



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1066/07	DATA: 11/7/2007
INÍCIO: 14h02min	TÉRMINO: 17h16min	DURAÇÃO: 3h14min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 3h02min	PÁGINAS: 80	QUARTOS: 37

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

RAMON BORGES CARDOSO - Major-Brigadeiro-do-Ar. Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.  
Houve falha na gravação.  
Houve falha no microfone.  
A reunião foi suspensa e reaberta.  
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
Houve intervenção fora do microfone. Ininteligível.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 27ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Informo que teremos a seguinte atividade: amanhã, dia 12 de julho, apresentação do relatório parcial da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento do Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA, que já tomou assento à mesa. Nós lhe damos as boas-vindas.

Eu vou passar a palavra ao depoente, dizendo que tem um prazo de 20 minutos toleráveis, flexíveis, para fazer a sua apresentação inicial.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sr. Presidente, questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada Luciana Genro. Pela ordem.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sem querer atrapalhar o depoimento do Major-Brigadeiro, que é muito importante, mas eu estou muito preocupada com os acontecimentos relativos ao requerimento aprovado por esta CPI, dirigido ao Comando da Aeronáutica, requerimento apresentado por mim e aprovado pela CPI, solicitando o envio dos IPM relativos ao movimento do dia 30 de março.

Esse requerimento foi aprovado há mais de 30 dias. Na ocasião, o Comando da Aeronáutica alegou que os IPM não estavam ainda conclusos e que, portanto, ia nos enviar após a conclusão dos mesmos. Deu um prazo, inclusive, para isso; e depois houve uma nova solicitação de prorrogação desse prazo, numa clara demonstração de que havia uma compreensão do Comando da Aeronáutica de que era sua obrigação enviar esses relatórios dos IPM para a nossa CPI. E ocorre que, após esses sucessivos adiamentos, nós recebemos, então, o comunicado do



Comando de que os IPM já estão com a Justiça Militar, e que, então, nós teríamos de fazer um novo requerimento à Justiça Militar.

Eu gostaria de questionar se V.Exa. tem essa compreensão, de que o Comando não teria a obrigação de enviar esses documentos para nós no momento em que eles foram concluídos, porque, sendo assim, eu vejo como um desrespeito à nossa CPI, como uma desconsideração por parte dos responsáveis por esta decisão de enviar a documentação requerida pela CPI, quando, por diversas vezes, nós recebemos a notificação do Comando de que os IPM não estavam conclusos e que seriam enviados após a sua conclusão. E, no momento em que eles são concluídos, eles são enviados à Justiça Militar, e nós não recebemos nada.

Então, eu quero registrar o meu protesto e solicitar a V.Exa. que tome uma providência para que as decisões da CPI sejam respeitadas plenamente, inclusive pelo Comando da Aeronáutica.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente, Deputada Luciana Genro. Vamos tomar as providências para que esse inquérito possa vir para esta CPI o mais rapidamente possível. Já determinei ao Secretário Marcos essas providências. E, com certeza, dentro de breve tempo nós teremos o inquérito aqui na nossa CPI. E ela não será desrespeitada.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Breve tempo? Quanto, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ver.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ela já está sendo desrespeitada. No momento em que os IPM foram concluídos e não foram imediatamente enviados para cá, ela está sendo desrespeitada. E, se o Comando da Aeronáutica pode desrespeitar, qualquer outro órgão público ao qual nós solicitemos informações também poderá dizer que não vai enviar, que já enviou para outra instância, e, assim, nós ficaremos sem os instrumentos necessários para desenvolver o nosso trabalho.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana Genro, nós estamos tomando as providências para que o IPM chegue a esta CPI. Posso lhe afirmar com segurança que eles chegarão. E espero que isso ocorra no mais breve espaço de tempo possível.



Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faça a leitura: *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”*.

Vou, então, passar a palavra ao Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso.

Com a palavra o Brigadeiro.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Muito obrigado, Excelência. É uma oportunidade que eu tenho para poder fazer uma apresentação aos Srs. Deputados sobre algumas coisas que não ficaram bem claras, principalmente após ter saído na mídia um documento do Controle de Espaço Aéreo. E eu acho que em 10 minutos, mais ou menos, eu consigo apresentar aos senhores o que estava nesse documento. *(segue-se exibição de imagens)* E eu vou começar fazendo uma pequena apresentação. E vou repetir algumas transparências que eu coloquei na primeira vez em que eu estive aqui fazendo a apresentação a respeito do comando que eu tenho hoje, em que eu começava dizendo dos objetivos e das documentações que nós tínhamos dentro do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. E o primeiro dos itens era uma política da Aeronáutica para o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, que foi aprovada no dia 22 de setembro de 2004, dentre os quais alguns dos objetivos são estes que aqui estão listados, como manter o País no maior nível de qualidade; implantar novas tecnologias CNS/ATM; aumentar a capacidade sem diminuir a segurança; fazer investimentos na modernização do sistema; implantação de novos equipamentos-radar; e formação e treinamento de operadores e mantenedores. E, com base nessa documentação, foi então desenvolvido um plano para o Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Esse plano, que foi aprovado em 21 de novembro de 2005, ele fazia uma análise da situação existente, qual era o cenário que nós tínhamos. E o cenário esperado para o período de 2006 a 2020, destacando alguns elementos que eram especiais para fazer a análise desse cenário, que era a segurança do tráfego aéreo, o gerenciamento, a vigilância e o controle do espaço aéreo e o aperfeiçoamento, adequação e apoio ao homem. E esse PDECEA é um plano específico que está ligado ao processo de planejamento estratégico da Aeronáutica. Ele faz parte do Sistema Integrado de



Planejamento e Gestão e contribui para a elaboração dos planos decenal, setorial e plurianual do próprio Comando da Aeronáutica. E é a partir desse plano que nós iniciamos, então, a criação do nosso banco de metas, estabelecendo o que precisa ser feito e com qual prioridade. Depois que nós temos essa definição sobre o que fazer, nós começamos a trabalhar em relação a como fazer. E isso depende de uma série de itens, que eu vou colocar, para que os senhores possam ter conhecimento um pouco mais detalhado desse sistema. Porque, na realidade, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo está dividido em outros sistemas que são de nossa responsabilidade, que é o Sistema de Tecnologia da Informação; o Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo; o Sistema de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica, e o Sistema de Busca e Salvamento. E nós fazemos parte também do Sistema de Aviação Civil porque nós temos de ter os dados que são repassados atualmente pela ANAC, anteriormente pelo Departamento de Aviação Civil, sobre quais são os crescimentos, quais são os objetivos, o que se espera de crescimento da aviação civil, para que nós possamos também participar dessa atividade e fazer os nossos planejamentos para esse apoio. Temos também o que nós chamamos de Sistema de Controle Aerotático, que é o sistema que faz o gerenciamento das operações militares, que também está dentro do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. E, por último, o Sistema de Defesa Aérea Brasileira. Então, todos esses sistemas fazem parte do SISCEAB — Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. E esse documento de planejamento não se refere apenas ao controle da aviação geral ou da aviação comercial, mas ele faz referência a todos esses itens, dos quais nós temos alguns aqui exemplificados: meteorologia; cartografia; telecomunicações; auxílios à navegação; informações; busca e salvamento; inspeção; gerenciamento; defesa aérea. Então, na hora em que nós colocamos aquele documento... e é por isso que ele foi colocado como reservado, porque ele trata de assuntos que não são apenas do controle da aviação civil. Mas ele trata aí, também, de toda a parte de defesa aérea, de operações militares, de comando e controle, do sistema de comando e controle da Aeronáutica. Então, ele é muito mais do que simplesmente a aviação civil. E, obviamente, nós fizemos um trabalho imaginando o que iria acontecer nos próximos 20 anos. Com um grau de certeza maior para os próximos 4 anos, que é a partir daí que nós temos um Plano



Plurianual, que foi de 2006 a 2010. Então, para os senhores terem uma idéia, das organizações militares que estão distribuídas ao longo do País, aqui estão todas aquelas que trabalham com o controle do espaço aéreo tanto da área civil quanto da área de operações militares, quanto da área de defesa aérea. Além disso, nós temos, também, organizações que tratam de tecnologia de informações, comando e controle, busca e salvamento. Então, tudo isso está englobado dentro desse documento que foi colocado, que é o PDSCEA. Um dos itens que também faz parte deste documento é sobre o nosso sistema de avaliação, que nós chamamos de vetor eletrônico, porque todos esses equipamentos precisam ser testados desde a sua fase de implantação até a sua fase de retirada, para saber se eles estão executando exatamente aquilo para o qual estão programados, com a confiabilidade necessária para que a gente garanta a segurança do tráfego aéreo, das operações militares e de todos os vôos que são realizados de defesa aérea. Então, essa é que é a idéia básica que foi colocada, e alguns dos itens que foram tratados neste documento falavam, por exemplo, sobre cartas. Cartas que precisávamos melhorar. Então, não houve um entendimento, até porque não está explícito na documentação quais são essas cartas. E eu trouxe aqui apenas algumas para poder demonstrar. Cartas como essas, que são cartas topográficas, porque elas fornecem apoio cartográfico na escala de 1/2 mil até 1/10 mil a projetos de infra-estrutura. Então, nós temos que trabalhar com essas cartas. Precisamos melhorar? Claro que precisamos. Qual é o prazo para melhorar? São vários esses prazos. Para cada tipo de carta a Organização da Aviação Civil Internacional estabeleceu metas para que possamos cumprir. Nós, que eu estou dizendo, não é só o Brasil, mas são todos os países ligados à Organização da Aviação Civil Internacional. O próximo, por favor. Essa aí é uma carta visual. Essa carta, ela é muito voltada para a aviação militar. Então, nós temos que cumprir o acordo que foi feito, estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional — OACI, para que nós tivéssemos cartas desse tipo sendo colocadas de acordo com os padrões internacionais. Então, esse é um dos modelos que nós temos e que temos que apresentar. Essas cartas estão praticamente todas montadas hoje, apesar de muitas delas ainda não estarem em formato digital. Nós temos cartas visuais que elas são utilizadas para aviação militar. Então, temos algumas dessas cartas que são específicas (*falha na gravação*) para



que isso aconteça, vôos militares e que realmente essas cartas estão atrasadas. Nós não estamos com todas elas ainda digitalizadas. É um trabalho a ser feito. O próximo, por favor. Eu tenho uma outra carta aeronáutica de pilotagem. Esta é mais importante ainda, porque ela trata de detalhes maiores. Então, ela é reservada, porque nós não podemos colocar todos esses detalhes das cartas e eles serem abertos. Também são cartas de interesse militar. O próximo, por favor. E aqui nós vemos um trabalho do planejamento que a gente tem de fazer a confecção dessas cartas atendendo ao que está estabelecido pela OACI. Então, os senhores vêem que existe um vazio grande no interior da Amazônia e uma parte grande do Nordeste que ainda não estão completos. E nós temos esse planejamento que vai até 2012. E para cada uma dessas cartas nós temos que fazer levantamento fotogramétrico, temos que usar satélites, temos que utilizar as pessoas do Instituto de Cartografia para fazer verificações, tem que fazer um banco de dados. E aí é um dos itens que, também, está colocado. Porque os bancos de dados não estão automatizados, então, nós temos dados diferentes em cada um dos bancos de dados. Isso não quer dizer que o resultado da carta sejam informações errôneas. Significa que nós temos mais trabalho para poder fazer a nossa carta. Então, precisamos ter unificação desses bancos de dados, ter um *software* único. Vamos mais à frente. Eu tenho mais algumas outras cartas que já estão colocadas, WAC, em que nós temos já algumas edições prontas, mas ainda temos algumas cartas que precisam ser modificadas ou precisam ser atualizadas. Próximo, por favor. Essa outra Carta de Aeronáutica também precisa ser atualizada. Então, são padrões que nós temos de execução de diversos equipamentos de sistemas que precisam ser atualizados dentro dos prazos que estão estabelecidos. Quer colocar o próximo, por favor? Agora vamos falar das cartas que são de importância para o vôo da aviação civil. São as cartas de vôo por instrumento. O próximo, por favor. Essa cartas todas estão atualizadas. Todas, porque nós tivemos que tomar as opções. Qual é o meu objetivo? Qual é a necessidade que eu tenho de gastar mais energia na área militar ou na área civil se eu tenho recursos que não são em números suficientes para executar tudo o que eu preciso fazer? Nós demos prioridade para essas cartas que são utilizadas na área civil. Então, essas, sim, estão todas atualizadas, de acordo com que a OACI preconiza. Já estamos com uma nova estrutura de impressão



dessas cartas; já estamos trabalhando com cartas digitalizadas e já cumprimos o que estava previsto pela OACI dentro dos prazos previstos. Aqui são apenas alguns dos modelos das cartas que nós emitimos. O próximo, por favor. Essa é mais uma das cartas. Neste caso, especificamente, é a do Galeão, onde nós também temos uma carta que está atualizada de acordo com os padrões internacionais. Se o senhores puderem olhar, tem escrito, na parte de cima, com um fundo preto, WGS 84. Esse é o padrão internacional que foi colocado, porque é para dados baseados em satélites. E nós cumprimos o que foi estabelecido pela ICAO dentro dos prazos que estavam marcados. Nós não tivemos atraso nessas cartas. Bom. E aí temos mais alguns dos itens que nós trabalhamos junto aos CINDACTAs, que são justamente as diversas outras atividades que eles têm, além do simples controle do tráfego aéreo, que nós chamamos de circulação aérea geral: busca e salvamento, operações militares, comunicações, meteorologia. E aqui nós temos basicamente os grandes centros: Centro de Meteorologia Aeronáutica, que são vários, em cada um dos CINDACTAs e também nos diversos aeroportos, a parte de defesa área, o controle do tráfego e o grande Centro de Busca e Salvamento. Mas isso não é única e exclusivamente os fatos que estavam colocados nesse documento. Se os senhores me permitem mais 5 minutos, eu vou complementar algumas dessas informações que foram colocadas e que foram publicadas na mídia. Um dos itens lá dizia respeito à obsolescência de conceito. E é real. O radar, como meio de comunicação, perdão, como meio de navegação, hoje, é obsoleto. Tanto que a OACI estabeleceu um novo sistema mundial, baseado em satélite, chamado CNS/ATM, que deverá ser implantado até o ano de 2025. Isso não quer dizer que os equipamentos implantados estão obsoletos, é que eles chegaram no limite da sua capacidade. Daqui para a frente, o que precisa ser feito? Um gerenciamento com base em satélite. Então, o conceito operacional de utilização de radar realmente está obsoleto, e vai ser modificado até 2025. Existe todo um planejamento, eu falei alguma coisa rapidamente aqui, na primeira apresentação, que era sobre a implantação desse sistema CNS/ATM, que nós já temos algumas coisas implantadas e outras ainda não estão implantadas porque eles têm que ser feitos de uma maneira global. A OACI criou um plano mundial de implantação desse sistema. Baseado nesse plano mundial foram criados planos regionais. O nosso plano



