novembro, o Superior Tribunal de Justiça julga um processo chamado "conflito de competência" para saber quem é que ia oficiar neste episódio. E decide que é a Polícia Federal e a Justiça Federal, e o Ministério Público Federal que vão conduzir as atividades. Mas nós já estamos em 8 de novembro e até 8 de novembro havia procedimentos da polícia do Mato Grosso, da Aeronáutica e já havia também da Polícia Federal e do próprio Ministério Público Federal. E nós aqui em Brasília caminhávamos com um procedimento que não visava investigação de crime, mas que tinha preocupação de liberar cadáveres, de viabilizar a cremação das famílias que optaram por esse recurso e também fazer a parte jurídica de viabilização de outros recursos, como, por exemplo, autorização para que se mudasse o local de registro do óbito que passou a ser o Distrito Federal.

Então, há esse primeiro momento. Nós estamos por enquanto mexendo com cadáveres, a nossa preocupação dos peritos do IML da Polícia Civil em geral e naturalmente sob o controle indireto meu que ia freqüentemente acompanhar as operações.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC) – E até aí não se mexia com bagagens.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Não, não se fala nisso. Em nenhum momento nós estamos preocupados com bagagens. Até porque existe uma tradição de que acidentes aéreos as bagagens são indenizadas separadamente. Portanto, não havia preocupação de nenhuma autoridade até este momento com bagagens. A nossa preocupação neste momento era identificação de corpos, pertences que os corpos traziam. Eu não trouxe imagem, porque ninguém mais do que eu tentou preservar essa história de uma forma digna para não chocar as famílias o que nós encontramos. Como é que os médicos do IML trabalharam. Como é que eu trabalhei numa segunda fase acompanhando as operações do IML na primeira etapa. Não há nada, Senador Tião Viana, Senador Demóstenes, Senador Romeu Tuma. Eu tenho experiências com tragédias. Eu estava na Faculdade de Medicina em Madri onde eu fui professor visitante na época quando ocorreu o acidente com os trens de Madri em março de 2004. Eu participei do resgate. Eu estava lá, o IML de Madri é vinculado à Faculdade de Medicina. São 199 mortos. Entre eles brasileiros. Como eu não sou médico, mas era professor convidado da faculdade, o que eu posso fazer? Carregar defunto, ajudar a limpar, ajudar a organizar. Eu trabalhei com isso.

Então, eu conheço, eu trabalhei na guerra da Bósnia. Então de desgraça eu conheço. Mas nenhuma delas se compara ao que nós vimos. Eu não vi tudo, mas a parte que eu vi é suficiente. A que eu vi pessoalmente e a parte que foi fotografada pelas nossas equipes que é agora o que vou relatar. Assim que os corpos eram retirados da mata, eles eram içados por helicóptero, como já mencionou o Senador Tuma, e eram levados para a Fazenda Jarinã içados, num saco preto próprio para isso. Na Fazenda Jarinã eles eram entregues para os médicos do IML do Distrito Federal. E ali começava o processo médico e tal para tentar identificar lá na mata para já passar uma informação para Brasília de que alguns corpos já havia identificado. Pois bem. O que esses corpos portavam? Alguns portavam pertences que não saíram do corpo. Eu não vou mostrar imagem, vou ser o mais discreto possível. Os corpos estavam quase todos nus. Por que estavam nus? Porque eles caíram de uma altura de 10.300 metros aproximado, e a fricção do ar com a roupa, tira a roupa.

Então, praticamente todos eles, algumas mulheres estavam com calças muito coladas ao corpo, essas calças não permitiram uma corrente de ar entre o corpo e a calça, essas foram encontradas com a calça. Mas com a parte de cima. Eu vou descrever para V.Ex^{a}s. uma única cena para os senhores terem uma idéia. A pressão atmosférica contra os corpos é tão grande que mulheres que usavam próteses de silicone, as próteses explodiram e saíram do corpo.

Então, nós temos... Nós recebemos, eu recebi próteses de silicone de pacientes. Que morreram lá. Corpos encontrados às metades, corpos encontrados aos pedaços. Aquilo ali, se existe o Inferno de Dante, é aquele. Pois bem. Então isso foi transferido para Brasília. Tinha cadáveres com aliança? Tinha. Tinha cadáveres com anel no dedo? Tinha. Mas isso o próprio IML devolveu. São muito poucas coisas, mas o IML devolveu. Aquilo que foi encontrado constou do laudo e foi devolvido. Até que nós encontramos 10 notas de

cem reais entre dois corpos. O corpo nº. 120 e o corpo nº. 122, próximo a eles, mas sem marcar direção, foi encontrado um pacotinho de notas contendo 10 notas de cem real, cem reais, cinco reais em uma nota única, um real em uma nota única. Soma na verdade mil e cinco reais. Isso foi encontrado num pacotinho. Quantos de nós... Agora mais recentemente está mudando, mas até o ano passado, e aqui não vai nenhum exagero, eu tinha visto e posto no bolso uma nota de cem reais muito poucas vezes na minha vida porque não são normais. Nós fotografamos essas notas de cem reais, quer dizer, o IML, o nós aqui inclui o IML que não é meu, mas eu quero dizer para poder representar todo o grupo que trabalhou. O IML fotografou essas notas e levava para o hotel onde estavam as famílias ao final do dia, o Dr. Flávio, Diretor do IML levava aquilo que eu ele tinha que podia viabilizar uma identificação. E dentre aquilo que ele tinha, uma aliança, um anel, ele levou a fotografia de dez notas de cem reais formando um pacotinho de mil. Mostrou aquelas notas e uma senhora, professora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, esposa de um prestigiado professor do Rio Grande do Sul, ela se chama Profª. Ester Bayer, disse o seguintE – O meu marido trazia ao bolso mil reais em notas de cem. Ela disse isso. Só ela disse isso. A família do outro cadáver, ninguém reclamou mil reais em notas de cem. O Diretor do IML apreendeu esse dinheiro que já estava apreendido e mandou ao Ministério Público. Quando começa a minha atuação mais efetiva. Dizendo o seguintE – Esse dinheiro foi encontrado entre os seguintes cadáveres e nós não sabemos de quem é o dinheiro e existe uma única família, eu vou até corrigir e vou ler para não ter dúvidas. Dez cédulas de cem reais, duas cédulas de dois reais, desculpe, não é uma de cinco, uma de um real e uma moedinha de 50 centavos e uma de 25 centavos que estava junto. Encaminhou ao Ministério Público e juntamente com este encaminhamento em seguida compareceu a Profª. Ester do Rio Grande do Sul, Ester Zusbaker Vandrac Bayer, vou chamar de Ester Bayer, que disse o seguintE – Meu marido recebeu mil reais em notas de cem.

Bem, muitas famílias têm informações de que o marido trazia isso, a minha mulher trazia aquilo e tal, mas eu tenho que ser objetivo. E aqui é muito importante que V.Exªs. compreendam. Eu vou ser para uma senhora que acabou de ficar viúva, que perdeu o companheiro de vários anos, olha, eu não confio na senhora. A senhora tem que provar que esse mil reais... Eu vou dizer a V.Exªs. que eu me depunha a pagar do meu bolso se eu cometesse um erro. Mas eu não ia humilhar esta mulher de mil reais. Uma professora prestigiada do Rio Grande do Sul, um professor prestigiado do Rio Grande do Sul, como são todas as vítimas do avião. Nós não temos uma informação que possa diminuir a honra de todos os passageiros. Mas eu quero que V.Exª. entendam qual é a situação do Promotor. Chega essa senhora e diz esses mil reais pertencem ao meu marido. Ela não está reivindicando 10 milhões. Mil reais. E diz eu tenho como provar que esse dinheiro era dele. (soa a campainha) O que é que eu fiz? "A senhora pode me dar um dado objetivo de que esses mil reais pertençam a seu marido?" Ela dissE – "Posso. Ele recebeu esses mil reais no aeroporto de Manaus que foi um 'presentinho', aspas, por uma conferência que ele fez em Manaus, ele foi convidado por uma conferência e tinha um pró-labore. Tinham honorários. Só que o evento não teve a quantidade de pagantes que era prevista, e eles então ratearam o que obtiveram entre os conferencistas. E pediram mil desculpas a ele que só tinha um pequeno presente para dar. Que era mil reais". "Quem foi que pagou?" Ela me disse. "Quem pagou foi a professora aluna dele, coordenadora do evento que é doutoranda, orientanda dele chamada Mariazinha". A senhora tem o contato dela? "Perfeitamente". Enquanto eu conversava com ela, o Dr. Rodrigo Fonseca, Médico-legista que trabalha comigo no meu gabinete foi a outro telefone e ligou para essa professora. E ela dissE – "Paguei ao Prof. Bayer mil reais no aeroporto e paguei em notas de cem". Bem, pra mim não precisava mais. Devolvi a ela os mil reais, e tem aqui um longo termo que o Senador Tuma e o Senador Demóstenes que vem da área jurídica entendem bem os cuidados que eu tive, o Senador Tião Viana é médico, mas também entende. Eu descrevi tudo isso detalhadamente, descrevo que mandei o médico, Dr. Rodrigo, fazer a ligação para Manaus, que a pessoa confirmou que pagara a ele, e eu tenho o número de telefone que nós ligamos e ela confirmou. "Paguei a ele mil reais". Não bastava isso. Mas eu termino o termo dizendo o seguintE – "A viúva se comprometeu a restituir ao Ministério Público caso seja reclamado e comprovado pertencer a outro passageiro". Pelo Promotor foi determinada a devolução do dinheiro, etc., etc. Esse dinheiro estava contaminado. Ela recebeu esse dinheiro num saco lacrado com a informação de que não podia usar. Tinha que levar esse dinheiro ao Banco em Porto Alegre, assim que terminasse o funeral do marido, que foi com ela no mesmo avião, dizendo esse dinheiro não pode ser usado. Está contaminado. Que tipo de contaminação nós encontramos? Uma bactéria muito vulgar chamada Clostridium, que é própria da decomposição de carne em local como aquele ambiente, então tudo que nós trabalhamos estava contaminado por bactérias, fungos, e não preciso entrar em detalhes, mas o odor carac-

terísticos desses processos de decomposição. Então ela recebeu dentro de um saquinho plástico, conferiu o dinheiro com luvas e recebeu mil reais num saco plástico. Quem entregou fui eu. Mil e cinco reais e setenta e cinco centavos. Ponto. Assunto encerrado, nunca mais, não tivemos problemas. O assunto continuou até que a Aeronáutica faz a recolha dos salvados encontrados no acidente, e quem faz área de acidente aéreo é área de domínio da Aeronáutica, quem faz a recolha desses objetos é o CENIPA, e o CENIPA entrega isso à companhia dona da aeronave acidentada. Porque tem questões de securitária, do seguro, etc. e tal.

A GOL recebe isso aqui em Brasília transportado num avião Hércules da Força Aérea e a carga é estimada em cerca de 1.600 quilos, por volta disso, mas nós não pesamos, eu não conferi o peso disso. Não tinha como conferir. A GOL tem... uma Vara de Legislação que trata disso. O Código Penal trata disso. O Código Civil trata disso, o CPP, o Código de Processo Penal trata disso e o CPC também trata disso. Então essas quatro leis tratam do processo a ser observado na restituição de coisas achadas genericamente. O Código Civil determina que se as coisas achadas tiverem grande valor, que é quem as achar tem direito a uma indenização por tê-las achado, e que devem ser publicados editais à custa dos donos das coisas achadas que deverão pagar a Comissão de quem achou além das custas do processo. Nós não estávamos diante de coisas de valor. Mas a GOL queria devolver. E procurou três autoridades. Procurou o Ministério Público Federal do Mato Grosso, encarregado do processo porque nós estamos nessa altura na última semana de novembro de 2006 e o STJ já havia decidido que a competência era da Justiça Federal.

Então, procurou essa autoridade e o Ministério Público Federal disse que não. Que o trabalho do Ministério Público Federal era restrito ao crime e não estava envolvido com a aeronave da GOL especificamente, porque o crime se deu na aeronave do Legacy, do avião pequeno. O avião da GOL não tem crime dentro dele. Ele é apenas a conseqüência, é vítima. Então o Ministério Público Federal do Mato Grosso informou a GOL... Isso foi feito de boca, informalmente, não tem nada documentado e nem precisava ter. E o Ministério Público Federal disse que não é conosco a devolução disso. Procurou naturalmente o Ministério Público e a Polícia Civil do Estado do Mato Grosso. Também disseram: Não é com a gente. Até porque nós perdemos a competência porque o STJ decidiu que é Justiça Federal. Como a carga estava no Distrito Federal, a GOL procurou o Ministério Público do Distrito Federal para saber o que fazer com os salvados que ela tinha em mãos. O Ministério Público do Distrito Federal recebeu da GOL uma correspondência formal e determinou que por prevenção, quer dizer, como eu sou responsável pelo IML, já tinha um processo comigo que fosse encaminhado a mim para providências. E eu recebo o ofício da GOL despachado pelo meu colega que faz a parte administrativa chamado Promotor chefe de Brasília onde eu oficio. Esse colega mandou distribuir esse feito e esse feito vinha composto de um pedido da GOL para que nós processássemos a devolução disso nos termos na lei, a lei fala genericamente em autoridade, e também para que eu tomasse as medidas que achasse cabíveis. Juntamente com o Requerimento da GOL ela apresentou o inventário feito peça por peça. Peça por peça. Feito pelo Ministério da Aeronáutica. Se eu me der ao trabalho de ler o inventário, ninguém aqui vai suportar a leitura. Uma camisa branca, uma camiseta, uma calça jeans... A Aeronáutica teve o cuidado de fazer o inventário peça por peça. Com um detalhE – Quando a Aeronáutica inventariou, estava tudo contaminado, putrefato, ela nos entregou nessas condições que ela não tinha como limpar isto. Eu analisei os autos e no dia 30 de novembro do ano passado mandei abrir um processo e dei um longo despacho, um longo despacho onde eu resumo todas as decisões que eu havia tomado.

Vou ler resumidamente o despacho. "A GOL etc., apresentou tal, tal, tal, 29... Tal. Ponto. A GOL apresentou todas as coisas que recebeu do Comando da Aeronáutica e indicou a Drª. Carla, porque exigia um depositário, Drª. Carla Coelho que já esteve aqui, para ser depositária das mesmas. O MP nomeou depositária legal, nomeou-a depositária legal, a fim de tomar as medidas necessárias para a descontaminação, triagem e indenização dos respectivos proprietários. A partir dessa identificação o MP fará a destituição desonerando a depositária. A requerente informou que contratou uma empresa estrangeira especializada nesse tipo de atividade e pediu providências já que eles fariam uma atividade profissional no Brasil e isso dependeria de um visto de trabalho prévio que demora meses para ser concedido e eu não podia esperar. Então eu autorizei a empresa a fazer o serviço, e isso é assim, em todo acidente, em São Paulo agora se deu o mesmo, a TAM trouxe uma empresa dos Estados Unidos, essa que veio do Reino Unido, e eu autorizei que ela fizesse o serviço de descontaminação e limpeza imediatamente. Até porque esse galpão é um galpão contíguo a um terminal de cargas da GOL e ali trabalham pessoas. E esses bens estavam contaminados. Pois bem. Nós não encontramos restos de tecidos, sangue e etc., que dispensa detalhes. Autorizei que fosse feita, portanto, a descontaminação, nomeei a Advogada da GOL depositária, autorizei a descontaminação. Eu fui com a

minha equipe, eu tenho três médicos na minha equipe, nós fomos ao local, fui com o médico legista que está comigo há mais de quase 10 anos trabalhando junto na promotoria, e inspecionamos os bens, odor insuportável, restos humanos, sangue, pequenos... marcas de tecido... Uma situação deplorável em termos de convivência. Mas para gente que trabalha com cadáver no IML é normal. Mas as situações muito difíceis. Pois bem. Autorizei a descontaminação, requisitei o endereço das famílias, requisitei uma série de providências e começamos o processo.

Foi criado no Ministério Público um e-mail de contato das famílias que era informegol@mpdft.gov.br. Mandei criar no site do Ministério Público um link reservado para que eu pudesse divulgar imagens para as famílias, e deu-se início o processo. Nomeei a Advogada da GOL depositária e ela entregou ao Ministério Público ao final de tudo isso as chaves do depósito onde as coisas estavam guardadas.

Do dia 30 de novembro ao dia 23 de dezembro, (soa a campainha) onze ou doze profissionais trabalharam dia e noite até o possível, sábados e domingos e feriados, inclusive. Não há feriados nesse espaço. 8 de dezembro, não sei nem se caiu num final de semana, mas 23 dias ininterruptos. Foram lavadas peça por peça. Meia por meia. Cueca por cueca, sutiã por sutiã, lavado peça por peça. Foram limpos e como... Aí não foi lavado, mas foi limpado com escovinha de dente, foram usadas dezenas de escovas de dente, sapato por sapato, celular por celular, notebook por notebook, 29 notebooks. Aos pedaços. Mas tudo foi limpo. Para fazer a limpeza nós montamos lá nessa área que a INFRAERO cedeu, a GOL fez à custa das seguradoras um galpão, e foram compradas com minha autorização cinco máquinas de lavar roupas profissionais. Três de lavar e duas de secar. Essas máquinas rodaram o tempo todo. Para V.Exªs. terem uma idéia, o tipo de problema que nós tivemos, a carga elétrica do sistema não era compatível para poder tocar essas máquinas. São máquinas industriais. Foi preciso pedir uma melhoria da rede elétrica para dar conta de tocar essas máquinas. Então foi feito assim, lavado peça por peça. A hora que essas peças saíam da secadora, elas iam para um fotógrafo da empresa e elas... Nós não fizemos lá um estúdio de fotografia. Nós não tínhamos condições para isso. Foi fotografada peça por peça. Cada peça recebeu um número. Este número constou de um relatório. E ao final de tudo isso, no dia 23 de dezembro, eu recebi dos Advogados da GOL e da empresa que fez esse serviço todas as peças em condições de começar a devolução. Descontaminado. Nós não conseguimos descontaminar algumas peças. Eu pensei primeiramente mandar incinerar, como relógios, celulares... Não se conseguiu. Para se limpar tinha que desmanchar e não tinha sentido isso. Então por limpeza externa alguns relógios, celulares... Roupas praticamente muito poucas, mas mais objetos dessa natureza, de superfície rígida, não foram descontaminados. Eles foram lacrados num envelope plástico apropriado para isso, e assim que nós identificamos as famílias, nós telefonamos antes dizendO – "Olha, nós temos um celular contaminado, o odor é insuportável, não tem como tirar. Mas eu disponibilizo a entrega. Só que vocês precisam ver, matar a saudade, tirar alguma utilidade pessoal e destruir". Eu não fiz isso.

Então, as famílias foram avisadas, todas elas aceitaram receber nessas condições e assim foi devolvido. Não são nem 15 casos. Mas tem casos assim.

Bem, dia 23 de dezembro. Eu estava pronto para começar a devolução. Eu não vou estragar o Natal de ninguém que ia receber lembranças muito tristes, não vou complicar o ano novo de ninguém e achei que era melhor guardar em segredo essa informação. Até aqui 23 de dezembro nenhuma família sabia que nós tínhamos esta carga. Ninguém sabia. Sabíamos, eu, o Brigadeiro Kersul e a GOL. Ninguém mais sabia.

Então, no dia 23 de dezembro eu marquei data que ia começar a devolver em janeiro, que é também quando termina o recesso do Ministério Público, e no dia 12 de janeiro, quando a minha estrutura já estava pronta para começar a devolução, é uma sexta-feira, nós convocamos uma coletiva de imprensa que foi considerada a coletiva do MP mais concorrida, porque primeiro era uma sexta-feira que a imprensa não tinha muito que fazer, sexta-feira normalmente um dia muito fraco para a imprensa e segundo porque era um caso de repercussão nacional. Então nós tivemos lá dezenas de correspondências do Brasil inteiro, TVs locais, TVs estaduais, jornais, e publicamos. Nesta data, 12 de janeiro, eu já apresento o edital de devolução. A lei determina que seja feito um edital. Eu fiz um edital, esse edital só não é publicado na imprensa porque para se publicar tem que se pagar e naturalmente a lei só determina que se publique quando os bens são de valor expressivo. No edital que é um longo edital que eu não vou entrar em minúcias, mas eu preciso dar só a V.Exªs. o conhecimento do que foi feito. Primeiro, as bagagens e demais objetos foram descontaminados e submetidos a processos de limpeza compatível com a natureza de cada coisa. Observou-se sob o controle do Ministério Público o regulamento sanitário internacional, não tem lei brasileira para isso, então nós pegamos uma lei internacional que traça linhas gerais como é que isso deve ser feito, e a legislação da ANVISA e etc. aplicada no caso. A ANVISA esteve lá, fez algumas sugestões, algumas eu pude cumprir,

algumas eu não tinha como cumprir. É preciso lembrar que nós estamos diante... A ANVISA queria um saco de cor branca para acomodar. Eu não tinha saco de cor branca e não achei saco de cor branca. Usamos um saco de cor preta, mesmo. Havia uma questão de material, nós não conseguimos cumprir. Mas foi feito dentro do regulamento e a ANVISA também só fez uma sugestão, eu disse isso é uma questão de emergência, eu não posso obedecer em detalhes porque está apodrecendo e eu tenho que acabar com isso.

Então, eu cumpri quase tudo que pude cumprir e o que não pude cumprir eu cumpri o Código Sanitário Internacional, que traça regras para isso. Proteger a população, proteger quem está manuseando, roupas apropriadas, cuidado no manuseio, sabão apropriado, detergente apropriado e tal. Nós fizemos isso. Dois. As coisas estão via de regra, destruídas, inutilizadas ou deterioradas. Quero dizeR – Quase nada servia para nada. As roupas tinham alguma utilidade, sim, mas muita roupa rasgada, muita roupa contaminada por fungos porque nós estamos em novembro, já tinha quase 60 dias do acidente, então muita roupa contaminada, apodreceu, ficou em área úmida, e etc. Não foi possível obter a descontaminação de alguns itens, inviabilizando por razões de saúde pública a restituição. Será comunicado oportunamente as respectivas famílias quais foram esses itens. Eu comuniquei e as famílias pediram que queria receber. Então vai uma carta dizendo que não pode usar. Porque não sabe se tem clostrídio. Clostrídio pode ser tratado com antibiótico, etc., mas não é recomendado. Mas eu mandei assim mesmo. A restituição não terá valor econômico, salvo exceções devidamente registradas no termo de devolução. Eu tenho 2.75O euros que me foram entregues pela Aeronáutica. Eu tenho 370 unidades da iuane, que é a moeda chinesa. Eu tenho seis dólares norte-americano, uma nota de cinco e uma de um. Eu tenho algumas notas de dinheiro da Venezuela, de bolívares venezuelanos. Pois bem. Esse dinheiro nós divulgamos amplamente que tínhamos esse dinheiro, e nós só tínhamos um passageiro europeu no avião morando na Europa, na chamada zona euro. Só um passageiro de Portugal, o Sr. Antônio Armindo de Jesus, lá de Matosinhos, norte de Portugal. Oficiei ao Presidente do Banco de Portugal, que equivale ao nosso Banco Central para que ele me dissesse se aquela série de cédulas fora feita para Portugal. Porque se... São várias cédulas. São muitas. De 50, de 200, de 100 euros. Se aquelas cédulas tivéssemos sido feitas originariamente para Portugal eu devolveria o dinheiro imediatamente. Mas o Banco Central de Portugal me informou que nenhuma delas, e são várias, eu posso... Eu tenho aqui a relação, nenhuma delas foi feita para Portugal. Todas elas foi feita para a Alemanha.

Então, eu não tinha como devolver à família sem que a família me fizesse a prova mínima. E eu sugeri à família que me entregasse o extrato bancário do passageiro mostrando que ele sacou em acima daquela importância dias antes de embarcar para cá. A família não quis. Primeiro disse que ia mostrar o extrato bancário, depois achou que não tinha mais interesse, abandonou e renunciou a restituição desse dinheiro. Que foram notificados com prazo, não cumpriram edital, fiz contato por telefone, liguei várias vezes, a família disse que ia apresentar, numa apresentou e esse dinheiro está comigo. Apreendido. Tem aqui uma informação que é preciso ser dada. Este dinheiro está contaminado. Ele está contaminado por fungos. Os fungos estão comendo as cédulas. E eu não tenho como fazer troca desse dinheiro para destruição no Brasil. Só Bancos europeus aceitam fazer a substituição por danificação de cédulas. Eu tenho duas alternativas. Eu vou para a Europa semana que vem, e poderia muito bem colocar esse dinheiro no meu bolso, passar num Banco europeu, no Banco Central português onde eu tenho boas relações, vivi muitos anos lá e trocar esse dinheiro por cédulas descontaminadas. Eu tenho do meu recurso pessoal, declarado devidamente, eu tenho em espécie notas de euro suficientes para que mesmo fizesse essa substituição e trocasse o dinheiro lá por dinheiro descontaminado. Diante desta dúvida geral sob a honorabilidade de todo mundo, eu confessO – O dinheiro está lá, e vai acabar. Porque os fungos estão comendo o dinheiro. E eu não tenho como trocar esse dinheiro aqui. A única forma é que eu fosse lá trocar, como é numa viagem pessoal, eu me sinto tentado a trocar esse dinheiro. Porque ele vai desaparecer. Os fungos estão comendo as cédulas a cada dia. Não tem como matar os fungos. Jogar veneno neles não tem como. Botar ferro quente, eles têm uma parte plástica, se botar derrete. Eu não consigo trocar esse dinheiro. Então veja V.Exªs. os cuidados que eu tomei. Esse dinheiro está comigo apreendido no Ministério Público. E as notas de... As 370 unidades da moeda chinesa valem menos de cem reais. É muito pouquinho. É simbólico. Também ninguém nunca reclamou. Mas eu continuo de posse de 2.75O euros em espécie que está com esse drama que tenho que resolver, tenho que ter atitude corajosa de dizer eu vou levar o dinheiro e vou trocar o dinheiro em Portugal por dinheiro que não seja contaminado para destruírem esse, mas diante dessa suspeita geral eu tenho medo de colocar a minha carreira a risco por 2.75O euros que não vale a pena correr risco.

Portanto se brincar esse dinheiro vai parar nos cupins que estão comendo ele. Essa é a verdade.

A seguir, a restituição será feita por remessa local. Eu não aceitei que a GOL LOG que tem um serviço de carga entregasse. Eu disse, "não. Eu quero os CORREIOS". E foi entregue aos CORREIOS. Nós fazíamos a conferência do conteúdo, lacrávamos numa caixa, num envelope conforme a necessidade, e entregávamos aos CORREIOS com aviso de AR e os CORREIOS devolviam. E as famílias que iam receber eram comunicadas pelo meio que estabelecera, a maioria foi por e-mail, que nós estávamos postando no CORREIO naquele dia uma caixa com os pertences reclamados. E aí tem uma série de providências que é maçante ficar lendo isso, mas para não cansar V.Exªs. eu vou começar a resumir.

