



A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Boa tarde a todos e a todas aqui presentes.

Havendo número regimental, declaro aberta a 18ª Reunião Conjunta das Comissões de Serviços de Infraestrutura; a 22ª da Comissão de Assuntos Econômicos; a 18ª da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; a 11ª da Subcomissão Permanente da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016; e a 13ª da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo; da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das reuniões anteriores dessas Comissões e Subcomissão.

As Srªs Senadoras e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

A audiência pública que ora se inicia é a uma iniciativa conjunta de quatro Comissões e de uma Subcomissão permanente do Senado Federal: da Comissão de Serviços de Infraestrutura; da Comissão de Assuntos Econômicos; da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo; e da Subcomissão Permanente da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

A realização da presente audiência é resultado da aprovação dos Requerimentos nºs 10, 12, 14, 17 e 18, de 2011, da Comissão de Infraestrutura; nº 16, de 2011, da CAE; nº 26, de 2011, da CMA; e nºs 15 e 16, de 2011, da CDR, de nossa autoria e dos Senadores Francisco Dornelles, Ricardo Ferraço, Romero Jucá, João Pedro, Vanessa Grazziotin e Ana Rita, com o propósito de debater a situação do tráfego aéreo no Brasil, as condições atuais de infraestrutura aeroportuária, os investimentos programados para o setor, os aspectos econômicos da modernização e da ampliação da estrutura atual e, por fim, as implicações de todos esses aspectos para os eventos esportivos de relevância internacional que o Brasil sediará nos próximos anos: a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Contamos com a presença dos seguintes convidados: Wagner Bittencourt de Oliveira, Ministro de Estado, Chefe da Secretaria Nacional de Aviação Civil; Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); Sr. Carlos Eduardo Pellegrino, Diretor-Presidente Interino da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Agradeço desde já a inestimável participação dos senhores nesta audiência pública.

Reunir as três principais autoridades brasileiras em aviação civil nesta audiência pública representa uma oportunidade ímpar para o Senado Federal de colher, em primeira mão, informações atualizadas, relevantes e oficiais



sobre as providências que o Poder Público vem tomando e que pretende adotar para aprimorar a infraestrutura aeroportuária brasileira.

No dia 26 de abril deste ano, realizamos, na Comissão de Infraestrutura, uma audiência pública sobre o mesmo tema de que tratamos hoje. Naquela ocasião, porém, os convidados apresentaram quadro extremamente preocupante sobre o presente e o futuro da infraestrutura aeroportuária brasileira, sobretudo no que diz respeito às possibilidades de colapso do setor no curtíssimo prazo, antes mesmo dos eventos internacionais que sediaremos em 2014 e em 2016.

Assim, os depoimentos das três autoridades que recebemos hoje em muito enriquecerão o panorama que estamos formando no Senado Federal a respeito da situação da aviação civil no País. Temos a oportunidade de ponderar acerca dos prognósticos dos estudos já debatidos da reunião do dia 26 de abril com relação aos dados e às informações que nos serão apresentados pelos ilustres convidados de hoje.

Esperamos que esta audiência pública permita-nos uma visão mais cristalina da questão, na medida em que os senhores convidados de hoje terão a oportunidade de apresentar-nos propostas concretas para evitar o caos que ameaça a aviação civil brasileira.

Contamos com a presença do Presidente da CDR, Senador Benedito de Lira, a quem convidamos para fazer parte da Mesa.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco/PP – AL) – Quero comunicar a V. Ex^a que fico muito à vontade aqui. Faça de conta que estou à Mesa.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Sinta-se como se V. Ex^a estivesse na Mesa.

Comunicados e convites: em 13 de abril deste ano, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) deliberou, por meio do Requerimento nº 13, de 2011, por participar em parceria com a Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados, da promoção da organização do II Fórum Legislativo nas Cidades-Sede da Copa do Mundo de Futebol no Brasil. É o Poder Legislativo fazendo parte do time da Copa de 2014.

Até o presente momento, foram realizadas as seguintes visitas: 18 de abril, em Fortaleza; 9 de maio, em Recife; 16 de maio, em Curitiba; 6 de junho, em Belo Horizonte. A quinta cidade a ser visitada será Manaus, Amazonas, no dia 13 de junho próximo, na Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, localizada na Avenida Mário Ypiranga Monteiro, Edifício Deputado José de Jesus Lins de Albuquerque nº 3.950.

A Secretaria da CDR está providenciando o envio de convites a todos os Srs. Senadores.

A estrutura da visita será: na abertura, pela manhã, teremos um espaço para manifestação das maiores autoridades presentes. Almoço para as



autoridades no Palácio do Governo do Estado do Amazonas e visita técnica ao Estádio Vivaldo Lima e ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes.

Informo que, para melhor andamento dos trabalhos, vou conceder tempo de quinze minutos para cada convidado.

Concedo a palavra ao Exm^o Sr. Wagner Bittencourt de Oliveira, Ministro-Chefe da Secretaria Nacional de Aviação Civil da Presidência da República.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Exm^a Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, e Vice-Presidente, Senador Blairo Maggi; Senador Delcídio do Amaral, Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos, e Vice-Presidente, Senador Lobão Filho; Senador Rodrigo Rollemberg, Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), e Vice-Presidente, Senadora Kátia Abreu; Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, Presidente Senador Benedito de Lira, e Vice-Presidente, Senador Eduardo Amorim; meus colegas de Secretaria, Dr. Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Infraero, e Dr. Carlos Pellegrino, Diretor-Presidente Interino da Anac; cumprimento todos também no Senado, demais Senadores, autoridades presentes, senhoras e senhores, eu gostaria de fazer uma apresentação rápida e de tecer alguns comentários sobre o setor, na medida em que já estou, digamos, há dois meses no cargo. O tempo passa muito rápido. Quando a gente observa, ele é muito mais célere do que a gente imagina. Mas é bom, porque a gente vai aprendendo sempre coisas novas.

Vou falar um pouquinho sobre a organização institucional, sobre a importância de haver uma instituição onde trabalha a governança do setor, de forma estruturada, com a participação de todos os agentes. Falar um pouquinho também das ações que já realizamos até agora, apesar do curto prazo, e sobre o que a gente imagina que possa ser uma agenda para o futuro do setor de aviação civil.

No primeiro quadro, temos ali a criação da SAC, que aconteceu em março deste ano. Reputo como uma criação bastante acertada, porque, quanto mais a gente se envolve na discussão das questões desse setor, a gente observa que uma das melhores coisas que se pode ter é uma melhor governança e gestão desse setor.

Temos uma série de participantes. Estamos aqui falando não só da Secretaria, mas da Infraero, da Anac. Há um colega nosso que, talvez, fosse interessante estar aqui hoje, mas não está, que é o Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), que é um ator importante no desenvolvimento desse setor. Além disso, temos as companhias aéreas, nós temos o Ministério da Justiça com a Polícia Federal, nós temos o Ministério da Fazenda com a Receita Federal e nós temos o Ministério da Saúde com a Anvisa.



Então, é um setor que, sob o ponto de vista de dentro da cerca, já tem uma série de interlocutores e responsáveis para que esse tipo de serviço seja prestado adequadamente ao usuário. E do lado de fora da cerca, também – quem não está diretamente ligado à administração, à gestão do aeroporto de alguma forma –, nós temos uma série de agentes.

Obviamente, o Congresso Nacional é fundamental no aperfeiçoamento da discussão da regulação prevista para o setor, que é um setor altamente sensível e que precisa ser, de alguma forma, atualizado em suas regulações.

Nós temos uma série de outros agentes, por exemplo, Estados e Municípios. O aeroporto, para funcionar bem, precisa de uma ação concertada com os Municípios. Por exemplo, um aeroporto como o Galeão ou outros aeroportos que existem no Brasil podem estar sendo muito bem operados, talvez com padrões internacionais no limite, em algum momento, mas se nós não tivermos uma parceria estabelecida com Municípios, por exemplo, para que não ocorra o problema do risco aviário, nós poderemos ter uma limitação da utilização desses aeroportos. Por isso, é importantíssimo que os Municípios se integrem junto ao aeroportos, para que a gente possa prestar um serviço melhor ao consumidor, e não só isso, como a questão da mobilidade para se chegar aos aeroportos, enfim.

Existe uma série de questões em que os Estados e os Municípios serão fundamentais. Portanto, não é uma atividade econômica em que alguém, sozinho, resolve os seus problemas. É necessário que exista um trabalho conjunto, um esforço conjunto, uma participação colaborativa de todos os agentes. Nesse sentido, eu acho que a criação da SAC foi uma decisão bastante correta, porque ela permite que alguém com foco possa se dedicar a esse trabalho.

Poderia passar o próximo *slide*, por favor.

Bom, temos três Secretarias: uma de Política Regulatória, uma Secretaria de Aeroportos, que trata da infraestrutura dos aeroportos, e uma Secretaria de Navegação Civil. Cada uma delas tem uma ligação direta com os outros agentes que nós conversamos aqui e serão fundamentais na articulação e no desenvolvimento de uma agenda comum.

Pode passar, por favor.

Bom, política regulatória, eu, realmente, acho que não é o caso de ler todas as atribuições. O nome, eu acho, é altamente ilustrativo da missão dessa secretaria.

Eu gostaria que, talvez fosse mais interessante, em vez de a gente passar secretaria por secretaria... Eu pediria para passar um pouquinho mais. Um pouquinho, por favor.

Eu acho que nós poderíamos passar, já que nós temos pouco tempo, para algumas questões que eu reputo fundamentais para a gente entender qual é a agenda que nós temos hoje e a futura.



O que, nesse pouco tempo que tivemos, já começamos a tentar desenvolver? Uma melhoria na governança, em função de tudo o que eu já falei aqui antes.

Com vistas a maximizar a utilização dessa infraestrutura disponível... Porque, dessas conversas que tivemos, num primeiro momento, tanto em nível de governo, dever de casa, como com as companhias aéreas e com especialistas do setor, nós observamos que se nós utilizarmos de uma melhor forma a capacidade de infraestrutura que temos hoje, uma indicação que temos é de que a gente poderia aumentar a capacidade dos aeroportos, com os investimentos que temos hoje, na ordem de 30%. Todos nós sabemos que o melhor investimento que temos é utilizar adequadamente o que nós já investimos.

Então, nesse caso aí, começamos a estabelecer um trabalho conjunto e temos reuniões de governança não só com os entes de Governo, como do setor privado, no sentido de desenhar alguns círculos de governança que façam com que possamos operar de uma forma mais eficaz.

Criamos, num primeiro momento, nos aeroportos microlocalizados, em dois aeroportos, em Guarulhos e em Brasília, que começaram a operar neste fim de semana, um centro de governança, de gestão desses aeroportos. Nesses centros, estão todos esses parceiros que a gente vê ali: a Infraero, a Anac, o Decea, a Polícia Federal, a Receita Federal, companhias aéreas. Eles ficam todos juntos num *locus*, no aeroporto, em que tem todo um equipamento em que você pode ver todas as atividades do aeroporto *on-line*. Com isso, essa gestão conjunta que existe lá pode, imediatamente, tomar uma decisão sobre qualquer problema que aconteça no aeroporto.

Isso é uma coisa que está começando e nós esperamos um teste nesses dois pilotos por uns dois ou três meses, para aperfeiçoamento. O *feedback* que temos até agora, apesar de pouco tempo, é muito positivo, porque tem uma série de ações... Só quem visita essa sala ou quem participa de alguma forma disso é que verifica que grau de possibilidade se tem de otimizar a operação do aeroporto com uma gestão integrada.

Então, isso vai ser o embrião futuro de uma autoridade aeroportuária, e não é que ela vá dizer como é que os parceiros trabalham. Ela vai participar e ajudar numa discussão de coordenação, e o importante é que cada um tem a sua atribuição: a Polícia Federal tem a sua, a Receita Federal tem a sua, a Anac tem a sua, a Infraero tem a sua, as companhias aéreas têm a sua, mas, como toda atuação conjunta, precisa ter alguma governança e alguém responsável.

Então, no futuro, uma vez que nós tenhamos desenvolvido a contento esses primeiros testes, deveremos definir alguém que seja responsável pela coordenação do aeroporto, mas, no momento, o que acho relevante é o treinamento, é o exercício de uma atuação conjunta no aeroporto, porque acho que isso vai trazer muitas formas de interpretar problemas e de entender como a



forma de trabalhar de uma ou outra instituição pode afetar as outras e a vida, obviamente, dos usuários dos aeroportos. Isso, certamente, vai levar a uma melhor ação e a um melhor resultado.

Essas são ações de curto prazo que foram tomadas e, obviamente, nós vamos ter círculos de governança maiores. Já combinamos com os parceiros. A ideia é que se tenha uma governança, vamos dizer, sob um ponto de vista mais estratégico, de um ano, no sentido de tomar decisões que possam trazer essas melhores práticas para os aeroportos. Nós estamos contatando consultorias internacionais, que deverão nos ajudar a implantar nos aeroportos as melhores práticas que são usadas no mundo.

Nós, neste ano, até o final do ano, deveremos ter, em todos os aeroportos, a operação de um *check-in* compartilhado de todas as companhias, o que vai trazer flexibilidade e aumento de capacidade de *check-in* nos aeroportos.

Vamos usar, também, os totens todos, porque, hoje, você tem totens que são de uma companhia e outros que são de outra. A ideia é que nós tenhamos um sistema comum, em que todos os totens possam atender a todas as companhias. Com isso, também melhoraremos a nossa capacidade de atender aos usuários.

Há outras atividades de melhorias operacionais dos aeroportos que nós deveremos desenvolver junto e em parceria com consultorias internacionais que tragam para nós essas melhores práticas. Com isso, esperamos aumentar a capacidade dos ativos que nós temos, sem precisar investir nada, ou, pelo menos, de uma forma relevante. Nós precisamos tirar da infraestrutura que nós temos o que ela pode dar, e isso será feito através de gestão e de uma governança nos aeroportos.

Temos essa ação, como eu disse, de uma política de longo prazo, de um ano, e vamos definir um plano, também de longo prazo, sob o ponto de vista de ter, no País, uma visão de 30 anos, em que possamos definir para onde vamos; em que possamos definir com antecedência os investimentos que precisamos fazer, não só sob o ponto de vista dos grandes aeroportos, mas também da questão da aviação regional. É fundamental que a gente desenvolva não só sob o ponto de vista econômico, algumas regiões, mas também de integração de um País continental como é o nosso. Então, essa é uma agenda que já está sendo desenvolvida em conjunto, também, tudo é em parceria, para que nós possamos não só ter uma avaliação melhor, como ter uma proposta de solução.

Uma agenda fundamental para isso, também, nós temos falado, é a questão da reestruturação da Infraero. A reestruturação da Infraero é fundamental, porque será um parceiro que, daqui para a frente, será fundamental na articulação e na parceria com o setor privado.