regional é Caribe e América do Sul. E, com base nesse plano regional, está sendo aprovado o Plano Nacional de Implantação, cumprindo exatamente as datas que foram estabelecidas pelo OACI, porque não faz sentido nós trabalharmos em implantação de um equipamento desses de uma maneira defasada, porque os aviões vão precisar estar equipados com os equipamentos adequados. E isso tem que ser feito de maneira global, porque senão o avião teria que ter um equipamento para voar no Brasil, outro nos Estados Unidos, outro na Europa. Então, isso é feito de uma maneira integrada. Então, essa é uma das coisas que foi colocada também no documento como uma defasagem ou obsolescência do conceito de emprego de radares. Outra coisa que estava naquele documento falava sobre roubos. Nós continuamos tendo roubos de equipamentos. Não só de equipamentos, Excelência, até da malha de aterramento. E eu cito vários deles: na área da Amazônia, aqui próximo, em Anápolis, onde nós tivemos todo o cabeamento de uma estação, que o senhor conhece Deputado, perdão, que era um marcador externo daqui de Anápolis, o outer marker. Todo o cabeamento foi roubado, todo. Ficou inoperante. Nós precisamos de ter temperatura e umidade controlada nesses locais, mas são distantes, porque eles são imposições necessárias ao controle do tráfego aéreo, são posições específicas. Entram e roubam o aparelho de ar-condicionado. Aí aquele equipamento fica inoperante até que consigamos colocar outro aparelho de ar-condicionado. E assim vai. E tem um caso que é emblemático disso, que aconteceu em Porto Alegre — a Sra. Deputada que é de lá... Nós temos uma antena do ILS de Porto Alegre, e um senhor foi roubar a antena, e caiu da antena, machucou, e um advogado quis nos processar porque ele se machucou durante o evento, e queria que nós déssemos condições para que a antena pudesse suportar o peso de uma pessoa. Então, são essas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para que ele pudesse roubar de maneira segura.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Para que ele pudesse roubar de maneira segura. Então, nós convivemos com isso no nosso dia-a-dia. E esses locais, alguns deles são ermos. Eu não tenho como colocar vigilância. Se formos colocar soldados em todos esses pontos, é impossível. Ia precisar, sei lá, outro Exército só para tomar conta disso aí. Então, são mazelas que nós temos em



relação a isso. Da parte de pessoal, nós colocamos — e eu reforço novamente aquilo que já coloquei nas outras vezes —, ainda temos carência da área técnica e da área operacional, e até mesmo da área administrativa, porque os processos estão avolumando, e o nosso número de pessoas permanece o mesmo. Uma coisa que já foi colocada aqui também: com a criação do CINDACTA IV, que corresponde a 50% do País, nós não tivemos aumento do número de pessoas para poder operar. Então, tiramos um pouco de Curitiba, um pouco de Porto Alegre, um pouco de Recife, um pouco de Brasília, para poder colocar nesse local. Então, a gente acaba ficando com o pessoal muito esparsos, e os números, então, realmente são aquém da nossa necessidade. E isso está colocado no documento, que nós precisávamos de mais gente para todas essas áreas. E prazos para execução também. Falávamos de viaturas, falávamos de infra-estrutura, que precisávamos recuperar a infra-estrutura. Mas no momento em que eu crio cada um desses cenários, em que eu posso ter problema, eu já estou antevendo esse problema para permitir que eu tome uma solução, que eu crie uma atividade, que eu crie uma resposta antes daquele problema se tornar grave. E por isso é que, com base nesse sistema, que é o PDSCEA, nós criamos o nosso Plano Plurianual, onde eu coloco as necessidades que nós temos, de acordo com as prioridades estabelecidas pelo comando da Aeronáutica, e executo aquilo que o Orçamento me permite. Então, dessa maneira, rapidamente, eu quis colocar para os senhores que a visão daquele documento não é uma visão única e exclusiva de um fato que esteja acontecendo, mas muito mais de uma visão prospectiva do que nós podemos encontrar nos próximos anos, para que isso nos sirva de base, para que a gente não seja surpreendido com um problema novo, e que a gente saiba exatamente o que fazer, qual a prioridade em atuar nesse sistema e aguardar as possibilidades, que aí já não fazem mais parte do nosso comando, que é recurso humano e recurso orçamentário. Era isso que eu queria apresentar ao senhor, Deputado. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos a exposição ao Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso e vamos passar à fase dos questionamentos, das perguntas, passando a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo necessário.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia a todos e a todas, bom-dia, Senhoras e Senhores Deputados. Boa-tarde, boa-tarde, boa-tarde. Uma boa-tarde ao Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA. De imediato queria agradecer a presença a V.Exa. nesta CPI pela segunda vez.

Apenas para lembrá-lo, esta Comissão Parlamentar de Inquérito foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro. Assim, entre os objetos de nossa investigação está a análise sobre a situação atual e futura do controle do tráfego aéreo brasileiro, seja para atender a aviação civil comercial, seja para assegurar uma eficiente defesa aérea.

A decisão desta CPI em convocar V.Exa. mais uma vez deveu-se a um motivo em especial. Há pouco mais de 20 dias, circulou na imprensa nacional, após audiência da CPI do Senado, que também trata da crise aérea, informações acerca de um relatório do Comando da Aeronáutica intitulado Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, datado de 2006.

Em que pese o caráter reservado do referido documento, o mesmo tornou-se público e foi utilizado como prova do reconhecimento por parte do Comando da Aeronáutica da existência de uma série de deficiências técnicas e de gestão do controle do espaço aéreo nacional. Tendo em vista que esse plano traz informações estratégicas, inclusive para a segurança nacional, optarei por não citá-las aqui, mas pretendo abordar com V.Exa., de forma abrangente, o significado de tais informações.

Antes de iniciar meus questionamentos, gostaria de informar a V.Exa. que, na semana passada, fruto das informações desse mesmo relatório, esta CPI convocou os Comandantes do CINDACTA I, II, III e IV para prestar esclarecimentos sobre as condições em que estão operando, sendo que lhe asseguro que as informações recebidas foram fundamentais para a elaboração do nosso futuro relatório final desta CPI. É por isso que temos todos uma expectativa em relação ao vosso segundo depoimento.

Passando aos questionamentos, eu vou, como da primeira vez, Brigadeiro Ramon, fazer os questionamentos, e V.Exa. pode já responder de bate-pronto.



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Primeiro uma curiosidade, Brigadeiro: o documento, este que tem essa característica de reservado, é este o documento, não é?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exato. Exato. Nós enviamos tanto para aqui, para a CPI do senhor, como para a do Senado, uma cópia da política e também do plano de desenvolvimento.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O segundo questionamento é: por que foi enviado este documento se ele não foi requisitado por esta CPI? Pelo menos ele não foi requisitado, este documento.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Foi solicitado quando eu fiz a primeira apresentação aqui. Um dos senhores Deputados me perguntou se havia um planejamento do DECEA sobre o que fazer no futuro. Eu disse que sim, ele pediu se eu poderia encaminhar para cá, e, mesmo sem ter sido encaminhado, eu atendi a esse pedido verbal que foi feito e por isso é que ele foi enviado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Está certo. Como não houve nenhum requerimento formal...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então foi em função daquele pedido feito naquela oportunidade que este documento foi enviado.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Um pedido verbal que foi feito aqui, aí nós fizemos o atendimento antes mesmo de receber o pedido formal.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O plano de desenvolvimento do sistema de controle do espaço aéreo, elaborado pelo Comando da Aeronáutica, aponta necessidades, possibilidades e exigências do SISCEAB, além disso indica que há de se implementar melhorias específicas nos equipamentos de comunicação, navegação e vigilância, que prefiro não listá-los aqui, bem como reafirma a urgência na formação e treinamento de novos profissionais para atuar nos sistemas. V.Exa. poderia nos explicar qual a real dimensão do conteúdo destas afirmações e nos informar se, de 2006 para cá, esses apontamentos ou parte deles vêm sendo resolvidos?



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Posso, sim, senhor. Eu poderia falar alguma coisa para os repórteres?

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu vou falar algumas coisas aqui que continuam sendo reservadas. Eu deixo a critério de vocês publicarem ou não o assunto, porque ele trata realmente de operações militares.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Brigadeiro, saiba que a imprensa está toda aqui.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não é reservado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E vai ser publicado na *TV Câmara* também.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, eu não vou falar de detalhes, mas apenas para que saibam que algumas coisas tratam de operações militares. Apenas para fazer a separação que não é do tráfego aéreo civil, é separação entre tráfego aéreo civil e militar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Na hora em que V.Exa. falar deixará de ser reservado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. não pode pedir uma reservada.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu só vou dizer claramente que isso é militar, isso é civil.

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

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Brigadeiro, se assim desejar, pode solicitar à Comissão para fazer uma reunião reservada para que ele não... Se ele assim desejar...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Deputado, eu acho que não há necessidade. Eu só queria, na hora em que eu puder falar, eu dizer: isso é militar, isso é civil, para não ficar a imagem de que estou falando uma coisa que sirva para tudo. É só essa a separação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Está bem.



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Então, Deputado, posso falar para o senhor: sim, senhor, existe, na área militar... Nós temos necessidade de ampliar a nossa capacidade de comunicações, principalmente à baixa altura. O que é que estamos fazendo? O sistema de comunicações militares é diferente do sistema de comunicações do vôo civil. Utilizamos uma outra faixa de frequência. A faixa de frequência dos vôos militares é UHF e a faixa de frequência dos vôos civis é VHF. Então, nós estamos implantando uma maior quantidade de comunicações de UHF para cobrir essa deficiência que nós temos de comunicações militares em alguns pontos do País. Obviamente. Não vou citar quais são esses pontos, mas em alguns desses pontos, à baixa altura, para comunicações militares nós temos deficiência na frequência. E como é que trabalhamos nesses pontos? Nós utilizamos nossas aeronaves R99, que estão em Anápolis, porque essa aeronave, como ela sobrevoa o local, ela faz a comunicação das aeronaves de defesa aérea e das aeronaves de operações militares e retransmite o que for necessário para os nossos órgãos de controle. Então, isso já está em implementação, colocando uma quantidade maior de equipamentos em outros pontos em que nós sentimos essa necessidade, principalmente na área da Amazônia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Continuando. V.Exa. poderia nos apresentar qual a situação dos investimentos nos 4 CINDACTAs, ou seja, qual a prioridade de investimentos em cada um deles neste momento?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. A prioridade de investimentos é a do CINDACTA II, onde nós estamos refazendo todo o sistema de comunicações da aviação civil, que controla a aviação civil, padronizando equipamentos de comunicação e aumentando a quantidade de equipamentos também na área do CINDACTA II, Curitiba. Estamos implantando novo sistema de tratamento e visualização de dados, que vai ficar pronto agora em outubro. Estamos implantando um novo sistema de controle de defesa aérea, que vai ficar pronto em dezembro. Em seguida, vem o CINDACTA III, Recife, no qual nós estamos também fazendo a mesma coisa: aprimorando o sistema de comunicações para a aviação civil, fazendo tratamento e visualização de dados dos radares para a área de controle da aviação civil, que ficará pronto até outubro do próximo ano, e de defesa aérea para dezembro de 2008. Juntamente, nesses 2 períodos, 2007, 2008,



estamos fazendo uma revitalização dos sistemas de controle de aproximação das áreas de Brasília e de Curitiba. São os chamados APPs, Controle de Aproximação, — Brasília, Cuiabá, Confins, Florianópolis, Porto Alegre e Curitiba. Então, estamos revitalizando esses sistemas. Em seguida, começamos com o Nordeste: Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Depois disso, passaremos para o CINDACTA IV, em Manaus, porque ele é que foi colocado a menos tempo, em termos de comunicações e radares. Isso já é mais para frente, depois de 2010. E durante esse período, na área do CINDACTA I de Brasília, apenas a reformulação de alguns equipamentos, que nós estamos colocando para a parte de defesa aérea, que são necessários, e também ampliando a quantidade de estações de telecomunicações da área de Brasília. Elas já estão implantadas, mas ainda estava faltando alguns detalhes de canalização. Isso começou já em 2006 e está na fase final de seu término. Então, essa é a ordem de implantação dos investimentos que nós temos para os próximos 4 anos. Obviamente, eu não entrei aqui em detalhes de meteorologia. Nós estamos também revendo alguns equipamentos de meteorologia, padronizando equipamentos de meteorologia. Os radares, nós já fizemos um contrato e é para o Brasil todo. Então, esse é um grande pacote de radares. São 39 radares que estão sendo revitalizados, e vai até 2011 esses radares.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Embora já tenha feito esse questionamento a V.Exa., quando do seu primeiro depoimento, gostaria de lhe perguntar mais uma vez: os recursos administrados atualmente pela Aeronáutica são suficientes para atender as necessidades do controle do espaço aéreo?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Para este ano, sim, senhor. Eu tenho o valor adequado que nós tínhamos no planejamento. E recebemos a informação de que eu vou ter... O volume de recursos do próximo ano já estaria autorizado, que é também da mesma ordem deste ano, cerca de 580 milhões de reais, com o acréscimo de mais 100 milhões dos recursos que estavam retidos. Eram 320 milhões de excesso de arrecadação, eles seriam distribuídos em 3 parcelas de cerca de 120 milhões por ano: uma este ano, outra em 2008 e outra em 2009. Então, para esses 3 anos nós já temos os recursos para cumprir todos os contratos que já estão assinados e essas modificações que eu comentei com o senhor que estamos fazendo.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ainda sobre o relatório, ele fala numa situação de equipamentos obsoletos. Os equipamentos utilizados tanto em relação ao sistema de rádio quanto ao sistema de radares pode ser considerados obsoletos?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. O equipamento não, o conceito do equipamento sim, porque hoje a gente utiliza voz. Então, para cada vez que se fala demora-se mais tempo, quando é com uma língua estranha, como é o inglês, que não é a língua mãe. Nós não temos... Nem todos os pilotos, nem todos os controladores estão com nível adequado de inglês. Isso pode causar dificuldade de entendimento. E o radar tem uma limitação sobre a quantidade de aeronaves que pode ser controlada. Então, esse conceito ele realmente está obsoleto e não os equipamentos. Então, nós estamos trabalhando em cima disso e já vamos começar agora, no próximo ano, a comunicação de dados e não de voz na aérea do Atlântico. Não será mais utilizado a voz, já vamos colocar o sistema de comunicação via dados.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, já começou a votação nominal, eu queria combinar com V.Exa. para a gente suspender rapidamente, a gente vota lá e volta em seguida. Está bom assim, Brigadeiro?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Perfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, suspensa a sessão, aqui, por 10 minutos.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reiniciada a reunião.