Então, foi feito assim. O que eu comecei devolvendo? Aquilo que tinha nome. O que tinha nome eu devolvi na hora. O que tinha nome? Dezenas e dezenas de documentos, dinheiros que foram recuperados na mata pela Aeronáutica. Eu posso aqui fazer uma lista. A Aeronáutica recuperou várias quantidades em dinheiro. Não são quantias significativas, mas muita gente tinha um dólar na carteira por superstição, então tinha muita carteira com um dólar só. Mas tinha 50 reais, tem 20 reais, tem 27 reais, tem cartão de identidade, cartão de crédito... Nós recebemos uma enormidade de documentos. Isso foi descontaminado dentro do possível e foi a primeira remessa que eu encaminhei. O que tinha nome foi na primeira semana. Até o final de janeiro, como disse a V.Exªs. eu comecei dia 12, até o final de janeiro já tinha ido quase tudo. Dentre esses pertences devolvidos, nós também comunicamos as famílias que nós encontramos na mata em condições putrefatas tecidos humanos. Encontramos tecidos humanos. Pele, tecido... Encontramos. O que eu faço com isso? Levo para Brasília, porque eu posso tentar ter que tirar DNA de algum desses tecidos. É muito difícil porque tinha bactéria instalada. É muito difícil porque o DNA da bactéria se mistura com o DNA humano. Mas nós guardamos isso. Foi recolhido, Senador Tuma e Senador Demóstenes, demais autoridades presentes. Detalhes, pedaços de tecido e tal e coisa. Quando terminou de identificar o Marcelo Paixão, que é o último, que foi identificado, não vou dizer por que parte, mas foi identificado por segmento de DNA, que estava encerrada a nosso missão, eu tinha segmentos de tecido humano putrefatos, contaminados por bactérias que eu não tinha o que fazer. Restos periciais. V.Exª. que tem uma experiência até superior a minha sabe disso. Resto pericial é forno do IML. Queimamos tudo no IML. Com este caso tomei outra medida. Em vez de queimar no incinerador que nós temos próprio do GDF, eu incinerei no crematório metropolitano onde a maioria das famílias cremou seus familiares. Foi feita uma cerimônia normal de cremação, só comigo e com os médicos, levamos os tecidos lá, o crematório é particular, eu requisitei que eles cremassem em nome do interesse público, e foi feita a cremação e me foram entregues as cinzas separadas dessa cremação. Tecidos putrefatos não identificáveis. E nós não temos como fazer DNA desse tecido. Estava ali por uma reserva técnica de emergência. Eu tinha então um quilo e pouco, dois quilos e pouco de cinzas. Comuniquei as famílias que essas cinzas estavam disponíveis. E simbolicamente eu não sei a quem elas pertencem, mas só tenho uma certeza, elas pertencem a quem morreu no avião. Ponto. Fui para o IML com a equipe médica e pesei, eu pesei com a equipe médica do IML 154 pacotinhos de cinzas que deu cerca de vinte e poucos gramas, vinte gramas para cada família. Foi pesado numa balança de precisão, porque não tem nem como pesar em balança comum. Pesei 154 pacotinhos. Comuniquei as famílias nessa primeira correspondência que nós tínhamos esses gramas de cremação, e que as famílias que quisessem as cinzas receberiam as cinzas. Muitas famílias quiseram. E o que é que eu faria que estas cinzas remanescentes. Na primeira comunicação que eu faço às famílias lá no dia 12 de janeiro, eu digo às famílias que as cinzas remanescentes desse processo serão encaminhadas ou serão dispersadas num local compatível com a dignidade e a memória dos mortos. E citO – Jardim Botânico de Brasília. Onde eu vou fazer meses depois, no dia 29 de maio, o chamado Memorial das vítimas do vôo 1907, onde nós plantamos 154 mudas de ipês e fizemos lá uma grande alameda chamada Memorial das vítimas do vôo 1907, várias famílias estiveram presente, neste momento cada família presente teve, independentemente de ter recebido ou não cinzas, foi numa urna simbólica que nós colocamos, tirou um pacotinho de cinza e dispersou as cinzas naquele pé de ipê que ela escolheu como sendo o do seu familiar. Foi feita esta cerimônia, todos os Senadores foram convidados, claro que V.Exªs. tinham compromisso, é um dia complicado aqui no Congresso, é uma terça-feira, é complicado, mas esteve presente o Governador, várias autoridades do Governo local e lá tem uma placa que nós afixamos em homenagem do Ministério Público, da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros.

Eu dispersei no ato, eu não... posso equivocar, são 30 ou 60, mas se não me engano são 30 quilos de pétalas de rosas sobre o memorial com as famílias lá. Requisitei uma aeronave do Corpo de Bombeiros para que ela fizesse esta dispersão. Mas impus exigências ao corpo de bombeiros. A aeronave não podia fazer

um vôo para isso. Ela tinha que passar lá numa missão operacional e perder menos de um minuto e desperdiçar as rosas sobre o memorial. Foi feito assim. A aeronave estava indo para um vôo operacional, passou lá, deu um vôo rasante, dispersou as pétalas, voltou, deu o segundo, dispersou as pétalas e foi embora. Essa aeronave, quis o destino, é a mesma que caiu agora e matou a mesma tripulação que dispersou as pétalas de rosas lá no memorial das vítimas da GOL. E eu já mandei plantar mais três pés de ipês para os três bravos militares do Bombeiro que pilotaram a aeronave nesse dia. Mas, entre a primeira etapa quando eu termino de entregar o que já estava identificado, eu passo para a segunda fase que é a mais complicada, que foi apresentar às famílias o que não tinha nome. Disponibilizei num site do Ministério Público e comuniquei as famílias onde é que estava o endereço e pedi que não divulgassem. Porque se divulgassem criaria problema no meu site, porque tem gente que adora essas questões meio, aspas, "macabras", me desculpe, mas... E as famílias assim receberam o endereço e começaram a localizar nas fotografias, cada fotografia tinha um número, cada número tinha um pacote... Então as pessoas iam à fotografia e identificavam. A camisa tal pertence a meu marido. O vestido tal pertence à minha mulher. Mandava para o MP este número e eu ia lá na caixa, tirava esse objeto e já colocava em ponto de despachar. Passados os prazos que eu marquei, se duas famílias não reclamassem o mesmo objeto, ele era automaticamente remetido pelo CORREIO. Assim foi feito durante meses. Todas as sextas-feiras e todas as quartas-feiras à tarde eu ia, porque o Senador Demóstenes Torres é nosso colega do Ministério Público sabe que essas operações dão a impressão que o Ministério Público tem um mundo de gente para fazer as coisas. Não. Quem fez isso fui e eu e a minha equipe que trabalha numa área especifica de saúde e que nós colocávamos, tirávamos as gravatas às sextas-feiras e às quartas-feiras e nós fizemos isso. Eu, os médicos, o dentista e a minha equipe administrativa. Eu fazia isso e fiz todos os dias.

Bem, ao final do mês de abril, começando maio, eu já tinha a situação sob domínio, já tinha feito a pior fase, as famílias já tinham recebido aqueles bens mais íntimos, como carteira de identidade, uma carta, um documento. Achei que eu tinha condições de deixar as famílias verem os bens. Porque até então eu disse que não aceitava ver. Era eletronicamente. Porque a minha equipe tem oito pessoas. Eu tenho que funcionar o Ministério Público, eu tenho 400 processos. Eu não podia transformar o Ministério Público numa unidade só para isso. Eu tinha que tocar isso com a minha vida. Então isso no primeiro momento não aceito as famílias verem. Está no edital. No segundo momento, eu disse, não, agora a situação já está sob controle, nós já aprendemos como fazer. Porque o importante é que nós inventamos tudo isso. Ninguém nunca pensou nisso. Aí eu autorizei as famílias a verem as coisas. Marquei para os dias 21 e 22 de maio. Uma segunda e uma terça-feira. No dia 18 eu estava fazendo uma conferência em Teresina no Piauí, a convite da Sociedade Brasileira de Bioética, quando recebi na véspera da Dª. Angelita um pedido de que eu mudasse esta data para o dia 19, um sábado, porque ela estaria em Brasília no dia 19 juntamente com cerca de 70 famílias de vítimas e seria uma oportunidade para elas irem ao CENIPA, que tinha uma reunião com o Brigadeiro Kersul e também verem as coisas. Eu saí de Teresina de madrugada, e a minha equipe toda no sábado, todo mundo, do office-boy ao legista mais antigo, a mim, cheguei em Brasília sete e pouco da manhã, primeiro vôo que saiu de Teresina, saiu de lá de madrugada para atendê-los no sábado. Fiquei lá no sábado 19 de maio o dia todo até sair a última família. As famílias identificavam pertences e nós entregávamos. A essa altura nós temos apenas roupas e alguns outros detalhes pessoais. Nada de valor. Por quê? Porque os notebooks eu mandei abrir os HDs, os que tinham HDs, porque alguns HDs saíram na pancada, mas muitos tinham HDs. São 29. Cerca de 24 tinham HDs, ou seja, o disco rígido estava intacto. Nós tiramos o HD, dois peritos do Ministério Público abriram este HD e leram o primeiro documento com identificação do usuário. Primeiro arquivo do (ininteligível), quem criou. Nome. É vítima? É. Esse notebook pertence a fulano de tal. Avisávamos a família e devolvíamos. Notebooks que eram de empresa, INMETRO, FUNDAÇÃO FIOCRUZ, tinham etiqueta de patrimônio. Esses nós só avisamos e mandamos logo. Nem abrimos o HD. Sobraram quatro que não têm HD, que não tem placa, que não tem dono, que não tem nada. Há uma sucata de quatro notebooks que continuam comigo. Mas ninguém identificou. Eu vou mandar destruir no final, no dia 29 de setembro que acabou o processo. Então ficamos ali no dia 19. 70 famílias. Segundo a Dª. Angelita havia me pedido e eu, não tenho problema, se é bom para todo mundo, vamos resolver. 28, é véspera do oitavo mês de aniversário, 29 de maio, eu também estive aberto no local do acidente aguardando as famílias e muitas delas vieram para a cerimônia que nós fizemos de encerramento com o memorial das vítimas. Então elas vinham, passavam no aeroporto, olhavam os objetos, identificavam e levavam. A maioria absoluta, a maioria absoluta não quis nada. Identificou, cenas muito duras, abraçou, chorou, fez aquele momento último da despedida e dissE – Nós não queremos mais isso. E

isso foi sendo guardado para doação. Dia 29, a nossa cerimônia no Jardim Botânico era às 17h00, começamos um pouco mais cedo, marcada para as 16h30, quando foi às 13 e 14 horas nós ainda estávamos no aeroporto recebendo famílias. Fizemos a dispersão das cinzas, acabamos o processo, dei mais uma semana para alguma eventualidade. Mais uma semana. Ninguém apareceu, o nosso site foi retirado do ar, o e-mail "Informe GOL" foi bloqueado, e nós não recebemos mais nenhuma comunicação. E em seguida eu passo a doação do que tinha utilidade. Roupa de criança, foi para creche. Roupa de adulto, foi para asilos, casas de idosos, etc. Crianças e roupas de adulto nós mandamos muito para uma Casa que tem no Gama que cuida de crianças em trânsito com câncer, que vem tratar em Brasília, não tem casa de apoio, lá tem um local muito respeitado. As casas que receberam foram indicadas pelos Promotores que cuidam de entidades sociais que disseram: Essas entidades têm respeito. Essas são visitadas por nós. Essas receberam. Existe muito desta carga que era salvado das seguradoras. Porque o avião trazia carga. As seguradoras não quiseram os salvados, exceto a Sul América que pediu as placas de computador que traziam uma grande carga de computadores, mas que jogou fora que não prestava para nada. Estava tudo destruído. As seguradoras que seguraram objetos menores, como, por exemplo, uma seguradora que segurou uma carga de relógios que vinha para uma loja que vende relógios. Essa seguradora não quis o salvado, o salvado passa para GOL, a GOL doou ao Ministério Público. São oito relógios. Oito. Nove relógios. Sete deles da marca Dumont, que é lá de Manaus, com o brasão do Exército Brasileiro escrito Exército Brasileiro. Nós estamos trocando esses relógios por uma doação de roupa de cama, toalhas e roupa de cama de 200 reais. Os relógios não valem 50 no preço de fábrica. Os relógios muito simples. O preço de comércio cem reais, 150 nas lojas. Nós estamos trocando por doação porque eu não vou dar um relógio com a marca do Exército Brasileiro para quem não seja militar. Eu não quero criar confusão.

Então, os promotores, amigos que têm um militar, compram 200 reais de roupa de cama, trazem para doação e levam um relógio de presente. Os relógios foram entregues ao Ministério Público e foram doados a mim para fazer o que quisesse com eles. Estou fazendo assim, já fiz com dois, quando eu voltar de férias vou fazer com os demais e tem muita gente que quer fazer essa cooperação. Essas roupas de cama estão indo para onde? Para Casa Apoio, onde são acolhidas mulheres vítimas de violência sexual. E conjugal em geral. É na Casa Apoio que tem mais de 40 famílias vivendo lá, mulheres com filhos escondida de maridos para onde eu mandei as lingerie das vítimas. Porque nós encontramos mais de 150 pares de lingerie. Tem lingerie desde as mais modernas até as mais tradicionais, e eu não podia mandar as mais modernas para o lar dos velhinhos que não teria muita pertinência. Mas percebi que se mandasse na Casa Apoio ajudaria muito na recuperação moral de mulheres que estão ali sofridas, apanhadas de maridos, etc. Então eu pessoalmente acompanhado pelas minhas assistentes, nós separamos sutiã de calcinha. Eu tive o cuidado de ficar o dia inteiro fazendo o par amarrando um no outro para mandar para Casa Abrigo.

Já terminando a minha exposição, nós separamos o que não tinha utilidade. Malas, não tinha uma inteira. Bolsas, carteiras em geral, tudo destruído. Isso ficou lá para as famílias. Algumas famílias vieram e cortaram a etiqueta da mala, muita gente colou na mala um cartão de smiles, por exemplo, da VARIG, ou cartão da TAM, colou o cartão de passageiro na mala, com cola. Teve família que foi lá e cortou o cartão. Mas deixou a mala. Para não correr riscos eu mandei incinerar. Nada do que nós descartamos foi para o lixo. Tudo foi incinerado. Incinerado lá no incinerador central do DF que fica na área onde caiu o helicóptero. O helicóptero estava resgatando exatamente uma pessoa lá no local. Foi feito assim. O que é que acabou? 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. Tudo foi incinerado e aí, então, eu fui nas seguradoras que compraram as máquinas de lavar. São máquinas caras. Máquinas para mais de 15 mil reais cada uma. As seguradoras doaram ao Ministério Público as máquinas de lavar e as de secar. A seguradora doou as máquinas. Nós escolhemos cinco entidades credenciadas pelo Ministério Público que tem criança, que tem idosos, e que não têm máquina de lavar decente e doamos uma para cada entidade. A que tinha máquina de lavar não tinha de secar, nós damos a secadora. A que tinha secadora podia ser até um varal, não tinha máquina de lavar, nós doamos a lavadora.

Então encerramos o processo, nós não temos reclamações das famílias, pode haver algum desen-

tendimento, 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.

Então, Srs. Senadores, senhoras e senhores, o nosso trabalho foi esse, aqui eu quero fazer o registro público. Porque não tive oportunidade de fazê-lo em outra oportunidade. Eu não conheço o Brigadeiro Jorge Kersul. Pessoalmente não me ocorre ter estado com ele

nenhuma vez. Não conheço os militares que trataram disso e aqui pode pareceR – Por que é que você não conhece? Porque este assunto encerrou a parte militar quando me foi entregue. E eu não tinha nenhuma razão para ter contato com a Aeronáutica. No dia do episódio em que nós inauguramos o memorial das vítimas, estava lá o Governador Arruda, alguns Procuradores de Justiça, etc., algumas autoridades. As autoridades representadas em cerimonial de funeral, as autoridades representadas não são anunciadas, é ordem que não depende de mim, alguns Senadores mandaram representantes, tenho certeza absoluta que o Senador Casagrande mandou uma Assessora, nós registramos a presença, mas não foi dado lugar à Mesa porque a Mesa é só de autoridades presentes, em cerimoniais funerários, mas o Brigadeiro Kersul estava lá. Só que eu não o conheço. E quem o levou? Quem convidou o Brigadeiro Jorge Kersul? Foi o Promotor Diaulas Ribeiro? Deveria ter feito. Me penitencio por não tê-lo feito. Mas quem o convidou, foi a associação, aspas, foi a Associação das Vítimas da GOL que até então se apresentava a mim através da viúva do Waldomiro Machado. A Dª. Neuza Machado. Essa associação me procurou e perguntou se podia convidar um padre. Foi convidado. Eu autorizei a convidar o padre. Porque o Promotor não pode escolher qual é a religião que vai fazer a pregação. Eu não sei quem são as religiões dos 154 mortos. Isso o Ministério Público não convida religioso. Mas as famílias quiseram que houvesse uma celebração religiosa antes do nosso ato.

Então, a associação me trouxe... Trouxe a nós nome de um pastor, que por acaso é viúvo de uma vítima, e o padre. Que fez, ambos, uma cerimônia religiosa maravilhosa. E incluiu entre os convidados deles o Brigadeiro Kersul, que esteve lá presente e eu me penitencio, a imprensa quis criar um atrito entre mim e ele. Eu dissE – Olha, deixa eu conhecê-lo primeiro porque... alegando que ele ficou lá sozinho sentado num toco, o Jardim Botânico tem como banco umas árvores para sentar. Aí a imprensa diz: O Senador ficou sentado num toco e nunca o Promotor o chamou para compor a mesa. Primeiro, há um erro de cerimonial nosso. Ele não se apresentou a mim e eu não o conheço. Tinha quatro fardados, eu vi que tinha quatro militares, não convidei para compor a mesa. Isso pegou mal para mim, para o nosso cerimonial, ficou muito desagradável quando a imprensa diz que ele foi esquecido por mim. Não há comigo e Aeronáutica nenhuma pendência. Eu não tirei a Aeronáutica dessa cerimônia por nenhuma razão. Foi esquecimento e não foi eu que convidei. Ele foi convidado pela associação, tamanha relação de intimidade e boa relação que ele tinha com a associação. Termino contando, portanto não há nada entre mim e o Brigadeiro Kersul por quem eu tenho grande respeito, e se ele chorou aqui, eu chorei lá. Porque esse processo também me deu grandes dificuldades de dormir, de voltar à vida normal, de voltar a andar de avião... Ou seja, eu também tive processos de muita tristeza e muita angústia nesse momento.

Termino dizendo o seguinte. A Discovery Channel fez um filme sobre esse episódio. A senhora que atualmente preside a associação, me pediu, está aqui a carta que eu tentasse impedir, me mandaram uma carta imensa para que eu tentasse impedir a veiculação do filme, alegando que o filme foi feito ao arrepio das famílias, que as famílias não concordavam com o filme, que o filme execrava, era parcial porque a Discovery era americana. Eu disse a ela por e-mail porque nós não tínhamos contatos pessoais, eu não me recordo sequer se tive contato pessoal com ela. A minha memória também não é grande coisa. Mas sempre foi por e-mail. Ela sempre agradeceu o Ministério Público o trabalho que foi feito e pediu que eu interferisse para poder bloquear o filme. Eu disse que era contra a censura e que não podia fazer isso. Mas que eu ia tentar viabilizar com a Discovery pelo menos que nós víssemos o filme antes. A Discovery Channel me encaminhou o filme, mas o filme já chegou depois da exibição. E quando o filme foi exibido, apareciam os representantes da associação. O então Jorge André que presidia a associação e a Dª. Neuza também foram ouvidos amplamente. E o filme pareceu, portanto, isento com relação às famílias das vítimas. E o filme dá uma versão jornalística do episódio ouvindo jornalistas brasileiros e tal. Termino dizendO – 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. Quanto mais um encerro de fato que uma mãe disse assim: A minha filha trazia. Eu posso estar equivocado no número, mas é um número exageradamente grande. A minha filha trazia dois quilos e tanto de jóias avaliadas em 300 ou 400 mil reais. É muito dinheiro. Eu disse assim: "Como é que a senhora prova que a sua filha trazia isso?" "Não, eu provo porque ela me telefonou e minha filha comprou essas jóias com o dinheiro que eu emprestei a ela". Eu disse, "ela declarou no embarque?" "Não, ela não declarou no embarque". Então eu na hora documentei isso que nós não tínhamos recebido jóias nenhuma e botei no papel, ela foi notificada por mim que o Ministério não recebeu jóias. Mas pedi a ela que apresentasse dois documentos. A nota fiscal que comprou as jóias, ou o documento de consignação de que a filha comercializava jóias consignadas. Passados alguns dias encontrei-me com ela, não sei se nesse episódio do memorial ou no próprio Ministério Público e cobrei a nota fiscal. Ela dissE – Nós decidimos, não vamos mexer com isso. Mas ela foi notificada por mim por escrito que nós não encontramos jóias e que nunca recebemos jóias.

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. O Ministério Público vendo este tipo de suspeita que acaba envolvendo todo mundo, se eu fosse ver a fita de trás para frente eu teria devolvido o que recebi sem lavar. Sem descontaminar. Do jeito que eu recebi. Porque às vezes você pensa assim: Será que valeu a pena? Mas no momento em que passa vem o ímpeto de funcionário público que está a serviço do serviço público. Valeu a pena. Eu faria tudo de novo. Trataria as famílias com a firmeza que eu trato, Promotor de Justiça não é compadre de cidadão. É um aliado do cidadão. Mas eu não sou amigo íntimo do cidadão. Eu não posso tratar com a deferência de um compadre. Tem carinho, tem respeito que o cidadão brasileiro merece. Mas tem firmeza de que é autoridade do Estado que está ali presente. Agora, foi feito o que nós podemos fazer e eu não tenho documentado nem de boca uma reclamação do nosso trabalho.

Portanto, venho ao Senado Federal não como investigado ou suspeito, venho como um Promotor de Justiça, Conselheiro Nacional do Ministério Público homologado por esse Senado Federal e prestar o que nós fizemos. E sugeri esse Senado Federal que pense numa lei para esse tipo de ocorrência, porque nós tivemos que tatear e juntar leis aqui e acolá. Mas fizemos uma situação juridicamente intocável, e, é portanto, a contribuição que eu tenho que dar ao Senado Federal, cumprimentando o Senador Leomar Quintanilha, e me colocando à disposição para perguntas.

(troca de presidência.)

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP) – Dr. Diaulas Costa Ribeiro, Procurador do Distrito Federal. Eu queria cumprimentá-lo pela tranqüilidade e por todo esse trabalho maravilhoso que V.Exª. fez, improvisando, mas no sentido bastante correto para buscar o objetivo desejado. Cumpriu a sua missão com coragem, com destemor, e botando uma pimenta de social em todo o seu trabalho. Por tudo aquilo que passou e fugindo um pouco da missão final do Promotor Público, agregando uma atividade social importante para poder servir àquelas famílias sofridas.

Eu vi, Dr. Ribeiro, a autópsia na floresta quando um avião foi abatido de garimpeiro e não tinha meios de removê-lo. O legista foi comigo, fez uma banca de madeira para poder autopsiar um corpo ainda na floresta para poder verificar a causa morte que foi se o tiro tinha atingido ele ou só o avião. E a filmagem, o registro é uma coisa profundamente amarga de ser vista.

Então eu vejo com bastante emoção toda essa exposição que o senhor fez. E acredito que o Dr. Demóstenes, na Relatoria desse processo tão importan-

te, não terá dúvidas em procurar provocar um projeto que dê para o futuro. Espero que não aconteça mais. A nossa expectativa é de ter lei que ela fique pronta para ser aplicada. Mas desgraça que não aconteça mais. Ele fará sem dúvida nenhuma até em conversa com V.Sª. para poder congregar esses fatos e fazer um roteiro futuro porque a inteligência dele de Promotor público, conhecedor profundo desses meandros difíceis que o Ministério Público, a polícia às vezes tem que enfrentar e tem que improvisar para que não caia no vazio.

Portanto quero cumprimentá-lo e desejar que outros membros do Ministério Público e da Polícia possam seguir seu exemplo.

E passo a palavra ao Relator, e convido o Senador Mário Couto, se pudesse presidir que eu... Eu peço licença para sair. Obrigado.

(troca de presidência.)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sr. Presidente, senhor convidado, Dr. Diaulas Costa Ribeiro, primeiramente Dr. Diaulas, eu gostaria de pedir desculpas a V.Exª. pela maneira com que foi feito o convite. Eu já tinha conversado com V.Exª., foi em termos absolutamente inadequados, com a profissão equivocada, o órgão equivocado, não era uma convocação, era um convite, e efetivamente V.Exª. veio aqui como nosso convidado, inclusive a intenção era ouvi-lo primeiramente naquela 1ª Sessão onde o tema foi abordado. Mas até foi melhor que V.Exª. pudesse vir em outro dia para que nos desse essa explanação absolutamente correta. Acho que o que V.Exª. disse é auto-explicativo. Não precisa de mais perguntas para esclarecer. Nós da CPI só temos que parabenizá-lo pelo serviço que foi feito, em seu nome próprio, em nome da instituição, um serviço ao qual V.Exª. nem estava obrigado a fazer, desempenhar. Foi mais uma missão. E que vem somar a esse passado gratificante que V.Exª. tem. Como um Promotor de Justiça aguerrido, um representante do Ministério Público do Distrito Federal, hoje Conselheiro membro do Conselho Nacional do Ministério Público, conhecido popularmente como Controle Externo do Ministério Público, um doutrinador, um homem respeitado, um jurista respeitado e hoje, quando nós temos a oportunidade de conhecê-lo melhor, podemos dizer mais do que um jurista, um homem, um ser humano decente, digno, e que pelo trabalho que fez não merece qualquer reparo. Ao contrário, merece os nossos elogios. Por isso eu deixo de lhe fazer qualquer pergunta porque as que eu tinha a fazer V.Exª. já respondeu por antecipação. E da minha parte, ao menos, eu tenho certeza também que do nosso Presidente dessa CPI V.Exª. levará o nosso reconhecimento pelo trabalho que fez, pela isenção que teve, pelo cuidados além da simples obrigação a que V.Exª. se atribuiu, V.Exª. tornou responsável por algo que não era, mas agiu com extrema correção, com precauções extraordinárias e merece de nós, aplauso.

Eu particularmente que já o conheço há muito tempo, que tenho um relacionamento, mas hoje me tornei, posso dizer, mais uma pessoa que passa a admirar o seu trabalho pelo conhecimento de que V.Exª. fez, não nos livros que escreve, não nos artigos que publica, não nas palestras que profere. Mas por esse trabalho absolutamente correto e que engrandece a V.Exª., ao Ministério Público e ao Brasil.

O Brigadeiro Kersul também fez isso. Não era obrigação dele, não era obrigação da Aeronáutica recolher. Era obrigação da empresa. Mas, os questionamentos sempre aparecerão. Nós não agradamos a todos. Nem Cristo, né, não é verdade? Aparece sempre alguém para divergir. Mas da minha parte V.Exª. tem os meus aplausos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Presidente Mário Couto, Senador Demóstenes, nosso Relator. Eu quero também fazer um registro aqui nessa conjuntura em que nós estamos vivendo da crise aérea brasileira, aonde o contexto é parece que nada presta. Só tem ladrão, imprecisão, ineficiência. Eu quero então registrar a minha... Como Senador, como cidadão, registrar aqui como cidadão a postura, uma postura republicana.

Primeiro, tem duas instituições aí envolvidas. Porque para dar o encaminhamento que V.Sª. deu, com muita tranqüilidade, com muito respeito, com um padrão humanístico elevado, é preciso também destacar a postura da Aeronáutica. Para recolher pedaços, detalhes, a Aeronáutica trouxe até V.Sª. até a instituição de V.Sª. esses pertences, com certeza toneladas e dezenas, centenas de peças de... Então eu quero também registrar aqui essa... O comportamento, a postura da Aeronáutica. O zelo, o respeito. E o trabalho de V.Sª.

Eu resumo, e sem querer ser simplista, mas destacar a conduta republicana, e um padrão elevado de espírito público, o trabalho que V.Sª. e a pequena equipe de oito pessoas, não é isso? Tratou.

Então, parabéns ao Ministério Público, ao Procurador, à sua equipe, enfim. Porque o momento que nós estamos passando é de muita dificuldade. E ainda nesse contexto, como se diz na minha região, emaranhado nesse cipoal de confusão tem boas condutas, Senador Demóstenes. Posturas respeitosas...

Enfim, eu quero então registrar nessa Sessão aqui da nossa CPI o trabalho relevante, respeitoso,

humano, eficiente, detalhista feito por V.Sª. e sua equipe. Parabéns.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Parabenizar e agradecer o Dr. Diaulas Ribeiro, Procurador da República do Distrito Federal. Foi uma honra muito grande tê-lo aqui.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Eu queria agradecer o Senado Federal mais uma vez e dizer que só foi possível nós liberarmos os corpos, fazer todo esse trabalho graças ao IML da Polícia Civil de Brasília, à perícia técnica de Brasília, a criminalística, e a papiloscopia do Instituto de Identificação, à Polícia Militar, ao Corpo de Bombeiros, a esses homens que às vezes não aparecem, que não tem oportunidade de dar nem o nome, mas são eles que fazem o serviço. Com a minha equipe. Claro que adoraria que a minha equipe estivesse aqui. Mas se estivesse aqui não estão trabalhando lá. E nosso expediente já começou desde meio-dia. Então eu quero agradecer e me colocar sempre à disposição e o Senador Demóstenes Torres sabe muito bem como é que pode me achar, ou seja, para ajudar o Senado a construir uma lei para emergência, e se o dinheiro que está lá 2.75O euros, mais alguma moeda picada de outros países, mas que não tem grande valor não for reclamado até o dia 29 de setembro e aquelas notas não acabarem se corromper pelo fungo que elas têm, no dia 29 de setembro vou doar esse dinheiro ao IML de Brasília para construir um Fundo de Financiamento de Emergência. Porque ninguém contava com isso. Nós não tínhamos dinheiro sequer para comprar papel... papel de consumo. Nós tivemos uma enormidade de serviço. E foi mais uma vez o Ministério Público se aliou ao IML e nós viabilizamos soluções.