Foi anunciado pela Presidente, na última semana, que nós deveremos conceder aos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília este



ano... É um estudo que ainda está em desenvolvimento, a modelagem está em desenvolvimento, o BNDES vai ajudar a Secretaria a fazer esse trabalho. Já estamos trabalhando juntos e, com esse trabalho, vamos precisar, para que essas coisas funcionem, já que está definido que a Infraero será um parceiro, terá uma participação na companhia de 49%, será um sócio relevante, nos capacitar para isso. Capacitar-se do ponto de vista de ter uma estrutura de engenharia adequada: capacidade em desenvolver projetos; capacidade em fazer a fiscalização do projeto; capacidade em fazer orçamento de projeto adequado, se estruturado do ponto de vista administrativo e jurídico, para que possa fazer licitações de forma bastante eficaz; capacitar-se para ter um diálogo bastante produtivo com as entidades de controle – isso é fundamental, e cada vez mais o será –; é preciso que essa entidade tenha uma reestruturação do ponto de vista financeiro e comercial, para que ela tenha uma visão de negócios e possa se tornar realmente um parceiro desejado e desejável para os investidores privados.

No mundo, hoje, esses setores todos crescem com parcerias. Isso é uma inexorabilidade, é uma forma de você otimizar recurso não só do ponto de vista financeiro, mas também do ponto de vista de conhecimento.

A Infraero não tem dúvidas. Ela tem uma história grande, tem o conhecimento, mas precisa capacitar-se, precisa melhorar sua competência. E essa é uma agenda prioritária que devemos desenvolver a fim de que essa companhia, num prazo de uns três anos – é o que a gente imagina – possa ter uma estrutura adequada e capacitada para desenvolver esse papel de parceiro no setor privado no desenvolvimento da aviação no País.

Essas concessões, como eu disse, já foram aprovadas; outras estão em estudo no momento, como Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em Confins, como já foi lançado também pela Presidente, e esse trabalho vai ser desenvolvido, os três primeiros, até o final do ano – nosso prazo é apresentar a modelagem até o final do ano –, para que possamos fazer uma licitação desses três aeroportos.

Falamos aqui sobre a importância da aviação regional. A Secretaria vai administrar os fundos que são aplicados nesse tipo de projeto, o Profaa é um deles. Nós temos a capacidade hoje de aplicação de recursos nesse orçamento de R\$102 milhões, aproximadamente, com 18 aeroportos em 12 Estados.

A gente tem observado, ao longo dos anos, que os recursos que têm sido disponibilizados não têm sido aplicados totalmente, quer seja por uma dificuldade de identificação de projetos ou até de apresentação de projetos em condições de serem apoiados. Uma ação que nós pretendemos fazer, no caso do Profaa, no atendimento aos aeroportos regionais, é que a Secretaria tenha uma atuação mais proativa, ou seja, em vez de ficar esperando os projetos chegarem que, de alguma forma, possamos identificar esses projetos e, em conjunto com Estados e Municípios, definir uma lista de projetos nos quais a gente deva investir, sem sombra de dúvida, para que a gente possa utilizar adequadamente os recursos e ter uma visão de desenvolvimento regional e integração econômica do



território a partir dos recursos que existem. Então, uma ação proativa da Secretaria é o que nós nos propomos a fazer nesses próximos anos.

Obviamente, como já falei, a questão das obras que nós temos, não só do PAC, mas da Copa do Mundo também, como também em outros aeroportos, a nossa visão não é tão somente de preocupação com eventos de Copa do Mundo e Olimpíadas, que são importantíssimas e que têm de ser atendidos. A preocupação maior que devemos ter é com o dia a dia das pessoas. A nossa preocupação é atender os usuários todos os dias e não somente em datas específicas. Isso é um trabalho muito grande. Estamos desenvolvendo não só ações de gestão para isso – e elas serão sentidas nos próximos meses –, mas também do ponto de vista de investimentos, investimentos que temos de fazer a curtíssimo prazo – e vamos fazer isso, estamos tomando providências para que os investimentos de curtíssimo prazo aconteçam, acho que o Presidente da Infraero vai se referir a isso com mais detalhes – e também uma visão de mais longo prazo, são investimentos para que a gente possa ter sustentabilidade no setor e, assim, viver com tranquilidade o crescimento. O País tem crescido, e o setor tem crescido mais ainda. A elasticidade que havia nesse setor, que era da ordem de 2,4%, hoje já está em 3,5%. O crescimento tem sido cerca de 12% ao ano, nos últimos sete, oito anos, é um crescimento chinês, e nós precisamos estar em condições de atender a essa demanda.

Então, o desafio é grande. Estamos preparados para isso. Estamos aqui, com muito prazer, para apresentar essa nossa visão em curtíssimo espaço de tempo, mas acho que é importante que tenhamos tempo para as perguntas e para a discussão.

Agradeço o convite e a presença dos senhores.

Obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Agradeço ao Sr. Wagner Bittencourt.

Concedo a palavra ao Sr. Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

V. S^a dispõe de 15 minutos.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Muito obrigado, Senadora.

Boa tarde a todos.

Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Infraestrutura; Senador Rodrigo Rollemberg, da Comissão do Meio Ambiente e Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle; Senador Blairo Maggi, da Subcomissão Permanente da Copa do Mundo e das Olimpíadas; Senador Benedito de Lira, da Comissão do Desenvolvimento Regional e Turismo; Senador Delcídio, da CAE, que teve a gentileza de vir aqui nos cumprimentar, mas, infelizmente, lá, ainda continua na Ordem do Dia; Senadores Ricardo Ferraço, Vanessa Grazziotin, Francisco Dornelles; senhoras e senhores, eu não vou me ater somente à



Infraero; acho que o Ministro Wagner já foi suficientemente claro sobre o que se pretende do ponto de vista da companhia e o que nós vamos fazer daqui para frente.

Vou fazer uma apresentação que, a rigor, não é pequena, ela é longa, mas eu vou resumi-la, e vou deixar todo esse material público aqui, de modo que a gente possa, daqui para frente, ser fiscalizado, não só pelas comissões do Congresso Nacional, mas por toda a sociedade, sobre o andamento de cada uma das obras dos 13 aeroportos que compõem a Copa do Mundo. Além disso, caso alguns dos Senadores que não pertençam aos Estados nos quais acontecerão jogos da Copa do Mundo desejarem se manifestar, nós estamos à inteira disposição para responder quaisquer perguntas específicas a respeito desses aeroportos.

Trouxe comigo o nosso Diretor de Operações, o Diretor Financeiro, o nosso Diretor Comercial e o Procurador Jurídico, caso eu não possa tirar alguma dúvida.

Vou começar por Guarulhos. A nossa apresentação será toda mais ou menos do mesmo feitio. Como disse no início, não vou me ater a cada um dos detalhes, já que eles são longos. Vou começar pelo gráfico de capacidade de demanda de cada um dos aeroportos.

Os gráficos de capacidade são feitos pela própria Infraero, seguindo conceitos internacionais da IATA e de outros órgãos do segmento de aviação, e a demanda segue aqueles níveis que vemos ali em cima: 2007/2010 foi o que efetivamente aconteceu em Guarulhos, cresceu 12,62. A nossa projeção para 2011/2014 é de 9,72, e para 2015/2019, de 6,11. Este mês atual é onde se encontra hoje a nossa situação no Aeroporto de Guarulhos. A nossa demanda vem crescendo – que é essa linha vermelha –, e a capacidade parada no mês atual. Cada um dos níveis, daqui para frente, são as ações que faremos no Aeroporto de Guarulhos, de modo a suprir toda a demanda existente, no nosso caso aqui, até setembro de 2015. Então, o item 2, por exemplo, será a construção de um terminal provisório, que termina agora em julho, e assim por diante.

Olhando o mapa de Guarulhos, podemos ver todas as intervenções que a Infraero fará ao longo do tempo.

Então, cada uma dessas indicações será efetivamente um ato ou uma ação por parte da Infraero. Vamos pegar como exemplo qualquer um deles aqui. O item 2, por exemplo, é um terminal de uma remota central, que terá uma capacidade de um milhão de passageiros e que será inaugurado no próximo dia 30 de julho. Se eu pego outro qualquer, o item 3, por exemplo, são dois terminais que nós faremos. Então, esperamos que até o final do ano nós tenhamos um terminal remoto, que é a primeira fase dele, onde vamos ter 5,5 milhões de passageiros e, em maio de 2012, mais 12,5 milhões de passageiros. E assim por diante, em todos os aeroportos nós vamos colocando cada uma das obras onde temos a certeza de que vamos suprir a demanda. Por exemplo, em Brasília,



seguimos aquela mesma linha que mostramos para Guarulhos. A linha da demanda já está ultrapassando a linha da capacidade, de modo que o aeroporto realmente está aquém das suas necessidades, a demanda cresceu mais do que a nossa capacidade.

Aqui também há os crescimentos, o acontecido e o que vai acontecer, e as nossas ações. Nós terminamos um terminal provisório em setembro de 2010 e o Terminal 2 em novembro de 2010; terminaremos, no próximo mês de novembro, mais um terminal e a reforma do TPS atual e do TPS novo.

Olhando o mapa de Brasília, este é o aeroporto. Então, como eu estava dizendo, aqui também tem o Terminal Remoto 1, aquele que eu disse que já tinha terminado; o Terminal Remoto 2, que é esse que fica aqui em frente e que ficará pronto em novembro de 2011; o TPS atual, que nós já estamos reformando, e estamos prevendo a reforma até o final de 2012; e ali, em vermelho, o terminal de passageiros, o novo terminal de passageiros.

Toda a operação de Brasília nós esperamos terminar em... Em 10 de dezembro de 2013 nós teremos a primeira fase do terminal de Brasília pronta e em vias de funcionamento. Eu esqueci de dizer que o nosso investimento em Guarulhos é de R\$1,3 bilhão; em Brasília, R\$748 milhões.

Olhando para Campinas, o nosso terceiro aeroporto, também seguindo a mesma linha, nós vemos a linha da demanda e a linha da capacidade existente hoje, no mês atual. Nós inauguraremos lá um módulo de *check-in* agora, no mês que vem, quando aumentaremos a capacidade. E daí para frente reformaremos o terminal atual e, ao mesmo tempo iniciaremos a construção do terminal novo, ambos terminando em dezembro de 2013, o que elevará substancialmente a capacidade de Campinas para cerca de 24 milhões de passageiros, enquanto a demanda estará em torno de 13 milhões.

Então, esse é o mapa de Campinas, onde podemos ver aqui o terminal atual, apesar de não estar muito bem desenhado. Eu vou mostrá-lo maior aqui na frente. Este é o terminal remoto, que vai ficar nessa região de Campinas, e a obra de adequação do terminal novo. Os investimentos de Campinas previstos são de R\$796 milhões.

O quarto seria o Galeão, que tem essa capacidade *versus* demanda. O Galeão está acima da demanda atual e da demanda prevista. Mesmo assim, nós vamos modernizar completamente o Terminal 1, que já está em obras, termina em dezembro de 2012, e o Terminal 2, que também será completamente construído, já que só existe a metade dele construída hoje. Terminará em janeiro de 2013, de modo que a capacidade será bem maior do que a demanda.

Este é o terminal. Ele terá recursos da ordem de R\$657 milhões. Este terminal aqui é o atual e este aqui é o novo, que vocês conhecem, e esta é a parte de ampliação do Terminal 2, que também já está em obra. Quem vai ao



Galeão não consegue perceber porque aqui nesta região existe um tapume que impede a visão dessa obra.

O próximo é o Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, que também está no limite. Já no início de 2002, nós teremos um problema entre a capacidade e a demanda de Confins. É por isso que nós vamos construir um módulo temporário, que ficará pronto em novembro de 2012, com o qual ampliaremos a capacidade do aeroporto para cerca de 16 milhões de passageiros. E depois a modernização e a ampliação do terminal de passageiros atual, que nos dará também mais cerca de 3 milhões de passageiros. Confins continuará sendo um problema. Nós teremos que trabalhar celeremente na construção do Terminal 2 de Confins. Mas, sem dúvida, será depois da Copa do Mundo, não será até a Copa do Mundo.

Este é o Aeroporto de Confins. Ele terá R\$406 milhões de investimento. As propostas do edital serão abertas hoje, às 15h30. E nós esperamos já amanhã iniciar a fase de contratação e as obras. Para a fase do pátio de aeronaves, do táxi, de ampliação e da pista, os projetos estão em andamento. Nós temos uma questão de licença ambiental em Confins que está sendo bem resolvida e espero que nos próximos dias nós possamos dar entrada nesse processo também. Só para vocês terem uma ideia, a ampliação da pista nós esperamos também terminar em 30 de dezembro.

O próximo aeroporto é o de Curitiba, que também já em 2013, quando terminaremos a reforma e a ampliação do terminal de passageiros atual, estará chegando ao limite da sua capacidade. Mas não chegará, na medida em que essa ampliação permitirá que nós quase dobremos a capacidade atual do terminal de Curitiba. Investiremos R\$102 milhões nessas ações, ampliando o terminal, que é o que vocês veem aqui, o pátio de aeronaves, o táxi e todas as questões dos aparelhos de pouso e decolagem por meio de instrumentos, porque o aeroporto de Curitiba nos traz problemas em vista das condições meteorológicas lá.

Salvador tem um aeroporto que está dentro da sua capacidade atual. Nós não temos grandes problemas lá, não vamos fazer grandes obras, a não ser a reforma do terminal de passageiros, onde as pessoas vão se sentir bem mais confortáveis do que hoje. Ele consumirá cerca de R\$47 milhões de investimentos. Faremos também um investimento no pátio de aeronaves e na torre de controle, que é, vamos dizer, transparente para a população em geral, mas extremamente importante para o funcionamento do aeroporto, principalmente na Copa do Mundo, quando é muito grande o fluxo de aeronaves pequenas.

Só para terem uma ideia da reforma do TPS, nós desejamos concretizá-la em julho de 2013. O edital da obra será publicado em 2 de fevereiro de 2012.



Como eu disse no início, todos esses dados ficarão à disposição dos senhores, para que possam nos perguntar, no futuro, como está cada uma dessas obras.

O próximo é o de Fortaleza. Em Fortaleza, estamos também no limite da sua capacidade, o que, aliás, é uma questão, vocês sabem muito bem disso, já que a demanda cresceu substancialmente acima da capacidade dos aeroportos. Nós vamos fazer uma reforma em três fases do terminal atual, de modo que ele vai praticamente, não digo dobrar a sua capacidade, mais aumentar em cerca de 50%. E essa é toda a ampliação que nós vamos fazer.

Esta parte amarela é o terminal atual. Nós vamos reformar na fase 1. A fase vermelha é a ampliação desse terminal, e estas duas fases aqui são a terceira ampliação, como eu disse. Além disso, vamos mexer no pátio de aeronaves. Só para os senhores terem uma ideia, a fase mais importante, que é a ampliação do terminal, nós vamos concluí-la no dia 13 de outubro de 2013. O projeto terminou agora, em maio de 2011. Estamos trabalhando para publicar o edital até o próximo dia 15, talvez tenha um pequeno atraso de uma semana, mas a obra, que será iniciada em outubro, terminará em outubro de 2013 e consumirá cerca de R\$350 milhões de investimento.