Com a palavra o Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma outra pergunta, um outro questionamento: o *software* utilizado no sistema de radares apresenta deficiências, Brigadeiro? E essas deficiências, se existirem, podem ser sanadas?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Bom, Deputado, temos 2 *software*. Vou dar uma explicação um pouco mais técnica. Um *software* é o que faz a recepção dos dados no radar, e esse *software* envia uma informação para os centros de controle, onde um segundo *software* faz o trabalho de análise, o



tratamento e visualização desses dados. Temos vários *softwares* no País, dependendo do tipo de radar que está sendo empregado, seja ele radar de área terminal, que é de curto alcance, ou radar de longo alcance, ou radar de defesa aérea. E temos também o *software* dos órgãos de controle, tanto de APP, que são áreas terminais, quanto de ACC. Temos 3 tipos de *software* desses. Um ainda é francês e está instalado em Curitiba e em Recife. Esse *software* está sendo substituído, como falei para o senhor, há pouco. Agora, Recife será em 2008 e Curitiba até o final do mês de outubro deste ano. A cada versão desse *software* introduzimos melhorias, novas funcionalidades. O *software* é adequado, não tem problemas, mas as novas funcionalidades que são sugeridas, ou que aparecem mundialmente e que a OACI recomenda que sejam implantadas... Fazemos uma validação desse *software* fora do sistema, principalmente no Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA, em São José dos Campos, que é uma organização voltada para esse tipo de tarefa, que é a validação de *software* e de conceito, e depois implantamos nos diversos locais. Então, esses *softwares* estão adequados, cumprem com as suas finalidades e periodicamente são aprimorados de acordos com essas novas funcionalidades, como falei para o senhor. Estão cumprindo perfeitamente com as suas tarefas. Eles terão que ser modificados e já estamos fazendo a contratação de um novo sistema, porque como esse *software* está voltado para a comunicação por voz, ele traz informações para isso, e como vou ter comunicações por satélite, ele terá que sofrer modificações. Já estamos trabalhando para desenvolvermos um novo *software*. A prova de conceito dele já foi feita e vamos partir agora para o desenvolvimento do *software* comercial, para que ele possa ser implantado no futuro.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há outros tipos de *software*... Pois não, Deputado Ivan Valente.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O nosso convidado tinha dito que haviam 3 tipos, um de Curitiba e Recife, e depois...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Esse dos órgãos de controle de área, que é o ACC, e o outro que é o de APP, que é o de área terminal. Eles são um pouco diferenciados.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há outros tipos de *softwares* utilizados em controles aéreos que sejam aprovados ou certificados pelas organizações internacionais competentes? E qual a relação deles com a adotada no Brasil?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. As organizações internacionais não aprovam *software*, elas estabelecem apenas critérios que os *softwares* têm que ter. Temos um outro *software*, que é de defesa aérea, que também foi desenvolvido no Brasil, e que está implantado aqui. E esse novo *software* que falei para o senhor, que estamos começando a desenvolver, já está sendo baseado nos critérios que foram estabelecidos pela organização da aviação civil internacional. Ela estabelece um determinado padrão de critérios que têm que ser atendido, como tipo de protocolo, quantidade de informações, e aí desenvolvemos apenas com base nesses dados. Mas não existe uma validação internacional para esse *software*, depende de cada país fazer o seu.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há pouco mais de um mês, o Sr. Christoph Gilgen, representante da Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo, através de um importante telejornal nacional, fez severas críticas ao sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro. Segundo esse senhor, o espaço aéreo brasileiro é inseguro. Qual a opinião de V.Sa. a respeito da IFACTA? Segundo, ela é uma entidade respeitada internacionalmente? E, terceiro, o espaço aéreo brasileiro pode vir a ser declarado inseguro pela OACI?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Respondendo na ordem do senhor: esse senhor que fez essas afirmações não tem conhecimento nenhum para poder falar sobre isso, porque ele não conhece o nosso sistema. São infundadas todas as afirmativas que ele fez para esse telejornal. E estamos, inclusive, como ele colocou isso de público, verificando se há necessidade de fazermos algum questionamento através do Ministério das Relações Exteriores, internacionalmente, porque ele fez uma série de declarações contra o próprio País e há que ser tomada alguma atitude em relação a essa declaração. Em relação a OACI, a OACI não tem o menor questionamento...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ainda falando sobre... Antes de V.Sa. responder sobre a OACI. Ele fez uma afirmação de que havia feito um estudo, ou relatório em relação ao acidente envolvendo o avião da Gol e o Jato da ExcelAire, e



que ele teria estado durante uma semana dentro do CINDACTA de Brasília fazendo esses estudos, essas análises. Isso de fato ocorreu? Existe esse relatório? Foi apresentado algum relatório desta natureza à Aeronáutica? V.Sa. tem conhecimento da existência desse relatório?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Não foi apresentado nenhum relatório. Ele entrou dentro do Centro, quando ele esteve aqui no Brasil, numa visita que deve ter demorado talvez os seus 15 a 20 minutos, e saiu. E pelo que tenho conhecimento foi a única vez que ele tomou conhecimento ou teve contato com o nosso sistema. Depois ele não esteve mais lá. E eu nunca recebi nenhum relatório. O que recebemos foi justamente as informações desse telejornal e de alguma coisa que ele colocou na internet a respeito do sistema brasileiro. Todas as afirmativas dele são infundadas e não tem nenhuma base técnica para poder comprovar o que ele está dizendo. É justamente disso, desse assunto que estamos tratando, para ver se há necessidade de ser feita alguma contestação formal. Em relação à OACI, não há a menor possibilidade de eles aplicarem qualquer punição, entre aspas, ao Brasil, porque eles conhecem tecnicamente. Existem pessoas na OACI que são técnicas, e nosso representante lá na OACI disse que não há nenhum rumor, nada. Nunca foi comentado de se rebaixar o Brasil de qualquer posição que temos lá na OACI. Isso nunca passou pela OACI, fazer qualquer coisa desse tipo. Em relação ao espaço aéreo, o nosso sistema de controle está numa qualidade bastante adequada. Os nossos níveis de segurança são elevados. Estamos abaixo da média mundial, mas muito próximo da média dos grandes países. Estive na semana passada na Argentina para fazer uma apresentação sobre o nosso sistema, e lá existiam várias pessoas da América do Sul e do Caribe.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O senhor disse abaixo da média mundial, ou eu entendi...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exatamente. O nosso nível de segurança, a média mundial está em 1.1 acidente por cada milhão de decolagem. O nosso é 0,8 e o dos Estados maiores, Europa, Estados Unidos, é 0,6. Então, temos mais segurança do que a média mundial. Estamos próximos dos países mais elevados, dos países mais seguros, que é na faixa de 0,6, 0,7.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Estamos abaixo no nível de insegurança.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - De insegurança. Exatamente. Abaixo do nível de insegurança.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - De insegurança. Ah! bom! Está certo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Abaixo do número de acidentes.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Quase que dá uma manchete errada!

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Perdão. Então. Deixa eu explicar bem. O nível mundial de acidentes, a média mundial, é 1,1, 1,2 acidentes por milhão de decolagens. No Brasil, é 0,87. E Europa e Estados Unidos é 0,65, 0,68. Então, estamos bem próximos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Brigadeiro, me permita?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Pois não!

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Qual é o menor índice? Qual é o país? Só por uma curiosidade.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É dos Estados Unidos, 0,45. Tirando o Alaska, porque o Alaska tem o nível mais alto. O nível de acidente do Alaska é bastante elevado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, no nosso índice nós estamos em dobro, não é?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. Mais ou menos o dobro deles. E a comparação é a mesma, por causa de... O número a ser usado é acidentes por milhão de decolagens. Então, pode ser padrão para todos os locais. Então, o nosso sistema está bastante seguro. O que nós estamos fazendo sempre é tender, é procurar fazer com que esse índice seja zero. O que nós sabemos é que é praticamente impossível, porque sempre vai acontecer o erro humano, mas a tendência é essa. Nós temos que buscar o objetivo de ter o índice zero de acidentes.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Nesse período de inverno, alguns aeroportos têm fechado os seus serviços para pousos e decolagens, em função de neblina, o que gera uma reação em cadeia de atrasos e cancelamentos por todo o País. Isso tem trazido à tona 2 discussões: a falta de investimentos em



equipamentos que impeçam tais ocorrências e a malha aérea brasileira, que estaria muito apertada ou muito amarrada. Pergunto a V.Sa.: primeiro, há viabilidade técnica e financeira para a instalação de equipamentos novos nos aeroportos para evitar essa situação do fechamento ou do cancelamento de vôos por neblina? E se, ao instalar esses equipamentos, o problema estaria efetivamente resolvido? Segundo, o que V.Sa. acha da malha aeroviária brasileira? Essa afirmação de que está amarrada, apertada e que isso é um dos motivadores dos atrasos que nós temos vivenciado nos aeroportos, neste momento, é de fato verdade, é de fato realidade?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Então, a respeito da neblina: principalmente nos aeroportos da Região Sul — Porto Alegre, Curitiba e Guarulhos —, que são os que têm mais, tivemos fatos inéditos, que foi Campinas, que dificilmente tem nevoeiro e aconteceu também. Esse equipamento que permite o pouso com baixa visibilidade se chama ILS, e ele existe em 3 categorias: 1, 2 e 3, sendo que a categoria 3 é dividida em outras 3 subcategorias. Para cada uma dessas categorias, o senhor precisa de uma determinada visibilidade e um determinado teto para pousar. Na última categoria, a mais elevada, que é a categoria 3, do tipo C, pode ser feito com visibilidade zero e teto zero. Obviamente, para que isso aconteça, a tripulação tem que estar treinada, o avião tem que estar equipado também. Então, não é qualquer avião ou qualquer tripulação que pode utilizar esse tipo de pouso. E isso, para reduzir todos os problemas, é verdade em parte. Porque, para o pouso, mesmo que a gente possa colocar todos os aeroportos com capacidade de pouso, de teto zero e visibilidade zero, o mesmo não acontece para as decolagens. Porque, como existem obstáculos, existem padrões mínimos de decolagens, que podem ser de visibilidade de 400 metros, de 600 metros. Então, o que poderia acontecer em determinados aeroportos? Que todas as aeronaves pousassem e depois não decolassem, porque a visibilidade estaria abaixo dos mínimos para decolagem. Então, ela é verdade em parte para os pousos, mas não é verdade, na totalidade, para as decolagens. Em alguns locais, fisicamente é impossível instalar esse tipo de equipamento, tecnicamente é impossível. Por exemplo: Congonhas. É impossível tecnicamente colocar. Porto Alegre, temos



algumas dificuldades. Talvez tenha-se que se mexer naquele viaduto que está sendo construído para colocar uma categoria 3, porque não é o só o equipamento.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - No viaduto?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Aquele novo que estão fazendo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O Leonel Brizola?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. Ele interfere no procedimento de descida ILS. Então, não são só os procedimentos de colocar um equipamento que vai ser recebido pelo avião. Existe balizamento da pista. A pista tem que ter luzes no seu centro. Porto Alegre não tem. Teria que fechar a pista de Porto Alegre durante um tempo para construir. Tem que ter balizamento nas luzes de aproximação. Tem que ter, às vezes, 700 metros de luzes após a cabeceira. Em determinados locais, não é possível fazer isso. O próprio terreno, que não permite que haja um direcionamento exato das informações do equipamento de solo e há distorção, pelo próprio terreno existente, então, não se poderia colocar tecnicamente esse equipamento. O Brigadeiro Saito determinou que nós fizéssemos um estudo para verificar a possibilidade de implantação de GLS, categoria 3, em Porto Alegre, Curitiba, Guarulhos e Galeão; ILS, categoria 2, em Brasília. Esse estudo estará tecnicamente pronto na próxima semana e eu vou apresentar para ele dizendo quais os que nós poderemos implantar ou não. Recursos para implantar isso este ano nós temos, mas não é só o DECEA. Toda parte de iluminação e de pista é por conta da INFRAERO. Então, isso tem que ser feito entre os 2 órgãos, não é um órgão apenas que pode fazer isso. E as companhias aéreas vão ter que colocar equipamentos nos seus aviões e fazer o treinamento dos seus pilotos, para que eles possam operar. Então, é tudo isso para poder permitir que as aeronaves pousem com nevoeiro.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Se me permite... *(Falha no microfone.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pois não, Deputado. É que esse microfone está com problema, desde ontem não foi consertado. Tem que pegar o outro microfone.

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

**O SR. PRESIDENTE** - Mas é melhor V.Exa. falar ao microfone, que vai ser gravado e será registrado.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Depois vai ter que fazer TPS, pista porque não tem onde botar as aeronaves.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exatamente. Pode ser um problema, porque vai começando a pousar todo o mundo, e não tem onde desembarcar os passageiros, não tem onde colocar o avião. Então, por isso que eu digo que é uma coisa que tem que ser vista com cautela. Pousar o avião é uma coisa, operar o avião no aeroporto é outra. E aí vem... respeito da malha. A malha, como está hoje totalmente integrada, realmente acontece isso. Se nós temos nevoeiro em um local e essa aeronave ela está sendo utilizada para todo um trilho, todos os vôos subsequentes estarão atrasados. E se esse vôo ele é um alimentador... Por exemplo, saindo de Porto Alegre para São Paulo: para as pessoas poderem pegar o avião em São Paulo para ir para outros lugares, se esse avião de São Paulo for esperar o avião de Porto Alegre, vai haver atraso já, não só naquele vôo, mas em vários vôos. E isso nós temos visto ocorrer praticamente todos os dias em que há o problema de nevoeiro.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Um comentário aqui, antes de prosseguir nas perguntas. Uma coisa que V.Exa. colocou aqui é um exemplo, mas ele nos chama a atenção, porque uma série de problemas que nós temos vivenciado nos aeroportos brasileiros atualmente é a falta de planejamento estratégico na construção dos aeroportos, na efetivação dos equipamentos, mas também na garantia dos espaços lindeiros aos aeroportos, como, por exemplo, a extensão, a construção da terceira pista de Guarulhos, que enfrenta hoje um conjunto de dificuldades em função das ocupações irregulares que foram acontecendo na área prevista para a construção da pista, ou nas áreas adjacentes à construção da terceira pista.

E V.Sa. falou uma coisa aqui agora preocupante, que é o viaduto, esse novo que está sendo construído em Porto Alegre, ao final da pista, ou na cabeceira da pista, que pode trazer dificuldades para instalação de um equipamento da categoria...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Da categoria 3

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Da categoria 3, em Porto Alegre, que é um dos aeroportos onde nós temos maiores dificuldades com neblina e com



cerração, que determinam uma falta de prioridade, na minha avaliação, e de articulação entre os atores que estão ali no entorno do aeroporto.