Portanto, já fica dada aqui a notícia, é preciso ter um fundo de emergência, é preciso ter uma equipe nacional para tragédias como essa, preparada, em algum Estado do Brasil, como tem Força Nacional, alguém está preparado. Se houver uma tragédia não tem que ficar procurando, já sabe onde é que está.

Então, nós precisamos de ter isso organizado. O Governo do Distrito Federal já está viabilizando aquisição de uma van que vai ficar parada no IML, pronta, com tudo pronto, com roupas especiais, com luvas especiais para emergências como essas, se for o caso enfia dentro do avião e já vai pronta. E esse dinheiro, se não for reclamado, que poderá ser reclamado até um ano, se não for liberado para as famílias, vai ser doado para este fundo, um Fundo de Emergência que vai ser controlado diretamente pelo Ministério Público para que esse dinheiro não vire para pagar outras despesas. Tem que gastar com essas emergências. Porque elas... Nós não estamos livres delas. Então eu peço licença para me retirar e agradeço a...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Só pediria a V.Exª., Dr. Diaulas, que se tivesse algum documento que gostaria de entregar a essa CPI, por favor, que o faça. E também nos ajudasse na confecção de uma norma, de uma legislação com toda essa experiência que V.Exª. acumulou para que nós pudéssemos também ao final dar essa contribuição ao Brasil, e transformar isso numa lei.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Os autos que eu tenho aqui é muito papel que não vai servir para muita coisa. Mas tem a parte que interessa. Eu me comprometo a tirar só essa parte documental que aqui vai interessar a V.Exª. e lhe encaminho imediatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Ok.

SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO – Com licença.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Queremos convidar o Dr. Josef Barat, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. Paulo Roberto Gomes de Araújo, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil.

Dr. Josef Barat, V.Sª. pretende fazer alguma explanação inicial?

SR. JOSEF BARAT – Se o Sr. Presidente permitir...

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pois não. V.Exª. fique à vontade.

SR. JOSEF BARAT – Tem algum limite de tempo?

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Inicialmente V.Exª. fique à vontade.

SR. JOSEF BARAT – Muito obrigado. Boa tarde. Eu quero de início cumprimentar os nobres Senadores, membros dessa CPI, nas pessoas do seu Presidente em exercício, Senador Mário Couto, e do Relator, Senador Demóstenes Torres. Quero também expressar a minha satisfação de estar presente nessa Casa, que tem sido ao longo da história valorosa guardiã dos valores da democracia e dos direitos da cidadania no nosso País. Peço permissão ao ilustre Presidente para fazer a apresentação do meu histórico profissional. Eu sou Economista de formação, diplomado pela antiga Faculdade Nacional de Ciências Econômicas da Universidade do Brasil, atual UFRJ, tenho pós-graduação em planejamento econômico pelo Instituto de Estudos de Desenvolvimento Econômico e Social da Universidade de Paris, Sorbonne e sou professor doutor, livre docente em economia, administração e legislação urbanística pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Eu ocupei diversas funções públicas entre as quais eu destaco a de coordenador do setor de transportes do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA. Superintendente da Área de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES. Secretário de Estado de Transportes do Governo do Rio de Janeiro, nos governos Faria Lima e Moreira Franco, Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, e Assessor Especial do Secretário de Fazenda, Afonso Celso Pastore, do Secretário de Planejamento Rubens Vaz da Costa, no Estado de São Paulo. Ocupei assento em diversos órgãos colegiados, tais como Conselho Nacional de Transportes, a Comissão de Transporte Aéreo Civil, COTAC, Comissão Nacional do Carvão, Conselho Nacional de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro, bem como nos conselhos de administração da Rede Ferroviária Federal da Financiadora de Estudos e Projetos, FINEP, da Companhia do metrô de São Paulo. Lecionei em cursos de graduação, mestrado e doutorado em diversas instituições de ensino superior e posso citar entre outros o Instituto Rio Branco do Ministério das Relações Exteriores, a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, o conjunto Universitário Cândido Mendes, a escola de administração pública da Fundação Getúlio Vargas, a Universidade Federal do Rio de Janeiro, Universidade de São Paulo, instituto militar de engenharia, escola de Comando e Estado Maior do Exército e Fundação para o Desenvolvimento Administrativo de São Paulo, Fundap. Fiz parte de Comissões acadêmicas e científicas de universidades e organizações internacionais como a Conferência sobre Transportes Urbanos em Países em Desenvolvimento, CODATU, a Federação Internacional de Rodovias, além de conselhos editoriais de revistas técnicas especializadas como a Revista de Administração Pública, a Revista de Transportes Públicos, e o *International Journal of Social Economics,* na Inglaterra. Fui colaborar de diversos jornais, o Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, Gazeta Mercantil e Valor Econômico. Colaborei também com inúmeras revistas técnicas, entre outras a Revista Brasileira de Economia, a Revista de Administração Pública, Pesquisa e Planejamento Econômico, Revista de Transportes Públicos e cadernos da Fundap. Atualmente colaboro regularmente no jornal O Estado de São Paulo e na revista jurídica Consulex, abordando temas relacionados com a economia brasileira, infra-estruturas, logística e transportes, concessões e regulação. Os meus artigos são regularmente divulgados nos sites do Conselho Federal de Economia e da Universidade Federal do Rio de Janeiro e diversos órgãos do Governo Federal. Por 24 anos, de 1983 a julho de 2006, fui sócio Diretor da Planam CONSULT Planejamento, Assessoria e Monitoramento de Projetos Ltda. Com sede em São Paulo. A empresa prestou serviços de consultoria econômica especializada nas áreas de planejamento estratégico, concessões, planejamento regional e urbano, planejamento de logística e transportes, planejamento de infra-estruturas em geral, assessoria econômico-financeira e assessoria para formulação de estratégias empresariais. Os clientes da PLANAM são governos, empresas públicas e privadas, associações de classe e Organizações Não-Governamentais.

Antes de ser empossado na Diretoria da ANAC, afastei-me do controle da administração da PLANAM CONSULT mantendo apenas uma pequena participação no seu capital social sem nenhuma ingerência na sua gestão que não me traz nenhum pró-labore ou vantagem financeira. Esta providência foi matéria de análise pela Comissão Ética de Ética Pública vinculada à Presidência da República, que não viu incompatibilidade ético ou jurídica com o desempenho da minha função.

Entre os 61 clientes da PLANAM podem ser citados a Bolsa de Mercadorias e Futuros de São Paulo, BM&F, Centro de Gestão de Estudos Estratégicos de Brasília, Empresa Brasileira de Aeronáutica, EMBRAER, Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, em parcela com a Fundação Coppetec. Secretaria das Subprefeituras da Prefeitura de São Paulo, em parceria com a Ductor Engenharia, TAM Linhas Aéreas, Serviço Social do Comércio de São Paulo, SESC, Pen Engenharia, Beter Engenharia, Associação Nacional de Transportes Públicos, Associação de Pilotos da VARIG, APVAR, Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, em parceria com a AGV CONSULT, Sindicato dos Transportes Coletivos e Urbanos de Passageiros de São Paulo, Transurb, na gestão Constantino de Oliveira Júnior, em 1998 e 99.

Bom, nas funções públicas que exerci, fui sempre reconhecido como técnico, uma vez que nunca me filiei a nenhum partido político nem tive nenhum tipo de vinculação político-partidária. Justamente por esta condição, fui convocado em diversas ocasiões para exercer funções públicas complexas, em caráter estritamente técnico por governos de diferentes partidos. Como o atual, a função na Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. A minha desvinculação político-partidária é de interesses econômicos particulares e de terceiros é de pleno conhecimento tanto da administração pública quanto do mercado. Pela quantidade e qualidade de trabalhos publicados e pela minha postura profissional, não êxito em dizer que meu nome é referência no País e no exterior.

O meu entendimento ao ser convidado para a função de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, foi a de que o Governo precisava de alguém que tivesse a visão sistêmica e abrangente da logística e do transporte multimodal, onde se insere o transporte aéreo de passageiros e de cargas. Pareceu-me inclusive que meu conhecimento de regulação, e particularmente de regulação econômica pro mercado me credenciaria ainda mais para o cargo. Em minha opinião, é justamente a visão econômica de mercado que constitui diferencial entre o antigo DAC e a nova agência.

Esta visão tem pautado sempre minhas participações nas decisões do colegiado da ANAC, foro que tem como aspecto mais positivo a meu ver a abordagem multidisciplinar das decisões respaldadas sempre pelas superintendências nos aspectos técnicos específicos. A minha formação acadêmica, meus 17 livros publicados na área de transporte, logística e infra-estrutura e quase duas centenas de artigos publicados no Brasil e no exterior, bem como as atividades de consultoria que exerci no passado, nessas matérias, só me credenciaram para a função. Nos meus 40 anos de exercício profissional estive diretamente envolvido nas questões de logísticas e transportes, tanto em funções públicas quanto em funções privadas.

Em todas as funções públicas que exerci, minha postura sempre esteve aliada à necessária isenção, serenidade e imparcialidade que meus valores morais e familiares sempre me impuseram.

Eu aproveito a oportunidade, Sr. Presidente, Sr. Senador Relator, para passar às mãos de V.Exªs. os livros mais recentes que eu participo ou que sou o autor e chamando atenção paro o último deles que é uma discussão a respeito da bandeira nacional na navegação de longo curso e no transporte aéreo de longo curso. Gostaria de passar às mãos no Relator.

Gostaria por fim, Sr. Presidente, Sr. Relator, de aproveitar essa oportunidade para fazer dois breves comentários. O primeiro uma reflexão sobre a diferença conceitual entre a ANAC e o antigo DAC. E o segundo sobre a minha visão da crise aérea no intuito de dar uma modesta contribuição para os trabalhos de alto nível que vem sendo desenvolvidos por esta CPI. Anteriormente à criação da ANAC as competências do DAC eram estabelecidas no art. 18 do anexo 1 do Decreto 5.196/2004 que dispunha que ao Departamento de Aviação Civil compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a Aviação Civil. Portanto, em virtude desta competência qualificava-se o DAC como autoridade Aeronáutica exercendo por via de conseqüências as atividades relacionadas a essa função pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Com o advento da Lei de Criação da ANAC, a atividade de autoridade Aeronáutica foi transferida com todas as suas responsabilidades para a ANAC. Muitas dessas atribuições e competências foram repetidas no Decreto que regulamentou a lei de criação da ANAC, que porém acrescentou um rol de competências significativo e exemplificO – O poder de outorgar concessões de serviços aéreos e de infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária regular essas concessões, representar o Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países, ou organizações internacionais de Aviação Civil, aprovar os planos diretores dos aeroportos, compor administrativamente conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária, arbitragem administrativa, estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da Aviação Civil e da infra-estrutura e reprimir e sancionar infrações quanto ao direito dos usuários que é a aplicação do Código de Defesa do Consumidor. As competências que excedem as antigas do DAC não se restringem ao texto da lei de criação da agência reguladora, mas avançam ainda mais no seu regulamento aprovado pelo Decreto 5.732/2006. Onde o Poder Executivo institui algumas atribuições de grande importância econômica para o setor aéreo como, por exemplo, a promoção da defesa da concorrência instando a autarquia especial a atentar contra fatos que configurem ou possam configurar infrações contra a ordem econômica ou que possam comprometer a defesa e a promoção da concorrência de modo a notificá-los ao Conselho Administrativo da Defesa Econômica, CADE.

Definir prioridades na exploração e na utilização de serviços aéreos e de infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária, de acordo com as diretrizes estabelecidas na política de Aviação Civil, promover e divulgar regulamentos, estudos específicos sobre as condições de mercado, tráfego e demanda pelos serviços de transportes aéreos, implementar programas de incentivos para o aumento da produtividade do setor aéreo e para viabilizar o acesso à infra-estrutura do transporte e o transporte aéreo para localidades não atendidas, buscar harmonia entre as demais instituições regulatórias cujos sistemas de regência interfiram na promoção dos serviços regulares. Assegurar a liberdade tarifária, bem como zelar para que empresas de prestação de serviços mantenham regularidade com suas obrigações fiscais e previdenciárias. Os artigos 8º, 9º e 10º do Decreto 5.731/2006.

Assim podemos observar que a nova entidade foi concebida para também zelar pelos fatores econômicos e de mercado que envolvem os serviços concedidos

que regula e fiscaliza. Atividade bastante restrita nas atribuições legais do antigo DAC.

A segunda questão que eu gostaria de abordar é com relação à crise aérea. Eu vejo duas vertentes de problemas. Os de natureza estrutural, decorrentes da insuficiência de investimentos públicos nas infra-estruturas por mais de duas décadas, e segundo os de natureza conjuntural decorrentes de uma sucessão de fatores imprevistos. Em paralelo com a implantação da ANAC, os desequilíbrios estruturais da Aviação Civil se evidenciaram. Há mais de um ano, com os graves problemas enfrentados pelos usuários e originados numa multiplicidade de fatores que se tornaram cumulativos. De início houve a drástica redução da oferta nos vôos domésticos internacionais, resultante do colapso da VARIG, as soluções encaminhadas por meio da recuperação judicial geraram mais problemas, uma vez que sucessivas decisões da VARIG empresarial acabaram se traduzindo em reserva de mercado, pelo congelamento de posições em aeroportos e horários de transportes. Tais decisões dificultaram sobremaneira as ações reguladoras submetidas a decisões judiciais e a contestações. O acidente com a aeronave da GOL trouxe à luz carências na infra-estrutura Aeronáutica, agravadas pelos sucessivos problemas com os controladores de vôo. As deficiências de alguns aeroportos ficaram patentes quando se avolumaram os problemas de sequenciamento de vôos, desinformações aos passageiros e dificuldade de acomodação e embarque. Acrescenta-se a contradição entre um sistema onde de um lado empresas aéreas passaram a operar com altos níveis de produtividade, frente ao crescimento da demanda, e de outro infra-estruturas com limitações físicas operacionais e de gestão. Por fim, o trágico acidente da TAM não necessariamente decorrente da crise deu ensejo a uma reflexão mais profunda sobre as mudanças estruturais no sistema de Aviação Civil. Essa reflexão passa, a meu ver, fundamentalmente pelos objetivos e meios necessários para, primeiro, superar as carências de recursos humanos, materiais e financeiros para a infra-estrutura Aeronáutica e de proteção ao vôo. Segundo, aprimorar o planejamento e a visão de prioridades adequando a infra-estrutura aeroportuária ao crescimento do tráfego aéreo. Terceiro, estabelecer a coordenação e gestão integrada do sistema de Aviação Civil. Quarto, aprovar uma Lei Geral de Aviação Civil para suporte mais atualizado à ação reguladora. E quinto, restabelecer a formulação de políticas públicas e diretrizes por parte do Conselho Nacional de Aviação Civil. Lembro ainda que a avaliação dos investimentos na infra-estrutura aeroportuária realizados pela INFRAERO não pode ser feita apenas pelos montantes de recursos aplicados. É importante também se levar em conta a dispersão de recursos por uma grande diversidade de aeroportos sem critérios claros de prioridade em função das necessidades mais prementes da demanda e segundo a distribuição de investimentos de acordo com as reais necessidades da demanda e da segurança em termos de terminais, pátios, pistas e sistemas de aproximação e proteção ao vôo.

Finalmente, eu gostaria de fazer uma breve menção à questão da necessidade da regulação do sistema de Aviação Civil. Em todo mundo, a regulação do transporte aéreo é necessária por tratar-se de um serviço de interesse público em devolver os seguintes aspectos principais. Relações e compromissos internacionais, visando assegurar o equilíbrio de tráfego, os direitos e obrigações, bem como as reciprocidades dos países envolvidos fixadas segundo parâmetros do Direito Aeronáutico e por meio de acordos bilaterais ou multilaterais. Normas de segurança do tráfego aéreo. Visando a redução de risco de acidentes no espaço aéreo e nos procedimentos de pouso e decolagem nas áreas dos aeroportos, bem como restrições nos níveis de ruídos. Normas de responsabilidades das empresas aéreas perante os usuários, visando protegê-los nos seus direitos relacionados com pontualidade, emissão de bilhetes, extravio de bagagens, etc. E autorizações para operar linhas pela fixação de critérios e concessão ou revogação de direitos, por parte de uma instância pública responsável pela edição de normas técnicas, aprovação de planos e monitoração de desempenhos.

Sr. Presidente, Sr. Relator, por fim, eu gostaria de acrescentar que o funcionamento de um sistema complexo como o da Aviação Civil depende da articulação dos agentes envolvidos. Da troca de informações, do cumprimento de normas técnicas. Os agentes envolvidos sãO – o sistema de proteção de infra-estrutura Aeronáutica e proteção de vôo. A infra-estrutura aeroportuária, o transporte aéreo realizado por empresas regulares, não regulares, e uma infinidade de aspectos da Aviação Civil que vai desde a executiva do táxi-aéreo até a aviação agrícola.

Ou seja, o funcionamento ele depende de uma coordenação de ações que o mercado por si mesmo não é capaz de fornecer. Na verdade, a regulação exercida por um ente público regulador visa compatibilizar as ações tomadas por agentes individualmente com resultados que beneficiem coletivamente a sociedade.

Sr. Presidente, Sr. Relator, peço desculpas pela extensão da minha apresentação inicial, mas gostaria de me situar, tanto do ponto de vista individual, profissional, como do ponto de vista da minha visão da regulação e da crise aérea perante V.Exªs. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Dr. Paulo Roberto. Inicialmente obrigado

por ter vindo e perguntaria a V.Sª. se pretende fazer a sua explanação logo porque o Relator então aproveitaria e fazia as perguntas para os dois convidados.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Obrigado, Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores da Comissão. Eu gostaria, sim, de fazer uma exposição inicial. Não sei qual é o objetivo específico de V.Exªs. ao me convocarem aqui, mas em cima das notícias, dos fatos que têm acontecido eu formo meu juízo, minha avaliação, e entendo que coisas muito importantes, muito sérias, muito graves demandam esclarecimento da minha participação e de modo que eu quero aproveitar essa oportunidade para apresentar as minhas considerações.

Então, me parece o seguinte, que recentemente a imprensa tem focado, afirmado, assim, tachado que no episódio ocorrido em fevereiro com a pista de Congonhas que estava na eminência de estar em obras e que havia sido fechada por uma liminar da 22ª Vara de São Paulo, nesse episódio nós agravamos ao TRF em plantão o Desembargador Federal cassou a decisão liminar inicial que era a vedação de pousos das aeronaves 737-700, 737-800 e Fokker 100 naquele aeroporto, o Desembargador Federal entendeu que aquela decisão não era razoável, não era proporcional, e retirou essa restrição efetuada pelo meritíssimo Juiz da 22ª Vara. Na seqüência, como ele era plantonista, a Desembargadora Federal Relatora Cecília Marcondes, atuando no processo, reviu essa decisão do Relator de plantão, e manteve parcialmente aquela decisão mantendo ali a vedação de pouso daquelas aeronaves. E solicitou na ocasião os dados de uma aeronave que faltava, que se não me engano era o Fokker 100. Nesse momento de encaminhamento desses dados nós apresentamos dados técnicos para a Desembargadora, para o Tribunal Regional Federal, e solicitamos a ela a reconsideração daquela decisão. Apresentamos dados técnicos, apresentamos considerações das medidas de segurança que estavam sendo tomadas em Congonhas na época visando a garantir a segurança das operações em momentos de chuva que era o grande problema da pista, a pista seca não havia problema, e nesse processo nós a convencemos de que era razoável a manutenção da operação da forma que estava acontecendo com as medidas que a ANAC, a INFRAERO e o sistema regional com as medidas de segurança que estavam sendo tomadas sendo satisfatórias para a operação com segurança. Muito bem. O que acontece recentemente é que se levantam suspeitas de que nesse processo, nesse último momento em que nós levamos encaminhamentos e dados técnicos e esclarecimentos técnicos, nós teríamos apresentado documento falso, ou um documento não válido que teria sido a causa da decisão de reconsideração da ilustre Desembargadora. Essa é uma acusação gravíssima, muito grave. Ela extrapola o âmbito administrativo de ser ou não moral, de ser probidade ou não, é um crime. É um crime. É um crime de fraude, é um crime de falsidade ideológica, e é uma acusação que está sendo levantada com uma certeza muito grande, alguns colocam a Procuradoria efetuou essa juntada, a Procuradoria induziu ao erro, jornais falam isso, apresentadores falam isso, outros falam "a ANAC iludiu, a ANAC fraudou". E um caso ou outro são acusações muito graves que não pode passar assim. Então estou muito feliz, agradeço demais a oportunidade de estar aqui na presença de V.Exªs. para que esses fatos sejam colocados nos seus devidos pontos. Porque eu sou um funcionário público desde 1985, tenho orgulho da minha carreira. De 85 para cá fui funcionário, fui escrevente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, fui Oficial de Justiça do Tribunal do Estado de São Paulo, fui escrevente do TRT, daquela região e em 2000, por graça de Deus, mais que meu mérito, adentrei a carreira de Procurador Federal a qual estou até hoje com muito orgulho exercendo a minha função.

Então, não posso admitir que levianamente ou de forma apressada, para não ser mais leves, sejam sacadas esse tipo de acusação contra mim e no caso específico posso dizer contra a ANAC.

Pois bem, então esse é meu foco aqui, esclarecer esse ponto, se V.Exªs. tiverem mais alguma dúvida estou aqui à disposição. Muito bem, então nós verificamos já quais foram os fatos e o momento que surge essa dúvida aí. E o que ocorreu naquele momento? O que correu naquele momento? Naquele momento S.Exª., a Desembargadora perguntava para nós o seguinte. Quais são... Qual é a metragem que os aviões utilizam nessa pista de Congonhas, para que eu saiba se eu preciso vedar alguma aeronave que utilize pista demais? Nós levantamos para ela os dados de pista e alertamos para ela. E ela observou o seguinte. "Olha, esses dados aqui são diversos de uma outra medição. Por que essa divergência?" Nós fomos lá e apresentamos: Excelência, os dados são diferentes porque as metodologias são diferentes. Essa distância aqui chama-se distância efetiva de pouso que é aquela distância que a aeronave utiliza para pousar. É a distância que ela precisa efetivamente usar. E a outra medida a distância de campo, é a distância requerida onde é acrescentado uma margem de segurança em caso de pista seca e mesmo em caso de pista molha. Então nós temos aquilo, aquilo se tudo der certo é necessário para usar e nós temos uma outra medida considerando pequenos desvios naquele procedimento. Então está

aqui esclarecido para V.Exª., que quando a pista está seca precisa de 1,67 a mais da pista normal usada, e se tiver molha vai precisar de 92, porque você tem que colocar mais 15% nessa medição". Então, nessas duas medidas, qualquer uma delas a pista de Congonhas se mostra satisfatória para as operações. Porque ela possui 1.940 e eles não usam mais do que novecentos e pouco, 990 metros. Então temos mais da metade de uma pista que sobra após a aplicação da margem de segurança. Estamos apresentando esses dados para V.Exª., afirmamos a V.Exª. que essa distância que existe ela é suficiente para operação com pouso. E trazemos aqui os documentos que mostram a V.Exª. que para as operações já se colocam parâmetros de segurança. Olha, essa norma 1 pede os 15%. Essa norma 2, ela repete esses 15%. Aí mostramos vários cálculos de pista. Foram os documentos juntados que mostravam o quê? Que a distância requerida para o pouso seguro das aeronaves era atendido pelas especificações de metragem da pista de Congonhas.

Muito bem. Entre esses documentos estava o segundo documento... Era um documento que hoje se coloca, que se veio à tona que é um estudo a respeito de operações em pista molhada, onde se discutia nas primeiras linhas, nos primeiros parágrafos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Me permita. Aí eu vou... V.Exª. Perdão, V.Exª., V.Exª. é Advogado Procurador. 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.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a Desembargadora diz justamente que para ela foi fato determinante.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Se V.Exª. me permitir, eu peço a gentileza de ler para V.Exªs. a peça que eu apresentei para que fique constando que eu não faço menção em momento algum a reverso como sendo uma justificativa para a manutenção da operação em Congonhas.

Então, minha peça o tempo todo é comprimento de pista versus requerimento de aeronave. Na minha peça está assim. E me permito, Excelência, de ler aqui a decisão da Desembargadora onde a decisão dela também está fulcrada totalmente, não é nem essencialmente, é totalmente em comprimento de pista. S.Exª. a Desembargadora, o Tribunal Regional Federal em momento algum liberou a pista de Congonhas com base numa suposta segurança que uma norma a respeito de reverso propiciaria para aquela pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ou seja, a Juíza mentiu.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Não, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ela veio a público dizer que foi in-

duzido a erro por um documento anexado. Agora, primeira coisa, V.Exª. disse que o documento tinha valor. Se o documento tinha valor, ele não podia ter valor no início dele e não ter no final. V.Exª. concorda? Ou o documento tinha valor ou não tinha valor.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, se eu tivesse utilizado o argumento de reverso, esse documento precisaria estar aprovado para que ele tivesse valor. Para que a minha afirmação fosse... Tivesse apoio numa norma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. juntou um documento não aprovado?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, esse documento me foi trazido pelos técnicos como sendo um documento que reforçava a nossa afirmação de que a pista exigia, tinha uma margem de segurança exigida para os casos de pista molhada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o documento tinha validade ou não tinha validade?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Para os fins almejados por nós, sim, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim. Porque o documento... V.Exª. tem que concordar comigo. Ou o documento vale ou não vale. Ele não pode valer para uma sustentação e não valer para outra. O que foi entregue à magistrada, me permita, V.Exª. é Advogado e é o Advogado da carreira, sabe muito bem que nós entregamos um documento. Aquele documento eu não posso dizeR – Olha, magistrada, esse documento tem valor nos itens 1, 2 e 3 e não tem no item 4, 5 e 6.

Então, o documento entregue à magistrada, pode a magistrada ter se , sim, embora não tenha sido baseada na sua decisão. Pode ter sido convencida, a uma vez que ela olhou todo o documento e verificou além do comprimento da pista, ainda tem procedimentos adotados a fim de evitar que alguns acidentes aconteçam com pista molhada.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, nesse sentido eu não posso especular o que aconteceu na mente da Desembargadora que prolatou aquela decisão. Eu me baseio no que está escrito no processo, nos fundamentos que ela utilizou para a liberação da pista. E eu me baseio também, permita, Excelência, naquilo que eu argumentei. Não só na peça, não só no papel, como também pessoalmente no despacho que foi feito com ela num despacho pessoal de duas horas. Onde eu afirmO – Não se falou a palavra IS. Não se falou a palavra reverso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora eu pergunto a V.Exª., a diretora da ANAC Denise Abreu veio aqui nessa CPI e disse que essa norma nunca teve importância, ela nunca entrou em vigor. E V.Exª. está dizendo justamente o contrário. Que o documento tinha valor. Tanto é que foi juntado e serviu para convencer a Juíza. O documento tinha ou não tinha valor? Existiu ou não existiu?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Se V.Exª. me permitir, eu vou explicar por que é que tem valor. O senhor tem a IS aí na mão. A primeira página dela é a capa de apresentação, na segunda página tem o item 2, no final da página está lá 121.195 aviões com motores a turbina, limitações de pouso no aeródromo de destino. E esse item aqui, item D desse capítulo que é essa norma aqui é o RBHA 121 regulamento brasileiro de homologação Aeronáutica, 121, ele está em vigor, ele está vigendo, e ele foi aprovado em conformidade com as instruções da ICAL. Muito bem. Esse documento é válido. Essa primeira página ela está repetindo exatamente o texto que está nesse RBHA aqui. Essa letra D é aqui. A menos que V.Exª. por gentileza... O que está escrito aí no RBHA é o que está escrito nessa página da IS. A menos que baseado em demonstrações de operações reais com técnicas especiais de pouso em pistas molhadas... Correto?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Então... e ele acaba lá. Pelo menos... Então, em pista molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso desse aeródromo a menos que o comprimento efetivo da pista do aeródromo de destino tenha pelo menos 115% do comprimento de pista requerido do § B. É esta redação, Excelência?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sim, sem dúvida. E a outra que V.Exª. não quer ler. A outra parte do documento que V.Exª. não quer ler.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Chegaremos lá, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Esse documento, o que eu quero discutir com V.Exª., e a tese de V.Exª. ele é parcial. O que V.Exª. está dizendo é o seguinte, é que entregou o documento, um documento da ANAC, publicado no dia 31 de janeiro de 2007, no site da ANAC, e onde diz claramente que ele entrou em vigor no dia 25 de janeiro de 2007, isso está lá agora, ele foi retirado do site, esse documento ele é integral. Ele não é parcial. O documento ele não pode servir... Aqui ele reproduz, como V.Exª. bem diz, a norma RBHA 121. E dá alguns alertas e de como deve... Como as empresas devem proceder, inclusive operando com os reversos no má-

ximo em caso de pista escorregadia. Pista molhada e escorregadia.