O próximo é Cuiabá. Cuiabá é um aeroporto que nos preocupa bastante, porque as condições não são boas; muito pelo contrário, são ruins. Além disso, a demanda também cresceu acima da capacidade e nós iremos inaugurar agora já em novembro um módulo de desembarque, que melhorará a capacidade do aeroporto e iremos reformar inteiramente o TPS. O aeroporto terá essa configuração, a sede da Infraero virá para cá, ela hoje é nesse ponto aqui, iremos ampliar toda essa parte, inclusive fazendo dois andares e criaremos aqui um terminal remoto, de modo que serão consumidos cerca de R\$88 milhões. A fase mais importante do terminal de Cuiabá, a licença já foi concluída, o projeto básico termina em setembro e estamos prevendo publicar o edital em outubro e terminar a obra em 31 de julho.

O próximo aeroporto é Manaus. Manaus é um aeroporto extremamente antigo. Um aeroporto de 35 anos, que vai ser completamente adequado para suportar a demanda, apesar de ele estar com folga na sua capacidade em relação à demanda, mas tem problema de concentração de voo, o sentimento das pessoas, às vezes, é que ele está completamente sobrecarregado – e está mesmo! Esperamos que até dezembro de 2013 ele esteja completamente pronto. Vão ser investidos R\$415 milhões, o edital já foi publicado, já está em fase de análise. Esse em amarelo é o terminal atual, nós iremos ampliá-lo para essas duas áreas, inclusive toda essa parte do viaduto que passa debaixo do terminal de Manaus, para quem conhece, e iremos terminá-lo em 20 de dezembro de 2013. A audiência já foi realizado, o edital já está publicado, é só sair o resultado do edital para se iniciar as obras.

(A Srª Presidente faz soar a campainha.)



O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Mais dois minutos, Senadora, por favor.

Porto Alegre, da mesma forma. Temos aqui cada uma das obras e como vai aumentando a capacidade em relação à demanda, seguindo a mesma linha. Esse é o aeroporto de Porto Alegre, que irá consumir cerca de R\$570 milhões. Nós vamos ampliar tanto a pista quanto o pátio de aeronaves e o terminal remoto, que já foi feita a fase 1, estamos terminando a fase 2, e a reforma do TPS, que foi inaugurado ano passado.

Recife é o aeroporto que temos menos problemas hoje. É um aeroporto que está bem acima da sua capacidade. Nosso trabalho lá será a construção da torre de controle, que esperamos concluí-la em junho de 2013, mas que não afeta o funcionamento do aeroporto, a torre ficará aqui, aqui é todo o terminal de passageiros. Vamos consumir R\$18 milhões.

E o Augusto Severo, em Natal, é o nosso último aeroporto, que é o aeroporto administrado pela Infraero, como V. Ex^{as} sabem. Em Natal está previsto outro aeroporto, cujo leilão será no próximo dia 19 de julho. Mesmo assim, estamos reformando o Terminal Augusto Severo em Natal de forma a aumentar a sua capacidade e para que ele não tenha problema nenhum por ocasião da Copa do Mundo. Serão investidos R\$16 milhões. Aqui dá para terem uma ideia do terminal de Natal e da pequena ampliação que estamos fazendo em vermelho.

É isso, Senadora. Desculpe o atraso. Estamos à inteira disposição para as perguntas.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Concedo a palavra ao Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, Diretor-Presidente interino da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Boa tarde, Senadora Lúcia Vânia, presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado; boa tarde, Senador Blairo Maggi, Vice-Presidente da Comissão e Presidente da Subcomissão Permanente de Acompanhamento da Copa do Mundo, das Olimpíadas; boa-tarde, Senador Benedito Lira, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo; boa-tarde, Senador Rodrigo Rollemberg, Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; Sr^{as} Senadoras; Srs. Senadores; senhoras e senhores, é um prazer estar presente nesta Casa, que aprova o nosso mandato na Anac.

Primeiramente, gostaria de apresentar aqueles que estão presentes comigo nesta audiência pública, os outros três diretores da Agência, o Diretor Ricardo Bezerra, o Diretor Rubens Vieira e o Diretor Claudio Passos, bem como o Superintendente, Bruno Dalcolmo, da área de relações institucionais.

Em nossa apresentação, vamos tentar cobrir todos os pontos que foram colocados em nossos requerimentos. Eu vou me permitir ser bem claro e



objetivo para depois podermos entrar nas perguntas e responder aos Exm^{os} Senadores e Senadoras.

Vou começar com uma visão geral da Anac, as fiscalizações, o desempenho nas auditorias internacionais, a parte de segurança operacional, que é a grande missão da agência, a parte de recolhimento financeiro, as multas, dados do setor, selo dimensional, uma grande discussão com relação à distância de cadeiras, que já existe, a parte de proteção ao passageiro, Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, que é o primeiro a ser concedido, já com data de leilão marcada para o dia 19 de julho, e, finalmente, vamos encerrar com o acordo de “céus abertos”.

Dentro das pastas que foram distribuídas aos Senadores, nós temos a apresentação, se quiserem acompanhar.

O próximo, por favor.

A visão geral da agência. O que é a agência? Para deixar bem claro, é uma autarquia especial, criada pela Lei nº 11.182, de 2005, cujas maiores e principais atribuições... Temos a regulação técnica, em que gostamos das partes fundamentais, que são: segurança operacional, que, em inglês, é *safety*; e proteção contra atos e interferências ilícitas na aviação civil, que é a parte de *security*. A parte de regulação econômica é onde podemos trabalhar em coordenação com o Ministério da Fazenda e com o Cade também, para regular as empresas aéreas. E agora esperamos regular os aeroportos. A nossa representação internacional sempre muito bem coordenada com o MRE.

Próximo, por favor.

Só para vocês terem uma ideia, os resultados retirados do nosso relatório de gestão que foi entregue ao TCU têm os seguintes indicadores: inspeções e auditorias em empresas aéreas regulares e empresas de táxis aéreos, inspeções aeroportuárias. E aí vai, até os senhores terem uma noção de que chegamos a 19.047 exames práticos em aeronautas e 32.500 provas realizadas *on-line*. Ou seja, é um trabalho constante que a agência tem para manter o sistema de aviação civil funcionando.

Próximo, por favor.

A Ação 2912 é a ação que determina toda a parte de fiscalização e regulação da agência, de onde saem os recursos orçamentários para que nossos inspetores de aviação civil, que são nossos fiscais, possam trabalhar. E aí os senhores podem ver a evolução da realização tanto da meta da Ação, que hoje está em 12 mil fiscalizações, com a realização efetiva pelos nossos inspetores. No ano passado, atingindo 21.279 fiscalizações pelo nosso pessoal. Ou seja, efetivamente, já vamos levar para este ano, o trabalho do PPA, um aumento da nossa meta, porque ela está já batida no nosso dia a dia com relação ao nosso pessoal.

Próximo, por favor.



Com relação ao desempenho da agência, a melhor maneira de termos uma avaliação do desempenho é compará-la com as demais autoridades do mundo. Então, nós fomos auditados, na parte de *safety*, que é segurança operacional, em maio de 2009. O Oaci esteve aqui no Brasil, passou conosco uma semana, e recebemos a nota 87,3, o Brasil todo. Com isso, chegamos ao nono lugar no *ranking* mundial. E dos países mais desenvolvidos do grupo do G-20, chegamos ao quinto lugar. É expressiva essa melhoria da agência, não só da Anac, mas também do Departamento de Controle do Espaço Aéreo e do Cenipa, são órgãos do Comando da Aeronáutica, e todos eles trabalham juntos para isso.

Mas não só dessa forma que somos auditados. Os Estados Unidos, através do nosso acordo de serviços aéreos, têm o direito de nos auditar. E nós fomos auditados no mesmo ano, em novembro, quando conseguimos também 100% de aprovação, aí, no caso, foi só a da agência, e nos mantivemos na categoria um, coisa que é importante manter para os voos para aquele país.

No ano passado, dentro dessa visão de auditoria e de desempenho das agências, a Oaci esteve no Brasil para ver a parte de proteção contra atos e interferências ilícitas, como estamos tratando essa ação nos aeroportos brasileiros. E também nós fomos muito bem. Esse dado não é divulgado externamente, não podemos ter uma comparação, mas nos sagramos com 85 de aprovação. E, constantemente, o órgão de fiscalização dessa parte nos Estados Unidos, que é o DCA, vem ao Brasil para manter essa correlação e para podermos ter voos americanos para o Brasil.

Próximo, por favor.

A parte de segurança operacional é outra área que estamos desenvolvendo muito bem aqui no Brasil. E aí o primeiro gráfico, aí em cima, que eu gostaria de mostrar, que mostra a evolução. A linha em vermelho é a nossa média móvel, e a comparação com relação a outros. Nós tivemos um pico, lógico que equacionado pelos dois acidentes que aconteceram no Brasil, que foram terríveis. Mas, a partir daí, todos os órgãos do setor de aviação civil se coordenaram e passaram a ter uma estratégia muito forte para a redução desses acidentes. Hoje, já estamos passando de três anos sem nenhum acidente fatal na aviação civil regular brasileira. Isso é extremamente importante.

Nós estamos inaugurando junho, com aquele gráfico, se fosse montado para o dia de hoje, já com 0,66. A continuar nesse trabalho, temos certeza de que, no final do ano, vamos estar abaixo da meta da Anac, que é 6,61.

Da mesma forma, verificamos, em conjunto com o Comando da Aeronáutica, que voo irregular leva a acidentes. E a hora que o piloto preenche seu plano de voo é a melhor hora para negarmos esse voo. Estabelecemos uma parceria com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo e trabalhamos para, exatamente como os senhores podem ver, fazer essa redução. Então, mostra claramente que, hoje, um piloto que preenche um plano de voo, na sala de tráfego



da Força Aérea ou da Infraero, para voar, ele é obrigado a ter em dia sua aeronave e sua operação.

Próximo, por favor.

Com isso, mostramos claramente como a Anac vem trabalhando em prol da segurança. Uma das informações importantes que eu gostaria de passar para todos é o recolhimento financeiro. Logicamente, mostra, com isso, que o recolhimento aumentou e muito. O trabalho interno, o processamento dos autos de infração, tem sido cada vez mais célere e bem organizado. No ano passado, atingimos a marca de R\$17,4 milhões, recolhidos aos cofres da Anac. Este ano, também dado o nosso trabalho de coordenação, nossas fiscalizações já nos renderam, já de autos de infrações julgados em primeira e segunda instância, R\$12,3 milhões, mostrando claramente que a Anac não só está fiscalizando, mas também aplicando as sanções corretas para os casos que encontramos.

Próximo, por favor.

Bom, mostramos o desempenho do ponto de vista de segurança. Agora vamos colocar um pouquinho do desempenho do ponto de vista econômico. A primeira coisa que gostaríamos de mostrar é a regularidade e pontualidade, ou seja, atrasos e cancelamentos de voo. Como estão esses indicadores no Brasil? Claramente, neste gráfico, colocamos que houve uma redução muito rápida a partir de 2007, um trabalho efetivo com as empresas. Tivemos toda uma reformulação dos horários de transporte, junto com o Decea e a Infraero, e estamos trabalhando para uma meta ainda mais agressiva este ano, de chegar a 10% de atraso e em torno de 5% de cancelamento no ano. Logicamente que há uma sazonalidade, há uma influência meteorológica. Só para os senhores ficarem sabendo, hoje estamos também com influências de cinzas vulcânicas vindo do Chile. Ou seja, a aviação é um meio de transporte complexo e a coisa mais importante é a segurança. Na hora que afeta a segurança, não podemos voar.

Próximo, por favor.

Também na parte econômica, a oferta. Como estamos ofertando os voos, principalmente internacionais. E aqui, esta tabela, comparando 2007 a 2010, mostra uma elevação grande de voos que foram ofertados nas nossas principais capitais e onde podemos notar, em parêntese, que é o ponto em que temos um pouso intermediário. Então, mostra a subida de Guarulhos, chegando a 606 e 804, com pousos intermediários; o Rio de Janeiro chegando já a 303; e assim por diante. Se somarmos todos os nossos aeroportos, há um crescimento de 17% nessa nossa estratégia, em que estamos abrindo, cada vez mais, as frequências não só no Brasil, como para o exterior.

Próximo, por gentileza.

Dentro dessa linha de evolução econômica, nós passamos a comparar uma evolução do mercado, em que tínhamos, antigamente, um duopólio claro. Chegávamos a quase 95% do mercado. Hoje isso não é mais realidade. A linha tracejada mostra claramente a tarifa. Quanto mais novas empresas são



entrantes no processo – estamos chegando hoje a 20% – há uma redução clara de tarifa. Se compararmos de 2007 ao início agora de 2011, já há uma redução de tarifa de cerca de 50%. Isso é muito bom para o País. Isso é muito bom para a nossa sociedade. É mais gente voando e mais gente tendo oportunidade de executar esse transporte seguro que é a aviação.

Próximo, por favor.

Bom, mudando um pouquinho para discutir – entre aspas – “dimensão a bordo/conforto”, a agência, dentro da lei, tem uma liberdade. Ela não pode regular do ponto de vista de tarifas. Ela tem uma necessidade de deixar o mercado cada vez mais competitivo. Porém, ela pode ter estratégias; no caso, uma estratégia clara de divulgação.

No ano passado, em 2010, nós aprovamos uma resolução que trata de selo dimensional e etiqueta, em que definimos faixas. É muito parecido com o Procel e a etiqueta do Inmetro que fala da parte de energia. São faixas de distância útil entre os assentos. Todas as empresas hoje já estão com seus relatórios aprovados e vão não só colocar no sistema de reservas, mas também vão estar afixados em suas aeronaves. E aí nós temos a medida, como vocês podem ver na etiqueta, do espaço útil entre um banco e outro, bem como a informação da largura lateral do assento, que é importante para o nosso passageiro poder escolher. A ideia da Anac com isso é que cada um possa decidir qual a empresa que quer, de acordo com a sua altura, com seu tamanho, que possa escolher um bom produto.

Próximo, por favor.

Continuando, então, com proteção ao passageiro, dentro do conjunto de documentos que a gente passou a todos, existe um folder que fala justamente – ele é explicativo – dos direitos dos nossos passageiros, por meio da Resolução nº 141, em que a gente fez claramente toda uma determinação, melhorando cada vez mais e divulgando quais os direitos dos passageiros a partir de eventos de atrasos, cancelamentos e até, no último caso, preterição, ou seja, quando lhe é negado embarcar por algum motivo. Está aqui bem claro para todos os Senadores o que cada um tem que fazer.

A Anac, muitas vezes, com a ajuda da Infraero e até coordenando com as empresas, vem trabalhando para que o passageiro possa cobrar isso, porque ele tem um contrato, um contrato de transporte, aprovado, dentro da visão de uma concessão.

Próximo, por favor.

Tentando terminar a nossa apresentação, temos o Aeroporto São Gonçalo do Amarante, onde a gente está trabalhando fortemente para que a sua concessão seja um sucesso, que – é a nossa visão aqui – o valor mínimo lá, no dia 19, seja claramente suplantado, de R\$51,7 milhões. E aí é onde a gente tem claramente incentivos para que essa operação possa acontecer antes do previsto, que é de 36 meses contratualmente.



Próximo, por favor.

Nos requerimentos, falava-se sobre céus abertos. A gente quer tecer alguns comentários com relação a essa área de céus abertos. Já existia legislação trabalhando sobre esse tema. É o art. 41, o 49 da nossa lei. A política também da Pnac, que foi aprovada pelo Presidente Lula, no Decreto nº 6.780, de 2009, também trouxe essa mesma linha de ação. E, por último, o Conac, na sua Resolução nº 007, também trouxe essa linha de ação, que é buscar sempre, nas negociações, nos nossos acordos em serviços aéreos, a questão dos céus abertos.