Eu acho, inclusive, que, se tiver que tomar alguma medida em relação a este tema, ela deverá ser tomada imediatamente, porque esta é uma obra que está em andamento neste momento, lá no Estado, uma obra importante que vai ligar toda uma região de Porto Alegre à saída sul da cidade de Porto Alegre. E veja V.Sa. que é uma obra que trará problemas para instalação de um equipamento importante e fundamental, num dos aeroportos que têm o maior problema de pousos e decolagens, quando da existência da neblina ou de cerração, com nós costumamos chamar, lá no Estado do Rio Grande do Sul.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Lá em Porto Alegre, o que nós vimos é que o categoria 2 pode ser colocado. Esse não há problema, não há interferência, mas o categoria 3, como tem uma sensibilidade muito maior, é que poderia haver problema. Eu não posso afirmar a V.Exa., de imediato, que vai acontecer problema, porque a obra, inclusive, não está terminada. Nós teremos que esperar a análise que o pessoal está fazendo, a equipe técnica está fazendo, para ver se vai ocorrer realmente essa interferência ou não. E V.Exa. comentou da pista. O pessoal já está lá.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas é bom chegar a esta conclusão antes de terminar a obra.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O pessoal já está fazendo. Na semana que vem eu já terei essas informações prontas para poder passar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas lá só tem categoria 1.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. Lá a gente pode chegar...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O 2, já resolveria uma grande parte.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O 2 pode ser colocado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sim, mas se construir o viaduto da forma como está construindo, não vai poder fazer a categoria 3, que seria o ideal para Porto Alegre.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas o 2 já resolve.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - V.Exa. comentou... Outro local: Campinas. A segunda pista de Campinas também há uma área que não é possível,



porque ela já foi invadida e existe uma quantidade razoável de pessoas morando. Tem que se fazer um ajuste na posição dessa segunda pista de Campinas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Para V.Exa., a desarticulação entre a ANAC, o DECEA e a INFRAERO está entre os fatores principais da crise do setor aéreo nacional?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Nós estamos tentando resolver. Deixa eu voltar um pouquinho. Quando todos os órgãos — INFRAERO, DAC e o Comando da Aeronáutica e, especificamente o DECEA — estavam em um único órgão, que era o Ministério da Aeronáutica, era mais fácil a coordenação porque tinha apenas um chefe; depois saiu a INFRAERO, e depois saiu o DAC e passou para a ANAC. Então, hoje o que está acontecendo é que nós estamos fazendo a nossa coordenação entre os 3 órgãos, mas ainda não existe um órgão acima desses 3 que esteja colocando qual é a linha de ação específica. É isso que o Ministério da Defesa está começando a fazer agora, com a reativação do CONAC, a criação de grupos de trabalhos, para poder estabelecer parâmetros, direções. Hoje essa coordenação está sendo feita apenas pelo conhecimento das 3 entidades ligadas: INFRAERO, ANAC e o próprio Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sabe-se que, para concessão por parte da ANAC, de horários para autorização de qualquer linha aérea há necessidade de parecer da INFRAERO e do DECEA. Qual a política do DECEA em relação aos seus pareceres?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O nosso parecer ele agora não está apenas voltado para o controle do tráfego aéreo, nós estamos fazendo também uma análise da capacidade do aeroporto, levando em conta: número de posições de estacionamento, saídas de pista, capacidade de pista para poder receber as aeronaves. E passamos para a INFRAERO e para a ANAC qual é esse número. Um exemplo é o de Congonhas. Nós informamos qual é capacidade do aeroporto: no horário de pico, é de 44 vôos, e nos demais horários, de 40 movimentos por hora. Aí, movimentos significando entre pousos e decolagens. Quando a ANAC nos faz um questionamento sobre autorização, chamada HOTRAN, nós levamos em conta não apenas isso, mas também a parte de rota. Ou seja, o que nós temos de possibilidade de controle e se vai haver saturação em alguma rota, em algum ponto



de controle do espaço aéreo. Informamos a eles que aquela autorização pode ser dada, ou ela terá que ser modificada no horário, ou que não poderá ser modificada. Então, isso é informado oficialmente à ANAC, para que ela tome as decisões de autorizar ou não aquele voo. Isso é feito periodicamente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O DECEA recebe pressões para liberar horários para as empresas aéreas?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Não, senhor. Como a nossa análise é totalmente técnica e nós temos um padrão a ser feito, chega o questionamento, e nós dizemos que sim, não, ou muda o horário. Mas não temos nenhuma pressão para fazer qualquer modificação de qualquer tipo de voo.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Brigadeiro, me permita? Depois da informação que o DECEA passa, a ANAC tem total autonomia, se quiser autorizar, ela autoriza, independente da informação?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Independente da informação nossa, ela autoriza se quiser.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma pergunta por curiosidade. Circulou uma informação de que algumas companhias aéreas estavam querendo fazer um voo Portugal—Brasília e, que, na análise técnica do DECEA, havia se verificado a impossibilidade da realização de um voo desta natureza. Isso é verdade? Procede isso?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor, nos horários em que estavam previstos, nós já tínhamos saturação do Aeroporto de Brasília e também saturação dos horários que eles estavam cruzando, principalmente a chegada da Europa para cá, que todo mundo chega por Recife. Então, não seria possível cumprir naqueles horários que estavam previstos. Além disso, uma aeronave que seria um *Hub*, pousaria em Brasília, deixando vários passageiros, muitos aviões teriam que sair em seguida, saturando ainda mais naquele horário. Então, nós informamos para a ANAC que para esse voo ser feito, terá que ser avaliado um horário adequado. Ainda não nos enviaram qual é esse novo horário ou pedido para que a gente possa analisar. Mas houve o pedido e o nosso parecer foi contrário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Claro. Para V.Sa. pode haver ou tem a possibilidade de haver interesses comerciais privados ou mesmo de outros países



na desconstituição do sistema brasileiro de controle do espaço aéreo com a finalidade de vender os seus produtos, tornando nosso País dependente tecnologicamente e vulnerável militarmente?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Eu acho que é bastante provável, plausível, essa idéia, porque nós somos um dos poucos países que temos a capacidade de desenvolver *software*, o nosso sistema, e a firma brasileira está começando a entrar no mercado internacional. Ganhou licitação na Venezuela e ela foi homologada tecnicamente. Esse mesmo sistema que nós temos aqui... ela entrou numa concorrência nos Estados Unidos e tecnicamente foi aprovada. Perdeu a concorrência no final, porque os Estados Unidos não permitem que seja comprado equipamento de outro País para o Governo, mas tecnicamente ele estava aprovado. Então, começa a incomodar outros países que tinham mais ou menos o monopólio desse sistema. Então, toda a vez que for possível derrubar um concorrente que está entrando no mercado internacional seria melhor para eles. É factível essa possibilidade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Vou alguns questionamentos sobre os controladores de vôo. V.Sa. julga que a relação com os controladores de vôo voltou à normalidade, após as ações administrativas e disciplinares adotadas pelo Comando da Aeronáutica?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Nós colocamos para operar vários controladores militares, controladores que estavam voltados para a área de Defesa Aérea, que já eram formados controladores e que estão auxiliando na parte de controle da aviação geral, na circulação aérea geral, que é dos vôos civis. Alguns desses controladores que estavam nas áreas civis foram afastados, porque eles estavam comprometendo o desempenho, não eram pessoas que contribuía para o ambiente dentro da organização. Então, no momento em que nós passamos a utilizar todas as regras militares, e estamos colocando pessoas em número suficiente para atender nos horários adequados, nós estamos controlando o espaço aéreo. E V.Exa. pode ter visto que praticamente não houve mais atraso devido a controle do espaço aéreo, a não ser as saturações existentes nos aeródromos que nós já sabemos. Brasília acontece no período da tarde. Congonhas nos horários específicos dela. Mas ainda continuamos, Deputado, com a falta de controladores e



esta semana mesmo estávamos trabalhando para tentar ver o que é possível adiantar da formação dos controladores na escola de Guaratinguetá, colocando simuladores na escola, para que eles já pudessem sair com um nível mais elevado, tanto de inglês, quanto de conhecimento de técnicas-radar para acelerar a formação desses controladores que ainda continua faltando. Nós estamos utilizando os controladores militares. O Brigadeiro Saito determinou que eles fiquem o tempo que for preciso para poder manter o controle do espaço aéreo, mas ainda assim eu não consigo operar com todas as nossas posições as 24 horas do dia. Então, em alguns momentos, eu tenho redução da nossa capacidade de controlar aeronaves. Por isso é que não autorizamos todos os pedidos de vôo.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Brigadeiro... Permita-me, Relator, só um segundo. É que eu tive uma informação, aqui de que na semana que vem devem inaugurar o vôo de Portugal para Brasília. (*Risos.*) É isso que eu estava dizendo. Pede-se a informação ao DECEA. O DECEA diz que não é possível. Mas quem decide não é o DECEA, nessa deformidade que nós vemos no sistema.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - De onde é que V.Exa. teve a informação? Poderia...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Muito próximo de V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não fui eu.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só se foi o Presidente. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não fui eu, Sr. Relator. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pode ser, não é?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Disse, inclusive, que está fazendo publicidade aí na mídia, no jornal, convidando etc...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se não foi o Presidente, não foi o Brigadeiro, foi a Taquígrafa. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Outra coisa, Sr. Relator. Quando o Milton Zuanazzi esteve aqui, ele mostrou uma transparência em que todas as autorizações de vôos concedidas pela ANAC tinham, previamente, autorização da INFRAERO e da Aeronáutica.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O que a gente percebe é que na prática não é assim. Eu estou aproveitando o brigadeiro aqui, porque S.Exa. está dizendo que foi feita essa consulta. Disseram que não é possível, por razões técnicas. E a informação é que na semana que vem nós vamos checar isso na CPI, que vai inaugurar a linha, apesar de o DECEA dizer que não há condições. É esse o grave problema que nós estamos dizendo há um tempo aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas o que S.Exa. informou aqui...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o brigadeiro... Me desculpe, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas o que S.Exa. informou aqui foi que não dá autorização sem o prévio consentimento do DECEA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, V.Exa. me permite? Me desculpe. O brigadeiro disse que não há condições de esse vôo, especificamente, de essa nova rota...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A Aeronáutica não deu... O DECEA não deu essa autorização.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - No horário que foi perguntado se poderia acontecer, nós fizemos o cálculo e não poderia, porque haveria saturação. Eu não sei se isso está sendo feito em outro horário, em que não há saturação.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - E não pode cancelar, brigadeiro? Não pode mandar cancelar, então?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Nós, não. A ANAC é que tem que mandar cancelar. Eu não tenho autoridade para fazer isso.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Sim, mas o DECEA não pode enviar uma correspondência para a ANAC, informando a impossibilidade de atendimento dentro malha?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Já informou.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Periodicamente, nós informamos a ANAC quais os vôos que estão sendo cumpridos no horário, ou com algum erro em relação ao que ela autorizou, para que ela possa tomar as providências. Mas nós apenas fazemos a informação.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Brigadeiro, V.Exa. poderia dizer qual o horário que não podia ser autorizado, que o DECEA negou?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Desculpe-me, não me lembro. De memória não me lembro qual foi.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Porque aí a gente saberia...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não me lembro qual foi.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas a gente já sabe que há essa discrepância mesmo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os controladores de vôo fazem críticas ao plano da Aeronáutica para enfrentar a crise. Entre essas, que pessoal mal preparado foi chamado para operar os consoles da aviação comercial. E citam restrições em determinadas altitudes, que gerariam situações de risco. Qual a opinião de V.Exa. em relação a essas críticas.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - As restrições foram justamente para não ocorrer risco. Como nós colocamos operadores militares para fazer o controle, nós demos uma área específica, restrita, para que eles pudessem controlar, separados em níveis, justamente para garantir a segurança, tendo em vista que eles são controladores, estavam treinados para fazer o controle, mas eles estão controlando porções específicas do espaço aéreo, e não todo o espaço aéreo, como acontece com os controladores da circulação aérea geral.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não. Não é o caso. O que aconteceu foi que essa restrição foi justamente para aumentar a segurança.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Um último questionamento. V.Exa. acredita que a função de controlador de vôo está desvalorizada e apóia a idéia de um adicional salarial para eles?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Eu acho que não pode haver uma casta dentro da Força Aérea. Nós recebemos, todos nós militares, não pela função exercida, mas sim pelo posto ou graduação. Existem cargos e funções de responsabilidade maior ou menor para os quais cada um de nós está preparado. O que está sendo visto em relação ao controlador de vôo, dentro de um pacote, que não é só o controlador, foi que o Comandante da Aeronáutica determinou um



estudo, que foi praticamente aprovado há cerca de 15 dias, sobre a possibilidade de haver uma carreira para especialistas, do quadro básico de especialistas. E aí nós estamos falando de sargentos: controladores, de comunicações, de meteorologia, de armamento. São quadros específicos, no chamado quadro básico, em que eles pudessem passar um determinado tempo, que é de 10 anos, como sargentos, ascender a oficial e chegar ao posto de coronel. Então, isso é o que foi apresentado pelo nosso comando-geral de pessoal, e foi aprovado pelo brigadeiro Saito. S.Exa. determinou que as ações para que isso acontecesse fossem tomadas. Aí, nós teremos, então, controladores que poderão exercer sua atividade e serão ou sargentos, ou tenentes, ou capitães. Aí nós teremos uma defasagem salarial, porque eles serão tenentes ou capitães.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marco Maia...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pois não, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...com sua permissão. Brigadeiro Ramon, responda-me a seguinte questão: o posto, hoje, de controlador de vôo é um posto atrativo? Quer dizer, quando a Força Aérea diz assim: vamos preparar mais controladores, o sargento da Aeronáutica se apresenta para ser controlador espontaneamente ou vai...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Posso responder?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...vai forçado?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Posso responder que nós abrimos concurso...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A gente não entende, mas percebe o seguinte: dentro da Força Aérea, na função de sargento, existem várias atividades. Ele pode ser técnico, pode ser isso, pode ser aquilo e pode ser controlador.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Exato.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Esse ramo, essa atividade de controlador é procurada? Os sargentos querem ser controladores ou querem ser outras coisas e fogem do controle aéreo como o cão foge da cruz e vão por livre e espontânea pressão? Como é que funciona?