Então, o documento ele é único. Ele é integral. Não existe um documento fracionado. O documento não serve... Não é que o... Olha, no que nós queríamos convencer a magistrada era sobre isso porque o item D diz isso. Agora, a outra parte do documento traz outras explicações. Se o documento estava vigendo naquele momento, ele não poderia viger em parte. Senão V.Exª. teria entregue. Até pela capacidade que tem demonstrado, teria entregue só a parte que estava vigendo. Não iria entregar para a magistrada uma parte que não estava vigendo. Concorda?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, nesse caso se eu fosse o... O coletor do documento a ser juntado, eu colocaria essa página que estou dando a V.Exª. Porque é o que me interessava no argumento. Me permita continuar, por favor Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Exª., se fosse o coletor, o que...? Ou seja, o Advogado só juntaria a parte que interessava?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Não. Eu juntaria a norma exata e especifica que legislava sobre comprimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então V.Exª. não foi o Procurador que entrou no caso.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Eu sou o Procurador, mas não fui o técnico que levantou os dados para subsidiar a atuação perante o Tribunal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. então fez uma petição, mas desconhecia o interesse da norma? É isso?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Dessa norma especifica com certeza, Excelência. O que acontece? Eu fiz a petição, ela está aqui, foi por mim redigida, com base em discussões com os técnicos. Muito bem. Como é que funciona a questão de pista em chuva? Ah, é assim, assim, assim e assado. Ah, muito bem. O que a operadora aérea tem que fazer? Isso, isso e isso. E a nossa pista como é que é? A nossa pista é assim. Então quer dizer que a nossa pista está de acordo com as metodologias...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Dr. Paulo Roberto, então V.Exª. concorda e afirmA – A norma estava em vigor.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Para mim, essa norma seria...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não, só para o senhor? O senhor que era o Procurador estava para todos nós. Não é verdade? Então a norma estava em vigor. Tanto é que V.Exª. juntou os autos.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Eu juntei porque era um documento que foi trazido pra mim que explicava essa questão dos 15%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quem atrelou esse documento para o senhor foi a Denise?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Não, com certeza não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. pediu audiência à magistrada?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Com certeza pedi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E foi com a Srª. Denise Abreu a magistrada?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Nós fomos despachar com S.Exª. e no momento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A magistrada declarou publicamente que se não fosse esse documento especialmente a questão do reverso ela não teria liberado. V.Exª. chegou aqui dizendo que há uma acusação grave contra a ANAC, contra alguns membros da ANAC. Eu até dei a oportunidade a V.Exª., que V.Exª. não foi mencionado. Mas eu sabia que em algum ponto alguém ia dizer a culpa foi do Procurador. Nós não temos nada com isso, não.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Já houve isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então em algum momento alguém ia dizer. Então essa é a oportunidade de V.Exª. dizer que utilizou-se um documento com validade. Porque se não macula inclusive a reputação de V.Exª. Como Procurador, como Advogado, como é que V.Exª. juntou um documento que não tinha nenhuma validade?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, vem um técnico da área...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E pediu uma audiência com a Juíza e a Juíza vem a público dizeR – Esse documento foi a causa suficiente e determinante para que eu tomasse aquela decisão.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência, a decisão dela não mostra isso. Eu só posso trabalhar com que está escrito no processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas eu quero perguntar até para

preservar a reputação de V.Exª. V.Exª. julgou, juntou aos autos um documento que estava em vigor.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Que pra mim foi trazido como um documento válido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Era isso que eu queria saber.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Mas eu acho interessante esclarecer o seguinte. Porque como um documento que foi trazido, quais são os documentos que vão comprovar as nossas afirmações? São esses documentos. Muito bem. Eu junto os documentos. Então pra mim são documentos que são válidos. Porque a área técnica competente, a autoridade Aeronáutica me passou os documentos que comprovariam as nossas afirmações.

Agora, o que eu quero deixar claro. Porque não me isentaria de dizer... Como V.Exª. está dizendo, mas tem uma outra parte lá que você não pode querer deixar de lado.

Bom, eu em momento algum sequer sabia que naquela parte havia questão tratando de reverso. Porque não era o nosso ponto. Técnico algum me falou: Olha, leva isso daí porque vai mostrar que o reverso traz uma segurança maior.

Então, o que eu afirmo? Não houve intenção, não houve ação visando a convencer ou sugerir à Desembargadora que havia o reverso como condição de operação na pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas a Desembargadora está diz o contrário.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Excelência ela está dizendo e eu acho que ela tem o direito de dizer. Agora ela vai ter que dizer o seguintE – por que na decisão dela não está constando isso? A decisão dela é muito... A minha petição, se me permite ler, não tem reverso nessa peça. É comprimento é comprimento. E a decisão da Desembargadora...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Veja só, V.Exª., claro, é um servidor do órgão, acho que V.Exª. foi bem na questão até para preservar a sua reputação. Ficaria mal para V.Exª. se viesse aqui dizer eu juntei um documento que não tinha validade. Então V.Exª. veio, juntou um documento, foi-lhe entregue pelas áreas competentes, V.Exª. esteve com a Juíza, e é óbvio que todo documento, a gente lê um livro inteiro desse aqui. Lê o livro todo. E aqui tem alguma parte que está sendo questionada que a gente se utiliza. Mas a gente sabe, o livro todo fica na cabeça da gente.

Então, a Juíza estava decidindo o quê? Estava decidindo se havia naquelas condições como operar aeronaves naquela pista de Congonhas. E V.Exª. discutia com a magistrada, e discutia um assunto técnico mostrando que a dimensão da pista era suficiente para fazer aquela operação. E entregou para a magistrada um documento onde dizia isso, e nessa parte ele reproduzia um outro documento e trazia novas considerações. Essas novas considerações tratavam perfeitamente das condições também da pista molhada e mais que molhada, escorregadia. Naquelas condições, dizia um documento que segundo V.Exª. era válido. E foi entregue para V.Exª. inclusive para juntar nos autos. Aquele documento dizia claramentE – Reversos no máximo. Se os reversos têm que operar no máximo, uma aeronave com reverso pinado ou travado não pode operar ali. Tanto é que a GOL seguiu essa determinação.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Desconheço, V.Exª. De fato, se essa norma fosse em vigor, seria isso mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu gostaria de perguntar... Exatamente. É isso aí.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Então vamos situar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria só a V.Exª. mais uma coisa. Eu fiz várias perguntas para V.Exª., mas o ponto fulcral era esse. Me diga... Se uma empresa ela é segurada, determinada aeronave ela é segurada para voar em determinadas condições e obedecendo as normas da Legislação Aeronáutica vigendo no País. Se a empresa estivesse desobedecendo a agência reguladora, em tese, a seguradora poderia se recusar a fazer o pagamento da aeronave à empresa?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Em tese ela poderia, mas ela não teria razão porque essa norma não seria válida. A aparência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Exª. acabou de dizer que a norma é válida. Porque o que estou suspeitando? Me permita. Estou suspeitando o seguinte. Uma vez que a norma era válida, V.Exª. usou como documentação válida. Então, muito bem. Se a empresa está... Se a empresa está se utilizando desse argumento agora e a ANAC passou a dar cobertura a esse documento, porque isso nunca existiu antes. Isso é para beneficiar a quem? A uma empresa que em tese não estando obedecendo a uma norma da legislação brasileira poderia não receber o seguro da aeronave. Porque estava voando de acordo em desacordo com a legislação brasileira. Me permita, mas esse é um caso quanto custa uma aeronave dessa? A empresa deixaria de receber? Ela estava voando em desacordo com a legislação do Brasil? Se

a legislação estava em vigor, essa é a discussão me parece maior. A empresa teria um prejuízo terrível. Por quê? Porque poderia aeronave um questionamento do órgão segurador que a empresa estava voando em desacordo com as normas brasileiras.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Se estivesse em vigor...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Agora, V.Exª. diz que a norma estava em vigor. Tanto é que juntou os autos.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Havia uma presunção naquele momento de vigor. Havia uma presunção... E acredito, eu tive a presunção de vigor e validade dessa norma, a Desembargadora com certeza teve a impressão de vigor e validade dessa norma, mas eu quero dizer duas coisas. Primeiro, a presunção de validade e vigência não quer dizer que aquela norma seja válida e vigente. Tanto que o judiciário a cada dia ele afasta do mundo jurídico normas que possuem a impressão de vigor e validade, e não são. Caso de normas, por exemplo, que não passam pelo regime bicameral do Congresso são publicadas, passam a vigorar e aí vai lá no juizado e fala essa norma não vigora. Por quê? Porque não passou pelas duas Casas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Doutor, a norma estava em vigor tanto é que V.Exª....

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Ela havia uma aparência de vigor. Esse é o primeiro ponto. O segundo ponto é o seguinte. Essa aparência de vigor eu assevero que essa aparência de vigor em relação à questão do reverso, não foi utilizada por mim enquanto representante judicial não foi utilizado por qualquer um dos técnicos que sentaram na mesa da Desembargadora para conversar com ela a respeito das condições de segurança, não foi utilizada pela Drª. Denise que sentou conosco para conversar com a Desembargadora como um argumento. Em duas horas ninguém falou: doutora esse reverso vai garantir a segurança. Não existiu porque não era esse o objetivo. O ônus, o objetivo dessa norma juntada era confirmar aquela condição de 15% necessário.

Então, primeiro, a presunção de vigor não quer dizer que ela estava em vigor. Qualquer pessoa que quisesse cobrar alguma coisa com base naquela norma, se a ANAC quisesse multar uma empresa por trabalhar com aquele reverso parcial, a ANAC estaria errada, essa multa cairia e se uma empresa quisesse processar uma companhia por estar não operando, também perderia porque é uma norma que não passou pelo processo administrativo necessário, legislativo amplo, administrativo formal para ter vigência.

Então, esse é o primeiro ponto. E o segundo ponto, não interferiu, não foi usado e não interferiu na decisão. Tentou-se inclusive fazer a ligação de quE – olha, como liberou a pista, houve o acidente do Airbus 320. Isso é um tremendo sofisma. Por quê? A decisão das Desembargadora, se mantivesse a pista fechada ela ficaria fechada apenas até o término das obras. A ação, a decisão da Desembargadora era o seguintE – a pista fica fechada para o avião X, Y e Z até acabar as obras. Quando acabar as obras, pode voltar que a pista está segura. E esse acidente ocorreu muito depois que terminaram essas obras.

Primeira coisa, não tem nada a ver o reverso, a decisão da Desembargadora com o acidente que ocorreu. Primeira coisa. Segunda coisa, não se discutia naquele momento operação de Airbus naquela pista. O que estava vedado à operação era Boeing 737-700, 737-800 e Fokker 100. Completamente fora do que estão querendo trazer hoje. Estão aproveitando um liame, o que pode ter sido classificado como erro material estão querendo dizer que é um crime. O que é um erro material juntar uma folha a mais, que é um erro material, eu posso... "Excelência, essa norma aqui aconteceu..."

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Excelência, veja só. O senhor não está falando, tem um público leigo, naturalmente. V.Exª. está querendo dizer que houve um erro material, que V.Exª. juntou a mais. A norma ela é íntegra. A norma é uma só. Não existe um item da norma que vale e outro item da norma que deixa de valer. Se a norma vale, ela vale na sua integridade. Ela entregue a magistrada. Outro sofisma que V.Exª. quer utilizar é dizer que a magistrada não usou aquela parte para decidir. Isso não quer...

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Eu só posso especular. A decisão dela aqui não fala nada de reverso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Especular, não.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Autorizo o pouso no aludido aeroporto das aeronaves Fokker 100, Boeing 737-700, Boeing 737-800 desde que seja observado o peso máximo do equipamento indicado pela recorrentes as folhas 268 e 270, cabendo salientar que agravante é civil criminalmente responsável. Autoriza o pouso desde que observado o peso máximo do equipamento. Acabou. Cadê reverso?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E ela diz claramente que foi induzido erro pela ANAC. E tem razão. O documento existia. E V.Exª. disse que o documento estava em vigor. V.Exª. disse que o documento estava em vigor.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Havia uma presunção de vigor, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Estava vigendo o documento. E agora quer desmentir. Tanto é que retirou do site.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Ela teria relevância essa suposta vigência da norma se eu tivesse utilizado o argumento do reverso. Aí sim eu estou usando um argumento e tento me respaldar na vigência integralidade de uma norma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Integralidade. Da norma.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Aí haveria... Não, integralidade da norma que eu digo... que a norma está íntegra. Ela está perfeita. Ela pode ser aplicada e exigida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Se eu tivesse usado o reverso, concordo. Realmente o documento seria relevante para essa questão. Eu não usei. A parte que eu utilizei estava vigente e era válida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Doutor, o argumento de V.Exª. tentou...

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Me permita dar só um exemplo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pois não.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Eu sei que V.Exª. é um orador ímpar, mas me permita por favor apenas apresentar o meu ponto de vista. Se eu junto numa argumentação, "olha, segundo o Código Civil, eu tenho direito a essa herança". Eu usei o Código Civil, tenho direito a essa herança, porque meu pai morreu e eu quero entrar no lugar dele. Aí, vai dizer pra mim que como eu citei o Código Civil, todo o resto do Código Civil está implicado no meu argumento? Eu só me restringi a uma parte desse código. É ela que tem que ser avaliada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Exª. tem que concordar, o Código Civil está inteiro vigendo, concorda?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Mas pode às vezes não estar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Concorda ou não concorda?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Ele está em vigor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então é isso. Exatamente.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Mas o meu argumento não é esse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Acataram o argumento de V.Exª. O argumento de V.Exª., me desculpe. Dizer que o art. 1º vale e o art. 3º não vale. Não existe.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – A Desembargadora eu não tenho aptidão para avaliar porque isso é uma coisa interna dela. Eu me pauto pela decisão. A decisão dela não faz menção a reverso, ela repete os dados de pista por nós trazidos, ela se fundamenta integralmente em questão de tamanho de pista, e pra mim é isso que existe. O que existe no processo é aquilo que está escrito no processo. No processo a minha petição são duas folhas falando de tamanho de pista, dizendo que Congonhas obedece esse tamanho. A Desembargadora tem uma decisão de duas, três folhas, onde ela só fala de tamanho de pista em duas e na terceira ela fala que autoriza desde que obedeça o peso porque esse peso vai garantir que a aeronave fique dentro daquele comprimento de pista. Pra mim é isso que conta. Qualquer outra coisa é especulação, qualquer outra coisa é querer encontrar uma coisa que não está lá. Uma coisa que não está lá.

Então, me parece assim, não houve intuito de fraude porque não se usou o argumento. O documento que foi juntado na parte que eu usei como argumento que é a questão do comprimento, ele é inteiramente válido. Porque é reprodução do RBHA 121. A questão do reverso se está lá nessa norma não é válida porque não passou por um processo de aprovação em Diretoria e não foi utilizado por mim. E aparentemente não foi utilizado pela Desembargadora.

É isso que eu quero deixar claro. Primeiro, que eu, como Procurador Federal, eu recebo documento de uma área técnica, competente, autoridade Aeronáutica que normatiza as questões que estão sendo discutidas. Junto o documento aos autos, e utilizo esse documento da maneira mais lidima possível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Fique à vontade. Pode perguntar, doutor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – As datas, eu queria saber duas questões. A data do documento da ANAC e a data da decisão da Juíza. De formar juízo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O documento entrou na internet no dia 31 de julho, dizendo que estava em vigor desde 21... Perdão, no dia 31 de janeiro de 2007 dizendo que estava em vigor a partir do dia 25 de janeiro de 2007. E a decisão da magistrada o senhor tem a data da decisão?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – 22 ou 23, Excelência. Só um instantinho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De fevereiro, não é isso?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o documento foi entregue à magistrada, e juntada aos autos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Tá. A Juíza pela imprensa diz o seguinte, a Juíza Cecília Marcondes. Que o documento continha falsas medidas de segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Nós podemos, sem entrar no mérito, mas nesse item aí são falsas as... Pra gente responder. Porque parece que esse é o...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Veja só, o que é que a Juíza diz. A ANAC diz que o documento não tinha valor, que era um estudo. O senhor viu aqui, V.Exª. viu o argumento do Advogado. Era válido numa parte, não era válido noutra parte e tal. Então a Juíza diz o seguintE – Se o documento não existia, como a ANAC diz que não existia...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas existiu uma reunião. Pra mim a essa altura são pessoas que representam uma instituição. Teve uma reunião formal que ajudou a Juíza a tomar uma decisão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O documento anuncia uma série de medidas. Entre elas, que uma aeronave descerá ali naquela pista com os reversos no máximo. A orientação era aquela já entregue às empresas. Está valendo para todo mundo. E desceu um avião, estava descendo um avião com reverso pinado. Portanto, contrariando a norma se ela estivesse vigendo. Se ela não estivesse vigendo, a ANAC publicou nas reuniões que nós fizemos esse documento inclusive foi utilizado pela ANAC. O Procurador utilizou esse documento numa ação judicial, então a discussão é essa. O documento existia ou não existia? Para o Procurador existia em parte. Tinha presunção...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Isso tem que ficar claro na CPI, Procurador. Tem que ficar claro. Não é o Procurador. É a ANAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – é a ANAC. Com certeza.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – A gente precisa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então a explicação é essa. A Juíza diz o seguinte. Se não estava em vigor as normas anunciadas eram falsas. E aí se eram falsas é o crime de fraude processual, inovar de uma maneira insidiosa dentro do... Em curso no processo civil, no Estado de coisa, pessoa... Induzindo o Juiz a erro. Então, o Juiz diz que foi induzido a erro. É um crime. Chama-se fraude processual. É um crime contra a administração da justiça. Isso acontece. Junta-se documento falso, aparentemente verdadeiro, junta-se perícia falsa. A Juíza veio a público. Não foi ninguém que provocou. Ela dissE – Eu, se esse documento não existir, eu fui enganada. Se o documento existe... Agora, se o documento existe, essa que é a grande questão, porque isso envolve uma soma fabulosa de dinheiro. Se o documento existe, se o documento estava em vigor...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – As indenizações, não é isso? As indenizações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aquele avião não podia descer ali. E aí a seguradora não vai querer pagar o avião. Exatamente. Então, como no Brasil tudo se arranja, quanto custa o seguro disso aí? Não estou dizendo que aconteceu. Não é verdade? Mas por que é que essa briga agora? De repente, esse documento não existiu. O documento que existiu não existe mais? A magistrada vem a público dizer que foi enganada, que foi iludida, que inovaram artificiosamente ali dentro do processo com o objetivo de convencê-la?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Errado, Excelência. Não havia o objetivo de convencê-la.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Toda parte tem o objetivo de convencer o magistrado.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Não, ninguém tentou convencê-la de que o reverso era uma medida de segurança. Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – É o convencimento da magistrada, o convencimento do Juiz.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Ninguém tentou convencer a magistrada que o reverso era um dos elementos de segurança que garantiriam a segurança em Congonhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Lê aí o que a magistrada diz. V.Exª. pode ler de novo?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Eu posso ler a petição judicial aqui, Excelência? Posso ler a petição?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Pode até juntar com todo prazer.

Mas a Magistrada diz e V.Exª. acabou de ler, que foram anunciados falsos procedimentos de segurança. Exatamente. Então, a magistrada tem razão. O documento se ele não existe foi inovação artificiosa. E se ele existe a empresa terá sérias dificuldades para receber esse seguro.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Ok, Senador? Relator? Ok?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ok.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – V.Exª. quer fazer mais alguma pergunta?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu penso que o nosso Relator levantou uma questão que o Procurador está na CPI. V.Exª. tem o direito de fazer a réplica, no caso. Porque é grave o que está se constatando aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Para encerrar.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – O núcleo desse tipo aí, dessa acusação é inovar no processo com vistas a convencer o magistrado. Intervia de forma mais ampla no processo visando convencer o magistrado. Induzir a erro o magistrado. Então eu me permito aqui contra fatos nos argumentos, eu só quero ler a minha peça porque ela vai falar qual foi o meu objetivo. E o que eu falei aqui foi o que foi usado durante duas horas de conversa com S.Exª., na presença de um aviador, de um técnico de operações aeronave, foi isso aqui.

Então, preliminarmente, Exmª. Desembargadora Federal Relatora da terceira turma do egrégio Tribunal, Drª. Cecília Marcondes, agravo instrumento número tal, agravante à ANAC, agravado o Ministério Público. A Agência Nacional pelos Procuradores Federais ao final assinados em atenção ao despacho de folhas 227 e 228 vem perante V.Exª. apresentar a tabela de distância requerida utilizando-se a metodologia LFD, (ininteligível), bem como tecer as seguintes considerações. Preliminarmente anotamos que a tabela conforme destacado por esse ilustre juízo na R decisão requerida já se encontra juntada a esses autos na medida em que se trata da mesma tabela já apresentada no juízo de primeira instância. Outrossim, esclarecemos que as tabelas apresentadas tecnicamente consideradas seguiram a mesma metodologia internacionalmente normatizada de forma a obter a distância necessária para a completa parada da aeronave. Em realidade, a segunda tabela juntada às folhas 223 e 225 faz explicitar diversos fatores contidos nos cálculos originalmente apresentados os quais não foram em primeiro momento aclarados com a necessária ênfase. Em síntese, toda e qualquer aeronave, considerando os fatores básicos de homologação irá percorrer uma determinada distância até a sua parada total sobre a pista. Essa distância é fatorada em 1,67. Isto é a distância percorrida pela aeronave é acrescida de 67% da distância de parada real contado do final para o início da pista. Tal medida visa a neutralizar quaisquer fatores adversos que possam ocorrer durante o pouso das aeronaves. Esses fatores adversos são intrínsecos a operação de qualquer aeronave em situação de pouso em qualquer pista. Demais disso, na situação de pista molhada, este valor final ainda sofre um acréscimo de 15% documento 1. O documento 1, é a norma que nós estamos falando. Eu estou dizendo que o documento 1 prova o quê? Que esse valor final sofre um acréscimo de 15%. Portanto, então o documento 1 fala dos 15% e o documento 1-B, na terceira página dele fala dos 15%. Era o nosso objetivo. Portanto, mesmo em relação à real distância percorrida até a parada total de uma aeronave, ALD, real distância percorrida, ALD, obtém-se ainda uma remanescente de pista de 776 metros em situação de pista seca e de 929 em situação de pista molhada. Estou dizendo que todo fator de 92% eu chego a sobrar 700 metros e 900 metros na pista. Destaca-se que a aeronave via de regra apresenta o ponto de parada em até 970 metros. Se acrescer os 776 metros margem de segurança para situações adversas quando a pista está seca e 929 metros quando a pista está molhada, encontraremos um total de 1.746 e 1.899 metros respectivamente. Relembrando que a pista de Congonhas tem 1.940 metros, não há razoabilidade técnica para exigir uma margem de segurança maior do que a retrocitada e contida no documento anexo. Ressalta-se que para o caso específico de Congonhas não há hipótese de operação quando em qualquer ponto da pista haja lâmina d'água superior a três milímetros conforme explicitado nas instruções para procedimento de verificação de segurança da pista em caso de precipitação. Assim, está demonstrada absoluta segurança na operação no aeroporto de Congonhas, seja com os laudos anexados pela ANAC, anteriormente, seja pela simples leitura dos laudos ora anexados 2, 3, 4, 5, e 6, que são medidas que as companhias aéreas fazem para as aeronaves que precisam de pista. Em face ao disposto, atendendo a determinação do ilustre juízo requer-se com fundamento na nova redação do artigo, Parágrafo Único do art. 527-CPC, a reconsideração da R decisão de folhas levantando-se as restrições impostas aos pousos e aeronave no Aeroporto de Congonhas São Paulo, 22 de fevereiro.

Essa foi a minha peça. Não tenho o intuito nenhum de convencer a ilustre Desembargadora que foi muito coerente, muito judiciosa na apreciação do caso na época, teve a grandeza de reconsiderar de-

cisão própria dela, todo o mérito a Desembargadora, não tive a intenção nenhuma de falar com ela sobre reverso como fator de segurança para o pouso naquele aeroporto. E a decisão dela, vou poupar os senhores, só repete os números que nós dissemos, ela fala, realmente a aeronave usa no máximo novecentos e pouco, a pista tem... Isso novecentos e pouco já usando a margem de segurança, a pista tem 1.940, sobra tanto, portanto está satisfatória as condições de pista para a segurança. Sendo assim, autorizo o pouso desde que seja obedecido o peso máximo que garanta que ele vai usar aquela metragem de pista. Ponto.

Então, esses são os fatos. Qualquer outra coisa...

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – V.Sª. pode deixar a essa CPI os documentos que V.Sª. desejar.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Perfeitamente, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Aliás eu gostaria de pedir esses documentos. Acho que V.Exª. trouxe para essa finalidade mesmo.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO – Na verdade eu trouxe para mim, Excelência. Se me permite tirar cópias e apresentar para o senhor que deu um trabalho pegar no Tribunal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. Vamos pedir à Comissão para fazer isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Ok. Sr. Relator, o senhor está...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Pode começar a oitiva do Sr. Josef.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria a V.Sª. No começo de dezembro do ano passado V.Sª. viajou a Nova York para, segundo a ANAC 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 Tandei, como registrado em um convido enviado a uma empresa ao mercado. O nome de V.Sª. aparecia como um dos destaques do evento que tinha como objetivo apresentar a empresa investidores internacionais. Eu perguntaria a V.Sª.: Sua passagem e demais despesas foi paga pela TAM? Se sim, por que a sua viagem não foi paga pela própria ANAC ou com o orçamento do antigo DAC?

SR. JOSEF BARAT – Sr. Relator, a primeira pergunta, sim. Foi paga pela empresa aérea TAM, as despesas de viagem e estadia. A segunda pergunta, por que não foi paga pela ANAC. E eu gostaria de esclarecer o seguinte. Este convite para participação de um evento realizado em conjunto pela Bolsa de Valores de São Paulo e a New York Exchange, a Bolsa de Valores de Nova York, ele tinha como foco informações para investidores internacionais sobre possibilidades de investimento em carteiras de empresas aéreas. E a empresa daquela ocasião era a TAM. TAM Linhas Aéreas. Muito bem. Esse convite foi endereçado à ANAC, a Diretoria me indicou para representar a ANAC neste evento por razões da minha qualificação ou da minha... Do meu conhecimento de questões de mercado. Por que a presença de um Diretor da ANAC num evento dessa natureza? Pelo seguinte. Os investidores internacionais eles têm carteiras especializadas de investimentos. No caso aqueles que investem em empresas aéreas eles podem investir tanto numa empresa brasileira como numa empresa chilena ou do Peru ou do Panamá. O que eles querem saber é do agente regulador quais são as regras vigentes no País onde eles estão investindo. A agência reguladora ela tem como uma das finalidades garantir a estabilidade desse mercado. Quer dizer, e as regras com continuidade para o futuro. Até para a surpresa minha, nessa palestra que eu fiz, eu fiquei muito impressionado com o grau de conhecimento de detalhes sobre a situação da aviação brasileira porque àquela altura nós estávamos já no decorrer da crise aérea, pós-acidente da GOL e a questão dos controladores. Muito bem.