Próximo, por favor.

Bom, o que são céus abertos? De onde estamos buscando isso? Céus abertos é a ligação do Brasil com outros países. Não é a cabotagem; de maneira alguma um acordo nosso com outros países. Nós estamos falando de voar aqui dentro, abrir o nosso espaço aéreo para que possa ligar cidades brasileiras, mas também, cada vez mais, a gente possa ter frequência e habilitar as nossas cidades, a nossa população para ir para outros países.

Com isso, nós já trabalhamos não só com os dois principais, que foram o da União Européia, que está para ser assinado, e o dos Estados Unidos, que já foi assinado pela Presidenta e pelo Presidente Obama, no início deste ano, mas também já temos mais de vinte acordos de céus abertos, que iniciaram a sua confecção desde 2007.

Eu queria mostrar como houve evolução a partir do momento em que a gente introduziu essa política, ou seja, cada vez mais a gente teve acréscimo de passageiros sendo transportados. E isso é bom para o turismo brasileiro. Há sempre a criação de novos empregos quando estamos movimentando pessoas de um lado para o outro.

Próximo, por favor.

A gente está quase terminando. Seria mais um slide somente. Só para a gente poder comparar nos nossos mercados. Aqui, em vermelho, nós mantivemos uma empresa brasileira e, em azul, só na América do Sul que estamos com as duas empresas brasileiras. Os senhores podem notar que estamos sempre à frente, principalmente nas horas em que temos as rotas principais.

Então, na América do Sul, onde nós iniciamos essa abertura de céus abertos, no início de 2008, as duas empresas brasileiras têm uma competição muito forte e estão à frente das demais empresas. Nos Estados Unidos, quando a gente vai analisar, a TAM é a segunda, mas, em todas as rotas em que ela voou para os Estados Unidos das suas cidades, ela é a primeira em transporte de passageiros. A mesma coisa acontece com relação à Europa. Em todas as rotas que a TAM voa para a Europa, ela está em primeiro lugar. Bom, era isso que nós teríamos para apresentar.

Próximo, por favor.



Deixamos aqui com as ações e atribuições da Anac e estamos abertos, logicamente, para perguntas. Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Agradeço ao Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino.

Passo a palavra, agora, ao Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle, Senador Rodrigo Rollemberg.

O SR. RODRIGO ROLLEMBERG (Bloco/PSB – DF) – Cumprimento a Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Senador Blairo Maggi, Presidente da Subcomissão Permanente de Acompanhamento da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, em nome dos quais eu cumprimento todos os Senadores e Senadoras aqui presentes. Agradeço pela presença e cumprimento pela explanação o Ministro-Chefe da Secretaria Nacional de Aviação Civil da Presidência da República, Dr. Wagner Bittencourt de Oliveira, o Dr. Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Infraero, e o Dr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, Diretor Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

Eu vou ser muito breve e fazer uma pequena observação e um questionamento. Há pouco, nós assistimos aqui, no Senado, à apresentação de um pesquisador do Ipea e do Presidente do Sindicato das Empresas Aéreas, manifestando grave preocupação com o andamento das obras dos nossos aeroportos. Eu confesso que fiquei extremamente preocupado ao ouvir o relato e mais preocupado ainda quando fiz, recentemente, uma viagem ao exterior e vi as condições do nosso Aeroporto de Guarulhos.

Confesso que fico mais tranquilo ao ouvir a apresentação do Presidente da Infraero e torço muito para que a razão esteja com essas afirmações oficiais de que, apesar do nosso curto espaço de tempo e da nossa situação apertada, especialmente em alguns aeroportos, teremos condições de suprir as necessidades e de nos prepararmos adequadamente para receber, para atender a população brasileira em períodos normais, bem como atender, nesses períodos extraordinários, a população mundial que virá ao Brasil, especialmente para a realização da Copa e para a realização das Olimpíadas.

Eu gostaria de fazer uma pergunta ao Ministro ou ao Presidente da Infraero, o que se considerar mais apropriado para respondê-la.

Na apresentação do Ministro, vimos que há três aeroportos em relação aos quais já se decidiu fazer concessão para a iniciativa privada, e dois outros estão em estudo: o Aeroporto de Guarulhos, o Aeroporto de Viracopos e o Aeroporto de Brasília. O de Brasília já demonstra que há um gargalo. A demanda já é maior do que a oferta dos serviços, e a gente percebe isso toda vez que precisa do Aeroporto de Brasília.

Pergunto: qual é o cronograma dessa privatização, quando o Governo pretende lançar e quando pretende concluir o processo de concessão



desses aeroportos? E fiquei com uma dúvida: os investimentos previstos para esses aeroportos serão feitos por quem? Serão feitos pela Infraero, e, após esses investimentos, eles serão concedidos à iniciativa privada ou esses investimentos já deverão ser feitos pela iniciativa privada?

São apenas esses os questionamentos, cumprimentando V. Ex^a, Presidente Lúcia Vânia, e o Presidente Blairo Maggi, que têm feito um trabalho muito sério, muito profundo pela Subcomissão, na Comissão de Meio Ambiente, encarregada de acompanhar as obras da Copa.

Torço muito para que a gente possa cumprir esses cronogramas, para que possamos receber muito bem a população mundial que vem para esses dois grandes eventos e atender, sempre com muita competência e dignidade, a população brasileira, que, cada vez mais, utiliza, felizmente, os nossos aeroportos.

Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – (*Falha na gravação.*) ... Seriam feitas todas as perguntas e, depois, os expositores responderiam.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/ PCdoB – AM) – Senadora, acho que depende, porque já temos um número importante de Parlamentares. Se chegarem outros dez Parlamentares, acho que a senhora vai dirigindo. Vamos fazendo as perguntas até que os expositores tenham condições.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Vamos fazer de três em três.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/ PCdoB – AM) – Isso.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra o Senador Blairo Maggi, Presidente da Subcomissão da Copa 2014 e Olimpíadas 2016.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Cumprimento nossa Presidente, Senadora Lúcia Vânia; também o Ministro Wagner Bittencourt. Seja bem-vindo, mais uma vez, ao Senado. Também o Dr. Antônio Gustavo Matos, que é Presidente da Infraero, e também Dr. Carlos Eduardo Pellegrino, que é Presidente da Anac ou Diretor da Anac. E também cumprimentar meu Presidente, Senador Rodrigo Rollemberg, que é nosso comandante na Comissão. Eu sou uma Subcomissão e devo continências ao Senador.

Na realidade, eu já ouvi essas explanações, na semana passada, quando a Presidente Dilma nos convidou e convidou todos os prefeitos e os governadores das doze cidades que foram escolhidas como sede da Copa do Mundo. Portanto, para mim, não há nenhuma novidade.

Na realidade, senhores, as pessoas de fora, que não estão no dia a dia e que nem têm o conhecimento que tenho ou a informação que tenho hoje, todas se preocupam, realmente, porque a Copa, a cada dia, fica mais próxima. E a gente, a cada dia, não está vendo, não está conseguindo observar as obras que todos sabemos que irão acontecer.



Então, à Subcomissão não resta alternativa agora senão, de fato, acompanhar. Já ouvi as explicações aqui, na Comissão; já ouvi junto a Presidente; estou ouvindo novamente aqui, hoje. Então, temos que aguardar. Eu, da minha parte, vou aguardar o acompanhamento e os dias. E, daqui a alguns dias ou daqui a um mês, ou dois meses, no máximo, teremos de conversar, novamente, por intermédio da nossa Subcomissão; informar-nos se tivemos avanços, nestes meses de maio ou de junho, em relação aos meses de agosto e setembro. Não resta outra coisa a fazer, Presidente Lúcia Vânia, a não ser isso.

De fato, não deveria nem torcer, mas estamos todos imbuídos da mesma vontade, da mesma direção, de fazer essas coisas acontecerem para a Copa do Mundo de 2014. A responsabilidade do Brasil perante o mundo é bastante grande. Não podemos, de forma nenhuma, passar vergonha, passar vexame na Copa do Mundo.

Sendo assim, quero colocar mais uma vez, como já fiz em outras oportunidades, Presidente Rodrigo Rollemberg, a nossa Subcomissão à disposição para que possamos ser um agente facilitador até dentro do próprio Governo com outros órgãos, aqui dentro do Senado. Todos nós, os 81 Senadores desta Casa, por mais divergências políticas que tenhamos, torcem, trabalham e tenho certeza de que não deixarão de contribuir para que possamos chegar no processo, em 2014, em condições de fazer uma boa e bela Copa do Mundo.

Sei que os administradores que estão sentados nesta mesa não têm a responsabilidade do passado, mas se formos olhar os gráficos e tudo o que já vimos, vamos ver que o que estamos fazendo para a Copa do Mundo, na realidade, deveríamos estar fazendo sem a Copa do Mundo, pois esta é uma necessidade do País.

Além das 12 cidades-sedes, temos as outras capitais do País e outras cidades grandes que não estão nesta conta e que, talvez, tenham a mesma necessidade que as 12 cidades que sediarão a Copa do Mundo. O trabalho que os senhores têm pela frente, e vai passar da Copa do Mundo... Todos temos que estar preocupados com a infraestrutura em nosso País se quisermos ser um país moderno e competitivo. E isso não passa só pela aviação, mas também pelas ferrovias, hidrovias e rodovias. Então, o trabalho que temos pela frente não é pequeno.

Quero mais uma vez, ao cumprimentá-los e agradecer pela presença, dizer que a Subcomissão que eu represento estará sempre de portas abertas, e se precisarem de mais alguém para ajudar, estarei à disposição.

Parabéns e muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra a Senadora Vanessa Grazziotin.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Obrigada, Senadora Lúcia Vânia. Quero cumprimentar também os convidados que



participam desta audiência pública tão aguardada, pois já a estamos aguardando há alguns meses.

Nesse período, tive a oportunidade de ter uma reunião, juntamente com toda a bancada da Amazônia, com o Dr. Antônio do Vale, Presidente da Infraero. Mas ainda não tivemos oportunidade de estar com o Presidente da Anac e nem tão pouco com o Ministro da Aviação Civil do Brasil. No entanto, o importante é que estamos aqui debatendo o assunto e agora com mais um componente posto à mesa, que é a mudança do modelo do início do processo da privatização dos aeroportos do Brasil, e um componente que não é tranquilo. E os senhores me desculpem, pois procurei prestar muita atenção em tudo o que foi dito: está tudo uma maravilha, não temos problemas nos aeroportos. O que não está feito, está planejado, Senador Blairo Maggi. E o que está planejado vai acontecer. Foi essa a impressão que tivemos. O que é completamente divergente, por exemplo – e aí se iniciou um grande debate –, com o estudo do Ipea, com a Nota Técnica nº 5, publicada pelo Ipea, que é um instituto de pesquisa ligado ao Governo Federal.

E faço, na presença dos senhores, outra manifestação de aplauso ao Ipea, porque acho que o bom aliado não é aquele que esconde os problemas, mas aquele que ajuda na resolução desses problemas.

Lembro que à época, quando o Ipea falava sobre a questão dos puxadinhos, muita gente do Governo dizia que não era bem assim. Muita gente no Governo dizia que não era preciso os puxadinhos, pois se concluiriam os aeroportos. Hoje, no entanto, por tudo o que temos lido, o que sabemos é que enquanto não sai o modelo definitivo da tal da privatização, as obras continuam, inclusive os MOPs, Senador Rodrigo Rollemberg. E o que são os MOPs? Módulos operacionais provisórios, os puxadinhos.

Então, primeiro, quero dizer que concordo plenamente com o Senador Blairo Maggi. Infelizmente, lamento – e peço desculpas desde já ao Dr. Antônio Gustavo, e já fizemos isso na presença dele – que este debate sobre os aeroportos só venham ocorrendo com mais força agora, porque estamos na iminência da realização da Copa de 2014 aqui. Mas a nossa luta pela ampliação, pela construção de um novo aeroporto – porque nós precisamos muito mais do que uma ampliação, precisamos de um novo aeroporto, pois o nosso tem 30 anos de idade – é de muito tempo. E há muito tempo a gente recebe informações da Infraero que não podemos acreditar. Mostrei lá, em junho de 2010, o então Ministro Nelson Jobim, encaminhou à Câmara dos Deputados, por conta da resposta a um requerimento lá apresentado, dizendo que o projeto básico do aeroporto de Manaus estava no final de elaboração e a conclusão estava prevista para o mês de agosto; e as obras começariam em fevereiro.

Hoje temos um novo calendário. A publicação do edital ocorreu em maio – de fato, o edital foi publicado no dia 25 de maio – e o término das obras está previsto para 2013. Mas faltou um pedacinho, Dr. Vale, mostrar que a



conclusão do aeroporto de Manaus nem pela previsão da Infraero ocorrerá, em sua totalidade, em 2013. Ele estará pronto para o uso, mas as obras continuarão depois de 2013, depois da Copa do Mundo.

Quero dizer que faço essas críticas dentro daquela concepção inicial. O bom aliado não é o que esconde, é o que expõe e ajuda a resolver. Acho que a Infraero – e estamos dispostos a ajudar... Lamento que não foi possível aprovar a simplificação dos procedimentos de licitação, numa medida provisória na Câmara, mas creio que, em breve, será aprovada uma manifestação prática do Parlamento brasileiro no sentido de que queremos ajudar, precisamos ajudar para que esse problema seja resolvido. Queremos uma Copa do Mundo, mas uma Copa do Mundo bem organizada, que o Brasil fique com uma boa impressão no mundo inteiro. E a porta de entrada são os portos e aeroportos. A primeira impressão, como diz o velho ditado, é a que fica na imagem das pessoas. Estou dizendo isso e torço muito para que tudo se adiante. Sei da possibilidade de adiantar algumas etapas caso haja mudança nos procedimentos legais da Administração Pública.

O segundo ponto é a questão da privatização. O primeiro anunciado foi um modelo de que haveria uma parceria público-privada. A iniciativa privada construiria a ampliação e faria parte da administração; áreas comerciais explorariam aquela parte ampliada. Agora, recentemente, não. Já vamos privatizar os três aeroportos, numa decisão que será discutida até o final do ano. E aqui quero sugerir, Senadora Lúcia Vânia: vamos realizar audiência pública para debater isso, Presidente Antônio Gustavo, Presidente da Anac e Ministro da Aviação. Vamos fazer audiência pública, porque para aprovar um processo produtivo básico tem audiência pública; para ampliar o aeroporto tem audiência pública; para meio ambiente tem audiência pública; vamos fazer audiência pública para isso também. Vamos colocar os prós e os contra na mesa. Se ganharem os a favor, ótimo, vamos privatizar. Agora, a experiência do mundo mostra que não é o melhor caminho. E por que começar pelos três aeroportos mais lucrativos do Brasil?