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Foi autorizado fazer um curso, este ano, específico para controladores. Eles entraram na escola — 160 —, no início do ano, já tendo um conhecimento técnico e de inglês. Com isso, o curso técnico e de inglês que seria dado na escola não precisou. Aí a formação deles passou de 2 anos para 1 ano. Eram 160 vagas. Nós tivemos 7 mil candidatos aprovados. Não sei quantos fizeram o concurso, mas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas não eram da Força Aérea.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Civis para serem controladores de vôo. Civil para ser controlador militar, para ser sargento. Candidatos aprovados foram 7 mil, dos quais foram recrutados 160, que estão fazendo o curso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E os sargentos?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Os sargentos, esses 160...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O Presidente está perguntando se um sargento de comunicação, um sargento enfermeiro, se ele quiser ser sargento controlador, ele pode?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não pode. Ele escolhe a especialidade durante o curso na escola. Durante o período que ele está fazendo o curso ele já vai ser controlador, já vai ser...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois é. Essa é a minha pergunta. Quando eles estão fazendo esse curso, a atividade de controlador já é buscada, é atrativa?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É, sim, senhor. Mas nem todos conseguem, porque, como precisa ter características especiais de psicologia, uma boa fonética, visão espacial, muita gente que quer ser controlador não consegue.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas procura ser?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - A procura existe e...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Isso é o que eu quero saber: se é um ponto atrativo ou não dentro das Forças Armadas.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Existem sempre candidatos a mais do que a capacidade.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E com relação às outras atividades?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Tem muita gente que quer ser controlador de voo e não consegue. Aí permanece na outra atividade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Bom, Sr. Presidente, eu encerro aqui meus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, a presença, nesta CPI, do Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, diretor-geral do DECEA, cujo depoimento atendeu às expectativas deste Relator.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao primeiro inscrito, que é o nobre Deputado Efraim Filho, por 10 minutos, começando às 15h33min e terminando às 15h43min.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Major-Brigadeiro Ramon, boa-tarde. Vou iniciar meus questionamentos por um tema que o Relator abordou e também suscitou interesse, que é, exatamente, sobre a questão dos HOTRANs. Apenas para saber aqui qual era o relacionamento do antigo DAC com o DECEA, existia uma relação?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Existia, sim senhor. Todos esses HOTRANs eram pedidos para o DECEA, para informar. Nós informávamos de uma maneira que havia uma análise pessoal. Não havia um *software* que pudesse fazer esse cálculo. Esse *software* foi desenvolvido. Era um dos itens que estava dentro daquele PDSCEA, que era a necessidade de um *software* que pudesse fazer essa avaliação. Ele começou a operar em setembro ou outubro do ano passado e, definitivamente, a partir de novembro do ano passado, todos os pedidos feitos foram analisados por esse *software* para dizer se existe ou não a possibilidade. Então, anteriormente a esse *software*, as análises eram feitas manualmente e, obviamente, algumas dessas análises colocaram mais vôos do que era possível existir. A partir da implantação desse *software*, hoje temos capacidade de dizer, exatamente, se a HOTRAN pode ser autorizada ou não, levando em conta o espaço aéreo e os aeroportos.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então, partindo desse pressuposto da sua resposta, hoje temos, na realidade, mais linhas aéreas do que comportamos.



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Em alguns horários...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E em alguns setores...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - ...e em alguns setores...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - ...há estrangulamento do sistema aéreo brasileiro.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Em alguns setores e horários...  
Setores aí é, praticamente, em aeroportos, não é?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Em aeroportos, sim.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Congonhas; Brasília, em alguns horários; Recife, em alguns horários; Salvador, em alguns horários, a capacidade excede e ocorrem os atrasos.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Pode-se afirmar que o DAC foi negligente na concessão dessas HOTRANs?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. É que a análise que era feita não levava em conta todos os fatores que hoje temos capacidade de analisar, como, por exemplo, a capacidade de controle do espaço aéreo em um determinado setor. Ela considerava que todos os setores poderiam controlar um número máximo de aeronaves, e isso não é real, porque o número de controladores não permite que tenhamos todos os setores, o tempo todo, controlando.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Portanto, os critérios de avaliação do DAC eram errados. Eram inconsistentes ou...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. Por não haver um *software*, por ser feita uma coisa pessoal, manual, aconteciam erros nessa avaliação final.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E agora, já sob a gerência da ANAC, isso não existe mais?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não sob a gerência da ANAC, mas depois que esse *software* passou a ser implantado é que essas informações passaram a ser reais.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Foi implantado em dezembro, é isso?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. A partir de dezembro, nós tivemos condições de fazer isso com uma análise correta de aeroporto e aviação.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E todos esses pareceres são fundamentados, brigadeiro?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Nós temos que enviar para a ANAC, dizendo qual é o motivo de estar sendo aprovado ou não cada um desses pedidos de HOTRAN.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Houve alguma dificuldade de adaptação do DECEA, em particular, e desses demais órgãos quanto a essa nova sistemática do *software* ou da ANAC?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não. Acho que ele facilitou muito, porque agora nós temos uma parte técnica que pode comprovar exatamente a possibilidade ou não da execução daquela HOTRAN. Então, isso facilita, porque não fica numa coisa de avaliação, mas é um dado técnico específico, com parâmetros que são estabelecidos.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Esses meus questionamentos... Essa dificuldade de adaptação, no meu entender, pelos documentos apresentados pela própria ANAC, existe. No Ofício nº 157, enviado a esta Comissão, no ponto 3, ela afirma categoricamente: *Quando da existência do DAC, os processos de autorização da HOTRAN não observavam os preceitos intrínsecos na lei do processo administrativo.*

Quer dizer: a ANAC é bem clara e diz que o DAC não analisava. E ela afirma que agora está fazendo, realmente, esse serviço, a partir de maio de 2006, e ela nos traz aqui, ao final, alguns memorandos ou algumas circulares enviados a diversos órgãos. E o que me chama atenção é que ela enviou em janeiro deste ano, já depois do *software*, circular do seguinte teor: *Tendo em vista a orientação emitida pelo Tribunal de Contas da União, no relatório de 2006 — aquele famoso relatório que nós tratamos —, passou a requerer a emissão de pareceres fundamentados através de seus membros consultivos, de modo que, na próxima auditoria do TCU, esses pareceres atendam às exigências da auditoria.*

E aí volta, em 9 de abril, a dizer a mesma coisa: *Tendo em vista a orientação emitida pelo Tribunal de Contas, em 2006, referente à auditoria, reitero a solicitação feita a V.Sa. através de Ofício nº 11, de janeiro de 2007, que trata da necessidade de emitir pareceres fundamentados.*



Então, eu acredito que, como o DECEA faz parte, a ANAC tem demonstrado, através de documentos, uma dificuldade dos membros que compartilham a responsabilidade do COMAER, da autorização da HOTRAN, com essa fundamentação.

Mas o Relator já tinha abordado esse tema. Eu gostaria de passar a outro, dentro do meu tempo ainda, a respeito da questão orçamentária.

Hoje, as condições dos materiais, dos equipamentos, dificultam e até inviabilizam a operação regular, em termos de segurança, do sistema aéreo brasileiro?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Nós temos uma quantidade de equipamentos tanto de auxílio à navegação quanto as próprias consoles dentro de cada órgão de operação que permite o controle maior do que o número de vôos existentes. A nossa dificuldade é que eu não consigo pessoas para poder operar todos esses equipamentos e todas as consoles. Então, os equipamentos estão em número adequado, em quantidade adequada, mas falta pessoal. Esse é o nosso grande problema.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Porque aqui no documento também, esse aqui colocado pelo DECEA à disposição da CPI, no seu ponto 2.4.1.1, da seguinte forma explana: *Os sistemas de comunicações, navegação e vigilância têm apresentado algumas limitações para a gestão do tráfego aéreo, tendo em vista que muitos dos equipamentos instalados, pelo tempo em uso e pela antiga tecnologia e conceitos empregados, não têm atendido à exigência das operações aéreas nem possibilitado eventuais aperfeiçoamentos; 2.4.1.2 - atualmente, os principais problemas enfrentados pelo DECEA, devido à rápida obsolescência e à limitação dos equipamentos do sistema do SISCEAB, diante da contínua evolução tecnológica e do aumento da demanda dos nossos serviços, são (...)*”.

Aí vem listando, dentro os quais consta também aqui, na letra D, a necessidade pessoal para atendimento especializado.

Então, major, não é verdade que é só se resolver a questão de pessoal que está resolvido o problema do sistema de controle aéreo brasileiro, não é? Não é só questão de pessoal. Eu só estou contrapondo essa sua informação. Porque aqui está em documento do DECEA.



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Esse documento, Deputado, não trata unicamente da circulação aérea geral. Ele trata também da parte de defesa aérea e de operações militares. Então, em relação às operações militares, realmente, nós temos dificuldade de comunicação à baixa altura; alguns dos nossos equipamentos de operações militares estão velhos, mas não aqueles que estão voltados para o controle de aviação civil. Como o documento trata do sistema como um todo, ele não está especificado. Mas isso acontece em relação às operações militares. Sempre houve por parte do Comando da Aeronáutica a determinação de que deveria ser dada prioridade para os equipamentos que são voltados para o controle da aviação geral, em detrimento dos de operação militar.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Quer dizer que o da aviação civil está uma maravilha; o militar é que está capenga.

Interessante. Interessante e conveniente essa assertiva aqui, diante...Vamos ver se melhora. É porque o do militar a gente desconhece os pormenores. O da aviação civil, que o senhor disse que está bom, está do jeito que está, eu estou com medo agora da ameaça militar que pode chegar até nós, já que está assim.

Para concluir, Sr. Presidente, eu pergunto ao Major-Brigadeiro Ramon se ele se sente perseguido pelos órgãos de planejamento e de orçamento da União. V.Exa. acha que há perseguição, no sentido de que têm sido indevidamente retirados do DECEA tarifas e recursos que caberiam originariamente a ela? Há esse sentimento por parte da Aeronáutica?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, porque o corte e esses contingenciamentos não foram exclusivos para o DECEA. O contingenciamento foi para o Comando da Aeronáutica, e uma parte dele para o DECEA. Não foi uma coisa direcionada para o DECEA. Para este ano, especificamente, nós não tivemos nenhum contingenciamento e temos a promessa de que não vai haver contingenciamento no próximo ano. Espero que aconteça.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Se eu fosse V.Exa. teria dúvidas. Mas tudo bem. Deixa passar a mídia para a gente ver como é que se comporta o Governo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, foi aprovado na LDO. Serão incontingenciáveis.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Vamos votar a LDO hoje. Vamos ver se...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, por enquanto, foi aprovado na Comissão de Orçamento.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - A partir de amanhã V.Exa. pode ter uma maior segurança, major. Vamos torcer.

O que nós temos aqui, Presidente, para finalizar, é que há realmente... o contingenciamento tem sido tremendo, porque a ATAERO, a TAN e a TAT, que são as tarifas que viabilizam a receita, somam um valor de 734 milhões de reais. A proposta de despesa do DECEA era de 715 milhões de reais — isso um exemplo, em 2004. Em 2005, somou 739 milhões, e só foram liberados 667 milhões. O pedido foi de 667 milhões, e a liberação foi menor.

Então, eu vou finalizar com essa pergunta: considerando que tanto a SOF, que é Secretaria de...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Orçamento e Finanças.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - ...Orçamento Federal, como o COMAER, considerou apenas as tarifas TAN e TAT para o financiamento das despesas do DECEA e, baseado apenas nessas tarifas, sem considerar os recursos da outra tarifa, a ATAERO, limitou a proposta do DECEA, cabe a nós indagar se esse fato denota um indício de desvio de finalidade na aplicação das receitas da tarifa ATAERO, já que elas se destinam, conforme a Lei 7.920/1989, à aplicação em melhoramentos e aparelhamento, reforma, expansão e depreciação nas instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea.

Sendo assim, cabe indagar que despesas foram financiadas, despesas outras, com os recursos da tarifa ATAERO. Ou seja, o senhor concorda que se fosse considerada essa tarifa na proposta do DECEA, em 2004 e 2005, a situação emergencial do SISCEAB, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, seria resolvida e, quem sabe, os atrasos nos aeroportos não existiriam?

Como a pergunta é extensa, eu vou resumir para que o nosso amigo Vic Pires aqui também escute a respeito dela.

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



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu vou só finalizar essa pergunta e o brigadeiro fica com o tempo para responder, Presidente.

Essa diminuição e esse contingenciamento dos recursos do DECEA denotam um desvio de finalidade na aplicação das receitas da ATAERO? Porque, por lei, todos esses recursos, da ordem de 734 milhões de reais, por exemplo, no ano de 2004, deveriam ser aplicados no DECEA e não o foram. Foram aplicados apenas 460 milhões de reais.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. O recurso não foi aplicado em nenhum outro local. É por isso que estão guardados 364 milhões de excesso de arrecadação, que nós não fomos autorizados a gastar. Então, esse recurso foi recebido e não foi utilizado nem para a gente, nem para outro setor.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Que ótimo! Quer dizer que tem dinheiro guardado com tanto problemas?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Trezentos e sessenta e quatro milhões, e está programado ou previsto que vão nos devolver em 3 parcelas de 120. Uma em cada ano: 2007, 2008 e 2009.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu não sei nem o que dizer. Quer dizer que com tanto problema no sistema de controle aéreo brasileiro nós temos recursos guardados, não aplicados por uma questão de contingenciamento?

É por isso que tem aqui, no relatório do TCU, que, em reunião ocorrida em 28 de julho de 2005, reunião dos Secretários Executivos com os membros do CONAC...

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

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Só para finalizar a leitura, Sr. Presidente. Foi esclarecido pelo representante da Casa Civil da Presidência da República que política de contingenciamento de recursos não prevê exceção, sendo esta uma posição definitiva do Governo, e sugeriu que o Ministério da Defesa buscasse diretamente junto aos Ministérios da Fazenda e do Planejamento a adequada liberação dos recursos dos referidos fundos, tratando as liberações parciais dos contingenciamentos caso a caso.

Só, Presidente, que — e lamento a ausência do Relator —, do jeito que as coisas estão hoje, o DECEA ter que devolver trezentos e poucos milhões de reais,



em 3 parcelas de 120 milhões, é um absurdo. O que adianta aumentar 50 milhões se ele tem que devolver 120.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu vou receber, Deputado. Eles ficaram de nos dar, além do Orçamento deste ano...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Não confie, rapaz.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - (*Risos.*) Espero.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos à próxima inscrita, a nobre Deputada Luciana Genro, começando às 15h49min, terminando às 15h59min.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Brigadeiro, esse documento que foi levado ao Senado Federal e que V.Exa. nos descreveu como um documento que aponta problemas e faz propostas em uma margem, digamos, longa de tempo, até 2020 — e, de fato, é um plano de desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro para o período entre 2006 a 2020...

Entretanto, alguns trechos do documento que, embora sigiloso, foram divulgados pela imprensa demonstram problemas, digamos assim, mais emergenciais, como o de que o controle aéreo estaria — aspas — *“aquém do desejado”*. Alerta ainda para a rápida obsolescência e limitação dos equipamentos — estou lendo trechos aqui da matéria da jornalista Eugênia Lopes, do *Estadão* —, além de afirmar que os órgãos de serviço do tráfego aéreo estão — aspas — *“se aproximando do limite de sua capacidade operacional, em termos de equipamento e pessoal para atender todas as necessidades demandadas”*. E ainda fala da necessidade de pessoal, que o senhor também mencionou aqui.

O meu questionamento é, primeiro, sobre esse contingenciamento que o senhor acabou de admitir que está acontecendo diante desta situação. E, segundo, se não era exatamente isso que os controladores de tráfego aéreo estavam denunciando nos seus pronunciamentos, nas suas vindas à CPI, nos vídeos e inclusive no próprio dia 30 de março, quando ocorreu aquele movimento.