Quando eu fui indicado, eu, por iniciativa minha, na reunião de Diretoria, tendo justamente a dúvida que o senhor acabou... Que V.Exª. acabou de externar, eu pedi um parecer ao Corregedor da ANAC que como V.Exª. sabe é designado pelo... é um Procurador da República designado pelo Presidente da República e com mandato como qualquer Diretor. Portanto, o Corregedor é a pessoa responsável por dirimir dúvidas de natureza ética dentro da organização. E eu, por iniciativa minha, quero insistir nisso, pedi esse parecer. Porque tive a mesma dúvida que V.Exª. acabou de externar. Este parecer voltou à Diretoria da ANAC de forma favorável, mostrando que não havia incompatibilidade entre o fato.

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.

Então, já V.Sª. ou a agência que V.Sª. representa, uma das atribuições é justamente a fiscalização, a regulamentação ou de certa forma a convivência até diária com os problemas dessas empresas, inclusive a TAM que era... Eu tinha informação que era patrocinadora única do evento e V.Sª. está dizendo que outras instituições também patrocinaram esse evento. Eu até vou solicitar a cópia desse parecer de todo o procedimento porque uma vez que V.Sª. tomou essa cautela, eu acho justo que... Acho até, reconhecer que foi um procedimento correto. Tomar essa cautela. Mas eu acho muito estranho um Corregedor dar um parecer de que isso deve ser norma, deve ser permitido.

Então, compreendo perfeitamente os argumentos de V.Sª., mas vou me reservar, pedir cópia disso à ANAC, pediria até à Assessoria para que preparasse pra gente ter conhecimento do inteiro teor do que foi pedido e do que foi respondido.

SR. JOSEF BARAT – Sr. Relator, eu só gostaria de acrescentar o seguinte. Eu quero deixar essa documentação aqui porque há dois documentos importantes. Um, é um ofício... Quando essas notícias foram veiculadas pela imprensa, eu tomei também a iniciativa de encaminhar ao Exmº. Sr. Ministro da Defesa um ofício explicando todos os procedimentos que foram adotados em relação a esta viagem. Eu tomei... Eu elaborei este ofício por iniciativa minha. E encaminhei também à Comissão de Ética da Presidência da República. Então estes dois documentos eles são bastante complexos na medida em que incorporam o parecer da Corregedoria, a Ata de Diretoria que autorizou a minha viagem, etc.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito bem. V.Sª. já explicou aqui que foi... Teve uma participação e ainda tem uma participação na empresa PLANAN CONSULT. Eu gostaria de saber a que título foi, como é hoje, V.Sª. disse que ainda tem uma pequena participação. E pelo que consta, essa empresa PLANAN CONSULT ela prestou serviço à TAM entre 1990 e 2005. V.Sª. saiu dali para integrar já a Diretoria da ANAC?

SR. JOSEF BARAT – Perdão, qual é o período que o senhor menciona aí?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – 90 a 2005. Não confere.

SR. JOSEF BARAT – Não confere. Eu fui Consultor da TAM em três oportunidades...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não, não. Essa pergunta eu não fiz. A propriedade da empresa. PLANAM entre 90 e 2005. Mas é até bom que V.Sª. esclareça essa situação.

SR. JOSEF BARAT – São duas questões diferentes. A primeira é o seguinte, como eu frisei no meu relato inicial, eu durante 24 anos fui Sócio-Diretor da empresa. E, portanto, o meu trabalho, enfim, a minha vida profissional esteve ligada a trabalhos de consultoria que eu prestei um número parece que 60, 61 empresas nesse período. Como eu tenho um mandato na ANAC, enfim, é uma coisa temporária na minha vida, e espero até que acabe rápido, eu tenho uma...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não posso dizer o mesmo. (ininteligível) (risos) Se fossem outros diretores até...

SR. JOSEF BARAT – Pois é. Eu tinha uma vida profissional, eu tinha um passado, não posso negar esse passado, faz parte da minha experiência da minha vida, e provavelmente quando saí da ANAC vou retornar a esse trabalho. Até porque vivo disso. Vivo do meu trabalho. Como eu não tenho aposentadoria vou ter que trabalhar até o final. O que não é ruim também. Mas, o que eu quero dizer é o seguinte, eu não me desvinculei totalmente da empresa, até minha filha ficou com a gestão da empresa que hoje praticamente está paralisada, apenas com o intuito de que terei um retorno em algum momento. No entanto, isso não implica em nenhum tipo de remuneração pró-labore ou participação em qualquer trabalho. Até porque a minha função atual me veda isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. foi Consultor da TAM em três ocasiões, dizia.

SR. JOSEF BARAT – Isso. Eu gostaria de esclarecer as datas até porque elas são públicas, elas estão no site da empresa, eu fui Consultor em três ocasiões

por períodos curtos. Eu não sei exatamente onde acho essa informação agora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não tem problema. Pode deixar a documentação depois eu analiso.

SR. JOSEF BARAT – No período de 90 a 91, depois em 2004, 2003 a 2004, é tanta coisa que não consigo me localizar. Mas se você puder dar uma ajuda aqui...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não tem essa pressa toda. Tranqüilo.

SR. JOSEF BARAT – Bom, voltando à resposta... Em três ocasiões por períodos curtos. Aliás, o tipo de trabalho que eu realizo em geral são períodos relativamente curtos de trabalho e a consultoria ela não tem a ver necessariamente muitas vezes com interesses específicos da empresa... Está aqui. Eu tive um trabalho que eu realizei entre janeiro de 1990 e setembro de 1990, na época convidado pelo Comandante Rolim, que foi uma consultoria técnico-econômica na elaboração de diagnósticos de evolução recente, avaliação de políticas e planos governamentais e proposição de estratégias relacionadas com o sistema de Aviação Civil e infra-estrutura Aeronáutica. Esse trabalho ele deu origem posteriormente, foi um diagnóstico bastante fundamentado e com propostas de mudanças no transporte aéreo que deu origem posteriormente ao processo de flexibilização da regulação que resultou na 5ª Conferência Nacional de Aviação Civil em 1991. Então esse foi um trabalho que eu realizei nesse período. O segundo período foi de abril a agosto de 2004. Novamente relacionado com sistema de Aviação Civil, eu até na época coordenei um seminário sobre a discussão da Aviação Civil que se realizou em parceria com a Gazeta Mercantil, e a última é de abril a outubro de 2005; que era um estudo sobre potencial de mercado de aviação regional no Brasil. Ligação, alimentadores e secundárias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O senhor entrou quando na ANAC?

SR. JOSEF BARAT – Eu entrei em 2006. Fui o último Diretor. Acabei de completar um ano na ANAC. Julho de 2006. Em 2005, outubro de 2005 a ANAC não existia, e nem me passava pela cabeça ser Diretor da ANAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. fez uma consulta também acerca dessa incompatibilidade ética de assumir um posto numa Diretoria que teria que lidar diretamente com seus ex-clientes?

SR. JOSEF BARAT – Não, eu fiz pelo seguinte, por uma razão muito simples. Eu não prestei consultoria apenas à TAM Linhas Aéreas. Eu prestei serviços à EMBRAER, à Associação de Pilotos da VARIG, que me procurou foi entre janeiro e março de 2004, e na época sob a Presidência do atual Presidente da GOL, Constantino de Oliveira Júnior, uma prestação de serviços num convênio entre o sindicato de empresas de transportes coletivos urbanos de São Paulo, TRANSURB, e a São Paulo Transportes que é um órgão da Prefeitura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não lhe pareceu incompatível... Porque se fosse um serviço de consultoria à ANAC, muito bem. Mas, V.Sª. teria influência sobre a vida dessas empresas aéreas. Opinaria a esse respeito e decidiria a esse respeito. Dou até um exemplo para V.Sª. 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 V.Sª. deixou registrado na Ata da reunião da ANAC que discordava da decisão da ANAC de realizar uma auditoria em uma empresa aérea, no caso a TAM. Nesse caso, porque sempre fica o questionamento. Por que é que V.Sª. se posicionou a favor da empresa aérea?

SR. JOSEF BARAT – Bom, Senador, em primeiro lugar eu não me posicionei em relação à empresa aérea. Eu gostaria de fazer um retrospecto desse trabalho. O relatório de monitoração, que eu gostaria de deixar aqui também, eu já prestei esse esclarecimento inclusive na Comissão de Defesa Nacional e Relações Exteriores da Câmara dos Deputados. É o seguinte. Houve a crise do natal de 2006, e no bojo do recrudescimento dessa crise falou-se em várias causas, inclusive *overbooking* era uma das causas mais citadas. Muito bem. A Diretoria da ANAC ela, por decisão de Diretoria, instituiu uma Força Tarefa cujo objetivo era monitorar, identificar os fatores contribuintes internos e externos às empresas da crise do setor de transporte aéreo ocorrida no mês de dezembro do presente ano especialmente na semana que antecedeu o natal, bem como avaliar as condições para operação na semana que antecede as festividades do ano novo, referente ao período de 27 de dezembro a 2 de janeiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que modalidade é essa? Força Tarefa?

SR. JOSEF BARAT – A Força Tarefa ela foi constituída, tendo sido eu designado coordenador, com 12 técnicos da ANAC de diversas áreas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas não podia ser... Direito administrativo o correto seria uma auditoria ou uma expressão. Força tarefa, sinceramente eu... V.Sª. é especialista

nessa área... Como é que foi criada essa modalidade Força Tarefa?

SR. JOSEF BARAT – Primeiro, ela é uma... Um grupo de pessoas cuja missão, cujo objetivo foi o de avaliar as causas e prevenir eventuais transtornos que pudessem ocorrer no ano novo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não é comum ter uma auditoria...

SR. JOSEF BARAT – Eu achei imprópria a denominação de auditoria, que foi a primeira sugestão que surgiu porque a auditoria ela exige tempo. A auditoria ela por definição ela é detalhada, ela exige tempo, ela exige uma ação muito mais de exame, inclusive, de condições internas das empresas do que uma Força Tarefa que estava ali pra quê? Eu gostaria de esclarecer isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Porque realmente Força Tarefa... Isso é mais operação policial faz Força Tarefa, Ministério do Exército...

SR. JOSEF BARAT – Não deixou de ter esse aspecto também, Senador, se o senhor me permite essa comparação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Com poder de polícia interna, administrativa.

SR. JOSEF BARAT – A preocupação naquele momento era muito grande com relação à possibilidade de ocorrência de novos transtornos no final do ano. Ou seja, na passagem do ano. Isso exigia uma presença desta Força Tarefa nas empresas TAM Linhas Aéreas, VRG Linhas Aéreas, GOL Linhas Aéreas, OCEANAIR Linhas Aéreas, e BRA Transportes Aéreos. Dessa Força Tarefa, com os representantes dentro das empresas, examinando todo o sistema de reserva de passagens, fazendo uma checagem de todas as possibilidades que as empresas teriam de aviões de reserva, de tripulação de reserva no caso de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Inclusive em relação a seis aeronaves em manutenção da TAM naquele...

SR. JOSEF BARAT – Isso tinha ocorrido no Natal. Foi anteriormente. Inclusive para evitar que eventuais manutenções não programadas pudessem ocorrer sem que houvesse a segurança, o backup de aeronaves de reserva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa força tarefa tinha o objetivo de verificar se houve ou não *overbooking*?

SR. JOSEF BARAT – Claro. Sim, ela fez um Relatório e neste Relatório que é um Relatório bastante detalhado para o período que nós tivemos de trabalho que foi praticamente uma semana. Nós trabalhamos uma semana em Congonhas, tempo integral, com a equipe se dividindo entre as diversas empresas, entrando nas empresas como eu disse no sistema de reserva, examinando as possibilidades de backup de aeronaves e de backups de pessoal de solo e tripulantes.

Agora, eu queria chamar atenção de V.Exª. do seguinte. Naquele momento, no nosso Relatório, e eu digo nosso porque ele não é meu, eu apenas subscrevi como coordenador, foi feita pela primeira vez uma análise mais abrangente da crise aérea. Era uma simplificação muito grande achar que a crise aérea decorreria de um ou outro fator. Ela naquele momento ela já se revelava extremamente complexa e com um processo de causas múltiplas e que iam se acumulando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E que V.Exª. logo no início de sua exposição disse que faltava inclusive uma coordenação entre os órgãos.

SR. JOSEF BARAT – Exatamente. Se V.Exª. examinar o Relatório, e eu vou deixá-lo aqui, V.Exª. verificará que nós fizemos um diagnóstico em cada empresa da situação operacional, e fizemos recomendações para cada empresa com relação às medidas preventivas que teriam que ser tomadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas o Relatório concluiu que não houve *overbooking*.

SR. JOSEF BARAT – Ele concluiu que o *overbooking* não foi um fator determinante da crise.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Essa decisão foi tomada por unanimidade da Diretoria?

SR. JOSEF BARAT – Olha Senador... Não, na Diretoria, não, eu estou falando da Força Tarefa. 12 técnicos, a maioria inclusive oriundas do DAC, técnicos bastante experientes, nós reuníamos diariamente na Regional 4 de São Paulo, por ocasião da redação do Relatório e principalmente no que diz respeito à conclusões, eu até me retirei da sala para que tudo que fosse formulado ali tivesse... Que todos tivessem maior liberdade de analisar, diagnosticar e propor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas não é estranho, justamente V.Sª. se retirar? Dá impressão que V.Sª. não tinha isenção quando na verdade é o grande especialista da ANAC.

SR. JOSEF BARAT – Mas é claro que eu tenho isenção. O que eu quero dizer é o seguinte, que esse relatório não é meu. Ele é um relatório de uma Força Tarefa. é um relatório subscrito por 12 técnicos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Mas era o coordenador.

SR. JOSEF BARAT – Sim, claro que eu coordenei. Eu dei todas as diretrizes do trabalho. Esse

trabalho é complexo, ele exigia uma metodologia, ele exigia uma direção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Ele foi apresentado à Diretoria da ANAC? Foi votado?

SR. JOSEF BARAT – Vamos chegar lá.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Senador Demóstenes, alguma empresa foi multada a partir daí, nesse processo?

SR. JOSEF BARAT – Vou chegar nessa... Houve multas, sim. O processo de multa ele não é simples. Quer dizer, a empresa notificada ela tem direito de defesa, ela recorre...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Sim, quero saber se foi multada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E o valor da multa também é muito...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Porque eu lembro desse final de ano foi dramático.

SR. JOSEF BARAT – Eu quero dizer que nesse Relatório nós fizemos recomendações às empresas aéreas, fizemos recomendações à INFRAERO e ao DECEA. Eu diria, Senador Demóstenes, que talvez pela primeira vez no meio daquele tumulto todo da crise nós conseguimos ter uma análise mais abrangente e tentando a coordenação entre os órgãos envolvidos, que diga-se de passagem, aliás, evoluiu bastante depois com o DECEA. Não evoluiu com a INFRAERO, mas evoluiu bastante com o DECEA, o que nos permite hoje ter uma relação muito mais produtiva e próxima.

Então, esse Relatório está aqui. O que é que aconteceu com relação à divulgação? Eu, como coordenador do trabalho e até interpelado pelo Ministério Público de São Paulo, que pedia cópia deste Relatório naquele momento, eu achava que esse Relatório devia ser divulgado. Por quê? Porque a divulgação dele implicaria numa noção mais exata, não só do trabalho de prevenção que teve êxito, como também de toda essa análise de causas complexas que interagiram no sentido de ampliar a crise. Essa era a minha posição pessoal. Com relação à questão da divulgação também, eu estava em São Paulo e a Diretoria da ANAC propôs em seguida a esse trabalho da Força Tarefa que se fizesse uma auditoria especificamente na empresa TAM. O que foi feito posteriormente, coordenada pelo Secretário-Geral Dr. Henrique Gabriel. Interessante é que as conclusões dessa auditoria levou praticamente dois meses ela chegou exatamente nas conclusões que o Relatório da FTA. O que me deixa bastante tranqüilo até porque houve essa reiteração daquilo que estava sendo concluído e proposto.

Agora, qual foi a minha discordância? Eu achava que a auditoria deveria ser feita no sistema de Aviação Civil. Que aquela altura, se V.Exª. me permite talvez até um pouco de exagero na forma como vou afirmar, ele já estava à beira do caos. O que é que eu sugeria naquele momento? Que essa auditoria fosse feita na INFRAERO, no DECEA e em todas as empresas aéreas. Uma auditoria mais detalhada, mais demorada, não um trabalho de Força Tarefa que visa identificar causas e prevenir futuros problemas, ou problemas mais imediatos, mas algo que fosse mais estrutural ao sistema de Aviação Civil. É óbvio que a ANAC não teria poder para fazer isso. Isso teria que ser feito pelo Ministério da Defesa. A ANAC não poderia determinar uma auditoria na INFRAERO nem no DECEA. Essa foi a minha posição na reunião de Diretoria que consta de Ata. E eu gostaria de deixar essa documentação com V.Exª. também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E foi submetido à Diretoria... Essa...

SR. JOSEF BARAT – É, eu tive um voto divergente que aliás acho que faz parte da vida, V.Exª. que tem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Claro. Com certeza. Várias vezes, perdi. Ganhei com voto divergente. É normal.

SR. JOSEF BARAT – Exatamente. Eu fiz um voto divergente porque achei importante naquele momento revelar minha posição. Eu era um Diretor, podemos dizer assim recém-chegado na ANAC e eu queria marcar a minha posição. Quer dizer, qual é o meu entendimento, como é que eu devo ver essas coisas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu perguntaria também a V.Sª. A VARIG LOG apresentou seu planejamento à ANAC para operar cinco freqüências para Miami, no dia 9 de fevereiro de 2007. E a ANAC, que teria prazo regulamentar de 30 dias para responder não respondeu. V.Sª. pode dizer por quê? Se lembra desse tema?

SR. JOSEF BARAT – Eu no momento não estou lembrado, Senador. Gostaria até de poder me inteirar mais. Eu gostaria só de esclarecer o seguinte. Houve uma divisão de tarefas na Diretoria da ANAC e hoje eu sou o Diretor responsável pela área de relações internacionais e estudos e projetos. Estudos e pesquisas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso desde quando?

SR. JOSEF BARAT – Isso é de... Junho. Início de julho. Portanto, eu não me recordo exatamente essa questão da VARIG LOG em Miami, mas posso até me inteirar para responder a V.Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – E tem... A VARIG LOG também encaminhou correspondência para a Presidência da ANAC no dia 3 de maio de 2007 questionando sobre as

HOTRANS internacionais e reclamando do fato que a TAM estaria sendo privilegiado. V.Sª. tem conhecimento disso? Se tem, o que tem a dizer sobre isso?

SR. JOSEF BARAT – Tenho sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O que tem a dizer sobre isso?

SR. JOSEF BARAT – Em primeiro lugar o seguinte, nobre Senador Demóstenes. Só quero fazer esse ligeiro retrospecto para que nós possamos nos situar melhor. O colapso da VARIG ele gerou um desequilíbrio muito forte na demanda, principalmente internacional. Ele gerou, na verdade, um vazio que acabou sendo preenchido principalmente pelas empresas internacionais que hoje detêm cerca de 70% do mercado internacional contra 30% das empresas nacionais, e estamos considerando aí como internacional os vôos para a América do Sul também. E isso fez com que muitas das freqüências que o Brasil poderia utilizar em função dos acordos bilaterais não estivessem em uso. Muito bem. No caso da Alemanha, não é isso, que V.Exª. está falando, havia nos acordos bilaterais são previstas freqüências cargueiras e freqüências mistas. O que se chama de mista, na verdade é a freqüência de passageiros com a possibilidade de carga no porão. E a cargueira é exclusivamente cargueira. Muito bem. Nessa questão da Alemanha, houve a possibilidade de transformação de freqüências cargueiras em freqüências de passageiros de forma que a licitação pela Superintendência de Relações Internacionais pudesse oferecer um conjunto de freqüências mais utilizável na questão dos passageiros. Isso gerou um protesto da VARIG LOG que nós acabamos por contornar até, houve uma decisão judicial aqui de uma Juíza de Brasília, e nós acabamos contornando essa situação da seguinte forma. Já era tempo de se pedir ao Governo da Alemanha uma revisão do acordo de serviços aéreos para que se aumentasse o número de freqüências para o Brasil. O Governo da Alemanha concordou, nós estabelecemos freqüências cargueiras disponíveis que foram depois utilizadas pela VARIG LOG, e esse problema foi superado através de uma negociação com o Governo da Alemanha. Por que é que nós fizemos isso, Senador? Pelo seguinte. Até então, nós estávamos a reboque das decisões do juízo da Vara Empresarial do Rio de Janeiro. Ou seja, havia de fato uma reserva de mercado que nos imobilizava, nos impedia, por exemplo, de tomar decisões de realocação de linhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Até eu gostaria de perguntar, a propósito, porque é meu próximo tema é justamente sobre isso. 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. A ANAC tentou abrir processo licitatório às e pressas desrespeitando a decisão judicial e sem querer receber a intimação em Sessão realizada na Superintendência de Relações Internacionais da agência em 24 de agosto de 2006, no qual V.Sª. estava presente. Houve realmente isso? Os diretores se esquivaram, inclusive V.Sª., de receber a notificação ou a intimação da decisão judicial?

SR. JOSEF BARAT – Bem, nobre Senador Demóstenes, aconteceu o seguinte. 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 freqüências. 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.

E foi nesse sentido que a Superintendência de Relações Internacionais realizou em 24 de agosto de 2006 uma Sessão Plenária em que eu estive presente, sim, e eu tinha recém-chegado. Para o senhor ter uma idéia, eu assumi a Diretoria da ANAC em 18 de julho, essa Plenária foi em 24 de agosto. E do que eu já tinha por entendimento, e já começando a acompanhar o processo VARIG... Eu gostaria de ler aqui o seguinte. Que consta da Ata que eu gostaria de deixar aqui também com V.Exª. "Do Superintendente da SRI – que é o Brigadeiro Negri – em seguida o Sr. Presidente apresentou uma explicação sucinta sobre a orientação recebida da Diretoria da ANAC pela SRI baseado em diversos estudos e decisões com respeito a algumas licitações em pauta nesta plenária, envolvendo freqüências que não foram contempladas no plano de reestruturação da Nova VARIG". Esse plano de reestruturação e o plano básico de linhas eles foram apresentados e o CHETA foi concedido em 14 de dezembro. Muito bem. Apresentado no dia 12 de agosto de 2006 e que conseqüentemente retornaram ao poder concedente. Então esse foi o entendimento da Diretoria naquele momento de que o que não constava no plano básico de linhas estaria por conseguinte fora do interesse de operação da VARIG, da Nova VARIG uma vez que ela tinha declarado expressamente o interesse nesses quatro destinos internacionais. Muito

bem. A secretaria da plenária informou sobre alterações realizadas na pauta, previamente encaminhada, pediu atenção para que fosse disponibilizada nessa data, agradeceu as empresas (ininteligível) e GOL, tal, tal, tal, e aqui chega o seguinte. 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. Eu recém-chegado fui até uma deferência do Brigadeiro me convidar para participar dessa reunião. 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". Aqui continua essa informação...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas naquele momento chegou um Oficial de Justiça para fazer essa notificação e os senhores se retiraram sem dar o ciente da notificação? Isso aconteceu?

SR. JOSEF BARAT – Não. Nós havíamos nos retirados já antes. A vinda do Oficial de Justiça foi posterior. Eu inclusive naquele dia estava retornando para São Paulo e tinha...

SR. JOSEF BARAT – Bom, eu até tinha um retorno marcado para São Paulo, mas aqui o Secretário-Geral está me informando e me escapou neste momento o seguinte, que pela legislação e regimento da ANAC, somente o Presidente e o Procurador-Geral podem ser notificados judicialmente. Então mesmo que nós estivemos lá e não estávamos, nós não poderíamos ser notificados nessa circunstância.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nesse caso à controversa. Porque se a Juíza mandar me notificar, eu tenho que ser notificado. Pode ser o Presidente do Senado. Qual o teor da decisão? Se foi para notificar o Presidente da ANAC, ou algum Diretor, se for para responder pela ANAC, sim. Obedeça-se o Regimento Interno. Mas o que me interessava na resposta de V.Sª., até porque V.Sª. também podia não ser a pessoa encarregada de receber a notificação. Mas poderia encaminhar o Oficial de Justiça para o lugar próprio. Mas V.Sª. disse que não tinha conhecimento disso. Quando o Oficial de Justiça chegou V.Sª. já não estava mais lá. Não é isso?

SR. JOSEF BARAT – Já não estava mais lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Então é isso, né? Eu perguntaria a V.Sª. É verdade, V.Sª. tem conhecimento que a TAM paga flat para Diretor ou funcionário da ANAC no Rio de Janeiro? Isso tem alguma procedência? V.Sª. já ouviu falar sobre esse assunto?

SR. JOSEF BARAT – Não tenho conhecimento. Nunca ouvi falar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. ou algum parente de V.Sª. é proprietário ou sócio de alguma loja ou estabelecimento comercial em algum aeroporto?

SR. JOSEF BARAT – Não, Sr. Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senador João Pedro. Dr. Paulo... Dr. Carlos. Querermos então agradecer a presença do Dr. Josef, obrigado por ter vindo e do Dr. Paulo Roberto, obrigado por ter vindo.

Queremos convidar o Sr. Carlos Ernesto de Campos, empresário de Ribeirão Preto. Por favor.