Até onde eu conheço – não conheço muito, mas também não sou um neófito, conheço um pouco – o sistema Infraero é um sistema todo, o que dá lucro cobre aquele que não dá lucro. Por exemplo, o Aeroporto de Manaus é o terceiro em movimentação de carga do Brasil; o primeiro é Guarulhos e o segundo, Viracopos. Agora, esses aeroportos que dão lucro ajudam aqueles que são deficitários, e não são poucos. Com a privatização desses três, da galinha dos ovos de ouro, quem vai manter os outros? Ou será que os aeroportos das capitais brasileiras vão ficar iguaiszinho aos aeroportos do interior do meu querido Amazonas? Lá, a maior parte da administração dos aeroportos do interior está a cargo dos Municípios, que não têm dinheiro para tapar um buraco na rua, para contratar um médico, para ampliar uma equipe de médico da família, vai manter aeroporto? Não funciona, não funciona. Então, é aquela velha história: o Governo faz de conta que tem, o Município faz de conta que funciona e a gente vai



descendo naqueles aeroportos que não entram nem nas estatísticas. E a gente vai descendo, porque não temos estradas, só rio, que demora trinta dias para chegar. Então, será que é isso que vai acontecer com o aeroporto de Natal, com o aeroporto de Teresina, os aeroportos que não são lucrativos? Ou vamos precisar recorrer à OGU, Senador Valdir Raupp, ao Orçamento-Geral da União, Senador Valdir Raupp, que vive contingenciado? Aí, mais uma despesa, mais uma despesa.

Vou formalizar um pedido no sentido de que precisamos ter audiência pública para debater com muita tranquilidade. Está aqui a matéria que divulga a tal da privatização. Tem muita gente interessada. Um tal grupo alemão, Fraport, que seria parceria com Andrade Gutierrez; FMG em parceria com Queiroz Galvão; a francesa Aéroport, de Paris; a A-Port, *joint venture* da Camargo Corrêa com a Suíça. Quer dizer, eles só querem esses. Não seria o caso, se tiver que entregar, de entregar em bloco e exigir uma qualidade para todos, e dar um período, e se não der a mesma qualidade para todos, devolve? Se não fossem aeroportos lucrativos não teria privatização.

E, por fim, aí é um questionamento mais dirigido ao Dr. Wagner, ao Exmº Ministro, sobre a aviação regional. Dei o exemplo aqui dos aeroportos do Amazonas, mas temos, salvo engano, a Infraero atuando em três aeroportos, temos o Comar, da Aeronáutica, atuando em mais alguns pouquíssimos, o governo do Estado em um e o resto, nos Municípios.

Precisamos também resolver esse problema. Eu gostaria de ver mais do que vi aqui em relação à aviação regional e aos aeroportos do Brasil. Tudo bem, a Infraero é uma empresa e tem os seus aeroportos. E o Ministério? Quais os planos para melhorar a aviação regional e garantir a segurança nos aeroportos brasileiros. Não é porque nós temos uma cidade com 30 mil habitantes que essa cidade não deva ter o direito a ter um aeroporto. Deve ter o direito a um aeroporto, um aeroporto que funcione com total segurança. Mas o modelo hoje não garante isso.

Peço desculpa, Senadora Lúcia Vânia, pela demora, mas são coisas que eu tinha que falar.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra o Exmº Sr. Ministro Wagner Bittencourt.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Quantos inscritos nós temos?

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Temos inscritos, o próximo, Senador Ferraço; o seguinte, Senador Francisco Dornelles; Senadora Ana Rita; Senador Flexa Ribeiro; Senador Valdir Raupp e Senador Cyro Miranda.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – São dez então.



Ministro, com a permissão de V. Ex^a, eu só queria propor à Presidente que pudéssemos fazer dois blocos de cinco.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – OK. Vamos fazer.

Com a palavra o Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – A minha preocupação é que já temos, a esta altura, um conjunto de indagações e questionamentos feitos. Há o risco de nós comprometermos a qualidade das intervenções se passarmos para cinco. Tínhamos pactuado três. Vou insistir que a Mesa possa responder as três e depois possamos fazer outro bloco. E tenho questionamentos a fazer à Infraero. Eu gostaria de solicitar que mantivéssemos o que foi pactuado, que é manter blocos de três em três.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Pela ordem, Sr^a Presidente.

Concordo com o Senador Ferraço. A preocupação dele é a de todos nós no sentido de ter qualidade na audiência. O que me preocupa é que estamos próximos da Ordem do Dia. Iniciada a Ordem do Dia, temos que suspender a audiência, Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Então, eu prefiro suspender e marcar outra a fazer pela metade, ou não fazer ou fazer malfeito.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Teremos votação nominal na Ordem do Dia e teremos que suspender.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Submeto ao Plenário.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Eu concordo com S. Ex^a. Só estou defendendo a tese de que, para fazer malfeito é preferível então que façamos outra, porque são 15h50. Não dá nem para responder as três intervenções que foram feitas. É preciso, então, que decidamos agora outro dia para fazer uma outra audiência pública, porque, senão, estaremos comprometendo a intervenção e a qualidade de um tema absolutamente relevante; reunimos três comissões permanentes...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Senador, eu retiro a minha proposta. Vamos ouvir o Ministro.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra o Exm^o Sr. Ministro Wagner Bittencourt de Oliveira.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Obrigado. Vou tentar responder o mais objetivamente possível, já que o tempo é importante para todos.

O Senador Rodrigo Rollemberg se retirou, mas eu gostaria de deixar a resposta à pergunta que ele fez: “Qual o cronograma das concessões?” Nesses três primeiros aeroportos que o Governo decidiu conceder, que são Guarulhos, Viracopos e Brasília, o cronograma previsto de avaliação conjunta com o BNDES,



que está nos suportando neste trabalho, é até o final do ano. Até dezembro, temos a modelagem feita e, a partir daí, podemos fazer o leilão e, obviamente, em mais alguns meses, estaremos concedidos, se tudo der certo.

Aproveito este comentário para responder à Senadora Vanessa. Na verdade, Senadora, uma parte do processo de avaliação de modelagem que vai acontecer até o final do ano já prevê audiências públicas, em que você apresenta o projeto, apresenta as alternativas, e isso é debatido com a sociedade. Então, isso já acontecerá necessariamente, o que não impede que a gente venha aqui também para debater. Não há problema algum. Mas o processo é transparente e deverá considerar essas etapas.

Outra pergunta do Senador Rollemberg era com relação a investimentos previstos. Se serão feitos. Serão feitos, porque esse conjunto de investimentos que a Infraero apresentou aqui tem coisas de curtíssimo prazo, coisas de médio prazo e alguma coisa de longo prazo. Se a gente olhar do ponto de vista – não quero entrar na discussão de passado –, a gente vê que várias coisas já estão se concretizando. Vários eventos, não só de construção de MOPs, estão sendo realizados agora no mês de julho, pelo menos em dois aeroportos, como licitações que já se realizaram, no sentido de se começar a fazer as obras.

Então, acredito que o que está acontecendo agora é uma realização, fruto de um trabalho que já vem vindo do passado. E, como a gente sabe, às vezes o setor público tem uma certa dificuldade de agilizar e viabilizar os seus projetos. Mas agora nós vemos que muitas dessas ações estão se concretizando e vemos que é um cronograma factível; e coisas de curtíssimo prazo, a tendência e o que a gente está se forçando é para fazer de forma a que seja atendida a urgência do momento. E esses investimentos continuarão a ser feitos.

Alguns deles – se a gente olhar o cronograma da concessão, cuja modelagem termina no fim do ano e será feita no princípio do ano; quer dizer, no princípio do ano, já se terá a concessão – são compatíveis. Por exemplo, se a gente olhar o terminal 3 de Guarulhos, o Exército está fazendo agora terraplanagem. A construção do terminal 3 vai-se dar mais para frente. Se a gente olhar o cronograma, a gente vê que é algo compatível, mas não vamos parar de fazer nada pelo risco de se ter um *stop and go*. Então, como precisamos ter os ativos realizados, continuarão a ser feitos investimentos. Nada será paralisado.

Bom, agradeço as palavras do Senador Blairo Maggi. Não tem dúvida. Sou uma pessoa que trabalhei muito tempo em infraestrutura no BNDES, de logística, e sei quanto isso é importante; quanto nós temos de planejar a longo prazo; quanto nós temos de fazer intervenções para não ter dificuldades no futuro. Sei como a questão da intermodalidade é fundamental, não só na carga, mas em passageiros. Temos o trem de alta velocidade, que acho que não vamos discutir aqui, porque é um outro projeto grande. Mas acho, do meu ponto de vista, como uma pessoa que trabalhou em desenvolvimento a vida inteira – 36 anos de



BNDES – que se a gente não tivesse feito as coisas que fez no passado não teríamos hoje uma série de atributos e projetos importantes para o País.

Então, acho que sempre tem uma dificuldade no momento. Eu me lembro de que a gente está discutindo essa questão do trem, que é muito caro, e um tempo atrás estava discutindo com algumas consultorias que estavam nos ajudando na modelagem do setor aéreo. E começamos a refletir sobre projetos grandes que teríamos feito. Eu me lembro.

Em 1981, era gerente do departamento de mineração e metalurgia do BNDES, e nós estávamos estudando o projeto Ferro-Carajás. Eu me lembro de que, naquela época, foi um estudo com várias agências de desenvolvimento, Banco Mundial, o banco japonês de desenvolvimento, e me lembro de que foi uma discussão muito grande. Levou um ano ou mais para a gente fazer a análise desse projeto. Existiam dúvidas sobre, primeiro, a crise na época que nós vivemos. Eu também já passei por várias crises, e a gente começa a contar história em vez de contar estória. É um problema, mas é verdade, a gente vê as coisas acontecerem. Então, nessa época, questionava-se se existiria mercado para esse projeto; se o custo não era muito elevado; se, por acaso, os dormentes não seriam comidos pelos cupins no meio da Floresta Amazônica, e uma série de questões desse tipo. Hoje, vejo que esse projeto foi feito...

Quanto ao tamanho, é o seguinte: na época, fizemos uma avaliação, há pouco tempo, quando começamos a discutir isso, e vimos que o custo do projeto era muito próximo do que se fala hoje do trem de alta velocidade. E nós o fizemos naquela época. O cupim não comeu a madeira, a Vale do Rio Doce continua produzindo o que produz lá – mais de 100 milhões, quase duzentos milhões de toneladas –, e o mercado não desabou por conta daquele projeto e ele não se tornou inviável.

Então, acho que infraestrutura é uma questão de muito longo prazo. Temos de olhar para o futuro, e às vezes pode ser que alguma coisa que olhemos no curto prazo possa parecer um pouquinho fora do padrão, mas aquilo vai ser importante. No caso, temos recebido muitos operadores internacionais de aeroportos, e eles falam da importância de se ter uma interligação de modais, assim como nós temos a necessidade de ter isso na infraestrutura e na logística de carga.

Agradeço e acho que vamos precisar muito, Senadora. Acho que ninguém faz nada sozinho, principalmente num setor como este, que precisa de muito investimento e de muito suor para acontecer.

À Senadora Vanessa, um pedacinho acho que já respondi, não tem dúvida: Manaus precisa mesmo, nós temos consciência disso; precisa de um aeroporto muito melhor do que tem hoje, pois é um aeroporto muito antigo. Essa intervenção que está sendo feita lá leva a se ter um aeroporto de qualidade na cidade de Manaus.



Obviamente, estou só há dois meses nesse assunto, mas espero e vejo a determinação do presidente Gustavo, que também está há pouco tempo. Vemos que todos os cronogramas, assim como a senhora,... algum evento que era importante, a licitação foi feita, e agora temos marcos acontecendo. Claro, como a senhora disse, é fundamental... (*inaudível.*)

Então, com isso, nós poderemos dar um passo a mais. Sabemos que a dificuldade do setor público de realizar cronogramas é muito grande. Acho importante essa modernização de regulação, uma vez que regras e leis são feitas por homens e para o momento. Já tivemos no Brasil uma lei que previa a escravidão. Hoje em dia, ela não existe, há muito tempo. Então, como não é nenhuma constante universal, nenhuma lei, nenhuma regra, nós temos de constantemente aperfeiçoá-las, e acho que neste caso é o momento de discutir isso, para que possamos ter uma forma mais eficaz de atender as necessidades do País. Então, nós vamos trabalhar para que Manaus tenha, sim, um aeroporto de que se orgulhe.

O projeto fica pronto para a Copa do Mundo? Se a senhora observar todos os investimentos feitos ali, muitos deles, como só temos uma previsão até 2014, 2015, uma parte deles, não só esses, fica pronta depois, mas certamente o que ficar pronto até 2014 será suficiente para atender a demanda da Copa. Isso foi tudo cotejado, ofertas e demanda. Como disse a Infraero, o Gustavo, isso é discutido na forma de capacidade de padrões internacionais, que a lata determina, enfim. E isso foi feito exatamente dessa forma: o fato de estar previsto terminar 50% depois não quer dizer que não vá atender a demanda da Copa. Ele vai atender e, depois, vai continuar aumentando a capacidade até, porque a nossa demanda, em função do crescimento do País e de as pessoas estarem usando mais aviões, graças a Deus, ela vai continuar crescendo e bastante.

Bom, a questão das concessões. No princípio, fizemos um estudo preliminar sobre a possibilidade de fazer concessões diárias comerciais em aeroportos, que foram exatamente os três: Guarulhos, Viracopos e Brasília.

Nós verificamos o seguinte: que não era viável fazer a concessão comercial; quer dizer, teríamos um trabalho que poderia ser feito e não ser viável. Portanto, não ficaria em pé uma proposta dessas. E, como são aeroportos em lugares sensíveis, que nós precisamos tomar uma decisão a respeito do seu futuro, e até porque alguns deles são alternativas para os outros...

Por exemplo, na Copa do Mundo de 2014, por que Viracopos entra também? Porque, se a gente tiver algum problema em Guarulhos, num momento de crise, quem vai atender Guarulhos? Temos a alternativa de Viracopos, e será uma possibilidade; e temos Galeão, que sempre será uma alternativa para São Paulo. Precisamos ter alternativas de segurança, principalmente em momentos como esse. Então, essa questão das áreas comerciais não se demonstrou viável, e, aí, tivemos de tomar a decisão de conceder os três aeroportos. E como é que faríamos isso?



Agora, temos toda essa preocupação, sim, de como é que fortalecemos a Infraero, que acreditamos poder ser um *player*, assim como outras empresas estatais do País, como a Petrobras, como o Banco do Brasil, como a Eletrobras, que são empresas parceiras do setor privado em vários segmentos da indústria. Ser parceiro é uma coisa muito boa. Isso no mundo hoje é feito cada vez mais, porque você utiliza seus recursos de uma forma mais eficaz, não só do ponto de vista financeiro, mas também do ponto de vista do conhecimento.

E o que a gente vê nessa possibilidade é: com esses até 49% que a Infraero terá no capital da companhia, essas companhias certamente vão crescer, vão ter lucro, vão distribuir dividendos, e isso será uma fonte de recursos que estará disponível para a Infraero aplicar eventualmente em outros aeroportos, em outras obrigações que ela tenha do ponto de vista de políticas públicas. Essa é uma forma.

