

**Aeroporto Internacional de Brasília: auditoria do TCU apontou indícios de superfaturamento e manipulação das licitações, entre outras irregularidades**

os pilotos do Legacy que bateu no Boeing da Gol, Joseph Lepore e Jan Paul Paladino, entre vários outros. Não satisfeito com a lista de depoentes, um deputado foi mais longe: sugeriu a convocação do astronauta brasileiro Marcos Pontes para falar sobre o caos aéreo, como se ele (Pontes) fosse mais do que apenas uma vítima dos atrasos nos aeroportos brasileiros. Ou seja, ao disparar para todos os lados — muitas vezes sem direção —, a comissão tem tudo para não chegar a lugar algum.

A CPI do Apagão Aéreo, chamada oficialmente no Congresso de CPI do Sistema de Tráfego Aéreo, nasceu também com os mesmos problemas de outras comissões do gênero. O governo, que possui maioria entre os membros, tenta de todas as formas impedir que ela se transforme em uma arena política comandada pela oposição. Do outro lado, os opositoristas enxergam na sua instalação a oportunidade de impingir um pesado desgaste político ao governo. Munição eles têm. Em entrevista à revista “IstoÉ”, publicada em abril último, a empresária Sílvia Pfeiffer, proprietária da empresa Aeromídia, responsável pela venda de publicidade em aeroportos da Infraero, denunciou esquema de corrupção e favorecimento em licitações que envolve vários membros da estatal e do governo federal, muitos deles próximos ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, como o ex-ministro José Dirceu.

A Infraero, mais uma vez, entrou na linha de fogo. Sílvia acusa os diretores Eleuza Therezinha Lopes, Eurico José Bernardo Loyo e Fernando Brendaglia, além de Carlos Wilson, de comandarem um esquema de superfaturamento que chega a 375% do valor das obras dos sítios aeroportuários administrados pela Infraero. Auditoria do TCU (Tribunal de Contas da União) já detectou parte do problema e elaborou um relatório no qual aponta indícios de irregularidades graves na estatal.

O primeiro depoimento prestado à comissão também ajudou a evidenciar a estratégia que governo e oposição devem adotar no plenário da CPI. Durante a audiência convocada para ouvir o delegado da Polícia Federal, Renato Sayão Dias, que presidiu o inquérito do acidente do voo 1907 em Mato Grosso, os dois lados começaram a se digladiar. O governo, segundo a oposição, estaria tentando direcionar os rumos da investigação. A deputada Luciana Genro (PSOL-RS) levanta a tese de que a situação tenta transformar a Comissão Parlamentar de Inquérito em uma “CPI do acidente do avião da Gol”. Diz ela: “O objetivo dessa comissão não é investigar o acidente da Gol. O objeto é a crise no setor de tráfego aéreo. Vejo como uma manobra divisionista a tentativa de se restringir os trabalhos da comissão apenas à investigação do acidente”, afirma a parlamentar gaúcha.

O relator da CPI, deputado Marco Maia (PT-RS), discorda. Para ele, a opção de iniciar as investigações pela análise do acidente é o caminho correto. “A partir dele (do acidente) vamos poder identificar as falhas e ter uma visão mais ampla do problema”. Maia garante que vai ouvir todas as pessoas que tiveram algum envolvimento com o episódio. “Ao optarmos por esse caminho não quer dizer que vamos deixar de investigar outros fatos”, ressalva o relator. Outros integrantes da base governista, no entanto, não dividem a mesma opinião. O deputado Beto Mansur (PP-SP), por exemplo, não é favorável que denúncias de corrupção, como as que a Infraero vem sofrendo, sejam levadas ao plenário da CPI. “É preciso caminhar na direção de se resolver os problemas que afligem o setor”, aponta Mansur, sem levar em consideração que boa parte dos problemas vividos pelos usuários do transporte aéreo no Brasil é consequência da falta de planejamento, tanto da Infraero como do governo, e do descaso com que este setor estratégico tem sido tratado até agora.

Outros, como o deputado petista Edson Santos (RJ), defendem que o assunto seja tratado sem sentimentalismo. “É preciso tirar a paixão”, recomenda. Já o deputado Miguel Marti-

ni (PHS-MG), ex-militar da Aeronáutica e que por 16 anos atuou como controlador de voo, acredita que a Comissão Parlamentar de Inquérito deve, mais do que prestar contas à sociedade, apontar soluções para o problema. O deputado Fernando Gabeira (PV-RJ), embora cético com relação



**O deputado federal Carlos Wilson (PT-PE), ex-presidente da Infraero: a maior parte das irregularidades denunciadas ocorreram sob sua gestão**

aos resultados das investigações, também concorda que, além das causas que levaram ao apagão aéreo, a CPI deve contribuir para que o País volte a ter um sistema de controle aéreo moderno, pontual e confiável. Na verdade, a CPI do Apagão Aéreo — desencadeada após o acidente ocorrido no dia 29 de setembro de 2006 — deu sinais de pane antes mesmo de sua abertura. Ela foi instalada após uma batalha jurídica nos tribunais superiores, que terminou com a derrota do governo. Para piorar, a falta de conhecimentos técnicos por parte dos parlamentares e a tentativa de politização dos problemas do tráfego aéreo, em uma mera disputa política entre governo e oposição, podem levá-la ao desfecho previsto pelos mais pessimistas. Como o governo tem maioria, ela tem tudo para acabar em pizza.