Dr. Carlos, muito obrigado por ter vindo. Essa CPI agradece a V.Sª. E eu pergunto a V.Sª. V.Sª. teria 20 minutos para fazer uma exposição.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Eu vou prescindir desses 20 minutos e me coloco à disposição dos senhores de imediato. Acho que pura e simplesmente retificar que eu não sou empresário de Ribeirão Preto. Sou empresário de São Paulo. Meu nome é Carlos Ernesto de Campos, esse meu nome tem sido inclusive publicado de várias maneiras, Carlos Ernesto Camargo, Carlos Ernesto não sei o que, a imprensa tem falado milhões de nome. O nome correto é Carlos Ernesto de Campos e eu sou empresário de São Paulo. Tenho negócios em Ribeirão Preto e tenho negócios no Espírito Santo e no Estado de São Paulo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Então, V.Exª. abre mão dessa explanação.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Exatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Vamos aguardar o Dr. Demóstenes para... V.Exª. quer fazer uma pergunta, Senador João Pedro? Enquanto o nosso Relator chega? Pois não, Senador. Fique à vontade.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Quando o senhor decidiu entrar no mercado do transporte aéreo?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Eu numa participei do mercado de transporte aéreo e nem tenho idéia de participar no mercado de transporte aéreo. Eu não participo nenhuma das minhas empresas participa no transporte aéreo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Transporte aéreo de cargas. Não?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Absolutamente, não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Então a sua empresa não tem experiência no transporte de cargas. Terminal...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Não sou especializado nem tampouco tem experiência em transporte de carga.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Então quais são as atividades das empresas de V.Sª.?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: A atividade da minha empresa é de armazenamento, capatazia de mercadorias importadas e exportadas, ou seja, mercadorias que estejam sujeita à aduana. Essa é a atividade da nossa empresa. Nós temos hoje aproximadamente quase 70 mil metros de armazém alfandegados. Somos a maior estação alfandegada de retroária no Brasil, e não transporto absolutamente nada.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Qual o nome da empresa?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: CILOTEC(F) e TEAD, Terminais Aduaneiros do Brasil.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Perfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Alguma pergunta a mais, Senador?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu gostaria de... Eu fiz essas perguntas, mas nos remete a falar sobre a licitação. A licitação que levou à concessão de transportes para Ribeirão Preto.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Olha, eu queria esclarecer ao senhor, Excelência, que a concessão não é de transporte em Ribeirão Preto. A concessão é de armazenamento, capatazia e armazenamento de mercadorias em armazém dependentes de nossos investimentos empresariais. Ou seja, o que eu tenho em Ribeirão Preto é uma concessão de uma área na área primária para executar um armazém de área aproximadamente de nove mil metros quadrados para tirar mercadoria do avião, colocar dentro do armazém, essa mercadoria ser inspecionada pela Receita e o dobuei ao contrário, a mercadoria para importação chegar no nosso armazém, ser inspecionada pela Receita, pela Receita Federal, pela ANVISA, pelo Ministério da Agricultura, por quem de direito e após essa inspeção ser colocada dentro do avião de qualquer companhia.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Ok. Anteriormente V.Sª. falou de capatazia e tal. Agora está falando de mercadoria. Eu falei de cargas. Tem diferença?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Capatazia para carga, não. Capatazia é uma operação...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Não. Da mercadoria. V.Exª. está falando agora de mercadoria. Está aproximado...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: O aeroporto eu só tenho concessão de mercadoria. Não tem concessão de outra coisa. Carga geral. Agora, capatazia é o ato de tirar mercadoria através de equipamento do bojo da aeronave e levá-la até o armazém para ser aberta pela alfândega, pelo Ministério da Agricultura, por todas as repartições e poderes que permitem internar essa mercadoria ou transitá-la para um outro órgão, também credenciados pela Receita de forma a ser inspecionada nessa outra empresa ou nesse outro armazém. Essa operação chama-se transito aduaneiro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Essa obra está paralisada?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Essa obra ela não foi iniciada, ela não foi paralisada. Nada foi paralisado no aeroporto de Ribeirão Preto.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Nem começou?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não, nem começou ainda. O fato, para esclarecer melhor isso é o seguinte, essa concorrência ela foi feita e para uma pista de 2.100 metros. Uma concorrência feita pelo DAESP, órgão do Estado de São Paulo, esse aeroporto ele está incluso dentro do sistema ou dentro do programa do Estado de São Paulo do corredor de exportação e tanto quanto o aeroporto de Ribeirão Preto o aeroporto também de Bauru e o aeroporto de São José do Rio Preto estão na mesma situação. O aeroporto de Ribeirão Preto num estágio bem mais avançado porque ele já foi habilitado como Aeroporto Internacional em 2002 e os outros processos de Bauru, segundo eu tenho informações correm nos órgãos competentes. É uma providência total do Estado de São Paulo com relação às autoridades competentes. Essa história é mais de ouvir dizer dos outros aeroportos que eu tenho, evidentemente até pelos jornais, mas claramente é essa a situação. Ela está parada, essa primeira... primeiro compromisso nosso era para fazer um armazém, é para fazer um armazém de mais ou menos nove mil metros quadrados, esse processo de aprovação desse armazém é um processo longo, porque ele é um processo que passa pelo crivo da

Receita, passa pelo crivo do Ministério da Agricultura, passa pelo crivo do Ministério da Saúde com todas as suas exigências, ANVISA e Companhia Bela(F). E depois de tudo isso feito, o Estado teria que pegar a pista de 2.100 metros, isso posteriormente à licitação, era um compromisso dele, e refazê-la de forma a suportar avião cargueiro. O Estado fez esse serviço, esse serviço está pronto até 2.100 metros, e os estudos para a ampliação dessa pista no que concerne a parte de EIA/RIMA e outras providências que a Secretaria de Transporte e o DAESP de São Paulo terá que tomar, estão sendo tomadas normalmente. Se o senhor tiver mais alguma dúvida estou a sua...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Tem alguma questão ambiental em curso?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Existe uma questão ambiental. Ela tem que ser dividida. Mas é uma questão ambiental normal. É uma questão ambiental de tudo que se faz hoje e precisa de ter um processo de aprovação. Tudo que mexe com meio ambiente em especial o aeroporto de Ribeirão Preto que ele está em cima do aqüífero do Guarani. Então ele tem um cuidado diferenciado pelo fato de estar em cima do aqüífero. A questão ambiental foi levantada por empresas contratadas pelo Governo do Estado de São Paulo, se não me engano já houve uma audiência ou duas, a terceira audiência ia acontecer no dia do acidente aéreo da TAM, as autoridades todas estavam envolvidas no processo, estavam envolvidas lá também ficaram do lado de fora, mas o Estado, pelas informações que a gente tem, corre aceleradamente para resolver. Não é um problema "inresovível" É um problema que toda a aprovação de meio ambiente demanda um tempo para que todos se pronunciem, inclusive as pessoas e algumas desapropriações que terão que ser feitas já em andamento, com verba do PAC, do Governo do Estado, da Prefeitura e do Governo Federal e isso envolve também um pouco do problema social. Então essa coisa eu não posso respondê-la com maior exatidão para o senhor porque elas são a cargo do DAESP que é a Superintendência do Estado de São Paulo que cuida desse problema e da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo. Então é isso que eu podia dizer ao senhor, Excelência.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Eu acabei tomando a iniciativa aqui, Senador Demóstenes, na sua ausência. Mais uma pergunta. Concluído esse espaço físico, a empresa de V.Sª. tem uma outra contrapartida?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Tem. Eu pago há três anos e meio rigorosamente, mensalmente o aluguel da área sobre a qual eu vou edificar o armazém.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – São três anos.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: São três anos e meio, não sete anos como foi declarado aqui. E mais ainda, a concessão só começa a vigorar o prazo de 15 anos por edital de licitação a partir da autorização do Estado para que eu possa iniciar a obra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Ok.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A Portaria nº. 998/GC5 de 30 de dezembro de 2002 publicada no **Diário Oficial da União** em 7 de janeiro de 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. O edital foi publicado em primeiro de fevereiro de 2003. A licitação foi vencida pela empresa TEAD. Terminais Aduaneiros do Nordeste Ltda. Sendo publicada homologação e adjudicação em 29 de março de 2003. O contrato entre o DAESP e a TEAD foi assinado em 6 de junho de 2003 e publicado no Diário Oficial do Estado em 11 de junho de 2003.

Em que pese a internacionalização se efetivar somente em 7 de janeiro de 2003, com a publicação da Portaria nº. 998/GC5 de 30/12/2002, o processo para habilitação do aeroporto Leite Lopes ao tráfego aéreo internacional de cargas iniciou-se em 30 de julho de 2002. Por que razão esse processo se iniciou muito antes da concessão? Se não tinha ainda nem a concessão para operar dessa forma? Se a internacionalização melhor não tinha saído? Só saiu em janeiro de 2003?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Excelência, esse é um assunto do Estado de São Paulo. Eu simplesmente sou uma empresa que busquei um edital, participei da licitação, ganhei a licitação e assinei o contrato. E estou doido para começar a obra. Eu não tenho porque em momento algum...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas veja bem, V.Sª....

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: O senhor me desculpa, mas eu estou com o caráter produtivo. Não tem porque eu estar explicando uma coisa que eu não participo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como produtor... Mas eu acho que participa. Vou explicar a V.Sª. porque. V.Sª. é um homem do ramo. Concorda?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O edital saiu no dia 30 de julho de 2002. E a internacionalização só saiu seis meses depois. Como é que V.Sª. participar de um processo...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não, não. Deve estar havendo algum engano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – De jeito nenhum.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: O aeroporto já estava habilitado seis meses antes da licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Olha, eu posso garantir para o senhor isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Sete de janeiro de 2003...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Está havendo algum engano de leitura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não. Em 7 de janeiro de 2003 houve a publicação da Portaria nº. 998 GC5 de 30 de dezembro de 2002. E a habilitação começou no dia 30 de julho. Processo licitatório, V.Sª. procurou, essa habilitação teria começado antes. Por que é que houve essa restrição, digamos assim, e havia ainda a restrição de ordem ambiental. V.Sª. conhecia essa restrição de ordem ambiental?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não, não conhecia não porque quando eu pego um edital, se o edital não falar que tem uma restrição ambiental, por isso que eu estou pedindo ao senhor que esclarecesse se possível melhor junto aos órgãos do Estado porque eu quando pego um edital para entrar na licitação a gente supõe que o Estado tenha todas as condições habilitadas. Agora, ao que me consta, o processo de data que eu tenho conhecimento não é isso que o senhor falou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O objetivo contratado prevê a concessão de uso de área aeroportuária externa para a construção e operação de recinto alfandegado no aeroporto estadual de Ribeirão Preto. Correto?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A finalidade seria o processamento de carga aérea internacional. Importação, exportação e trânsito. Bem como armazenagem e capatazia de mercadorias internacionalizadas. O prazo contratual é de 15 anos prorrogável por igual período. O prazo para a construção do recinto alfandegado é de 240 dias corridos após a data da assinatura do contrato.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O valor inicial do contrato é de 3 mil reais mensais reajustáveis anualmente. Portanto, até o momento o senhor só teve despesas.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Só.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Quanto o senhor já pagou em valores correntes, em valores atualizados...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Olha, o número, Excelência, eu não tenho na cabeça de cor, mas é um número bastante alto. É um número alguma coisa, tome como média entre três e treze, talvez uns oito mil reais multiplique isso aí por 36 meses mais 6 meses mais 42 meses, alguma coisa em torno de trezentos e alguma coisa mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Apesar de sete empresa retirarem o edital, apenas a TEAD apresentou a documentação e a proposta inicial. O senhor saberia a razão disso?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Quem está no meio normalmente o que acontece é o seguinte. Há um certo... Nessa época havia um certo medo que houvesse carga em Ribeirão Preto. As pessoas que estavam melhor informadas no mercado arriscaram participar, que foi o meu caso. Porque eu já tinha o armazém em franco andamento e crescimento no Estado do Espírito Santo. É só uma questão de conhecimento, uma questão de estar dentro do mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Na realidade o único concorrente, quer dizer, apesar de sete empresas retirarem o edital só V.Sª. acabou sendo, digamos, o único.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Exato. Mas rigorosamente dentro da lei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – A sede da empresa TEAD está localizada na cidade de Recife. Correto?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não é mais?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não está correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Hoje é aonde?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: A TEAD é uma empresa que foi criada, concorreu na estação aduaneira no Estado de Pernambuco, e depois com a mudança para São Paulo nós mudamos o nome que ela não podia ser empresa só do nordeste. Ela tinha que ser empresa do Brasil, então ela continuou com

o mesmo nome sendo tirado da razão social a palavra nordeste para o Brasil. Mas manteve o mesmo CPMF e as mesmas condições originais dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Hoje ela não é sediada na cidade de Recife.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. É sediada em São Paulo, na rua Fidêncio Ramos. E posteriormente depois da licitação nós passamos para Ribeirão Preto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Além de Ribeirão Preto a TEAD participou de algum outro procedimento licitatório para operar terminais alfandegado em outros aeroportos?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: De aeroportos, não. Participou de terminais alfandegados na Receita Federal, participou de dois ou três concorrências.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O aeroporto de Petrolina mais recentemente passou a processar carga aérea internacional. A TEAD opera em Petrolina?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O termo de acordo firmado entre o Ministério Público de São Paulo e o DAESP, prevê no item 3 que o DAESP, poderá desde logo dar início à construção do terminal alfandegado cujo projeto segue anexo, visto que o segundo relatório técnico elaborado por perito da confiança do Ministério Público tal empreendimento não trará incremento de impacto ambiental além do que já provoca o aeroporto atualmente. Tal acordo foi firmado... Isso aqui está escrito lá. Tal acordo foi firmado em 14 de abril de 2004. É isso?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Isso significa que apesar do contrato prever prazo de 240 dias para a construção do terminal em abril de 2004, tal terminal ainda não havia sido construído.

Então, veja bem, o óbice era justamente não ter o acordo para que se fizesse a obra.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Tem mais um outro óbice. O senhor me perdoa, mas é importante que o senhor conheça. Existe na lateral, foi o que eu comecei a explicar e terminou embaralhando um pouco aí não deu para explicar. Existe na lateral da pista uma invasão feita por barracos e uma série de moradores da vizinhança que de certo modo invadiram um pouco a faixa de segurança da pista pelo lado esquerdo de quem pousa no sentido da Castelo para o interior.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem uma Ação Civil Pública em andamento.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: E tem uma Ação Civil Pública em andamento. Então o próprio Estado não tomando essas providências antes, nos pediu oficialmente que não iniciasse a obra porque o meritíssimo Juiz lá que determinou num outro acordo, numa outra operação, que o aeroporto teria que fazer isso até outubro, se não me engano mês de outubro, e que se não tomasse essas providências o aeroporto seria fechado. Evidentemente que nessas circunstâncias o Estado não me autorizou. Eu estou cobrando violentamente ao Estado o início da obra. Porque estou gastando dinheiro e não estou recebendo nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeito. No dia 14 de julho de 2006, em audiência na Promotoria de Justiça Regional do Meio Ambiente, o Ministério Público concordou que a atual pista do aeroporto Leite Lopes poderia ser alargada de 35 para 45 metros. Desde que isso não implicasse operação do aeroporto fora das suas atuais características. Ou seja, não implicação do incremento do porte da aeronave. Isso tem alguma influência para o senhor? Como operar num recinto alfandegado nessas condições?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Veja bem, os aviões hoje, até aproveitando a oportunidade (ininteligível) que infelizmente até podia ter casado alguma coisa com a outra. Os aviões hoje é muito difícil de se definir o que significam um 757 em relação a um Airbus A-320. O 757 é um avião cargueiro de porte pequeno internacional, é um pouquinho menor do que o 767, que nas condições físicas atuais da pista de Ribeirão ele opera com toda a segurança, o 757, carregado, full, pousa carregado full, e o 767 tem ligeira penalidade na decolagem, mantendo todas as condições de segurança. Evidentemente que essa operação já poderia de certo modo ter sido iniciado se não tivesse ainda dependente da questão da retirada do pessoal invasor da barraqueira toda para o Estado nesse momento estar se propondo dentro do PAC, com o dinheiro do PAC, com o Governo do Estado, com um pouquinho da Prefeitura, de fazer novas moradias para esse pessoal, o cadastro já está sendo, já foi até concluso, de maneira que isso está sendo preparado para se tirar esse pessoal de lá. A partir daí, é tranqüilo. E mesmo que não haja a prorrogação, prolongamento da pista, operará esses aviões cargueiros de pequeno porte.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas para a expansão que V.Sª. pretende fazer é preciso que a pista seja...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Excelência, eu queria corrigir um negócio. Eu não pretendo fazer expansão. Quem pretende fazer expansão é o Estado de São Paulo. Que tem um programa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Que vai beneficiar V.Sª., não é isso? Claro, V.Sª. vai operar como...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Evidentemente. Eu sou um empresário privado que busco lucro. Estou investindo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Até hoje V.Sª. só teve prejuízo.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Só tive prejuízo. Preciso ter lucro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: E cada vez mais...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – O prejuízo de V.Sª. até o momento é de quanto?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Olha, eu acredito que alguma coisa até mais perto de três milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. contatou algumas pessoas para tentar resolver esse problema?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Não preciso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Como é que V.Sª.? Até hoje V.Sª. três anos de prejuízo.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não. Mas eu não preciso. Eu vou contatar quem? O Estado tá fazendo rigorosamente as obrigações dele. Eu estou fazendo as minhas. Então eu tenho que ter paciência porque quando eu entrei na licitação eu entrei consciente, para se obter hoje EIA/RIMA, haja tempo para isso. Ou o Estado tem esse problema, o Governo Federal tem, todo mundo tem esse problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. conhece a Srª. Denise Abreu?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não, não conheço a Srª. Denise Abreu. Eu vi a Denise Abreu alguma vez em situações coletivas. Uma delas junto com o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Eu?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Exato. Lá na audiência do aeroporto de Congonhas. O senhor não estava lá?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Estava lá.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: A Denise também não estava lá?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Perfeitamente.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: O Brigadeiro também não estava lá? Foi uma das vezes que eu vi. (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – V.Sª. não conhece a Srtª. Denise Abreu do Governo Quércia, do Governo... Do Governo... Perdão, do Covas?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Ela foi funcionária do Governo da Secretaria da Saúde numa época do Governo Covas que uma das novas empresas trabalhava também lá. Isso não interfere...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Saio mas V.Sª. já conhecia antes, então?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: De vista. Não. Nunca falei com ela negócio nem tive amizade nenhuma com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Mas V.Sª. a conhece. Essa é a pergunta. Coletivamente V.Sª. já disse.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Conheço, cumprimento como a partir da semana agora vigente onde eu encontrar o senhor com certeza eu vou tentar cumprimentá-lo e falar. A não ser que o senhor não queira. (risos)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Não... De forma alguma. Que isso. Mas então V.Sª. já conhece a Denise Abreu... Quando foi o Governo Covas?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: O Governo Covas... Estou até um pouco esquecido agora... Mas até... Noventa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Uns 17, 18 anos que o senhor conhece. E digamos que é uma pessoa marcante. Porque de vista o senhor se lembra dela. Não é verdade? 17 anos depois.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: 17 anos, é?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Exatamente. Então V.Sª. já esteve alguma vez na ANAC?

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Tem alguém da empresa...

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Se tem alguém operacional que pode ter ido lá. Até porque, veja bem, nossas relações nesses três anos e meio

elas começaram com o DAC. E o treinamento de pessoal para você fazer a capatazia, habilitar o pessoal operacional de... Dos louders, de escada, de tudo isso parece incrível, todos eles têm que ter curso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Nós pedimos a quebra do sigilo bancário, telefônico e fiscal da Srª. Denise Abreu justamente para que houve uma acusação do Brigadeiro J. Carlos de que ela tentou beneficiar V.Sª. Nós pedimos... O Brigadeiro posteriormente retirou a denúncia. Nós aqui quebramos os sigilos dela. E eu perguntaria a V.Sª. se amistosamente V.Sª. também concordaria em ceder os seus sigilos.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Concordo. Concordo, sem nenhum problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Magnífico. Era só isso.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Concordo e mais ainda, está à disposição a minha vida toda para o senhor. Eu sou um empresário de muita tranqüilidade, nosso grupo na verdade prima por fazer as coisas legalmente, dentro da lei, não temos nada fora da lei, absolutamente nada. Não tem porque eu não deixar isso à disposição de V.Sª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO) – Muito obrigado. Só isso, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM) – Só para... Também discutir, nós estamos discutindo uma cidade importante do Estado de São Paulo, um aeroporto, melhorias, expansão de um aeroporto importante. Me estranha muito é justamente uma empresa participar de uma licitação, ganha a licitação, e fica três anos investindo, V.Sª. acaba de dizer, em torno de três milhões. E o Estado não consegue responder a procedimentos como do EIA/RIMA, a questão ambiental, para que a obra seja executada. Concluída.

Então, isso é de uma estranheza, mas de uma... Eu não sei como V.Exª. está com toda essa paciência. Como empresário investindo sem que... Impedido de executar, de concluir a obra. Não é de executar, é de concluir.

Então, esse é um ponto para nós fazermos uma reflexão acerca de toda essa discussão. Nós estamos discutindo todo o sistema aéreo. E aí nós estamos nos deparando com esse gargalo de um aeroporto e uma cidade importante do Estado de São Paulo que não consegue viabilizar suas obras em função de procedimentos como esse do EIA/RIMA e da questão ambiental.

SR. CARLOS ERNESTO DE CAMPOS: Esse problema, Senador, o senhor me permite, esse problema na verdade é um problema brasileiro. A gente ouve todo dia do Governo Federal, dos Governos Estaduais, dos Governos Municipais, a ânsia do investimento privado numa série de investimentos. Mas, na hora que a gente começa a fazer, começa a correr atrás, sabe o que acontece? Eu estou sentado aqui. O meu sigilo telefônico à disposição dele, por quê? É a pergunta que eu gostaria que alguém respondesse.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA) – Ok, Senador? Srs. Senadores, nós temos alguns requerimentos aqui e eu gostaria de fazer a leitura para que a gente pudesse votar em bloco. Um, dois, três, quatro, cinco, seis, sete.

Requerimento de nº. 242/2007, requer convocação da Juíza do Tribunal Regional Federal 3ª Região, Srª. Cecília Marcondes para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo.

243/2007, requer a convocação do Delegado de Polícia Civil, Sr. Antônio Carlos Meneses Barbosa para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo.

244/2007. Requer a convocação do Diretor da ANAC, Coronel Jorge Veloso para prestar esclarecimentos à CPI Do Apagão Aéreo.

245/2007. Requer ao Departamento aeroviário do Estado de São Paulo, cópia inteiro teor da concorrência pública nº. 2/2003.

246/2007. Requer Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária, INFRAERO, informação acerca dos recursos recebidos compreendido entre 01/01/2003 a presente data.

247/2007 requer o HSBC informações acerca dos recursos despendidos no período compreendido entre 01/01 e a presente dada.

248/2007. Requer a PETROBRAS informações acerca dos recursos despendidos no período compreendido entre 01/01 e a presente data.

Os Srs. Senadores que concordam permaneçam como estão. Aprovado.

Srªs. e Srs. Senadores, a agenda da próxima semana. Terça-feira, dia 28/08/2007, Delegado da Polícia Federal, Sr. Frederico Saldanha, Promotor de Justiça de São Paulo, Sr. Mário Luiz, Delegado da Polícia Civil, Sr. Antônio Carlos Meneses Barbosa, Procuradora do Ministério Público Federal, Srª. Fernanda Teixeira. Juíza do TRF, Srª. Cecília Marcondes. Quarta-feira, 29/08, Presidente da Comissão de Sindicância, Alexandre Estrada. Presidente da Comissão de Sindicância Luiz Henrique Miranda. O empresário Carlos Alberto Carvalho. Essa é a agenda da próxima semana.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião. Desejando a todos uma boa tarde.

Sessão encerrada às 15h38. – Senador **Tião Viana**, Presidente.

SENADO FEDERAL

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

TERMO DE REUNIÃO

Convocada Reunião de Instalação para o dia 29 de agosto de dois mil e sete, quarta-feira, às quatorze horas e trinta minutos, na sala número treze da Ala Senador Alexandre Costa, Senado Federal, da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **Medida Provisória nº 385**, adotada em 22 de agosto de 2007 e publicada no dia 23 do mesmo mês e ano, que "Acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei no 11.368, de 9 de novembro de 2006, para estender ao trabalhador rural enquadrado como contribuinte individual o prazo previsto no art. 143 da Lei no 8.213, de 24 de julho de 1991", sem a presença de membros, **a reunião não foi realizada.**

Para constar, foi lavrado o presente Termo, que vai assinado por mim, Sérgio da Fonseca Braga (matrícula 10173), Diretor da Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas.

Sala das Comissões, 29 de agosto de 2007.

SÉRGIO DA FONSECA BRAGA
Diretor

COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL NA 53ª LEGISLATURA

Bahia
DEM – Antonio Carlos Júnior* (S)
DEM – César Borges*
PDT – João Durval **

Rio de Janeiro
BLOCO-PRB – Marcelo Crivella*
PMDB – Paulo Duque* (S)
BLOCO-PP – Francisco Dornelles **

Maranhão
DEM – Edison Lobão*
PMDB – Roseana Sarney *
BLOCO-PTB – Epitácio Cafeteira **

Pará
PSOL – José Nery* (S)
PSDB – Flexa Ribeiro*(S)
PSDB – Mário Couto**

Pernambuco
DEM – Marco Maciel*
PSDB – Sérgio Guerra*
PMDB – Jarbas Vasconcelos**

São Paulo
BLOCO-PT – Aloizio Mercadante*
DEM – Romeu Tuma*
BLOCO-PT – Eduardo Suplicy**

Minas Gerais
PSDB – Eduardo Azeredo*
PMDB – Wellington Salgado de Oliveira*(S)
DEM – Eliseu Resende**

Goiás
DEM – Demóstenes Torres *
PSDB – Lúcia Vânia*
PSDB – Marconi Perillo**

Mato Grosso
DEM – Jonas Pinheiro *
BLOCO-PT – Serys Slhessarenko*

DEM – Jayme Campos **

Rio Grande do Sul
BLOCO-PT – Paulo Paim*
BLOCO-PTB – Sérgio Zambiasi*
PMDB – Pedro Simon**

Ceará
BLOCO-PSB – Patrícia Saboya*
PSDB – Tasso Jereissati*
BLOCO-PC do B – Inácio Arruda**

Paraíba
DEM – Efraim Morais*
PMDB – José Maranhão*
PSDB – Cícero Lucena **

Espírito Santo
PMDB – Gerson Camata*
BLOCO-PR – Magno Malta*
BLOCO-PSB – Renato Casagrande**

Piauí
DEM – Heráclito Fortes*
PMDB – Mão Santa *
BLOCO-PTB – João Vicente Claudino**

Rio Grande do Norte
PMDB – Garibaldi Alves Filho *
DEM – José Agripino*
DEM – Rosalba Ciarlini**

Santa Catarina
BLOCO-PT – Ideli Salvatti*
PMDB – Neuto De Conto *(S)

DEM – Raimundo Colombo **

Alagoas
PMDB – Renan Calheiros*
PSDB – João Tenório*(S)
(vago) [1]

Sergipe
PMDB – Almeida Lima*
BLOCO-PSB – Antônio Carlos Valadares*
DEM – Maria do Carmo Alves **

Amazonas
PSDB – Arthur Virgílio*
PDT – Jefferson Péres*
BLOCO-PT – João Pedro**(S)

Paraná
BLOCO-PT – Flávio Arns*
PDT – Osmar Dias *
PSDB – Alvaro Dias **

Acre
PMDB – Geraldo Mesquita Júnior*
BLOCO-PT – Sibá Machado*(S)
BLOCO-PT – Tião Viana**

Mato Grosso do Sul
BLOCO-PT – Delcídio Amaral *
PMDB – Valter Pereira*(S)
PSDB – Marisa Serrano**

Distrito Federal
PDT – Cristovam Buarque *
DEM – Adelmir Santana *(S)
PTB – Gim Argello**(S)

Tocantins
BLOCO-PR – João Ribeiro *
PMDB – Leomar Quintanilha*
DEM – Kátia Abreu**

Amapá
PMDB – Gilvam Borges*
PSDB – Papaléo Paes*

PMDB – José Sarney **

Rondônia
BLOCO-PT – Fátima Cleide*
PMDB – Valdir Raupp*
BLOCO-PR – Expedito Júnior**

Roraima
BLOCO-PT – Augusto Botelho*
PMDB – Romero Jucá*

BLOCO-PTB – Mozarildo Cavalcanti**

Mandatos

*: Período 2003/2011 **: Período 2007/2015

[1] O Senador Fernando Collor encontra-se licenciado do exercício do mandato a partir de 29 de agosto, pelo prazo de 121 dias (Requerimento nº 968, de 2007).

COMISSÕES PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

1) Comissão Parlamentar de Inquérito composta de 11 Senadores titulares e 7 suplentes, destinada a apurar, no prazo de cento e vinte dias, a liberação, pelo Governo Federal, de recursos públicos para organizações não governamentais – ONGs - e para organizações da sociedade civil de interesse público - OSCIPs, bem como a utilização, por essas entidades, desses recursos e de outros por elas recebidos do exterior, a partir do ano de 1999 até o ano de 2006.

(Requerimento nº 201, de 2007, lido em 15.3.2007)
(Aditado pelo Requerimento nº 217, de 2007, lido em 20.3.2007)

Titulares	Suplentes
BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA (1) **(DEM/PSDB)**	
Heráclito Fortes (DEM)	1.César Borges (DEM)
Raimundo Colombo (DEM)	
Flexa Ribeiro (PSDB)	2. Marconi Perillo (PSDB)
Marisa Serrano (PSDB)	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO **(PT/PTB/PR/PSB/PCdoB/PRB/PP)**	
Flávio Arns (PT)	1. João Ribeiro (PR)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Mozarildo Cavalcanti (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	
PMDB	
Valdir Raupp	1. Valter Pereira
Wellington Salgado de Oliveira	2. Romero Jucá
Leomar Quintanilha	
PDT	
Jefferson Peres	

(1) De acordo com o cálculo de proporcionalidade partidária, cabe ao Bloco Parlamentar da Minoria a indicação de três membros suplentes.

Leitura: 15.3.2007
Designação: 5.6.2007
Instalação:
Prazo Final:

2) 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)	
(vago) [3]	1.Raimundo Colombo (DEM)
Demóstenes Torres (DEM)	2.Romeu Tuma (DEM)
José Agripino (DEM)	
Mário Couto (PSDB)	3. Tasso Jereissati (PSDB)
Sérgio Guerra (PSDB)	
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)[2]
Sérgio Zambiasi (PTB)	3. Inácio Arruda (PCdoB)
Renato Casagrande (PSB)	
PMDB	
Leomar Quintanilha	1. Romero Jucá
Gilvam Borges	2. Valdir Raupp
Wellington Salgado	
PDT	
(vago)[1]	

[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 número 114/2007 – da liderança do Bloco de Apoio do Governo, lido na sessão de 16/05/2007.
[3] Em virtude do falecimento do Senador Antonio Carlos Magalhães, ocorrido em 20.7.2007.