Uma outra forma diz respeito ao modelo, que ainda não está definido – nós vamos discutir isso durante esse período todo aí, inclusive em audiências públicas. Pode ser uma outorga que você tenha que possa irrigar o fundo que foi criado para você desenvolver esse segmento. Talvez essa não possa ser uma alternativa que garanta, além da capacidade de recursos para a Infraero, um volume de recursos que possibilite os investimentos em aeroportos regionais, quer sejam eles em termos de desenvolvimento econômico, quer sejam eles em termos de integrar de uma forma econômica as cidades mais distantes e menos ligadas ao restante do País

A questão de entregar em bloco ou exigir regras. Acho que algumas de que falei aqui, como a questão da outorga e a questão do retorno para o próprio acionista investidor da Infraero, vão permitir que se tenham mecanismos que façam com que a gente desenvolva esses projetos. Entregar em bloco seria uma avaliação possível, mas muito mais complexa. Se fizer as PEs, acho até do ponto de vista de formas, de acompanhar esse processo... E, obviamente, a empresa que for concessionária desses aeroportos vai assumir uma série de compromissos a partir dessa concessão – como em todo contrato de concessão, existe uma série de compromissos – no sentido de atender adequadamente o usuário. Já que isso é uma concessão pública – você não está vendendo um ativo da União, você está disponibilizando esse serviço por um determinado tempo com determinadas condições que serão estabelecidas –, caso eles não sejam cumpridos, obviamente, no limite, há sempre a possibilidade de o Estado tomar o que é seu.

Aviação regional.

Desculpe, Senadora, mas acho que respondi um pedaço com essa questão...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Senadora, desculpe-me, mas eu esqueci de levantar uma questão sobre a aviação regional. Gostaria que o senhor dissesse... O senhor mostrou aqui que são 18 aeroportos



de 12 Estados brasileiros que vão receber recursos do Profaa. Quantos municípios do Amazonas estão recebendo esses recursos? Gostaria que o senhor me respondesse essa pergunta.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Eu não tenho aqui. Posso informar a senhora depois?

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Nenhum assessor seu pode informar? São só 12 Estados e 18 aeroportos. Não há nenhum do Amazonas.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Sabe como é que funciona?

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Havia dois, mas foram retirados, porque nós não sabíamos...

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Existe uma regra. O que está acontecendo nos últimos anos é muito simples – eu não estava, mas me informaram.

O que acontece? Na verdade, para você poder fazer esses aeroportos, você tem de assinar convênios com o Estado e com o Município. O que acontece é que, para você poder colocar no Orçamento esses projetos, você precisa ter licença de instalação, o que é de responsabilidade do ente público que vai fazer, normalmente o Município ou o Estado, e você precisa ter um projeto básico, que possa aprovar.

Estamos conversando com Estados e Municípios no sentido de capacitá-los – falei também aqui um pouco sobre a proatividade que a Secretaria vai ter –, de ajudá-los a desenvolver esses projetos para que a gente possa, de uma forma proativa, organizada e estruturada, fazer com que eles aconteçam.

Hoje existe um Orçamento, mas acontecem só 15% ou 20% por falta de projetos em condição de serem aprovados.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Presidente, desculpe, mas é que temos alguns Municípios... Por exemplo, o aeroporto de Parintins – a festa começa no final mês –, ele foi reaberto agora por causa da festa. Acaba a festa, o aeroporto vai ser fechado. O aeroporto de Itacoatiara, uma cidade de cem mil habitantes onde temos um importante terminal graneleiro, está interditado. E nós não estamos no Profaa.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – A senhora tem razão. Nós vamos tratar desse assunto de forma prioritária, já decidimos isso.

Agora, por exemplo: Parintins não voa durante o dia porque há um abatedouro na frente do aeroporto. É uma responsabilidade do Município retirá-lo para que o aeroporto possa ser operado. Foi por isso que eu disse aqui quanto ao tal do aeroporto: não adianta um Cristo resolver, ou a gente tem um conjunto de 12 apóstolos para resolver aquilo ou nós não vamos resolver. Temos todo um mapeamento disso, temos todo o interesse e toda a determinação de fazer.



Vamos fazer e vamos procurar os Estados e os Municípios para que a gente possa fazer de uma forma concertada e organizada.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Concedo a palavra ao Dr. Antônio Gustavo Matos do Vale para fazer suas observações a respeito das perguntas.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Só complementando o que o Ministro Wagner bem disse na resposta ao Senador Rodrigo Rollemberg: todos os investimentos que foram apresentados e que constam do *site* da Infraero são, rigorosamente, investimentos que não levam em consideração nenhum dos programas de concessão. Todos os programas de concessão a que o Ministro se referiu são no sentido de agilizar esses prazos, já que eles foram determinados pela própria Infraero e são feitos com investimentos próprios.

Sobre algumas das perguntas da Senadora Vanessa Grazziotin, nós já havíamos conversado pessoalmente. Nós também temos as mesmas preocupações da senhora, nós também usamos os estudos que apareceram e que foram apresentados aqui, inclusive do Ipea, como alerta para nós, como sinalizadores de que devemos trabalhar o mais rápido possível, porque a situação é grave.

Nós não escondemos de ninguém que a situação, sem dúvida alguma, é grave. A demanda brasileira, graças a uma série de fatores, cresceu substancialmente nos últimos anos, e a infraestrutura não teve o crescimento necessário para acompanhar essa demanda. Isso aconteceu em todos os setores. Então, é lógico que temos de correr contra o tempo. Estudos como o que o Ipea fez são para nós um sinalizador, como outros que existem por aí.

A questão dos módulos operacionais. Sem dúvida alguma, são módulos que, dependendo do crescimento da demanda, vieram para ficar sim. Eles são módulos extremamente confortáveis, eles fazem parte do novo arcabouço dos aeroportos mundiais, não são coisa do Brasil, não foram inventados aqui e, sem dúvida alguma, onde for necessário, nós vamos usar os módulos operacionais sim. O de Vitória, espero, ficará pronto nos próximos 45 dias.

Quanto à questão de Manaus, a senhora tem razão. Quando nós falamos a primeira vez, um pedaço de cerca de 20% iria ficar para depois, que era toda a área circunscrita ao aeroporto – caso do acesso ao estacionamento. Isso foi revisto, e nós vamos entregar o aeroporto inteiro no prazo que consta do *site*.

A questão da Lei nº 8.666. Tudo o que puder ser flexibilizado, sem dúvida, só vai adiantar esses prazos que nós demos, porque todos os prazos cumprem rigorosamente os termos da Lei nº 8.666. Qualquer coisa que o Congresso Nacional decidir... Qualquer coisa que agilize esses prazos será na agilização...



Por fim, a pergunta que a senhora fez de quem vai manter os aeroportos deficitários. Sem dúvida, todo o estudo que está sendo feito sobre a concessão prevê, já no próprio estudo e na modelagem – o Ministro foi muito claro –, permitir que a Infraero continue com os recursos necessários e que ela possa investir não só nos aeroportos da rede, mas também assumir outros aeroportos, na linha do que a senhora mesma disse, da aviação geral.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Concedo a palavra ao Dr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira para fazer seus comentários.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Obrigado, Senadora.

Gostaria apenas de ratificar o que entendi da única parte para a qual a gente pode contribuir. O que o Ministro Wagner colocou... Está aqui o Diretor Rubens, que esteve em duas audiências públicas sobre a concessão do aeroporto São Gonçalo do Amarante.

É um padrão da Anac. Então, Senadora Vanessa, tenha certeza de que a agência tem esse procedimento. Nós fazemos audiências públicas não só documentais, ou seja, no nosso *site*, como também presenciais e, no caso de São Gonçalo do Amarante, foram feitas duas vezes, uma até no local, ou seja, o Diretor Rubens foi a São Gonçalo e teve a chance de conversar com a população local justamente para ter certeza de que esse modelo que estamos trabalhando no Brasil é um modelo vencedor, e a gente imagina que a nossa população e o Brasil vão ganhar muito com isso. É essa a nossa visão.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Passo a palavra ao Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Senadora Lúcia Vânia, quero cumprimentar todos os nossos convidados, o Dr. Carlos Eduardo, o Ministro Wagner Bittencourt, o Dr. Antônio Gustavo Matos do Vale. É sempre muito complicado, enquanto o Congresso Brasileiro insistir com esta tese equivocada de que a semana tem dois ou três dias, nós vamos continuar aqui lutando contra o relógio e tendo de fazer, a todo o momento, escolhas de Sofia em relação a este e a aquele tema. Lamentavelmente, o Congresso funciona na terça, funciona na quarta, eventualmente funciona na quinta, e temos uma concentração muito grande de atividades nesses dias.

Enfim, as reflexões que quero fazer não dizem respeito aos senhores, mas evidentemente é com grande ceticismo que recebemos tudo o que foi falado aqui. Ao longo do tempo, os compromissos que a Infraero assumiu não vêm sendo honrados. Todos os compromissos e retificações de cronogramas são, a todo momento, ajustados. De alguma forma, nós, que estamos no dia a dia, com a sociedade e com os contribuintes, sofremos muito com isso. Quando qualquer um de nós recebe em seu Estado o Presidente da República, um Ministro e ali fazemos uma cerimônia e assumimos um compromisso público e formal, os



senhores depois vão embora e nós ficamos. E as cobranças e as demandas se intensificam em razão desse compromisso que se torna fé pública.

Digo isso para começar a minha indagação com relação ao aeroporto de Vitória. Esse é um tema absolutamente indigesto para os capixabas. Indigesto porque o Ipea, recentemente, apresentou o nosso aeroporto como o pior do Brasil, estamos com uma demanda cinco vezes superior à estrutura existente, nós temos um aeroporto em que as obras de modernização e ampliação iniciaram-se em fevereiro de 2005, com promessa para estarem concluídas até o final de 2008. As obras estão há três anos paralisadas e não temos, até este momento, um organograma fixo e definitivo para o reinício e a conclusão das obras do aeroporto.

Evidentemente, Dr. Antônio, que a construção dos dois terminais móveis atendem, porque são uma boa improvisação, mas longe do compromisso que o Governo Federal tem com os capixabas, até porque nós não estamos solicitando à União qualquer tipo de privilégio. Nós somos um Estado que tem contribuído com o desenvolvimento nacional e que não tem recebido uma contrapartida adequada do Governo Federal. E o caso do aeroporto de Vitória é simbólico, porque as ambigüidades e a ausência de informação deixam atordoado quem tem obrigação, como eu, de representar os interesses do povo capixaba aqui no Congresso Nacional.

Então, a primeira indagação que faço é quem pode me responder, por gentileza, a respeito do novo cronograma para conclusão das obras do aeroporto de Vitória. Essa é uma agenda velha, carcomida que, lamentavelmente se mantém. Mas quero crer aqui... E estou de novo ratificando que os senhores não têm responsabilidade direta, mas essa é uma questão institucional entre dois entes federados, tanto que nós, quando vimos o Governo Federal pensar na possibilidade de incorporar à sua prática a contratação diferenciada, fizemos uma correspondência à Presidente Dilma para incluir o aeroporto de Vitória, mesmo entendendo que esse aeroporto não é prioridade, porque a prioridade são os aeroportos da Copa. Fiquei muito feliz em ver todos esses aeroportos e fiquei muito triste em não ver o aeroporto de Vitória. Era como se o aeroporto de Vitória não constasse da lista de prioridades de quem tem a responsabilidade, de quem tem a autoridade de oferecer uma resposta efetiva. E volto a repetir: refiro-me a um aeroporto que está, há três anos, com suas obras paralisadas.

Faria outros questionamentos em relação à privatização, à concessão, mas quero crer, pelo que disse o Dr. Wagner, que esse modelo não está concluído, não está pronto, e que, em algum momento, poderemos conversar sobre esse tema, porque é um tema muito caro aos brasileiros pelo tamanho do desafio que os senhores têm.

Evidentemente que eu vi com muito bons olhos a iniciativa do Governo Federal de criar o Ministério da Aviação Civil. E estou muito empolgado, muito animado, muito estimulado com as informações de reinvenção da Infraero.



Sim, porque a Infraero precisa de ser reinventada. Quem ler a revista *Veja* desta semana e ver a Infraero colocada naquelas condições há de se perguntar como que um órgão público pode se colocar de pé com essa intensidade de denúncias não apenas em relação a sua eficiência mas em relação a sua reputação.

Acho que teremos oportunidade para dialogarmos, para debatermos os termos dessa concessão numa outra oportunidade. Essa campanha que ouço é aquela que nos convoca para irmos ao plenário, mas eu gostaria de encerrar a minha manifestação. É evidente que a minha manifestação vem acompanhada de um desabafo muito grande, por conta das incertezas, das ambiguidades, da falta de resposta afirmativa. Com relação ao programa nacional, teremos outras oportunidades, mas indago a V. S^{as} qual é o cronograma definitivo e afirmativo para a conclusão das obras do aeroporto de Vitória.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Com licença, V. Ex^a me permite um aparte?

O senhor tem certeza de que o senhor estava falando do aeroporto de Vitória. O senhor não leu aeroporto de Goiânia? O senhor tem certeza? Porque não é possível. É cópia fiel do que eu ia falar. Mas eu não tenho o que tirar.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra o Senador Francisco Dornelles.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Quero cumprimentar o Ministro Wagner Bittencourt, o Presidente da Infraero e o presidente da Anac.

Ministro, serei muito objetivo: por que motivo o Galeão não entrou no desenho da concessão? O Governador brigou tanto, disputou tanto. Acho que aquilo que pode ser feito pelo setor privado, o setor público deveria economizar seus recursos e aplicar em aeroportos. Não compreendi porque o Galeão não pode ser explorado em forma de concessão.

Gostaria de dizer ao Presidente da Anac que, quando chegar ao Senado o acordo de céu aberto, quero examinar mais alguns detalhes que o senhor apresentou que me trouxeram tranquilidade.

Quero dizer ao Presidente da Infraero o seguinte: o Senador Jayme Campos disse que um administrador nunca podia se preocupar em priorizar pequenos problemas, tinha que priorizar os grandes. Mas quando não resolve pequenos, não vai resolver grandes. Então, tem uns problemas pequenos da Infraero...Um nem é pequeno, é relacionado à denúncia do Sindicato Nacional de Aeronáutica. Segundo essa denúncia, a camada porosa da única pista em uso no aeroporto Santos Dumont está vencida desde 2007, aumentando o risco de acidentes. Fico neste ponto; se realmente isso prevalece.

Segundo, eu queria dizer aos senhores o seguinte: há setores da Infraero, em alguns Estados, em que sentimos uma bela administração. Quando se chega ao aeroporto do Rio Grande do Sul, de Salvador – estou dando só um exemplo... Agora, no Rio, é um caos. Os pequenos problemas do aeroporto do



Rio... O serviço de ônibus é deficiente, o tempo em que se recebe bagagem é enorme, não há local de troca de moeda, as lanchonetes são insuficientes, os banheiros, sujos, os carregadores não podem entrar na área da esteira – às vezes, senhoras idosas não têm um carregador para segurar uma mala –, e há alguns funcionários que há nove meses não recebem seu salário.

Eu pediria a V. Ex^a, Sr. Presidente, para olhar para esses pequenos problemas da administração do Galeão, que é um caos, um caos. Temos noção de que não existe administração no Galeão. Desse modo, eu pediria ao senhor que prestasse atenção a esse ponto.

Quanto à parte do Santos Dumont, eu queria uma resposta da Infraero.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Senador Flexa Ribeiro.