O tema da desmilitarização surgiu, também, porque, justamente por denunciar essa situação que o próprio DECEA reconhece, eles foram punidos. Então, a melhor maneira de eles poderem — e eles, controladores, como a ponta mais frágil desse sistema, porque é justamente sobre eles que recaem as responsabilidades quando



algum acidente acontece, como nós estamos vendo agora com a tragédia do avião da Gol...

Então, é evidente que eles, como controladores, submetidos a essa ameaça constante de serem punidos, de serem culpados, mesmo que não punidos legalmente, mas de se sentirem culpados pela morte de pessoas que utilizam o transporte aéreo, embora nós saibamos que os níveis de segurança são altos, mas não há uma segurança total, nunca há uma segurança total... Então, quando a gente se depara com essas frases sobre a rápida obsolescência e a limitação dos equipamentos, se aproximando do limite da sua capacidade, e um controle aquém do desejado, parece-me que era obrigação desses controladores — que são esta ponta frágil do sistema, fraca, no sentido de levarem a culpa sobre os problemas que, em última instância, podem vir a ocorrer e que lamentavelmente já ocorreram — justamente denunciar isso. Então, eu gostaria que o senhor me esclarecesse...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhora.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - ... qual a posição do DECEA sobre esse tema.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Pois não. Esse tema que foi colocado, realmente, como está colocado aqui, tem que ser visto dentro do que eu estava explicando no início. Esse planejamento considerou o sistema a longo prazo. Nós fizemos um cálculo de crescimento do tráfego aéreo do País de 8%. A Organização de Aviação Civil Internacional — OACI colocava uma média de 6%. Nós colocamos um pouquinho mais: 8%. Na realidade, foi 12%. Então, quando nós estávamos escrevendo isso, a gente falava: daqui a 4 anos, daqui a 5 anos, com esse crescimento, o que é que vai acontecer? Eu vou ter saturação de área, eu não vou ter mais consoles em número suficientes para poder atender. E nós temos que começar a trabalhar nisso de imediato. Na hora em que eu cresço o volume de tráfego para um determinado local eu vou ter conflito de tráfego. Eu tenho que trabalhar nisso antes de acontecer. Então, a idéia deste documento era: o que vai acontecer, o que pode dar problema daqui para a frente se eu não fizer nada? Tanto que para cada um desses itens que são levantados, no início, depois aparecem no documento nosso, que é o Plano Plurianual, dizendo: para que não aconteça um problema no tráfego aéreo, em determinado local, eu tenho que estudar melhor o



tráfego. Para estudar melhor eu preciso de um *software*. Então, eu tenho que comprar um *software* com 2 anos de antecedência, porque senão eu não consigo fazer essa análise. Então, é exatamente dentro dessa linha que essa documentação está colocada. Nós já tínhamos, em 2004, a idéia da obsolescência do controle feito por radar. Era aquilo que eu estava explicando, no início, para a senhora. Não dá mais para fazer o controle por radar. Então, até quando nós vamos usar por radar? Eu preciso fazer uma recuperação desses, em vez de colocar equipamentos novos? Era uma decisão que tinha que ser tomada lá atrás. E foi tomada. Tanto que nós optamos por não comprar novos radares, e sim fazer uma adaptação desses que aqui estão, de modo que eles possam durar mais 10 anos, a um custo muito menor. Então, cada um desses pontos que foram vistos — e alguns deles que são colocados aí estão voltados exclusivamente para a área militar; depois eu falo até para a senhora alguns detalhes específicos dessa área militar — nós precisávamos ter isso para ter uma decisão. Qual é o meu banco de metas? O que eu preciso fazer para que isso não ocorra? E, dentro do que eu preciso fazer, qual é a minha prioridade? E dentro dessa prioridade, o que eu posso fazer? Porque aí entra a parte de recursos. Então, Curitiba, que eu estava comentando, está previsto ficar pronto agora, em outubro. Obviamente, nós poderíamos ter feito isso antes, se todos os recursos tivessem sido dados com antecedência maior. Eu tinha que dar prioridade. Agora, nesse caso específico que nós estamos trabalhando, eu não vou gastar dinheiro do que nós temos com a área militar se eu tenho que fazer o CINDACTA III, em Recife. Então, é dentro dessa linha que esse documento estabelece.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Eu lhe pergunto se o senhor não reconhece, então, que os controladores cumpriram um papel importante em trazer à tona esses problemas que estavam em caráter reservado e que há problemas nos investimentos. O senhor reconheceu aqui que não tem todos os recursos necessários e graças aos controladores que tiveram a coragem de se expor, de colocar em risco as suas carreiras, inclusive com risco de expulsão da Aeronáutica, de prisões e de transferências, como foi feito agora, eles trouxeram à tona esse tema e certamente isso vai ajudar a que o Governo libere mais recursos para que esses pleitos sejam atendidos.



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, Deputada. Eles estavam falando de uma coisa como se isso estivesse acontecendo. Isso nós estamos falando de um futuro. E nós vamos ter, inclusive, que modificar esse plano, porque está previsto, agora, para 2007, fazer a modificação. Essa análise desse plano com 8% ao ano é irreal. Eu já vou ter que mudar para 12% ou até mais do que 12%. Então...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então, está pior ainda.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - ... era uma coisa de futuro isso. Então, não é uma coisa que estivesse acontecendo.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas por isso é que eu li as frases aqui. Porque essas frases...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Pois...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - ... não falam do futuro.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não. Mas é exatamente isso. Por isso é que quis colocar no início aqui que estava colocado como um problema: o que é que vai acontecer até 2020 se eu não fizer nada agora? Então, nós chegamos a esse ponto de estabelecer o que poderia dar errado à frente para poder trabalhar antes. E não que isso acontecesse. Essa é que é a diferença. Por isso é que precisava dessa explicação para que o documento fosse lido como ele foi concebido e não apenas na posição. Porque para cada um desses itens aí eu tenho que ter uma ação logo em seguida. Tenho que fazer tal coisa, tenho que fazer tal coisa. Prazo: 2008, 2010, 2012. Aí cada um deles é um pouco mais dilatado.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E o senhor acredita que esses prazos vão ser cumpridos?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Se nós mantivermos esse valor médio de 600 milhões, mais os 120, sim. Se não houver esses recursos, não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar...

Terminou, Deputada Luciana?

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Ivan Valente, começando às 15h59min, terminando às 16h09min.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, Sr. Relator, brigadeiro Ramon, eu quero dizer ao Relator — é a primeira questão — o seguinte: nós já tratamos várias vezes de um assunto aqui, que é a convocação do presidente da IFACTA, Sr. Gilgen. O senhor inclusive fez várias perguntas ao brigadeiro a respeito disso. Eu proponho que o Relator convoque esse cidadão. Convoque-o. Porque nós ouvimos uma versão aqui. Eu quero equiparar as versões.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não tem a convocação? Foi aprovada. Tem, não é?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Claro que tem. Tem um requerimento. Então, que nós aprovemos e coloquemos em prática. Tem aí o requerimento. Porque se nós estamos falando de segurança de tráfego aéreo, não estamos brincando aqui. Então, se a Aeronáutica se sente desprestigiada com essa informação... Mas, por outro lado, a OACI, brigadeiro, reconhece a IFACTA...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, ela é uma organização reconhecida.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Reconhece. Então, o sujeito é presidente de uma instituição. Ele tem a responsabilidade dele. Então, que a gente o convoque imediatamente, para poder fazer a averiguação, em vez de a gente continuar falando se é responsável ou não é. Mas vamos verificar *in loco*. A CPI tem a obrigação de fazer isso.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu proponho ao Relator que ele faça. Como segunda questão, brigadeiro, eu queria dizer o seguinte: vendo o relatório que nos chegou, na verdade, eu acho que a própria CPI — os membros —, não teve ainda todo o tempo necessário para fazer uma avaliação desse longo relatório, consistente, da Aeronáutica. Mas aqui eu senti muitas debilidades do sistema, que a Aeronáutica reconhece no documento reservado — e não são poucas. Eu acho que mostra uma fragilidade grande e um atraso grande nas respostas, no planejamento estratégico. Então, eu entendo que nós não podemos minimizar o que está colocado no próprio documento.

E aí eu queria fazer uma pergunta ao brigadeiro, que é a seguinte: V.Exa., como Comandante do DECEA, sabe que nós tivemos aí um sistema, um *software* de



gerenciamento de fluxo aéreo idealizado no ICEA, inicialmente. Posteriormente, foi passado a uma empresa chamada Atech, que não complementou ainda, que eu saiba, o projeto original. Primeiro, eu queria perguntar o seguinte: V.Exa. sabe por que a Aeronáutica passou todo o conhecimento para essa empresa privada, que produziu depois o Syncromax que tem mostrado debilidades?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O ICEA é apenas um órgão que não é responsável por fazer desenvolvimento de *software*, e sim de conceitos. Então, todos os conceitos que nós queremos avaliar nós mandamos para o ICEA. Ele avalia para ver se aquilo é possível, não só conceito de *software*, mas também de tráfego aéreo. Como é que vai funcionar o terminal de São Paulo? Ele vai analisar e ver se é possível. Depois que eles nos dá essas informações, nós passamos para uma organização, um órgão que seja capaz de fazer um desenvolvimento de *software*.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - A Aeronáutica não tem?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só passando para uma empresa privada?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Passamos para uma empresa privada. Nós ficamos apenas com os gerenciamentos dessas implantações. E ele foi desenvolvido em fases...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só para contestar, brigadeiro, nós tivemos aqui depoimento de uma pessoa que trabalha há 30 anos no ICEA, Vinícius Lanzoni, que disse que tinha um plano para completar esse projeto até 2003, inclusive gastando 12 milhões de reais. Tinha inclusive um planejamento, e ele foi interceptado quando se passou para a empresa Atech, que depois desenvolveu o Syncromax, que até hoje não está completo. Então, nós não temos um sistema de gerenciamento de tráfego aéreo. V.Exa. concorda com isso?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não concordo. Ele não está completo porque não estava programado ser completado. Ele está na Fase II, ele vai até a Fase III-A. Então, cada uma dessas fases terá que ser desenvolvida à medida que nós vamos ganhando conhecimento. Coloca-se um determinado padrão, esse Syncromax funciona num determinado período. Nós vemos se aquilo está correto ou



não, colocamos a nova funcionalidade na fase seguinte, é testada, colocamos em operação, passamos para a fase seguinte, para que a gente faça não só o desenvolvimento do *software*, mas também o treinamento das pessoas que vão trabalhar com ele, no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea e também em cada uma das unidades de controle de fluxo que estão instaladas nos ACC e nos APP. Então, ele está dentro de um planejamento que é de longo prazo. Ele vai ficar pronto no final de 2008. Então, ele está acompanhando exatamente o cronograma que estava proposto.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa. sabe o quanto a Aeronáutica já gastou com esse projeto, com a empresa Atech?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. De memória eu não sei qual... porque é um contrato de longo prazo. Eu não sei exatamente qual foi o valor.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor confirma que, durante 3 eventos de maior intensidade de tráfego aéreo aqui em Brasília, no caso do CINDACTA I — a posse do Presidente Lula, em 2002, a reunião Pan-Árabe, em 2004, e uma outra atividade —, foi testado esse sistema Syncromax, e ele não funcionou. O senhor sabe dessa informação?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor, porque o *software* estava ainda à época em fase de validação. Foi testado.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Que foi trazida gente de São José dos Campos para colaborar nesse sistema?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Pode até ter sido uma primeira prova de teste para ver se aquilo realmente funcionava ou não, aquele conceito. Mas o *software*, como ele é hoje, ainda não existia nessa época. Então, talvez essa tenha sido uma boa oportunidade para testar se aqueles conceitos que o ICEA estava utilizando eram válidos ou não.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas o senhor acha que nós temos um satisfatório sistema de gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Para as condições que nós temos de um centro que começou a funcionar em novembro do ano passado, sim. E eu não tenho ainda gente capacitada dentro dos ACC e dos APP, que nós estamos começando a formar aos poucos, ainda estamos mandando controladores e oficiais



para os Estados Unidos para aprender como é que se faz esse gerenciamento de fluxo. É uma coisa totalmente nova no Brasil. Então, nós estamos trabalhando passo a passo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas o senhor concorda que, com um sistema desse funcionando, nós evitaríamos saturação, e teríamos planejamento anti-saturação?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Mas nós já estamos trabalhando com esse sistema, e ele tem ajudado muito nessa análise. É esse *software*, Syncromax, que faz a análise, para ver se eu posso fornecer uma HOTRAN ou não.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sim. Mas aí é que está a questão. Veja o seguinte: em última instância, é o DECEA que veta uma nova linha? Se está saturado o controle e a segurança no tráfego aéreo, é o DECEA?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O DECEA passa a informação para a ANAC.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas ele tem poder de veto?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Nós somos apenas órgão informativo, consultivo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas não é a segurança de vôo que está em jogo? Eu vou explicar. Deixe-me explicar. Nós levantamos vôo de Brasília, outro dia, e o piloto simplesmente disse... Ele, irritado, falou o seguinte: "*Nós estamos sobre Uberlândia, e nos pedem para fazer órbita*". Depois disso foram feitas mais 4 órbitas antes de chegar a São Paulo, em Araraquara, em Limeira, em Campinas. Isso quer dizer insegurança, o senhor concorda?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Porque, se você mantém, além de consumo de combustível — entende? —, comunicações forçadas etc., e não há uma rota para chegar, então, tem um planejamento totalmente engarrafado. Então, eu quero entender o seguinte: qual é a relação que existe entre o DECEA, a ANAC e as empresas para que isso ocorra? Porque, se o aeroporto de São Paulo, o de Congonhas, está saturado, não se poderia liberar horários daqui, porque um vôo não pode durar 4 horas até São Paulo. Não pode, simplesmente. Quem é responsável por isso? E onde entra a responsabilidade do DECEA nisso?



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - As empresas aéreas apresentam as suas propostas para a ANAC. A ANAC nos encaminha essa proposta, a chamada HOTRAN, onde tem o tipo da aeronave, origem, destino, rota a ser voada e nível dessa rota a ser voada. A gente coloca essas informações lá no Syncromax, que faz a análise e diz se vai haver saturação ou não. A partir daí, nós informamos à ANAC. O vôo pode ser realizado, o vôo não pode ser realizado ou ele pode ser realizado se houver mudança de horário. Então, até aí vai a nossa avaliação. E depois a ANAC autoriza ou não. Nesse caso que o senhor está falando, quando acontece de vários vôos estarem acumulados num determinado ponto, justamente porque a gente precisa manter a segurança, seguram-se alguns aviões em determinados pontos. Na medida em que nós estamos aprimorando mais esse controle, nós estamos hoje tendo maior capacidade de formar as pessoas para poder fazer essa análise e saber que determinados vôos precisam ficar no solo em vez de decolar porque ele vai impactar lá na frente na hora da chegada. E isso tem sido aprimorado. E o senhor, nos últimos dias, pode ter visto que já começou a diminuir esse número de esperas, porque as células de controle de fluxo já estão um pouco mais capazes de segurar a aeronave no chão para que isso não ocorra em vôo. E quando as aeronaves estão chegando no local, principalmente em Congonhas, como havia saturação do pátio de estacionamento, elas ficavam em órbita, e hoje nós estamos colocando as aeronaves no chão, mesmo que haja saturação do pátio.