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

COMISSÕES TEMPORÁRIAS

1) Comissão Temporária Externa, composta de três Senadores, com o intuito de avaliar as condições da pista do aeroporto de Congonhas.

(Requerimento nº 50, de 2007, aprovado em 13.2.2007)

Aloizio Mercadante – PT
Eduardo Suplicy – PT
Romeu Tuma – DEM

Leitura: 8.2.2007
Designação: 13.2.2007
Instalação:
Prazo Final:

COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

1) COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

(27 titulares e 27 suplentes)

Presidente: Senador Aloizio Mercadante – PT
Vice-Presidente: Senador Eliseu Rezende - DEM

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Eduardo Suplicy – PT	1. Flávio Arns – PT
Francisco Dornelles – PP	2. Paulo Paim – PT
Delcídio Amaral – PT	3. Ideli Salvatti – PT
Aloizio Mercadante – PT	4. Sibá Machado – PT
Fernando Collor – PTB	5. Marcelo Crivella – PRB
Renato Casagrande – PSB	6. Inácio Arruda – PC do B
Expedito Júnior – PR	7. Patrícia Saboya – PSB
Serys Slhessarenko – PT	8. Antonio Carlos Valadares – PSB
João Vicente Claudino – PTB	9. João Ribeiro – PR
PMDB	
Romero Jucá	1. Valter Pereira
Valdir Raupp	2. Roseana Sarney
Pedro Simon	3. Wellington Salgado de Oliveira
Mão Santa	4. Leomar Quintanilha
Gilvam Borges	5. (vago)
Neuto De Conto	6. Paulo Duque
Garibaldi Alves Filho	7. Jarbas Vasconcelos
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Adelmir Santana - DEM	1. Jonas Pinheiro - DEM
Edison Lobão - DEM	2. (vago) [1]
Eliseu Resende - DEM	3. Demóstenes Torres - DEM
Jayme Campos - DEM	4. Rosalba Ciarlini - DEM
Kátia Abreu - DEM	5. Marco Maciel - DEM
Raimundo Colombo - DEM	6. Romeu Tuma - DEM
Cícero Lucena – PSDB	7. Arthur Virgílio – PSDB
Flexa Ribeiro – PSDB	8. Eduardo Azeredo – PSDB
Sérgio Guerra – PSDB	9. Marconi Perillo – PSDB
Tasso Jereissati – PSDB	10. João Tenório – PSDB
PDT	
Osmar Dias	1. Jefferson Péres

[1] Em virtude do falecimento do Senador Antonio Carlos Magalhães, ocorrido em 20.7.2007.

Secretário: Luiz Gonzaga Silva Filho
Reuniões: Terças – Feiras às 10:00 horas – Plenário nº 19 – Ala Alexandre Costa.
Telefones: 3311-4605 e 3311-3516 Fax: 3311-4344
E – Mail: scomcae@senado.gov.br

1.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE – ASSUNTOS MUNICIPAIS
(9 titulares e 9 suplentes)

Presidente: Senador Cícero Lucena - PSDB
Vice-Presidente: Senador Garibaldi Alves Filho - PMDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Antonio Carlos Valadares – PSB	1. Delcídio Amaral – PT
Sibá Machado – PT	2. Serys Slhessarenko – PT
Expedito Júnior – PR	3. João Vicente Claudino – PTB
PMDB	
Valdir Raupp	1. Mão Santa
Garibaldi Alves Filho	2. Renato Casagrande – PSB[1]
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Jayme Campos - DEM	1. Jonas Pinheiro - DEM
Raimundo Colombo - DEM	2. Flexa Ribeiro – PSDB
Sérgio Guerra – PSDB	3. Eduardo Azeredo – PSDB
(PMDB, PSDB, PDT) [2]	
Cícero Lucena - PSDB	1. vago

[1] Vaga do PMDB cedida ao PSB
[2] Vaga compartilhada entre PMDB, PSDB e PDT

1.2) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA – PREVIDÊNCIA SOCIAL
(7 titulares e 7 suplentes)

1.3) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA – REFORMA TRIBUTÁRIA
(7 titulares e 7 suplentes)

Presidente: Senador Tasso Jereissati - PSDB
Vice-Presidente: Senador Neuto De Conto – PMDB
Relator: Senador Francisco Dornelles - PP

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Eduardo Suplicy – PT	1. Renato Casagrande – PSB
Francisco Dornelles – PP	2. Ideli Salvatti – PT
PMDB	
Mão Santa	1. vago
Neuto De Conto	2. vago
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Raimundo Colombo - DEM	1. João Tenório – PSDB [2]
Osmar Dias – PDT [1]	2. Cícero Lucena – PSDB [2]
Tasso Jereissati – PSDB	1. Flexa Ribeiro – PSDB

[1] Vaga cedida ao PDT
[2] Vaga cedida ao PSDB

1.4) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA – REGULAMENTAÇÃO DOS MARCOS REGULATÓRIOS
(7 titulares e 7 suplentes)

Presidente:
Vice-Presidente:

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Delcídio Amaral – PT	1. Francisco Dornelles – PP
Inácio Arruda – PC do B	2. Renato Casagrande – PSB
PMDB	
Valdir Raupp	1. Romero Jucá
Garibaldi Alves Filho	2. Valter Pereira
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Kátia Abreu - DEM	1. José Agripino - DEM
Eliseu Resende - DEM	2. Romeu Tuma - DEM
Sérgio Guerra – PSDB	1. Tasso Jereissati – PSDB

2) COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
(21 titulares e 21 suplentes)

Presidente: Senadora Patrícia Saboya - PSB
Vice-Presidente: Senadora Rosalba Ciarlini – DEM

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Patrícia Saboya – PSB	1.Fátima Cleide – PT
Flávio Arns –PT	2. Serys Slhessarenko – PT
Augusto Botelho – PT	3. Expedito Júnior – PR
Paulo Paim – PT	4. Fernando Collor – PTB
Marcelo Crivella – PRB	5. Antonio Carlos Valadares – PSB
Inácio Arruda – PC do B	6. Ideli Salvatti – PT
João Pedro - PT	7. Magno Malta - PR
	8. (vago)
PMDB	
Romero Jucá	1. Leomar Quintanilha
Geraldo Mesquita Júnior	2. Valter Pereira
Garibaldi Alves Filho	3. Pedro Simon
Valdir Raupp	4. Neuto De Conto
Wellington Salgado de Oliveira	5. (vago)
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Demóstenes Torres – DEM	1. Adelmir Santana – DEM
Jayme Campos – DEM	2. Heráclito Fortes – DEM
Kátia Abreu – DEM	3. Raimundo Colombo – DEM
Rosalba Ciarlini – DEM	4. Romeu Tuma – DEM
Eduardo Azeredo – PSDB	5. Cícero Lucena – PSDB
Lúcia Vânia – PSDB	6. Sérgio Guerra – PSDB
Papaléo Paes – PSDB	7. Marisa Serrano – PSDB
PDT	
João Durval	1. Cristovam Buarque
PSOL	
José Nery	

Secretária: Gisele Ribeiro de Toledo Camargo
Reuniões: Quintas – Feiras às 11:30 horas – Plenário nº 09 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3515 Fax: 3311-3652
E – Mail: scomcas@senado.gov.br

2.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA.
(5 titulares e 5 suplentes)
Presidente: Senador Paulo Paim - PT
Vice-Presidente: Senador Marcelo Crivella - PRB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Paulo Paim - PT	1. Flávio Arns – PT
Marcelo Crivella - PRB	2. (vago)
PMDB e PDT	
Geraldo Mesquita Júnior – PMDB	1. (vago)
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Lúcia Vânia – PSDB	1. Cícero Lucena – PSDB
Jayme Campos– DEM	2. Kátia Abreu - DEM

Secretária: Gisele Ribeiro de Toledo Camargo
Plenário nº 09 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3515 Fax: 3311-3652
E – Mail: scomcas@senado.gov.br

2.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE ASSUNTOS SOCIAIS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.
(5 titulares e 5 suplentes)
Presidente: Senador Eduardo Azeredo - PSDB
Vice-Presidente: Senador Flávio Arns - PT

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Flávio Arns - PT	1. Fátima Cleide - PT
Paulo Paim - PT	2. (vago)
PMDB e PDT	
Geraldo Mesquita Júnior – PMDB	1. (vago)
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Eduardo Azeredo – PSDB	1. Papaléo Paes – PSDB
Rosalba Ciarlini – DEM	2. Marisa Serrano - PSDB

Secretária: Gisele Ribeiro de Toledo Camargo
Plenário nº 09 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3515 Fax: 3311-3652
E – Mail: scomcas@senado.gov.br

2.3) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE PROMOÇÃO, ACOMPANHAMENTO E DEFESA DA SAÚDE.
(5 titulares e 5 suplentes)
Presidente: Senador Papaléo Paes - PSDB
Vice-Presidente: Senador Augusto Botelho - PT

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Augusto Botelho - PT	1. (vago)
Flávio Arns – PT	2. (vago)
DEM ou PDT	
João Durval - PDT	1. Adelmir Santana - DEM
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Papaléo Paes – PSDB	1. Cícero Lucena – PSDB
Rosalba Ciarlini – DEM	2. Kátia Abreu - DEM

Secretária: Gisele Ribeiro de Toledo Camargo
Plenário nº 09 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3515 Fax: 3311-3652
E – Mail: scomcas@senado.gov.br

3) COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
(23 titulares e 23 suplentes)

Presidente: (vago) [1]
Vice-Presidente: Senador Valter Pereira - PMDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Serys Slhessarenko – PT	1. Paulo Paim - PT
Sibá Machado – PT	2. Ideli Salvatti - PT
Eduardo Suplicy – PT	3. Patrícia Saboya - PSB
Aloizio Mercadante – PT	4. Inácio Arruda – PC do B
Epitácio Cafeteira - PTB	5. João Ribeiro - PR
Mozarildo Cavalcanti - PTB	6. Magno Malta - PR
Antonio Carlos Valadares - PSB	
PMDB	
Pedro Simon	1. Roseana Sarney
Valdir Raupp	2. Wellington Salgado de Oliveira
Romero Jucá	3. Leomar Quintanilha
Jarbas Vasconcelos	4. Paulo Duque
Valter Pereira	5. José Maranhão
Gilvam Borges	6. Neuto De Conto
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Adelmir Santana – DEM	1. Eliseu Resende – DEM
(vago) [1]	2. Jayme Campos – DEM
Demóstenes Torres – DEM	3. José Agripino – DEM
Edison Lobão – DEM	4. Kátia Abreu – DEM
Romeu Tuma – DEM	5. Maria do Carmo Alves – DEM
Arthur Virgílio - PSDB	6. Flexa Ribeiro - PSDB
Eduardo Azeredo - PSDB	7. João Tenório - PSDB
Lúcia Vânia - PSDB	8. Marconi Perillo - PSDB
Tasso Jereissati - PSDB	9. Mário Couto - PSDB
PDT	
Jefferson Péres	1. Osmar Dias
PSOL	
	José Nery

[1] Em virtude do falecimento do Senador Antonio Carlos Magalhães, ocorrido em 20.7.2007.

Secretária: Gildete Leite de Melo
Reuniões: Quartas – Feiras às 10:00 horas. – Plenário nº 3 – Ala Alexandre Costa
Telefone: 3311-3972 Fax: 3311-4315
E – Mail: scomccj@senado.gov.br

3.1) SUBCOMISSÃO – IMAGEM E PRERROGATIVAS PARLAMENTARES
(5 titulares)

3.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE SEGURANÇA PÚBLICA
(7 titulares e 7 suplentes)

4) COMISSÃO DE EDUCAÇÃO
(27 titulares e 27 suplentes)

Presidente: Senador Cristovam Buarque - PDT
Vice-Presidente: Senador Gilvam Borges – PMDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Flávio Arns - PT	1. Patrícia Saboya - PSB
Augusto Botelho - PT	2. João Pedro - PT
Fátima Cleide - PT	3. Aloizio Mercadante - PT
Paulo Paim - PT	4. Antonio Carlos Valadares - PSB
Ideli Salvatti - PT	5. Francisco Dornelles - PP
Inácio Arruda – PC do B	6. Marcelo Crivella – PRB
Renato Casagrande - PSB	7. João Vicente Claudino – PTB
Sérgio Zambiasi - PTB	8. Magno Malta – PR
João Ribeiro - PR	9. (vago)
PMDB	
Wellington Salgado de Oliveira	1. Romero Jucá
Gilvam Borges	2. Leomar Quintanilha
Mão Santa	3. Pedro Simon
Valdir Raupp	4. Valter Pereira
Paulo Duque	5. Jarbas Vasconcelos
Geraldo Mesquita Júnior	6. (vago)
(vago)	7. Neuto De Conto
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Edison Lobão - DEM	1. Adelmir Santana - DEM
Heráclito Fortes - DEM	2. Demóstenes Torres - DEM
Maria do Carmo Alves - DEM	3. Jonas Pinheiro - DEM
Marco Maciel - DEM	4. José Agripino - DEM
Raimundo Colombo - DEM	5. Kátia Abreu - DEM
Rosalba Ciarlini - DEM	6. Romeu Tuma - DEM
Marconi Perillo - PSDB	7. Cícero Lucena - PSDB
Marisa Serrano - PSDB	8. Eduardo Azeredo - PSDB
Papaléo Paes - PSDB	9. (vago) [1]
Flexa Ribeiro- PSDB	10. Lúcia Vânia - PSDB
PDT	
Cristovam Buarque	1. Jefferson Péres

[1] Em virtude do retorno do titular, Senador Alvaro Dias.

Secretário: Júlio Ricardo Borges Linhares
Reuniões: Terças – Feiras às 11:00 horas – Plenário nº 15 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3498 Fax: 3311-3121
E – Mail: julioric@senado.gov.br.

4.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE CINEMA, TEATRO, MÚSICA E COMUNICAÇÃO SOCIAL

Presidente: Senador Demóstenes Torres - DEM
Vice-Presidente: Senadora Marisa Serrano - PSDB

(12 titulares e 12 suplentes)

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Paulo Paim - PT	1. (vago)
Flávio Arns - PT	2. (vago)
Sérgio Zambiasi - PTB	3. Magno Malta - PR
PMDB	
Geraldo Mesquita Júnior	1. Valdir Raupp
Valter Pereira	2. (vago)
Paulo Duque	3. (vago)
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Demóstenes Torres - DEM	1. Maria do Carmo Alves - DEM
Romeu Tuma - DEM	2. Marco Maciel - DEM
Rosalba Ciarlini - DEM	3. Raimundo Colombo - DEM
Marisa Serrano - PSDB	4. Eduardo Azeredo - PSDB
Marconi Perillo - PSDB	5. Flexa Ribeiro- PSDB
PDT	
Francisco Dornelles - PP	1. Cristovam Buarque

Secretário: Júlio Ricardo Borges Linhares
Plenário nº 15 – Ala Alexandre Costa.
Telefone: 3311-3498 Fax: 3311-3121
E – Mail: julioric@senado.gov.br.

4.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA
(9 titulares e 9 suplentes)

4.3) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO LIVRO
(7 titulares e 7 suplentes)

4.4) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO ESPORTE
(7 titulares e 7 suplentes)

5) COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CMA
(17 titulares e 17 suplentes)

Presidente: Senador Leomar Quintanilha- PMDB
Vice-Presidente: Senadora Marisa Serrano – PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Renato Casagrande – PSB	1. Flávio Arns – PT
Sibá Machado – PT	2. Augusto Botelho –PT
Fátima Cleide – PT	3. Serys Slhessarenko – PT
João Ribeiro – PR	4. Inácio Arruda – PC do B
Fernando Collor – PTB	5. Expedito Júnior – PR
PMDB	
Leomar Quintanilha	1. Romero Jucá
Wellington Salgado de Oliveira	2. Gilvam Borges
Valdir Raupp	3. Garibaldi Alves Filho
Valter Pereira	4. Geraldo Mesquita Júnior
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Eliseu Resende – DEM	1. Adelmir Santana – DEM
Heráclito Fortes – DEM	2. César Borges – DEM
Jonas Pinheiro – DEM	3. Edison Lobão – DEM
José Agripino – DEM	4. Raimundo Colombo – DEM
Cícero Lucena – PSDB	5. Lúcia Vânia – PSDB
Marisa Serrano – PSDB	6. Flexa Ribeiro – PSDB
Marconi Perillo – PSDB	7. Sérgio Guerra – PSDB
PDT	
Jefferson Péres	1. (vago)

Secretário: José Francisco B. de Carvalho
Reuniões: Terças – Feiras às 11:30 horas – Plenário nº 6 – Ala Nilo Coelho.
Telefone: 3311-3935 Fax: 3311-1060
E – Mail: jcarvalho@senado.gov.br.

5.1) SUBCOMISSÃO DAS AGÊNCIAS REGULADORAS
(5 titulares e 5 suplentes)

5.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE – AQUECIMENTO GLOBAL
(5 titulares e 5 suplentes)

Presidente: Senador Renato Casagrande- PSB
Vice-Presidente: Senador Marconi Perillo – PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Renato Casagrande – PSB	1. Flávio Arns – PT
Inácio Arruda – PC do B	2. Expedito Júnior – PR
PMDB	
Valter Pereira	1. Garibaldi Alves Filho
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
	1. Adelmir Santana – DEM
Marconi Perillo – PSDB	2. Marisa Serrano – PSDB
Cícero Lucena – PSDB	

5.3) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE O GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS
(5 titulares e 5 suplentes)

Presidente: Senador Cícero Lucena- PSDB
Vice-Presidente: Senador João Ribeiro – PR

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
João Ribeiro – PR	1. Inácio Arruda – PC do B
Serys Slhessarenko – PT	2. Augusto Botelho –PT
PMDB	
Wellington Salgado de Oliveira	1. Garibaldi Alves Filho
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Jonas Pinheiro – DEM	1. Adelmir Santana – DEM
Cícero Lucena – PSDB	5. Marisa Serrano – PSDB

6) COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA - CDH
(19 titulares e 19 suplentes)

Presidente: Senador Paulo Paim- PT
Vice-Presidente: Senador Cícero Lucena – PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Flávio Arns – PT	1. Serys Slhessarenko- PT
Fátima Cleide – PT	2. Eduardo Suplicy – PT
Paulo Paim – PT	3. Sérgio Zambiasi – PTB
Patrícia Saboya – PSB	4. Sibá Machado - PT
Inácio Arruda – PC do B	5. Ideli Salvatti- PT
	6. Marcelo Crivella - PRB
PMDB	
Leomar Quintanilha	1. Mão Santa
Geraldo Mesquita Júnior	2. Romero Jucá
Paulo Duque	3. (vago)
Wellington Salgado de Oliveira	4. Valter Pereira
Gilvam Borges	5. Jarbas Vasconcelos
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
César Borges – DEM	1. Edison Lobão – DEM
Eliseu Resende – DEM	2. Heráclito Fortes – DEM
Romeu Tuma – DEM	3. Jayme Campos – DEM
Jonas Pinheiro – DEM	4. Maria do Carmo Alves – DEM
Arthur Virgílio – PSDB	5. Mário Couto – PSDB
Cícero Lucena – PSDB	6. Lúcia Vânia – PSDB
(vago) [1]	7. Papaléo Paes
PDT	
Cristovam Buarque	1. (vago)
PSOL	
José Nery	

[1] Em virtude do retorno do titular, Senador Alvaro Dias.

Secretário: Altair Gonçalves Soares
Reuniões: Terças – Feiras às 12:00 horas – Plenário nº 2 – Ala Nilo Coelho.
Telefone: 3311-4251/2005 Fax: 3311-4646
E – Mail: scomcdh@senado.gov.br.

6.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DA IGUALDADE RACIAL E INCLUSÃO
(7 titulares e 7 suplentes)

6.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO IDOSO
(7 titulares e 7 suplentes)

Presidente: Senador Leomar Quintanilha - PMDB
Vice-Presidente: Senadora Lúcia Vânia – PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Paulo Paim – PT	1. Flávio Arns – PT
Serys Slhessarenko- PT	2. Sibá Machado - PT
PMDB	
Leomar Quintanilha	1. Gilvam Borges
Geraldo Mesquita Júnior	2. (vago)
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Maria do Carmo Alves – DEM	1. (vago)
Heráclito Fortes – DEM	2. (vago)
Lúcia Vânia – PSDB	3. Papaléo Paes – PSDB

6.3) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DA CRIANÇA, ADOLESCENTE E JUVENTUDE
(7 titulares e 7 suplentes)

6.4) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA DO TRABALHO ESCRAVO
(5 titulares e 5 suplentes)

Presidente: Senador José Nery - PSOL
Vice-Presidente: Senador Inácio Arruda – PCdoB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Eduardo Suplicy – PT	1. Flávio Arns - PT
	2. Patrícia Saboya – PSB .
PMDB	
Inácio Arruda – PcdoB	1. Geraldo Mesquita Júnior
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Maria do Carmo Alves – DEM	1. Edison Lobão – DEM
Lúcia Vânia – PSDB	5. Cícero Lucena – PSDB
PSOL	
José Nery	

7) COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE
(19 titulares e 19 suplentes)

Presidente – Senador Heráclito Fortes - DEM
Vice-Presidente – Senador Eduardo Azeredo - PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Eduardo Suplicy – PT	1. Inácio Arruda – PC do B
Marcelo Crivella – PRB	2. Aloizio Mercadante – PT
Fernando Collor – PTB	3. Augusto Botelho – PT
Antonio Carlos Valadares – PSB	4. Serys Slhessarenko – PT
Mozarildo Cavalcanti – PTB	5. Fátima Cleide – PT
João Ribeiro – PR	6. Francisco Dornelles – PP
PMDB	
Pedro Simon	1. Valdir Raupp
Mão Santa	2. Leomar Quintanilha
(vago)	3. Wellington Salgado de Oliveira
Jarbas Vasconcelos	4. Gilvam Borges
Paulo Duque	5. Garibaldi Alves Filho
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Heráclito Fortes – DEM	1. Edison Lobão – DEM
Marco Maciel – DEM	2. César Borges – DEM
Maria do Carmo Alves – DEM	3. Kátia Abreu – DEM
Romeu Tuma – DEM	4. Rosalba Ciarlini – DEM
Arthur Virgílio – PSDB	5. Flexa Ribeiro – PSDB
Eduardo Azeredo – PSDB	6. (vago)[1]
João Tenório – PSDB	7. Sérgio Guerra – PSDB
PDT	
Cristovam Buarque	1. Jefferson Péres

[1] Em virtude do retorno do titular, Senador Alvaro Dias.

Secretário: José Alexandre Girão M. da Silva
Telefone 3311-3496 Fax: 3311-3546 – Plenário nº 7 – Ala Alexandre Costa
Reuniões: Quintas–feiras às 10:00 horas.
E – Mail: giraomot@senado.gov.br

7.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE PROTEÇÃO DOS CIDADÃOS BRASILEIROS NO EXTERIOR
(7 titulares e 7 suplentes)

7.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DA AMAZÔNIA
(7 titulares e 7 suplentes)
Presidente: Senador Mozarildo Cavalcanti - PTB
Vice-Presidente: Senador Augusto Botelho - PT

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Augusto Botelho - PT	1. João Ribeiro - PR
Mozarildo Cavalcanti - PTB	2. Fátima Cleide - PT
PMDB	
Valdir Raupp	1. Leomar Quintanilha
Pedro Simon	2. Gilvam Borges
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Romeu Tuma – DEM	1. Marco Maciel – DEM
Flexa Ribeiro - PSDB	2. Arthur Virgílio – PSDB
PDT	
Jefferson Péres	1. Cristovam Buarque

Secretário: José Alexandre Girão M. da Silva
Telefone 3311-3496 Fax: 3311-3546 – Plenário nº 7 – Ala Alexandre Costa
E – Mail: giraomot@senado.gov.br

7.3) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE ACOMPANHAMENTO DO REGIME INTERNACIONAL SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS
(7 titulares e 7 suplentes)
Presidente: Senador Fernando Collor - PTB
Vice-Presidente: Senador João Ribeiro - PR

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Fernando Collor - PTB	1. Inácio Arruda – PC do B
João Ribeiro - PR	2. Augusto Botelho - PT
PMDB	
Mão Santa	1. Valdir Raupp
(vago)	2. Leomar Quintanilha
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Romeu Tuma – DEM	1. Rosalba Ciarlini – DEM
Eduardo Azeredo - PSDB	2. Papaléo Paes – PSDB
PDT	
Cristovam Buarque	1. Jefferson Péres

Secretário: José Alexandre Girão M. da Silva
Telefone 3311-3496 Fax: 3311-3546 – Plenário nº 7 – Ala Alexandre Costa
E – Mail: giraomot@senado.gov.br

7.4) SUBCOMISSÃO PERMANENTE PARA MODERNIZAÇÃO E REAPARELHAMENTO DAS FORÇAS ARMADAS
(5 titulares e 5 suplentes)
Presidente: Senador Romeu Tuma - DEM
Vice-Presidente: Senador Eduardo Azeredo - PSDB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Fernando Collor - PTB	1. Marcelo Crivella – PRB
PMDB	
Paulo Duque	1. Pedro Simon
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Romeu Tuma – DEM	1. Marco Maciel – DEM
Eduardo Azeredo - PSDB	2. Flexa Ribeiro – PSDB
PDT	
Jefferson Péres	1.