Já terminou, Senador Dornelles?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Terminei.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – A Senadora Ana Rita não está inscrita?

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Ela saiu.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Sr^a Presidente, Senadora Lúcia Vânia; Ministro Wagner Oliveira; Presidente da Infraero, Dr. Antônio Gustavo; Presidente da Anac, Sr. Carlos Eduardo; Srs. Senadores, eu ouvi atentamente parte das exposições, pois estava em outro compromisso. Aqui, como disse o Senador Ferraço, temos cinco compromissos na mesma hora. Audiências... Agora mesmo estamos sendo chamados pela campanha para votarmos no plenário e temos votação na CCJ, para os indicados ao CNJ.

Eu queria fazer alguns questionamentos. Primeiro, Ministro, Presidente da Infraero e Presidente da Anac, quanto à questão das – vamos colocar entre aspas – “privatizações” dos terminais aeroportuários. Eu perguntaria: mudou a concepção do Governo em relação às privatizações ou foi muito tarde que se acordou para a necessidade de a iniciativa privada ser chamada para apoiar os investimentos nesse setor? Oito anos e meio se passaram, e a situação, a cada momento, se agravando. Tivemos aqui várias audiências sobre apagão aéreo, sobre a incapacidade da Anac de fiscalizar e da Infraero de executar, ao ponto de ter sido criado um novo Ministério, uma Secretaria com *status* de Ministério, ao qual V. Ex^a foi tão bem conduzido. V. Ex^a diz que ainda não está maturado o processo. Eu gostaria que não perdêssemos mais tempo, porque acredito, pelo que tivemos de informações do Ipea, que dificilmente os cronogramas dos aeroportos para a Copa estarão executados dentro da necessidade para 2014.



Eu conversava com o Senador Dornelles, e concordo com S. Ex^a, que, onde a iniciativa privada puder estar... O Governo deve usar esses recursos, que são poucos, em áreas aonde ela não chega. Então, por exemplo, na Amazônia, não adianta fazer concessão de aeroportos, porque ninguém vai querer entrar na concessão; vai ter o Governo Federal de usar 100% de recursos da Infraero para colocar as unidades.

Eu já aproveitaria para perguntar, dentro do que perguntaram o Senador Ferraço e outro Senador, sobre o aeroporto de Santarém também. Há anos se aguarda que o aeroporto de Santarém seja executado, a licitação foi feita, a população de lá nos cobra essa resposta, e não nos chega uma informação correta.

Com relação à modelagem, não acredito que haja necessidade dos 49% da Infraero na concessão. Deve-se deixar a iniciativa privada aplicar os 100%, até para resguardar o interesse dos usuários, da sociedade, melhor dizendo, e aplicar esses recursos que seriam colocados nesses aeroportos em regiões onde a demanda seja por recursos públicos.

Eu não acredito em Estado máximo nem em Estado mínimo. Eu acredito no Estado necessário. Onde ele se fizer necessário, ele tem que estar presente para atender a todos os brasileiros.

Eu perguntaria também ao Presidente da Infraero com relação a essa questão emergencial das puxadinhas nos aeroportos. A gente desce aqui em Brasília, desce lá, um bando de puxadinha para atender emergencialmente. Quanto custa para a Nação brasileira essas puxadinhas e o que será feito com elas quando chegar a remodelagem ou a ampliação desses aeroportos? Quanto estamos perdendo de recursos por falta de planejamento, em médio e longo prazo? Ou seja, nós temos que reconhecer que o Brasil passou oito anos e meio sem planejar a questão da logística, da infraestrutura aeroportuária.

Também uma questão a V. S^a com relação a saber se Anac ou se Infraero ou se o próprio Ministério já tomou providências para que não passemos outro apagão aéreo em relação aos controladores de voo. Nós fizemos aqui diversas reuniões, passou a onda, e não sei como isso vai estar preparado para a Copa. Será que teremos outro apagão às vésperas da Copa ou a Anac, a Infraero ou o Ministério já treinaram pessoas que possam vir a ser contratadas para suportar o aumento de demanda que haverá efetivamente?

Mas eu queria fazer algumas questões. Pergunto ao Presidente da Infraero, Dr. Antônio Gustavo: V. S^a chegou a ler a matéria da *Veja* desta semana, "Apertem os Cintos, o Dinheiro Sumiu", tratando da Infraero, empresa que hoje V. S^a preside?

A matéria diz, Ministro, que o total dos contratos da Infraero analisados pela Polícia Federal chega a R\$4,2 bilhões, e o valor correspondente ao superfaturamento é de R\$891 milhões, ou seja, 21% desses contratos foram superfaturados, dinheiro desperdiçado da sociedade brasileira. Queria que V. S^as



pudessem me dizer se já tomaram conhecimento da matéria e quais as providências que foram tomadas.

Também com relação à Infraero, acho que há necessidade de que haja mais conhecimento das matérias que a imprensa escrita e televisada tem colocado. Há pouco tempo, veio uma matéria sobre os custos da alimentação e dos serviços nos aeroportos, mostrando que lojas da mesma franquia cobram um preço fora do aeroporto e um preço muito mais alto no aeroporto, onde o usuário é obrigado a adquirir porque, em função de atraso de voo, ele vai ter que se alimentar, e paga um sobrepreço por não ter opção de concorrência, vai ter de comprar ali mesmo.

Com relação, por último, Presidenta ou Presidente Lúcia Vânia, não sei como V. Ex^a gosta de ser chamada... Hoje temos essa dúvida, se Presidente ou Presidenta.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Presidente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Tem que perguntar a

V. Ex^a.

Eu perguntaria para a Anac: a cobrança do assento conforto pelas companhias aéreas ou pela companhia aérea é correto? É legal? Se for legal, é imoral. É preciso saber de que forma é, porque todas as vezes que entro no avião, tem o assento conforto, aí eu pergunto: “E o assento desconforto? Eu tenho que cobrar também R\$20,00 quando nos colocam no assento onde a gente não tem onde colocar as pernas”. O Ministro, à época, disse que não cabia dentro do afastamento, que ia mandar abrir as distâncias. Até hoje não aconteceu. Então, eu pergunto se é correto cobrar esse assento.

E mais: é um absurdo isso, Presidente Lúcia Vânia, porque, quando a porta é fechada, ou seja, os passageiros já estão todos a bordo, você não pode ir para esse assento conforto, mesmo eles estando vagos, porque você teria que ter pago e não pagou, aí não pode ir. Aí eu pergunto: qual é a necessidade de utilizar a saída de emergência? Não havendo ninguém na fila de emergência, como vai ser utilizada? Ninguém vai pagar R\$20,00 para ainda trabalhar para a companhia aérea, na necessidade – Deus o livre! – de usar a saída de emergência. Na primeira fila, quando chegam as pessoas que são necessitadas de tratamento diferenciado, as pessoas que pagaram os R\$20,00 têm de sair para dar assento, quando seriam devolvidos os R\$20,00. Isso é um absurdo. Acho que a Anac tinha de tratar com relação a isso.

Quanto ao atraso, V. S^a mostrou aqui um gráfico... Eu, ontem, estava em Salvador e vinha para Brasília. Meu voo era às 5h20 da tarde. Não posso chegar atrasado um minuto que eu perco o voo. Cheguei e aí começou: o avião está atrasado e a previsão é de 30 minutos. Às 6 horas, tinha um voo para Brasília de outra companhia. Eu poderia ter mudado de voo, mas, por 30 minutos – 5 e 20 com mais 30 minutos passaria para 5 e 50 –, dá esperar. Próximo dos 30 minutos, mais 30. Aí, já não dava mais para pegar o voo das 6 horas. E assim foi. Tivemos



2 horas e 10 minutos de atraso, para sair de Salvador para vir para Brasília. Perdi uns cinco voos, com compromisso aqui, em Brasília.

Minha pergunta é: a informação que é repassada pela companhia aérea devia ser controlada pela Infraero ou pela Anac nos aeroportos...

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Para concluir, Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Já concluo.

Não há por que enganar o usuário sem que... V. Sª apresentou aqui a quantidade em milhões de reais de multas da Anac. Não adianta nada, não adianta nada. Essas multas são pagas? É a pergunta que eu faço.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra o Senador Cyro Miranda, último orador inscrito.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Obrigada, Srª Presidente.

Senhores convidados, Exmº Sr. Ministro, eu vou aqui só fazer uma síntese de praticamente tudo que se falou.

O que me preocupou foi que os senhores nos mostraram as providências que estão tomando com os aeroportos das cidades que vão sediar a Copa e onde têm o maior fluxo, mas os senhores não se preocuparam ainda com os outros aeroportos, pois os turistas que aqui vierem irão para outras cidades. Esse é o gancho que eu pego.

Eu acho que ou meu colega Ferraço leu aqui ou eu leio o dele, pois são os dois piores aeroportos do País. Vejam os senhores que não temos um lugar para revisteiro, não temos lugar para sentar, não temos lugar para estacionar – gente perde voo, porque não tem onde estacionar o carro –, onde a população é tratada como gado: senhoras grávidas sentadas no chão.

Agora, as tarifas, não; as tarifas são as mais baratas do Brasil. Segundo o ex-Ministro Walfrido dos Mares, nós tínhamos as maiores tarifas. Ele disse que tínhamos de baixá-las. No entanto, em março deste ano, elas foram alteradas – para cima.

Levamos dois anos para conseguir um puxadinho. O puxadinho de Goiânia foi licitado várias vezes. A obra está três anos e meio parada por superfaturamento. E a população paga.

Nós estamos com um problema com o *ambulift*. Eu presenciei uma senhora que não podia subir em cadeira de rodas e o *ambulift* tinha quebrado. Ela subiu com o pessoal da própria segurando, mas ela quase dá uma cambalhota para trás. Ela chegou lívida. Os senhores conhecem isso sobejamente. Agora, o que falta é providência.

É muito triste quando nós nos deparamos com uma revista como a *Veja*, que tem toda a credibilidade, que começa assim “Uma investigação da Polícia Federal comprova: nunca se superfaturou tanto na Infraero quanto no Governo Lula”. Ela usa termos pesados, inclusive: “Análise minuciosa dos



documentos, aliada à rigorosa vistoria de cada obra, produziu um relatório espantoso” e, como já foi dito aqui, “de R\$4,2 bilhões, foram superfaturados R\$891 milhões”.

Uma última notícia, que eu não sabia: foi orçado em Santos Dumont um vidro plano, que estava orçado em R\$3 milhões; depois de licitado, resolveu-se fazer o vidro curvo; e esse vidro curvo custou R\$30 milhões. De R\$3 milhões para R\$30 milhões. Bom, e, assim, a gente está num processo doloroso, de difamação, em que nós, brasileiros, nos sentimos mal em ver tanto desperdício. Eles usam, inclusive, um outro artifício: legalizaram o superfaturamento. Isso que é o pior.

Hoje, temos dois institutos, o de pesquisas de custos, de índices da construção, o Sinapi, e o Sistema de Custo Rodoviário (Sicro). Esses estão bem acima dos valores. Então, o TCU fica amarrado porque não pode classificar como superfaturamento, mas encontra-se, por exemplo, tijolo 20% mais barato no mercado – isso para um cidadão comum –; tinta látex, 128% mais barata; forro para teto, 145%. Quer dizer, está nítido, é nítido o desvio.

Se nós não tomarmos providências, se nós não tivermos acuidade com o dinheiro público, vamos chegar ao que estamos assistindo, à falência de todos os aeroportos. Temos, hoje, uma rodoviária no nosso Estado, que dá de 10 a 0. No entanto, somos tratados como gado. E o resto já foi dito aqui.

Acho que ou a gente rasga tudo isso e começa de novo, Sr. Ministro, ou, então, sinceramente, vamos passar nessa Copa uma das maiores vergonhas que o País já teve, não só pelos aeroportos novos, não. Talvez, os novos ainda fiquem meia-boca, mas o pessoal vai viajar, vai querer conhecer o Brasil e aí vai encontrar a nossa realidade.

O senhor me desculpe, é um desabafo de quem sofre todos os dias, inclusive nem podendo mais entrar naquelas poltronas, como falou meu colega aqui, Flexa Ribeiro, que, numa última viagem, o cidadão reclinou a poltrona e dormiu; o de trás queria levantar para ir ao toalete e não pôde, não passava e ficou meio incomodado de acordar a pessoa da frente. Então, isso tudo está acontecendo aqui e a gente vive – os senhores também viajam –, e as coisas continuam piorando, não melhorando.

Obrigado.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Sr^a Presidente, pela ordem.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Infelizmente, eu queria fazer algumas arguições, mas o painel já está aberto, estamos em votação nominal no plenário do Senado e não me resta outra coisa senão pedir que V. Ex^a encerre a reunião para que a gente possa ir votar lá.



Mas, colaborando com a fala dos nobres colegas aqui, quero dizer que existem algumas situações que, realmente, são vergonhosas. Aqui foi falado de Goiânia, Vitória, Cuiabá, Florianópolis. Eu citaria só Cuiabá, para não me alongar. Em Cuiabá, é uma vergonha. Lá tem o terminal 1 e o terminal 2. Você tem que descer a bagagem num terminal – falo em terminal, mas não é isso, porque as obras foram feitas separadamente e a parte nova já está caindo aos pedaços, tem parte do teto desabando. Você tem que descer na chuva ou no sol, pegar a bagagem em um terminal e sair por fora, pela rua, e embarcar em outro. Isso já faz mais de cinco anos.

O aeroporto de Florianópolis, coitada da nobre Senadora Ideli, que já não está mais aqui, cumpriu oito anos de mandato e ficou todo esse tempo aqui cobrando e não foi sequer licitado. Não sei se foi licitado, o Sr. Ministro poderia nos informar depois. Mas tenho parentes em Santa Catarina, viajo muito para lá nos finais de ano, e ali é uma vergonha nacional, um aeroporto que recebe turistas do mundo inteiro, que vão para as praias de Santa Catarina, e está naquela situação.

Se formos aqui falar, o nosso problema não é nem superlotação nos aeroportos, é uma questão de redimensionamento de fluxo e fazer estações dignas do povo brasileiro e também dos turistas que aqui chegam.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Senador Valdir Raupp, não vou suspender a reunião, mas deixo livre aos Senadores que quiserem ir votar.

Concedo a palavra ao Dr. Wagner Bittencourt, para que ele possa responder as perguntas, uma vez que temos aqui jornalistas, assessores de Senadores, que gostariam de ouvir as respostas.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Senador Ricardo Ferraço, vou tentar responder um pedaço e passar para o Dr. Gustavo, que conseguirá responder com uma propriedade melhor.

Do ponto de vista do aeroporto de Vitória, nós sabemos que ele tem vários problemas, obra paralisada, enfim grandes questionamentos, mas, como é bom a gente olhar para frente, porque eu acredito sempre que a gente tem que tentar resolver os problemas, neste ano agora foi resolvida a questão com a empresa de engenharia, foi feito um corte. A parte de trás, vamos dizer, do projeto será discutida na Justiça e vai ser feita uma nova licitação. Isso vai permitir que ande o projeto.