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Então, mantida a segurança, o tempo todo, o que vai acontecer são os atrasos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, o tempo de V.Exa. já se esgotou.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só queria concluir, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pode concluir.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Obrigado.

Fica claro, inclusive agora, quando a ANAC resolve dizer o seguinte: "*Não, agora nós vamos tirar vôo de Congonhas*". Agora? O que é isso? Quando vocês resolvem dizer: "*Não, tem que ter 160 novos controladores lá, nessas condições...*". Já entraram com o inglês, já diminuíram o tempo de curso etc. Ou seja, não houve



planejamento anterior. E mais, acho que um sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo poderia prever tudo isso com muito maior antecipação, desde que se levasse em conta, logicamente, não só a segurança como a racionalidade. Então, ou as empresas aéreas mandam e desmandam, porque tem um duopólio aí nessa história, ou, segundo, a ANAC libera por pressão, e a Aeronáutica não breca, porque vocês acham que não há problema de segurança. Mas no caso de quem fica lá no controle, os controladores de vôo, que estão lá, diante da tela, são mais aviões em cima, voando, controlados pelo CINDACTA I, em órbitas. São passageiros mais tensos. Quer dizer, ninguém fica 4 horas no avião, fazendo órbita, dando risada. Não fica. Então, alguma coisa está errada nisso. Há uma falta total de planejamento.

Finalizo dizendo o seguinte: quando existe tudo isso, quer dizer, quando a crise apareceu de verdade, há falta de equipamentos — está aqui —, sucateamento, dado pelo relatório de vocês mesmos; há crise no setor de controle de vôo, com a falta total, talvez, de 600 controladores de vôo, uma enorme deficiência como essa que não estava visível, ou aparentemente não estava; há o problema real nas empresas aéreas, determinarem onde elas querem descer, onde é mais fácil, onde é mais rentável; e há o problema da ANAC, que rigorosamente se submete às empresas aéreas. Ou seja, ela não tem nenhuma autonomia, ela se submete ao poder econômico. Mas eu acho que a Aeronáutica deveria fazer o seu papel na segurança, Brigadeiro, essa é que é a questão.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - A nossa posição, Deputado, em relação às HOTRANs, Deputado, é apenas dizer que pode ou não pode. Mas nós não temos nenhuma autoridade sobre a ANAC, sobre se ela vai autorizar ou não vai autorizar. Nenhuma.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor acha, então, que não tem insegurança de vôo aí?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Mas acontecerão atrasos. Todas as vezes em que houver um acréscimo de vôos ou um acúmulo de vôos em determinado horário, justamente para evitar que haja problema de segurança, nós teremos que segurar a aeronave, principalmente no chão, que é o que está acontecendo agora, nesses últimos dias.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Brigadeiro, o Presidente da ANAC, quando esteve aqui, disse claramente que nenhuma autorização de pouso foi dada contrariando o parecer do DECEA ou da INFRAERO. Pelo que V.Exa. diz aí, fica parecendo que a ANAC tem o poder — e de fato tem — de autorizar contra o parecer do DECEA. Isso já ocorreu? Ou seja, o DECEA diz: “*Não dou este horário*”, e a ANAC manda fazer.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Que eu tenha conhecimento, não. A primeira foi essa que o Deputado estava falando, que talvez...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, se os aeroportos estão congestionados, o DECEA tem parcela de culpa, porque está autorizando.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Nós não estamos autorizando. O que acontece é que os vôos começam a atrasar e se concentram em um determinado horário. Então, um vôo que era para ser...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas o DECEA é consultado antes sobre aquele horário.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sobre o horário.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah, sim, está certo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É porque atrasou, está certo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Então, se ele está autorizado a decolar às 3h, mas está com atraso e vai decolar às 5h para São Paulo, vai causar acúmulo.

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não é que nós estejamos dando a ele horário do pico, é que o vôo está atrasado.

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É isso que acontece. Mas nós informamos para a ANAC.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tem que afrouxar um pouco a malha, essa que é a realidade.



Deputado Vic Pires.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Deputado, nós informamos periodicamente à ANAC quais são os vôos que não estão saindo nos horários programados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, agora. Começando às 16h15min, terminando às 16h25min.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Por exemplo — é isso que eu estava dizendo —, o vôo previsto às 15h e decolou às 17h, aí a gente informa para a ANAC. Nós também não temos nenhum poder de polícia sobre isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Deputado Ivan Valente... Em primeiro lugar, boa-tarde, Brigadeiro.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Boa-tarde.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Deputado Ivan Valente aqui falou da agonia que os passageiros ficam ao sobrevoar, durante minutos, até horas, para a autorização de pouso.

Quero dizer, Deputado Ivan Valente, que a minha mulher sofreu mais do que qualquer passageiro, porque além de ficar dentro do avião, teve que ficar, durante 40 minutos, ouvindo uma explanação do Senador Suplicy do livro sobre renda mínima. Porque ele pegou o microfone da... Eu não sei como ele conseguiu. A companhia, viu, Brigadeiro, sorteou 3 brindes...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Faz parte do relaxamento.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas a companhia sorteou...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Faz parte do relaxamento. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Exatamente. Mas ele não chegou a tanto.

A companhia sorteou 3 brindes — viu, Presidente —, e aí, depois que sorteou os 3 brindes, ele pediu que sorteasse um livro dele. O comandante autorizou, só que a aeromoça não conseguia explicar o que era o livro. Aí ele pegou o microfone e, quando viu, ele passou, durante 25 minutos, explicando o que era renda mínima. E explicou tudo. A minha mulher está por dentro do renda mínima do Senador.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas não é o primeiro livro.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, ela sofreu 2 vezes. Então, ela sofreu...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não é o primeiro livro que é leiloado nos aviões, não, viu?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, ela sofreu 2 vezes. No final, não sei se quiseram o livro.

Bom, desculpe a brincadeira.

Brigadeiro, eu queria ser bem direto. Eu queria que o senhor fizesse tipo a entrevista do nosso colega — por favor — Clodovil. Olhe para a lente da verdade e me responda, com toda sinceridade, rápido, sem pensar: por que essa crise aérea, Brigadeiro?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Rápido, não dá.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Mas tem que ser rápido, porque o Presidente já vai me cortar. Lá é rápido, no Clodovil. Aqui, tem que ser rápido também.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Porque há um acúmulo de todos esses problemas que nós estamos falando: a malha muito integrada; os aeroportos que não têm capacidade; e o DECEA que não tem controladores em número suficiente para manter todas as posições operacionais abertas o dia inteiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Matou a pau. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Matou o quê?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está resolvido: matou a pau.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Coincidiu com a lente da verdade.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É isso aí.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É isso aí, não é?

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, o que é que o Governo tem que fazer, então?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Agora, o senhor está dizendo... Agora eu faço a segunda: o que é que o Governo tem que fazer, imediatamente? Imediatamente.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu não posso responder pelo Governo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o senhor é Governo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu respondo pelo DECEA. O que nós estamos fazendo: uma formação de controladores, num ritmo bastante acelerado, porque esta Casa aprovou, em junho do ano passado, um aumento do efetivo da Força Aérea. Com isso, eu pude fazer o concurso para colocar mais esses 600 controladores que vão estar no nosso sistema até o final do ano. Estamos fazendo contratação de técnicos: 24 agora e mais 148 no próximo ano, de nível superior, para suprir as nossas necessidades técnicas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Estamos terceirizando manutenção de alguns locais e equipamentos. Eu não tenho como fazer isso, porque não disponho de pessoal técnico e não tenho como dar cursos para eles.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Fazendo mudanças. O senhor está também...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Estamos fazendo mudança, atualizando. O CINDACTA II e o CINDACTA III, que eram equipamentos franceses, nós estamos colocando equipamentos brasileiros. O prazo disso estar pronto: dezembro de 2008.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Permita-me, Brigadeiro? Já que o senhor falou em equipamento — é uma pergunta que eu até fiquei achando que poderia ficar assim um pouco sem importância —, na visita que nós fizemos ao CINDACTA I, eu vi um equipamento novo, que tinha acabado de chegar, um plasma. Acho que é plasma, não é?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, um console.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Um console novo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Um monitor novo.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O que V.Exas. vão fazer com os antigos?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Aquele monitor antigo...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não vão mandar lá para o Pará, não? Não vão mandar para...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não. Não, senhor. Ele tem o número de horas que pode ser utilizado. O que nós estamos fazendo é que esses monitores antigos eram muito caros — aqueles que estavam lá —, da ordem de 25 mil dólares cada 1. Então, existem monitores novos que estão custando entre 5 e 10 mil dólares. São esses que nós estamos comprando para poder substituí-los.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Esses que eu vi lá, o novo? É desse que o senhor está falando?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exatamente. O novo, de plasma. Então, nós estamos substituindo esses que estavam próximos do limite de horas, que iriam terminar o ano que vem. Mas antes de chegar o ano que vem, como este ano nós estamos com recursos, nós estamos adiantando a troca desses monitores: do CINDACTA I; do APP, de Brasília; do CINDACTA II também já está. E já estamos comprando também para Florianópolis, Curitiba, Cuiabá...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É um espetáculo o equipamento. Eu quero lhe dizer que o equipamento é um espetáculo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - E muito mais barato.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Apesar de que eu enxerguei perfeitamente os consoles antigos. Eu vi com óculos, com tudo. Quero lhe dizer isso.

Brigadeiro, tramita nesta Casa, desde 2005, o Projeto de Lei nº 4.991, que institui o plano de carreira para oficiais e praças da Aeronáutica, aprovado nas 2 Comissões de mérito, em que foi distribuído, estando pendente apenas dos pareceres acerca da sua adequação financeira e sua constitucionalidade.

Em 21 de dezembro de 2006, ou seja, após o acidente da Gol e do Legacy, quase no final do ano, o Poder Executivo apresentou a esta Casa um requerimento solicitando a retirada do projeto.



O senhor sabe as razões por que o Poder Executivo, a Aeronáutica, retirou essa proposta?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor. Não.

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não é da minha área.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor chegou a ter acesso a esse projeto de lei?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É porque a Aeronáutica ... Porque nesse projeto de lei tinha a criação de plano de carreira ...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não conheço o projeto.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor não tem conhecimento?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ótimo.

Nessa mesma visita que fizemos ao CINDACTA, que eu lhe falei do monitor, esse dia para nós foi um divisor de águas, aquilo ali estava um caos. O senhor estava lá. Não, né?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor não estava lá. Quem estava lá era o Coronel Raulino.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É o Comandante do CINDACTA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É o Comandante do CINDACTA. Aquilo ali, para mim, eu saí dali muito impressionado, muito impactado, tanto é que procurei o Presidente da Câmara, junto com o Deputado Rodrigo Maia, junto com o Presidente e o Relator, e não sei se o senhor soube. O senhor tomou conhecimento de tudo o que aconteceu lá?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. O Coronel Raulino me informou.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E qual foi a vontade que o senhor teve nesse dia?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Bom, nós temos que fazer cumprir as regras. E é isso que o senhor está vendo que está acontecendo. Nós estamos com o



tráfego aéreo hoje controlado, nós tivemos que colocar controladores militares para suprir necessidades e afastar alguns controladores que não estavam adequados ao sistema. E esse é o nosso objetivo: fazer com que a cada dia melhoremos nosso desempenho e possamos colocar controladores que estejam capacitados e em número suficiente para garantir essa fluidez do tráfego aéreo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sim, porque há uma hierarquia militar, não é?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Código Militar. Só entra na Aeronáutica, na Marinha, no Exército quem quer.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exato.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, quem quer que entre tem que cumprir o Código Militar.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Quem quiser...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor não se sentiu desautorizado de alguma forma ou alguma vez por conta da quebra dessa hierarquia ou por conta desse clima dentro dos CINDACTAs?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O clima ficou bastante prejudicado não só com os controladores, mas com todos os militares. Então, essa retomada que o Brigadeiro Saito determinou que nós fizéssemos, ela serviu não apenas ...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Essa retomada — desculpa, Brigadeiro — foi no outro dia da nossa visita?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Foi numa sexta-feira.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi na chegada dele do exterior, não é?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exatamente, exatamente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ele chegou do exterior. Então bate, viu, Relator, com aquela nossa conversa, que nós estivemos lá. O Brigadeiro Saito iria chegar no outro dia...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Exato. Ele chegou na sexta-feira pela manhã e mandou que fossem tomadas atitudes.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E colocou para quebrar. Ali ele disse: *“Olha, a partir de agora ...*

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - E isso melhorou muito o ambiente em todas as organizações e em todos os níveis. Oficiais graduados, não só controladores, mas também técnicos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Agradeça ao Democratas isso aí, porque foi uma ida do Democratas lá com o Presidente da Câmara, com o Deputado Rodrigo Maia, com o Relator. Enfim, o Presidente da Câmara fez questão de relatar à maior autoridade o que estava acontecendo e, a partir daquele dia, as coisas pelo menos lá dentro da Aeronáutica, as coisas melhoraram.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Permite-me um aparte, Deputado Vic, só para fazer um registro?

Brigadeiro, eu não poderia deixar passar aqui...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não são esses os relatos que eu tenho recebido dos controladores em relação ao ambiente lá dentro, mas sim de muito ressentimento por verem punidos aqueles que ousaram expressar o sentimento de preocupação que é comum a todos os que trabalham no CINDACTA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Acabou o aparte? *(Pausa.)*

Por último, naquele episódio da greve — não sei se aquilo é greve, greve dos controladores...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Motim. Militar não faz greve.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Motim. Militar não faz greve. Motim. Naquele episódio do motim dos controladores de vôo, qual foi o real desempenho do senhor naquele momento ali, como Comandante de todos os CINDACTAs, onde havia o motim em vários CINDACTAs? O que o senhor quis fazer e não pôde fazer, o que o senhor fez, ou o que o senhor não fez? Quem o autorizou ou quem o desautorizou?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu estava no Comando da Aeronáutica, junto com o Brigadeiro Saito. Ele mandou que eu fosse até o CINDACTA para conversar com os 10 controladores mais antigos, para que eles passassem o que que eles estavam querendo fazer. Nesse deslocamento até lá, eu



pedi ao Comandante do CINDACTA que chamasse esses controladores, para que eu pudesse conversar com eles. Eles disseram que não iriam conversar comigo, que só conversavam com a Ministra Dilma. E, quando eu cheguei ao CINDACTA, o Brigadeiro Saito disse que havia sido designado pelo Presidente um novo representante para dialogar com os controladores.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não entendi. Quando o senhor quis conversar com os seus controladores, seus subordinados, eles se negaram a conversar com o senhor?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E o senhor, nisso, não deu ordem de prisão para eles?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, porque recebi a determinação que o Presidente havia designado ...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Presidente da República?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, sim.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Havia designado o Ministro Paulo Bernardo para poder participar das conversações, e aí nós todos, militares, Brigadeiro Saito, eu e o Comandante não ficamos mais...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Saíram de cena?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Saímos, sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Obedecendo às ordens que haviam sido emitidas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Do Presidente, claro.