Secretário: José Alexandre Girão M. da Silva
Telefone 3311-3496 Fax: 3311-3546 – Plenário nº 7 – Ala Alexandre Costa
E – Mail: giraomot@senado.gov.br

8) COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI
(23 titulares e 23 suplentes)

Presidente - Senador Marconi Perillo - PSDB
Vice-Presidente – Senador Delcídio Amaral - PT

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Serys Slhessarenko – PT	1. Flávio Arns– PT
Delcídio Amaral– PT	2. Fátima Cleide– PT
Ideli Salvatti– PT	3. Aloizio Mercadante– PT
Francisco Dornelles– PP	4. João Ribeiro– PR
Inácio Arruda– PC do B	5. Augusto Botelho – PT
Fernando Collor– PTB	6. João Vicente Claudino – PTB
Expedito Júnior– PR	7. Renato Casagrande– PSB
PMDB	
Romero Jucá	1. Garibaldi Alves Filho
Valdir Raupp	2. José Maranhão
Leomar Quintanilha	3. Gilvam Borges
(vago)	4. Neuto De Conto
Valter Pereira	5. Geraldo Mesquita Júnior
Wellington Salgado de Oliveira	6. Pedro Simon
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Adelmir Santana – DEM	1. Demóstenes Torres – DEM
Eliseu Resende – DEM	2. Marco Maciel – DEM
Jayme Campos – DEM	3. Jonas Pinheiro – DEM
Heráclito Fortes – DEM	4. Rosalba Ciarlini – DEM
Raimundo Colombo – DEM	5. Romeu Tuma – DEM
João Tenório – PSDB	6. Cícero Lucena – PSDB
Marconi Perillo – PSDB	7. Eduardo Azeredo – PSDB
Flexa Ribeiro – PSDB	8. Mário Couto – PSDB
Sérgio Guerra – PSDB	9. Tasso Jereissati – PSDB
PDT	
João Durval	1. (vago)

Secretária: Dulcídia Ramos Calhao
Reuniões: Terças – Feiras às 14:00 horas. – Plenário nº 13 – Ala Alexandre Costa
Telefone: 3311-4607 Fax: 3311-3286
E – Mail : scomci@senado.gov.br

8.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DESTINADA A ACOMPANHAR A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC
(7 titulares e 7 suplentes)

9) COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR
(17 titulares e 17 suplentes)

Presidente - Senadora Lúcia Vânia - PSDB
Vice-Presidente – Senador Jonas Pinheiro - DEM

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Fátima Cleide – PT	1. Sibá Machado – PT
Patrícia Saboya – PSB	2. Expedito Júnior – PR
João Pedro - PT	3. Inácio Arruda – PC do B
João Vicente Claudino – PTB	4. Antonio Carlos Valadares – PSB
Mozarildo Cavalcanti – PTB	
PMDB	
José Maranhão	1. Leomar Quintanilha
Geraldo Mesquita Júnior	2. Wellington Salgado de Oliveira
Garibaldi Alves Filho	3. Pedro Simon
Valter Pereira	4. Valdir Raupp
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Demóstenes Torres – DEM	1. Adelmir Santana – DEM
Jonas Pinheiro – DEM	2. Jayme Campos – DEM
Marco Maciel – DEM	3. Kátia Abreu – DEM
Rosalba Ciarlini – DEM	4. Maria do Carmo Alves – DEM
Lúcia Vânia – PSDB	5. Tasso Jereissati – PSDB
Marisa Serrano – PSDB	6. Flexa Ribeiro – PSDB
Cícero Lucena – PSDB	7. João Tenório – PSDB
PDT	
Jefferson Péres	1. Osmar Dias
PSOL	
	José Nery

Secretário: Ednaldo Magalhães Siqueira
Reuniões: Quartas – Feiras às 14 horas
Telefone: 3311-4282 Fax: 3311-1627
E – Mail: scomcdr@senado.gov.br

10) COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA - CRA
(17 titulares e 17 suplentes)

Presidente – Senador Neuto De Conto - PMDB
Vice-Presidente - Senador Expedito Júnior - PR

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Sibá Machado – PT	1. Paulo Paim – PT
Delcídio Amaral – PT	2. Aloizio Mercadante – PT
Antonio Carlos Valadares – PSB	3. João Ribeiro – PR
Expedito Júnior – PR	4.Augusto Botelho - PT
João Pedro – PT	5. José Nery – PSOL
PMDB	
Garibaldi Alves Filho	1. Valdir Raupp
Leomar Quintanilha	2. Romero Jucá
Pedro Simon	3. Valter Pereira
Neuto De Conto	4. Mão Santa
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Heráclito Fortes – DEM	1. Edison Lobão – DEM
César Borges – DEM	2. Eliseu Resende – DEM
Jonas Pinheiro – DEM	3. Raimundo Colombo – DEM
Kátia Abreu – DEM	4. Rosalba Ciarlini – DEM
Cícero Lucena – PSDB	5. Marconi Perillo – PSDB
Flexa Ribeiro – PSDB	6. João Tenório – PSDB
Marisa Serrano – PSDB	7. Sérgio Guerra – PSDB
PDT	
Osmar Dias	1. João Durval

Secretário: Marcello Varella
Reuniões: Quintas – Feiras às 12 horas –
Telefone: 3311-3506 Fax:
E – Mail: marcello@senado.gov.br

10.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS
(7 titulares e 7 suplentes)

Presidente – Senador João Tenório - PSDB
Vice-Presidente - Senador Sibá Machado - PT

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Sibá Machado – PT	1. Paulo Paim – PT
Antonio Carlos Valadares – PSB	2. João Ribeiro – PR
PMDB	
Valter Pereira	1. Valdir Raupp
Neuto De Conto	2. Mão Santa
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Jonas Pinheiro – DEM	1. Raimundo Colombo – DEM – DEM
	2. Rosalba Ciarlini – DEM – DEM
João Tenório – PSDB	3. Cícero Lucena - PSDB
Marisa Serrano – PSDB	

11) COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO, COMUNICAÇÃO E INFORMÁTICA - CCT
(17 titulares e 17 suplentes)

Presidente – Senador Wellington Salgado de Oliveira - PMDB
Vice-Presidente – Senador Marcelo Crivella - PRB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Marcelo Crivella – PRB	1. Expedito Júnior – PR
Augusto Botelho – PT	2. Flávio Arns – PT
Renato Casagrande – PSB	3. João Ribeiro – PR
Sérgio Zambiasi – PTB	4. Francisco Dornelles – PP
Ideli Salvatti – PT	5. Fátima Cleide – PT
PMDB	
Valdir Raupp	1. Romero Jucá
Wellington Salgado de Oliveira	2. Garibaldi Alves Filho
Gilvam Borges	3. Mão Santa
Valter Pereira	4. Leomar Quintanilha
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Demóstenes Torres – DEM	1. Eliseu Resende – DEM
Romeu Tuma – DEM	2. Heráclito Fortes – DEM
Maria do Carmo Alves – DEM	3. Marco Maciel – DEM
José Agripino – DEM	4. Rosalba Ciarlini – DEM
João Tenório – PSDB	5. Flexa Ribeiro – PSDB
Eduardo Azeredo – PSDB	6. Marconi Perillo – PSDB
Cícero Lucena – PSDB	7. Papaléo Paes – PSDB
PDT	
(vago)	1. (vago)

Secretária: Égli Lucena Heusi Moreira
Reuniões: Quartas-Feiras às 8:45 horas
Telefone: 3311-1120 Fax: 3311-2025
E – Mail: scomcct@senado.gov.br.

11.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE SERVIÇOS DE INFORMÁTICA
(5 titulares e 5 suplentes)

Presidente – Senador Eduardo Azeredo - PSDB
Vice-Presidente – Senador Renato Casagrande - PSB

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Flávio Arns – PT	1. Sérgio Zambiasi – PTB
Renato Casagrande – PSB	2. Expedito Júnior – PR
PMDB	
Valter Pereira	1. Gilvam Borges
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Demóstenes Torres – DEM	1. Heráclito Fortes – DEM
Eduardo Azeredo – PSDB	2. Cícero Lucena – PSDB

11.2) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA PARA O ESTUDO, ACOMPANHAMENTO E APOIO AO DESENVOLVIMENTO DOS PÓLOS TECNOLÓGICOS
(5 titulares e 5 suplentes)

Presidente –
Vice-Presidente –

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PTB, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
Marcelo Crivella – PRB	1. Francisco Dornelles – PP
Augusto Botelho – PT	2. Fátima Cleide – PT
PMDB	
Mão Santa	1. Garibaldi Alves Filho
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
Romeu Tuma – DEM	1. Rosalba Ciarlini – DEM
Cícero Lucena – PSDB	2. Eduardo Azeredo – PSDB

CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

(Resolução do Senado Federal nº 20/93)

COMPOSIÇÃO

(Eleita na Sessão do Senado Federal de 06/03/2007)

1ª Eleição Geral: 19.04.1995
2ª Eleição Geral: 30.06.1999
3ª Eleição Geral: 27.06.2001
4ª Eleição Geral: 13.03.2003
5ª Eleição Geral: 23.11.2005
6ª Eleição Geral: 06.03.2007

Presidente: Senador Leomar Quintanilha [8]
Vice-Presidente: Senador Adelmir Santana [3]

BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB)					
Titulares	**UF**	Ramal	**Suplentes**	**UF**	**Ramal**
Augusto Botelho (PT)	RR	2041	1. João Pedro (PT)[2]	AM	1166
(vago)			2. Fátima Cleide (PT) [5]	RO	2391
Renato Casagrande (PSB)	ES	1129	3. Ideli Salvatti (PT)[2]	SC	2171
Epitácio Cafeteira (PTB)[1]	MA	1402	4. (vago)		
Eduardo Suplicy (PT)	SP	3213	5. (vago)		
PMDB					
Wellington Salgado de Oliveira	MG	2244	1. Valdir Raupp	RO	2252
Almeida Lima [4]	SE	1312	2. Gerson Camata	ES	3235
Gilvam Borges	AP	1713	3. Romero Jucá	RR	2112
Leomar Quintanilha	TO	2073	4. José Maranhão	PB	1891
DEM					
Demóstenes Torres	GO	2091	1. Jonas Pinheiro	MT	2271
Heráclito Fortes	PI	2131	2. César Borges	BA	2212
Adelmir Santana	DF	4702	3. Maria do Carmo Alves	SE	1306
PSDB					
Marconi Perillo	GO	1961	1. Arthur Virgílio [6, 9]	AM	1413
Marisa Serrano [7, 10]	MS	3016	2. Sérgio Guerra	PE	2382
PDT					
Jefferson Péres	AM	2063	1. (vago)		
Corregedor do Senado (Membro nato – art. 25 da Resolução nº 20/93)					
Senador Romeu Tuma (DEM/SP)					2051

(Atualizada em 4.7.2007)

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento - SCOP
Ala Senador Dinarte Mariz, sala nº 6
Telefones: 3311-4561 e 3311-5258
scop@senado.gov.br; www.senado.gov.br/etica

[1] Eleito na Sessão de 29.5.2007 para a vaga anteriormente ocupada pela Senadora Serys Slhessarenko (PT/MT), que renunciou ao mandato de titular de acordo com o Ofício GSSS nº 346, lido nessa mesma Sessão.
[2] Eleitos na Sessão de 29.5.2007.
[3] Eleito em 30.5.2007, na 1ª Reunião de 2007 do CEDP.
[4] Eleito na sessão de 27.06.2007, em vaga anteriormente ocupada pelo Senador Valter Pereira, que renunciou em 25.6.2007.
[5] Eleita na Sessão de 27.6.2007.
[6] Eleito na Sessão de 27.6.2007, em vaga anteriormente ocupada pela Senadora Marisa Serrano, que renunciou em 27.6.2007.
[7] Eleita na Sessão de 27.6.2007, em vaga anteriormente ocupada pelo Senador Arthur Virgílio, que renunciou em 27.6.2007.
[8] Eleito em 27.6.2007, na 5ª Reunião de 2007 do CEDP.
[9]. Eleito na Sessão de 4.7.2007, em vaga anteriormente ocupada pela Senadora Marisa Serrano, que renunciou em 4.7.2007.
[10]. Eleita na Sessão de 4.7.2007, em vaga anteriormente ocupada pelo Senador Arthur Virgílio, que renunciou em 4.7.2007.

CORREGEDORIA PARLAMENTAR
(Resolução do Senado Federal nº 17, de 1993)

COMPOSIÇÃO

Senador Romeu Tuma[1](DEM-SP)	Corregedor
(Vago)	1º Corregedor Substituto
(Vago)	2º Corregedor Substituto
(Vago)	3º Corregedor Substituto

(Atualizada em 6.3.2007)

Notas:
[1] Eleito na Reunião Preparatória da 1ª Sessão Legislativa da 53ª Legislatura, realizada em 1º.2.2007, nos termos da Resolução nº 17, de 17.3.93.

SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Ala Senador Dinarte Mariz, sala nº 6
Telefones: 3311-4561 e 3311-5259
scop@senado.gov.br

PROCURADORIA PARLAMENTAR

(Resolução do Senado Federal nº 40/95)

COMPOSIÇÃO

(Vago)[1]	
Demóstenes Torres[2] (DEM-GO)	Bloco Parlamentar da Minoria
Alvaro Dias[2 4 5]	Bloco Parlamentar da Minoria
Fátima Cleide[3] (PT-RO)	Bloco de Apoio ao Governo

Atualizado em 1º.2.2007

Notas:

[1] Vaga ocupada pelo Senador Ramez Tebet, falecido em 17.11.2006.

[2] Em 29.3.2005, foi publicada no DSF a leitura, no Plenário do SF, do Of. Nº 031/2005, das indicações dos Senadores Demóstenes Torres e Álvaro Dias.

[3] Em 17.5.2005, foi publicada no DSF a leitura, no Plenário do SF, do Of. Nº 285/2005, da indicação da Senadora Fátima Cleide.

[4] O Senador Alvaro Dias licenciou-se do exercício do mandato a partir de 26 de março de 2007, pelo prazo de 121 dias, de acordo com o Requerimento nº 258, de 2007.

[5] O Senador Alvaro Dias retornou ao exercício do mandato em 31 de julho de 2007.

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Telefones: 3311-4561 e 3311-5257
scop@senado.gov.br

CONSELHO DO DIPLOMA MULHER-CIDADÃ BERTHA LUTZ

Constituído pela Resolução nº 2, de 2001, oriunda do Projeto de Resolução nº 25, de 1998, aprovado na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal do dia 15.3.2001

COMPOSIÇÃO

1ª Designação Geral: 03.12.2001
2ª Designação Geral: 26.02.2003
3º Designação Geral: 03.04.2007

Presidente: Senadora Serys Slhessarenko[1]
Vice-Presidente: Senador Inácio Arruda[1]

PMDB
Senadora Roseana Sarney (MA)
DEM
Senadora Maria do Carmo Alves (SE)
PSDB
Senadora Lúcia Vânia (GO)
PT
Senadora Serys Slhessarenko (MT)
PTB
Senador Sérgio Zambiasi (RS)
PR
(vago)
PDT
Senador Cristovam Buarque (DF)
PSB
Senadora Patrícia Saboya (CE)
PC do B
Senador Inácio Arruda (CE)
PRB
Senador Marcelo Crivella (RJ)
PP
(vago)
PSOL
(vago)

(Atualizada em 21.06.2007)

[1]. Eleitos em 21.06.2007

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento - SCOP
Ala Senador Dinarte Mariz, sala nº 6
Telefones: 3311-4561 e 3311-5259
scop@senado.gov.br

CONSELHO DA ORDEM DO CONGRESSO NACIONAL

(Criado pelo Decreto Legislativo nº 70, de 23.11.1972)
(Regimento Interno baixado pelo Ato nº 1, de 1973-CN)

COMPOSIÇÃO

Grão-Mestre: Presidente do Senado Federal
Chanceler: Presidente da Câmara dos Deputados

MESA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS	MESA DO SENADO FEDERAL
PRESIDENTE Deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP)	**PRESIDENTE** Senador Renan Calheiros (PMDB-AL)
1º VICE-PRESIDENTE Deputado Narcio Rodrigues (PSDB-MG)	**1º VICE-PRESIDENTE** Senador Tião Viana (PT-AC)
2º VICE-PRESIDENTE Deputado Inocêncio Oliveira (PR-PE)	**2º VICE-PRESIDENTE** Senador Álvaro Dias (PSDB-PR)
1º SECRETÁRIO Deputado Osmar Serraglio (PMDB-PR)	**1º SECRETÁRIO** Senador Efraim Morais (DEM-PB)
2º SECRETÁRIO Deputado Ciro Nogueira (PP-PI)	**2º SECRETÁRIO** Senador Gerson Camata (PMDB-ES)
3º SECRETÁRIO Deputado Waldemir Moca (PMDB-MS)	**3º SECRETÁRIO** Senador César Borges (DEM-BA)
4º SECRETÁRIO Deputado José Carlos Machado (DEM-SE)	**4º SECRETÁRIO** Senador Magno Malta (PR-ES)
LÍDER DA MAIORIA Deputado Henrique Eduardo Alves (PMDB-RN)	**LÍDER DA MAIORIA**
LÍDER DA MINORIA Deputado André de Paula (DEM-PE)	**LÍDER DO BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA** Senador Demóstenes Torres (DEM-GO)
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA Deputado Leonardo Picciani (PMDB-RJ)	**PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA** Senador Marco Maciel (DEM-PE)
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL Deputado Vieira da Cunha (PDT-RS)	**PRESIDENTE DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL** Senador Heráclito Fortes (DEM-PI)

(Atualizada em 21.8.2007)

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Ala Senador Dinarte Mariz, sala nº 6
Telefones: 3311-4561 e 3311-5258
scop@senado.gov.br

CONGRESSO NACIONAL
CONSELHO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

(13 titulares e 13 suplentes)

(Criado pela Lei nº 8.389, de 30 de dezembro de 1991)
(Regimento Interno aprovado nos termos do Ato da Mesa nº 1, de 2004)
Presidente: Arnaldo Niskier
Vice-Presidente: João Monteiro de Barros Filho[1]

LEI Nº 8.389/91, ART. 4º	TITULARES	SUPLENTES
Representante das empresas de rádio (inciso I)	PAULO MACHADO DE CARVALHO NETO[2]	EMANUEL SOARES CARNEIRO[2]
Representante das empresas de televisão (inciso II)	GILBERTO CARLOS LEIFERT	ANTÔNIO DE PÁDUA TELES DE CARVALHO[2]
Representante de empresas da imprensa escrita (inciso III)	PAULO R. TONET CAMARGO	SIDNEI BASILE[2]
Engenheiro com notórios conhecimentos na área de comunicação social (inciso IV)	FERNANDO BITTENCOURT[2]	ROBERTO DIAS LIMA FRANCO
Representante da categoria profissional dos jornalistas (inciso V)	CELSO AUGUSTO SCHRÖDER[3]	(VAGO)
Representante da categoria profissional dos radialistas (inciso VI)	EURÍPEDES CORRÊA CONCEIÇÃO	MÁRCIO LEAL
Representante da categoria profissional dos artistas (inciso VII)	BERENICE ISABEL MENDES BEZERRA[2]	STEPAN NERCESSIAN[2]
Representante das categorias profissionais de cinema e vídeo (inciso VIII)	GERALDO PEREIRA DOS SANTOS[2]	ANTÔNIO FERREIRA DE SOUSA FILHO[2]
Representante da sociedade civil (inciso IX)	DOM ORANI JOÃO TEMPESTA	SEGISNANDO FERREIRA ALENCAR
Representante da sociedade civil (inciso IX)	ARNALDO NISKIER	GABRIEL PRIOLLI NETO
Representante da sociedade civil (inciso IX)	LUIZ FLÁVIO BORGES D'URSO	PHELIPPE DAOU
Representante da sociedade civil (inciso IX)	ROBERTO WAGNER MONTEIRO[2]	FLÁVIO DE CASTRO MARTINEZ[2]
Representante da sociedade civil (inciso IX)	JOÃO MONTEIRO DE BARROS FILHO	PAULO MARINHO

1ª Eleição Geral: Sessão do Congresso Nacional de 5.6.2002
2ª Eleição Geral: Sessão do Congresso Nacional de 22.12.2004

SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Telefones: (61) 3311-4561 e 3311-5258
scop@senado.gov.br - www.senado.gov.br/ccs

[1] Eleito na 2ª Reunião de 2006 do CCS, em 3.4.2006, em substituição ao Conselheiro Luiz Flávio Borges D'Urso.
[2] Reeleitos na sessão do Congresso Nacional de 22.12.2004.
[3] Eleito como suplente na Sessão do Congresso Nacional de 22.12.2004. Foi convocado como titular na 6ª Reunião de 2006 do CCS, realizada em 7.8.2006, em função do falecimento, em 30.5.2006, do Conselheiro Daniel Koslowsky Herz.

CONGRESSO NACIONAL
CONSELHO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
(Criado pela Lei nº 8.389, de 30 de dezembro de 1991)
(Regimento Interno aprovado nos termos do Ato da Mesa nº 1, de 2004)
COMISSÕES DE TRABALHO

01 – COMISSÃO DE REGIONALIZAÇÃO E QUALIDADE DA PROGRAMAÇÃO E DE RADIODIFUSÃO COMUNITÁRIA[4]

- Paulo Machado de Carvalho Neto (Representante das empresas de rádio)
- Gilberto Carlos Leifert (Representante das empresas de televisão)
- Paulo R. Tonet Camargo (Representante das empresas da imprensa escrita)
- Fernando Bittencourt (Engenheiro com notórios conhecimentos na área de comunicação social)
- Celso Augusto Schröder (Representante da categoria profissional dos jornalistas)
- Eurípedes Corrêa Conceição (Representante da categoria profissional dos radialistas)
- Berenice Isabel Mendes Bezerra (Representante da categoria profissional dos artistas)
- Geraldo Pereira dos Santos (Representante das categorias profissionais de cinema e vídeo)
- Dom Orani João Tempesta (Representante da sociedade civil)
- Roberto Wagner Monteiro (Representante da sociedade civil)
- João Monteiro de Barros Filho (Representante da sociedade civil)

02 – COMISSÃO DE TECNOLOGIA DIGITAL

- Fernando Bittencourt (Eng. com notórios conhec. na área de comunicação social) - **Coordenador**
- Paulo Machado de Carvalho Neto (Representante das empresas de rádio)
- Paulo R. Tonet Camargo (Representante de empresas da imprensa escrita)
- Celso Augusto Schröder (Representante da categoria profissional dos jornalistas)
- Eurípedes Corrêa Conceição (Representante da categoria profissional dos radialistas)
- Berenice Isabel Mendes Bezerra (Representante da categoria profissional dos artistas)
- Geraldo Pereira dos Santos (Representante das categorias profissionais de cinema e vídeo)
- Luiz Flávio Borges D'Urso (Representante da sociedade civil)
- Roberto Wagner Monteiro (Representante da sociedade civil)

03 – COMISSÃO DE TV POR ASSINATURA

- Berenice Isabel Mendes Bezerra (Representante da cat. profissional dos artistas) - **Coordenadora**
- Paulo Machado de Carvalho Neto (Representante das empresas de rádio)
- Gilberto Carlos Leifert (Representante das empresas de televisão)
- Paulo R. Tonet Camargo (Representante de empresas da imprensa escrita)
- Celso Augusto Schröder (Representante da categoria profissional dos jornalistas)
- Roberto Wagner Monteiro (Representante da sociedade civil)
- João Monteiro de Barros Filho (Representante da sociedade civil)

04 – COMISSÃO DE MARCO REGULATÓRIO

- Roberto Wagner Monteiro (Representante da sociedade civil) – **Coordenador**
- Paulo Machado de Carvalho Neto (Representante das empresas de rádio)
- Paulo R. Tonet Camargo (Representante de empresas da imprensa escrita)
- Fernando Bittencourt (Engenheiro com notórios conhecimentos na área de comunicação social)
- Celso Augusto Schröder (Representante da categoria profissional dos jornalistas)
- Eurípedes Corrêa Conceição (Representante da categoria profissional dos radialistas)
- Gilberto Carlos Leifert (Representante das empresas de televisão) [5]

05 – COMISSÃO DE LIBERDADE DE EXPRESSÃO

- Gilberto Carlos Leifert (Representante das empresas de televisão) – **Coordenador**
- Paulo Machado de Carvalho (Representante das empresas de rádio)
- Paulo R. Tonet Camargo (Representante de empresas da imprensa escrita)
- Celso Augusto Schröder (Representante da categoria profissional dos jornalistas)
- Geraldo Pereira dos Santos (Representante das categorias profissionais de cinema e vídeo)
- Dom Orani João Tempesta (Representante da sociedade civil)
- Roberto Wagner Monteiro (Representante da sociedade civil)

SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Telefones: (61) 3311-4561 e 3311-5258

[4] Constituída na 11ª Reunião do CCS, de 5.12.2005, como união da Comissão de Regionalização e Qualidade da Programação com a Comissão de Radiodifusão Comunitária. Todos os membros de cada uma das duas comissões originais foram considerados membros da nova comissão. Aguardando escolha do coordenador (art. 31, § 5º, do Regimento Interno do CCS).
[5] Passou a fazer parte desta Comissão na Reunião Plenária de 5.6.2006.

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

COMPOSIÇÃO

18 Titulares (9 Senadores e 9 Deputados) e 18 Suplentes (9 Senadores e 9 Deputados)

Designação: 27/04/2007

SENADORES

TITULARES	SUPLENTES
PMDB	
PEDRO SIMON (PMDB/RS)	1. NEUTO DE CONTO (PMDB/SC)
GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB/AC)	2. VALDIR RAUPP (PMDB/RO)
DEM	
EFRAIM MORAIS (DEM/PB)	1. ADELMIR SANTANA (DEM/DF)
ROMEU TUMA (DEM/SP)	2. RAIMUNDO COLOMBO (DEM/SC)
PSDB	
MARISA SERRANO (PSDB/MS)	1. EDUARDO AZEREDO (PSDB/MG)
PT	
ALOIZIO MERCADANTE (PT/SP)	1. FLÁVIO ARNS (PT/PR)
PTB	
SÉRGIO ZAMBIASI (PTB/RS)	1. FERNANDO COLLOR (PTB/AL)
PDT	
CRISTOVAM BUARQUE (PDT/DF)	1. JEFFERSON PÉRES (PDT/AM)
PCdoB	
INÁCIO ARRUDA (PCdoB/CE)	1.

DEPUTADOS

TITULARES	SUPLENTES
PMDB/PT/PP/PR/PTB/PSC/PTC/PTdoB	
CEZAR SCHIRMER (PMDB/RS)	1. ÍRIS DE ARAÚJO (PMDB/GO)
DR. ROSINHA (PT/PR)	2. NILSON MOURÃO (PT/AC)
GEORGE HILTON (PP/MG)	3. RENATO MOLLING (PP/RS)
MAX ROSENMANN (PMDB/PR)	4. VALDIR COLATTO (PMDB/SC)
PSDB/DEM/PPS	
CLAUDIO DIAZ (PSDB/RS)	1. FERNANDO CORUJA (PPS/SC)
GERALDO RESENDE (PPS/MS)	2. GERVÁSIO SILVA (DEM/SC)
GERMANO BONOW (DEM/RS)	3. (*) Vago
PSB/PDT/PCdoB/PMN/PAN	
BETO ALBUQUERQUE (PSB/RS)	1. VIEIRA DA CUNHA (PDT/RS)
PV	
JOSÉ PAULO TÓFFANO (PV/SP)	1. DR. NECHAR (PV/SP)

(Atualizada em 1º.8.2007)

(*) Vago, em virtude do falecimento do Deputado Júlio Redecker (PSDB-RS), ocorrido em 17-7-2007.

Secretaria: Câmara dos Deputados - Anexo II - Sala T/28 – 70160-900 Brasília – DF / Brasil
Fones: (55) 61 3216-6871 / 6878 Fax: (55) 61 3216-6880
e-mail: **cpcm@camara.gov.br**
www.camara.gov.br/mercosul

CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO MISTA DE CONTROLE DAS ATIVIDADES DE INTELIGÊNCIA

(Art. 6º da Lei nº 9.883, de 1999)

COMPOSIÇÃO

CÂMARA DOS DEPUTADOS	SENADO FEDERAL
LÍDER DA MAIORIA	**LÍDER DA MAIORIA**
LÍDER DA MINORIA	**LÍDER DO BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA** DEMÓSTENES TORRES DEM-GO
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL VIEIRA DA CUNHA PDT-RS	**PRESIDENTE DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL** HERÁCLITO FORTES DEM-PI

(Atualizada em 7.5.2007)

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento (SCOP)
Ala Senador Dinarte Mariz, sala nº 6
Telefones: 3311-4561 e 3311- 5258
scop@senado.gov.br
www.senado.gov.br/ccai

PODER LEGISLATIVO
SENADO FEDERAL
SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
PREÇO DE ASSINATURA

SEMESTRAL

Diário do Senado Federal ou Diário da Câmara dos Deputados – s/o porte (cada)	**R$ 58,00**
Porte do Correio	**R$ 488,40**
Diário do Senado Federal ou Diário da Câmara dos Deputados – c/o porte (cada)	**R$ 546,40**

ANUAL

Diário do Senado Federal ou Diário da Câmara dos Deputados – s/o porte (cada)	**R$ 116,00**
Porte do Correio	**R$ 976,80**
Diário do Senado Federal ou Diário da Câmara dos Deputados – c/o porte (cada)	**R$ 1.092,80**

NÚMEROS AVULSOS

Valor do Número Avulso	**R$ 0,50**
Porte Avulso	**R$ 3,70**

ORDEM BANCÁRIA

UG – 020055	**GESTÃO – 00001**

Os pedidos deverão ser acompanhados de **Nota de empenho, a favor do FUNSEEP ou fotocópia da Guia de Recolhimento da União-GRU, que poderá ser retirada no SITE: http://consulta.tesouro.fazenda.gov.br/gru/gru–simples.asp Código de Recolhimento apropriado e o número de referência: 20815-9 e 00002 e o código da Unidade Favorecida – UG/GESTÃO: 020055/00001 preenchida e quitada no valor correspondente à quantidade de assinaturas pretendidas e enviar a esta Secretaria.**

OBS: NÃO SERÁ ACEITO CHEQUE VIA CARTA PARA EFETIVAR ASSINATURA DOS DCN'S.

Maiores informações pelo telefone (0XX–61) 3311-3803, FAX: 3311-1053, Serviço de Administração Econômica Financeira/Controle de Assinaturas, falar com, Mourão ou Solange.
Contato internet: 3311-4107

SECRETARIA ESPECIAL DE EDITORAÇÃO E PUBLICAÇÕES
PRAÇA DOS TRÊS PODERES, AV. N/2, S/Nº – BRASÍLIA–DF
CNPJ: 00.530.279/0005–49 CEP 70 165–900

EDIÇÃO DE HOJE: 716 PÁGINAS