O Exército já retomou a questão dos seus trabalhos, do projeto de engenharia, que a gente imagina que vai ser cumprido no prazo. Nós tivemos reuniões com o General Peri, que é o Comandante do Exército, com o General responsável pelas obras, e o que a gente vem acompanhando é que o cronograma está em dia.

No caso do terminal MOP, apesar de algumas dificuldades jurídicas que aconteceram nesse período, as obras estão andando; na torre também, e eu



acredito que agora nós vamos ter condição de concluir na data prevista os cronogramas.

Esperamos não ter mais nenhuma surpresa do ponto de vista jurídico de andamento, porque, de vez em quando, nós temos uns questionamentos sobre a questão ambiental, mas temos trabalhado para resolver e atender essa data. Então, pediria que, depois, o Gustavo complementasse a questão dos prazos corretamente.

Acho que era isso, Gustavo. Você quer complementar a data? Melhor, porque aí responde a pergunta do Senador.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Na prática, a minha pergunta diz respeito à indagação: qual é o cronograma oficial para a conclusão das obras do aeroporto de Vitória?

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Como o Ministro disse, Senador, o senhor é um homem que tem acompanhado esse processo, eu sou testemunha dele, ao longo do tempo, e o senhor sabe de todas as dificuldades do ponto de vista judicial, inclusive acompanhou a assinatura do contrato do módulo operacional que termina nos próximos dias. Eu acho que toda a Infraero tem vergonha do que aconteceu em Vitória e em Goiânia, sem dúvida nenhuma; uma obra parada há quatro anos por decisão judicial sem que a gente consiga andar nessa obra, eu acho que faz mal a todo mundo. Não é questão deste governo ou daquele governo, é uma questão que as coisas estão sendo decididas na Justiça e nem sempre a gente pode ter, vamos dizer, a ação que deveríamos.

De qualquer maneira, o responsável pelo cronograma sou eu, está aqui, posso entregar para o senhor e posso mandar por escrito, assinado por mim, como o senhor preferir.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Eu gostaria que o senhor formalizasse, então, e me enviasse por escrito, não a mim, mas à Comissão, e a Comissão faz chegar a mim, porque esse é um documento muito importante, para que, no tempo, nós possamos monitorar, mais uma vez, esse compromisso institucional que não o senhor assume comigo, mas a Infraero assume comigo, porque são questões impessoais.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Sem dúvida nenhuma, farei isso e, mais: farei publicar no *site* da Infraero esse cronograma para que a população de Vitória e do Espírito Santo possa acompanhar também.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra, o Dr. Carlos Eduardo.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Sobre esse assunto, não tenho complementação, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Então, respondendo agora ao Senador Dornelles.

Senador Ferraço, pode assumir a Presidência aqui, um instante?



O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Senador, a primeira questão que o senhor levantou foi por que o Galeão não entrou nesse processo agora. Ele não entrou agora, porque a gente já vinha estudando esses três outros aeroportos no sentido de tentar fazer uma concessão administrativa ou comercial de loja de aeroporto. Então, esse já estava num processo mais avançado. O que não quer dizer que nós não vamos avançar nessa questão tanto para Rio de Janeiro como para Confins.

A Presidenta mesmo, naquele dia, informou que, quanto a esses dois aeroportos, nós iríamos continuar estudando para avaliar. Então, está em avaliação, já conversei com o Governador Pezão, já conversamos com o Governador Anastasia também e estamos em andamento nessa avaliação. Então, essa é a primeira questão.

Existe uma outra questão aqui sobre o Aeroporto Santos Dumont, depois eu vou pedir que o pessoal comente sobre isso, porque talvez eles consigam dar uma resposta mais objetiva, então passaria essa ou para a Infraero ou para a Anac.

Eu acho que nos aeroportos do Rio de Janeiro a gente tem dificuldades, assim como em outros aeroportos. O que foi dito aqui é a absoluta verdade e nós estamos trabalhando para superar essas dificuldades. Uma das ações em que podemos melhorar muito o aeroporto, não somente fazendo investimentos que estão sendo feitos... A gente está remodelando o aeroporto 1, vai ser complementada a parte 2 do aeroporto novo, enfim, eles estão sendo reformados com novas escadas rolantes, reforma de banheiros, tudo para a melhoria do conforto dos passageiros vai ser feito, mas muitas dessas questões como atender melhor o passageiro, nós estamos tentando resolver com essa questão da melhoria de gestão dos aeroportos. É até interessante. Tem uma sala que foi inaugurada aqui em Brasília, na sexta-feira, outra em Guarulhos. Talvez fosse até interessante visitar, porque é um ambiente em que todo mundo que é responsável pelo aeroporto – e não é só um ou outro – tem oportunidade de ver as dificuldades que são...

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Eu viajo muito. Chega-se ao aeroporto de Porto Alegre, verifica-se que o serviço está funcionando às mil maravilhas. Chega-se ao aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, de Salvador e no Rio, é um caos. A impressão que eu tenho é de que não é um problema de gestão nacional da Infraero; é um problema de administração da Infraero Rio. É um verdadeiro caos.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – A gente está tentando melhorar. Esse trabalho de gestão é fundamental. Não sei se o senhor teve oportunidade de sair pelo Santos Dumont essa semana. Foi inaugurada, semana passada, no fim da semana, foi expandida a área de Raios X do aeroporto. Eram cinco máquinas; estão sendo instaladas mais três máquinas.



Duas já estão instaladas e mais uma instalada. Então vai aumentar em 60% a capacidade. Deu uma boa melhorada.

Nós vamos trabalhar para isso. Tem uma série de outras iniciativas desse tipo de que a gente poderia falar aqui. São iniciativas de gestão que melhorarão o atendimento ao usuário. O senhor tem plena razão e nós vamos trabalhar nisso.

Não sei se você quer comentar aquela questão da...

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Senador, uma das ações que a Anac fez em 2009, de implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional, foi justamente tratar do Aeroporto Santos Dumont, onde inicialmente a pista auxiliar foi recapeada no início do ano. No meio do ano, a Infraero nos procurou e solicitou o recapeamento da pista principal.

Isso foi um sucesso para a aviação civil brasileira. Nós fizemos totalmente o recapeamento da pista, as aeronaves passaram a operar numa das menores pistas do mundo com segurança, com uma série de restrições impostas colaborativamente, a Anac e a Infraero. Isso tudo foi feito em 2009.

Então, infelizmente, quem passou a informação para o senhor não passou uma informação fidedigna. A Anac vem acompanhando mensalmente os aeroportos. Nós temos uma resolução que trata justamente da medição dessas pistas.

A Infraero e os outros provedores da Aesp, no caso de São Paulo, passam para a gente e a gente vem acompanhando. Quando há um problema, nós obrigamos as empresas a fazer a retirada de borracha e a manutenção na pista, conforme os critérios de segurança mais perfeitos que a gente imagina, que são os internacionais, feitos pela OAS, que o Brasil recebeu numa resolução da Anac.

Então, Senador, por favor, eu gostaria de ter a sua confiança de que nós estamos mantendo isso em excelentes padrões.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – O Presidente da Infraero, Dr. Antônio Gustavo.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Obrigado, Senadora.

Senador, eu acho que...

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – *(Início de intervenção fora do microfone)* ...no Galeão, há uma fila de carregadores que não recebem há oito, nove meses. Isso dói o coração da gente.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Isso, o senhor pode ter certeza absoluta de que eu vou verificar. Eu não conhecia.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Se V. Sª permitir, eu vou mandar o nome deles.



O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Perfeitamente. Aliás, eu gostaria muito que o senhor fizesse isso, porque nos interessa.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Quando eu chego lá, há uma fila reclamando que não recebe há oito, nove meses, indivíduos passando as maiores necessidades.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – São funcionários contratados pela Infraero?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Pela Infraero.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Sinceramente eu não sei, mas garanto para o senhor que irei olhar isso, porque efetivamente isso não pode acontecer de forma alguma. É contra as normas e não tem o menor sentido. Em todos os lugares onde terceirizados da Infraero deixam de receber por alguma razão, a Infraero tem honrado.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Eles recebem o seguro-transporte; mas o salário, não recebem.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Não, eu vou verificar.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Recebem o vale-transporte, o vale-alimentação, e o salário não recebem

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Se o senhor tiver os nomes, nos ajuda e muito. Pode ter certeza.

Com relação ao atendimento, estamos trabalhando para que o atendimento seja uniforme no Brasil todo, que o atendimento que o senhor tem em Confins e em Porto Alegre, como o senhor citou, o senhor tenha no Galeão também. Pode ter certeza. Nós trocamos a administração lá há pouco tempo e estamos fazendo todo um trabalho de educação visando, efetivamente, ao cliente.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – O ponto básico, Presidente, é o seguinte: chega-se a Porto Alegre, chega-se ao aeroporto de Salvador... Hoje, nas esteiras, senhoras idosas, às vezes, tem dificuldade de segurar a mala e os carregadores do Rio não podem entrar. Em Porto Alegre entram, em Belo Horizonte entram, e os do Rio não entram. Então ficam ali pedindo ajuda a outras pessoas.

Não vejo razão. Esse é um problema administrativo.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – É, sem dúvida, deve ser um problema administrativo. Eu vou verificar. Prometo ao senhor.

Se você puder responder ao Senador agora, fique à vontade, por favor.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Não precisa responder agora. Estou dizendo para, no momento, oportuno o senhor verificar. Eu considero a administração do Aeroporto do Galeão, em termos de Brasil, a pior administração do País, mas espero que agora melhore. Faço votos...



Quero cumprimentar o Ministro, o Presidente da Anac, o Presidente da Infraero e dizer que aqui no Senado podem contar conosco. Consideramos da maior importância esse problema dos aeroportos, principalmente tendo em vista, eu como Senador do Rio, a Copa do Mundo e as Olimpíadas, de modo que o que eu puder fazer para ajudar nesse esforço, podem contar comigo.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Muito obrigado, Senador.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Concedo a palavra ao Dr. Wagner para suas considerações finais e logo em seguida ao Dr. Antonio e, por fim, ao Dr. Carlos Eduardo.

O SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA – Eu queria agradecer, primeiro, a oportunidade de estar aqui no Congresso, particularmente no Senado, para discutir essa questão do aeroporto.

Como tentei esclarecer aqui, com o tempo de vivência mais aprofundado que tenho sobre o tema, é realmente um tema muito complexo. Não é fácil de resolver. Não é uma coisa simples de ser resolvida e, se for resolvida, e será resolvida, vai ser com esforço, como eu disse, não só de quem está dentro da cerca, que são todas aquelas entidades governamentais e privadas que trabalham dentro do aeroporto, mas também das entidades que estão fora da cerca, que são não só Estados e Municípios, como também o Congresso Nacional.

É fundamental que se tenha um tratamento uniforme, que a gente entenda os problemas e que cada um possa fazer o que estiver à sua disposição para viabilizar esse projeto. Hoje vimos questionamentos obviamente todos relevantes, importantes e corretos. Se não tivermos o apoio dos Estados, dos Municípios e do Congresso, nós vamos fazer, mas não o faremos com a eficácia e com a velocidade que nós desejamos. Então, vejo hoje, nesses dois meses de trabalho, uma capacidade de atuação muito grande, vejo uma dedicação muito grande da Infraero, da Anac, da SAC, do Decea, que não está aqui hoje, mas acho que seria que em nova oportunidade ele aqui pudesse estar também para mostrar uma integração de todos os agentes do Governo nessa linha, da Polícia Federal, da Receita Federal, das companhias aéreas. Então, precisamos dessa união para poder trabalhar e conseguir os objetivos que nós pretendemos.

Tenho certeza de que isso vai acontecer. Estou vendo, dentro dos aeroportos, nos centros de governança, de gestão dos aeroportos, que essa atuação conjunta já está dando frutos. Não tenho dúvida de que com a gestão melhor e com a atuação consertada de todos esses agentes, nós vamos atender a todas as necessidades do País não só na Copa e nas Olimpíadas, mas também todos os dias, porque essa é nossa obrigação, essa é a nossa dedicação de todos os dias.

Então agradeço. Estaremos sempre aqui quando convidados. É um prazer. Aguardamos sugestões. Nós recebemos críticas, sugestões não como



algo ruim, mas como uma coisa muito boa para aprimorar nosso serviço, até porque todos nós somos usuários do aeroporto; todos nós algum dia já tivemos algum problema e todos nós devemos contribuir no sentido de sugerir soluções e ajudar na solução desse problema. Muito obrigado, Senadora, agradeço realmente muito a presença.

O SR. ANTÔNIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Muito obrigado, Senadora Lucia Vânia. Na mesma linha do Ministro Wagner, quero dizer que a Infraero está à inteira disposição, como sempre esteve, para o Senado Federal, para a Câmara dos Deputados, para os demais órgãos de controle, assembleias legislativas, como a do Estado da senhora. Eu sou testemunha da sua luta pelo aeroporto de Goiânia.

Quero dizer que, na realidade, isso nada mais é que a demonstração de que o povo brasileiro começou, por diversas razões, a andar de avião, e o aeroporto adquiriu importância que não tinha há 10, 12 ou 15 anos. Então, está na ordem do dia, estamos plenamente conscientes da nossa responsabilidade de prover estrutura aeroportuária condizente com a necessidade da demanda brasileira hoje. O que posso dizer, no pouco tempo em que estou lá, é que tanto eu quanto toda a administração, os funcionários da Infraero, o País pode ter certeza, de que estaremos empenhados em, sem dúvida nenhuma, cumprir os compromissos que temos assumido ao longo do tempo não com o Congresso, não com o Governo, mas com o bem-estar do povo brasileiro. Posso dizer para a senhora que estamos absolutamente abertos a qualquer tipo de pedido, informação, explicação e a qualquer tipo de comprometimento que a Infraero possa ter com o Senado Federal.

A SRª PRESIDENTE (Lucia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Obrigada. Com a palavra, o Dr. Carlos Eduardo.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Obrigada, Senadora, seguindo as mesmas palavras do Ministro Wagner, do Dr. Gustavo, a Anac é obrigada a seguir essa mesma linha não por obrigação funcional ou disposição legal, mas porque a gente vive a aviação. No dia a dia, quem é piloto, como eu, está lá para contribuir, para dar segurança, para trabalhar diuturnamente para que o nosso sistema de aviação civil seja cada vez melhor. Essa é nossa missão, a atribuição da agência. Tenha a certeza de que os dois mil funcionários da agência estão unidos nesse esforço, não só os diretores que foram aprovados por esta Casa – e temos mais um a ser sabatinado na quinta feira; estaremos aqui torcendo pelo Dr. Marcelo. Pode contar conosco com relação a isso.

Muito obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lucia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Agradeço ao Dr. Wagner Bittencourt, ao Dr. Antônio Gustavo, ao Dr. Carlos Eduardo. Quero dizer aos senhores da nossa satisfação em recebê-los aqui. Podem contar com o apoio da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal. Nós entregamos aos



senhores nosso voto de confiança e principalmente nosso desejo de que tenham muito sucesso à frente dessa nova gestão, dessa nova diretoria. Portanto, deixo aqui o meu abraço, o meu reconhecimento pelo apoio, pela acessibilidade que os senhores tiveram para com o nosso convite.

A todos o meu muito obrigada pela presença.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente audiência pública.

(Levanta-se a reunião às 17 horas e 01 minuto.)