Houve alguma punição para esses controladores depois?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Administrativa não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Qual é a outra?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - A do IPM.

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

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O IPM está caminhando...



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Isso aí está caminhando normalmente?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Sim, senhor. Eu acho que já está terminado o IPM.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Já foi...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E vão remeter aqui para a CPI?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Eu não sei, porque isso é da parte da Consultoria Jurídica da Aeronáutica, não passa pelo DECEA isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu tenho uma última pergunta, Presidente, se V.Exa. me permite, como sempre, eu acho que não, mas eu vou tentar aqui.

É verdadeira a informação de que a norma ...

*(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, antes que V.Exa. diga não.

É verdadeira a informação de que a Norma MMA 300-30, que estabelece as diretrizes do trabalho dos controladores, vigora desde 90, sem qualquer atualização?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Teve uma atualização na sexta-feira passada ...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Que coincidência.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - ... para fazer uma adequação à entrada dos controladores de operações militares para fazer o controle do tráfego aéreo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, de 90 até sexta-feira da semana passada ...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não existia.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ...não existia.

Eu vou lhe perguntar, eu já sei até o que o senhor vai me dizer, mas o senhor considera correto que 16 anos de uma norma como essa não tenha sido atualizada ao longo de todo esse tempo ou é normal?



**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, não é normal. Deveria ter havido as atualizações necessárias, não só nessa norma, mas em todas as outras, porque

...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - ... todo o sistema está em evolução, e nós estamos trabalhando com 62 publicações nossas, para verificar quais aquelas que precisam ser modificadas, canceladas ou atualizadas. Esse é um trabalho que está sendo feito agora pelo DECEA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A minha última pergunta é rápida. Qual é a sua relação, é boa ou ruim, com a ANAC?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É uma relação apenas profissional, de informações, não tenho relações pessoais com os diretores da ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas pessoais eu não estou...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Então o relacionamento...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não vou me meter em lado pessoal de jeito nenhum. Deus me livre! Eu quero o relacionamento do seu...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Então o relacionamento nosso é bom, é bom.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É bom?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - O nosso relacionamento técnico é bom.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É bom?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É, sim, senhor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mesmo com esse desencontro das ... Eu soube que o senhor falou, ainda há pouco, que o DECEA não deu autorização para o vôo e a ANAC autorizou o vôo de Portugal, uma linha de 5...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Mas nós ainda não temos a confirmação, não temos a confirmação disso não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Era bom ter essa confirmação depois, para que a gente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Isso não ocorreu ainda.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É, isso não ocorreu.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu perguntei claramente a ele e ele disse que não.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Foi colocado que poderia haver...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu apenas ouvi que havia 5 linhas.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - É. Que poderia haver esse voo, mas nós não temos a confirmação de que ele exista. Mas até hoje todas as autorizações que foram pedidas e que nós negamos ...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Todas foram cumpridas?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Foram cumpridas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, então, é isso que eu queria.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - E quando há modificações, que a ANAC autoriza e a companhia aérea executa de uma maneira diferente, nós temos essa informação e repassamos para a ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Era isso que eu queria saber. Então não houve nenhum tipo de ... até hoje pelo menos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deixa só eu... Como temos uma assessoria da ANAC aqui eu havia pedido para se obter essa informação com mais precisão. E a informação que nos foi repassada é de que essa HOTRAN não está autorizada, está aguardando que a companhia aérea faça as alterações de acordo com aquilo que foi pedido pelo DECEA, o que foi orientado pelo DECEA. Então, essa é a orientação oficial que recebemos da ANAC em relação a esse tema.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estou satisfeito.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, Deputado Vanderlei Macris, começando às 16h30min e terminando às 16h40min.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, meu caro Brigadeiro Ramon, muito obrigado pela presença.

Antes de mais nada, Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma referência aqui sobre o que aconteceu ontem nesta CPI. Nós tivemos vários requerimentos rejeitados: Deputado Gustavo Fruet solicitando informações do Tribunal de Contas sobre auditorias de controle de tráfego aéreo no Brasil, rejeitado; tivemos uma solicitação por requerimento da Controladoria-Geral da União, que apura



irregularidades da INFRAERO, rejeitado; tivemos requerimento da Controladoria também apurando informações importantes no Aeroporto de Curitiba, rejeitado; apuração de irregularidades na INFRAERO, rejeitado; cópias de depoimento de documentos da Sra. Sílvia Pfeiffer, na Polícia Federal do Paraná, foi rejeitado; requerimento do Sr. Edilberto Sirotheau, ex-ocupante de cargo estratégico da INFRAERO, rejeitado; tivemos também, Sr. Presidente, vários requerimentos, além disso, da Sra. Sílvia Pfeiffer, para prestar depoimento, que foi rejeitado; da Sra. Denise Lapolla, da ANAC, foi rejeitado; tivemos controladores de plantão solicitados, foi rejeitado; relatório efetuado sobre a atual ineficiência do sistema aéreo brasileiro junto à União, ANAC e INFRAERO, rejeitado; e Eurico José Berardo Loyo, denúncia de irregularidade na INFRAERO, rejeitado; funcionários da INFRAERO para prestar depoimento, rejeitado; e mais funcionários rejeitados. Há aqui nomes de vários funcionários, todos requerimentos rejeitados, do Sr. Lucas Rocha Furtado, Procurador-Geral do Ministério Público, também foi rejeitado; e vários outros.

Eu queria, Sr. Presidente, dizer claramente aqui, para iniciar essa minha indagação e aproveitar meu tempo, que lamento muito que ontem o Governo se organizou, de maneira muito bem articulada, para rejeitar os requerimentos que aprofundariam o trabalho desta CPI em relação às questões da INFRAERO e outras tantas. Onde é que estão os Deputados que aqui estiveram ontem, de maneira organizada, da base governista? Onde é que eles estão hoje? Nós estamos trabalhando para poder investigar, como temos feito seriamente nesta CPI.

Então, fica cada vez mais claro. Primeiro, que há uma ação organizada do Governo para evitar os trabalhos desta CPI. Porque ontem foi impressionante o número de requerimentos rejeitados aqui, que tinham a clara impressão, de parte do Governo, de que nós aprofundaríamos algumas ações nessa direção.

Então, eu queria protestar aqui, no início desse meu depoimento, em razão da ausência dos Deputados que vieram ontem aqui só para rejeitar os requerimentos. Então, essa é a minha primeira fala. Então, essa é a primeira questão.

Sr. Presidente, eu gostaria de fazer algumas considerações rápidas, antes de algumas perguntas também ao Brigadeiro Ramon.

Eu quero saudar o Relator e o Presidente pela presença. Sem dúvida nenhuma, têm estado presentes e, muitas vezes, preocupados com a investigação.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas que votam contra.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas que o Governo — fique claro —, que o Governo se organizou ontem para vir aqui tentar obstruir ação desta CPI em relação ao que, não sei. Aqui, investigação? Não sei!

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Se mancomunou com a Gol também, Deputado Macris, para cancelar o meu vôo e eu não conseguir chegar aqui para ajudar V.Exas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Com certeza. Provavelmente, Deputado Luciana.

Pois bem. Eu queria dizer mais uma coisa. Para mim, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, está ficando cada vez mais claro, principalmente em relação ao depoimento de hoje do Coronel Ramon.

Nós tivemos, Sr. Presidente, e aqui foi declarado claramente, problema na malha aeroviária. Tivemos um problema nos aeroportos, a infra-estrutura aeroportuária e tivemos um problema no DECEA, na questão de controladores. Esta CPI está claramente definindo o seu rumo e a sua rota. Não será possível um relatório desta CPI apresentar nenhuma outra conclusão, senão a responsabilidade do Governo na falta de planejamento, na falta de investimento e na falta de organização da malha aeroviária. Não será possível um relatório que não responsabilize o Governo nesta direção. Para mim, está muito claro, hoje, quais são as responsabilidades reais que existem em relação a isso.

Mas para tirar algumas dúvidas, eu queria dizer ao Coronel Ramon que existe neste relatório....

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Perdão, Brigadeiro, desculpe.

Nesse relatório que fala claramente, aqui, no item 248.10:

*“As dificuldades encontradas pelo DECEA decorrentes da fixação de tetos orçamentários aquém das necessidades creditícias restringem a continuidade da execução dos planejamentos concebidos e dos cronogramas estabelecidos para o sistema”.*



Então, para mim, fica muito claro — e eu queria a confirmação do Brigadeiro Ramon. Apesar da insistência da Aeronáutica, quero ressaltar aqui a postura da Aeronáutica, que tem, evidentemente, a questão da hierarquia, o que é uma coisa muito preservada dentro da Aeronáutica. Com certeza, o Major Brigadeiro Ramon vai, na sua manifestação, aliviar a situação, mas, para nós, juntando as informações, fazendo o cruzamento dessas informações com as informações que temos de que a Casa Civil foi alertada para os problemas com a devida antecedência, os recursos não vieram para poder a Aeronáutica preparar a infra-estrutura, principalmente na questão da segurança de vôo, de maneira adequada, para evitar esse apagão que estamos vivendo.

Então, eu queria que V.Sa. confirmasse ou não confirmasse isso que está escrito aqui nesse relatório. Ou seja, as dificuldades encontradas pelo DECEA. Está no documento lido aqui pelo Deputado Efraim, que todos foram, inclusive o Ministério da Defesa, à Casa Civil para alertar sobre as dificuldades que estavam tendo e que os problemas iriam acontecer, com a devida antecedência, em 2005.

Então, eu queria saber a opinião de V.Sa. sobre essa questão específica.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Como eu estava apresentando no início, nós temos aqueles 3 níveis de planejamento: a política, o plano de desenvolvimento e um plano plurianual, onde nós estabelecemos quais são as nossas metas e as nossas prioridades. Então, Deputado, dentro dessas prioridades, eu tenho de fazer um plano anual, que é feito de acordo com o recurso que eu recebo. E alguns projetos nossos são de 4, 5 anos. Então, eu já tenho parte do meu orçamento comprometido para isso. Todas as vezes em que eu não recebo o valor estabelecido ou que ele é contingenciado, alguma coisa vai ficar atrasada. É isso que aconteceu, ao longo desses anos, como nós fizemos as apresentações aqui anteriormente. E, neste ano de 2007, nós estamos com todos os valores estabelecidos e estamos cumprindo todo o planejamento. Mas, todas as vezes em que houver recurso abaixo desse valor que nós estamos estabelecendo, alguma coisa deixará de ser executada.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Agora, Brigadeiro Ramon, fica claro aqui, nos nossos depoimentos, o senhor vem aqui e fala: *“Estamos fazendo isso, estamos fazendo aquilo; agora o dinheiro está vindo; agora nos prometeram*



*fazer os investimentos; agora isso; agora o equipamento vai funcionar; agora nós vamos comprar; agora nós vamos fazer isso*". O Presidente da INFRAERO senta aqui e diz a mesma coisa: *"Agora nós estamos planejando, agora o aeroporto não sei o quê; agora isso, agora vai fazer aquilo; o investimento agora é esse; o investimento é aquele"*. Vem a ANAC e diz: *"Agora, nós estamos mexendo na malha viária, agora nós vamos fazer isso, agora nós vamos dizer aquilo e resolver desta maneira"*.

É evidente que, depois do acidente, já vem tarde tudo isso, Brigadeiro Ramon. O que nós estamos vendo nesta CPI é que fica clara a responsabilidade do Governo, a falta de gerenciamento e de autoridade — não é só de V.Sas. na INFRAERO, não. Eu acho que é autoridade de Governo. Faltou bater na mesa, alguém que chegasse... Falta Ministro para dizer: *"Tem divergência em relação a isso ou aquilo?"*, Ministro que vá ao Presidente e diga: *"Precisa recuperar recursos para fazer tal e qual coisa no sistema aeroportuário, no sistema de defesa aérea"*. Isso não foi feito, ao longo destes últimos anos.

Então, eu quero dizer claramente que, para mim, está cada vez mais evidente nesta CPI que faltou gerenciamento, faltou postura gerencial do Governo, para que, alertado devidamente, com a devida antecedência, pudesse conduzir o sistema de tráfego aéreo para uma situação que não vitimasse aquelas pessoas todas naquele momento do acidente da Gol, e que não deixasse esse caos que nós estamos vivendo no País hoje.

Eu queria agradecer a V.Sa. Teria outras perguntas a fazer, mas o meu tempo já está acabado, o relógio já está em 17h40min, mas tinha mais uma coisa nesse relatório: *"Em decorrência da não-descentralização do total arrecadado das tarifas, também as atividades envolvidas em problemas de aeronavegação e das operações aéreas pedem eficiência e a continuidade"*.

Quer dizer, está muito claro, cada vez mais claro que todos esses alertas, todas essas questões tinham necessariamente de ser previstas com a devida antecedência, principalmente no sistema de tráfego aéreo, no sistema de infra-estrutura aeroportuária.

A presunção de que esse planejamento deva ser feito com antecedência foi dita aqui por vários dos personagens que aqui compareceram. Eu sei que a



Aeronáutica também tinha isso, principalmente nesse relatório, mas o Governo não deu bola, não deu confiança. *“Deixa para lá, vamos segurar o dinheiro e investir no superávit primário, que dá mais resultado. Vamos segurar nisso e investir em outras coisas de interesse político”*. E, muitas vezes, na questão do sistema de tráfego aéreo infra-estrutura aeroportuária, nada.

Então, eu queria agradecer a V.Exa. por mais essa manifestação.

Dou minha manifestação como encerrada, Sr. Presidente.

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

Próximo inscrito, nobre Deputado Miguel Martini, começando às 16h40min e terminando às 16h50min.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Brigadeiro Ramon, é um prazer tê-lo aqui novamente.

Estava aqui pensando que a crise do sistema de tráfego aéreo envolve a INFRAERO, envolve o antigo DAC, agora ANAC, e envolve também o DECEA. Nós já tivemos aqui depondo nesta CPI — não fiz esse levantamento técnico, mas praticamente quase toda semana há um militar falando aqui. E ainda faltam outros militares. O Comandante Saito ainda vem e vem não sei mais quem. Ou seja, na visão da sociedade, na visão da maioria nossa aqui, os problemas vão recair ou têm recaído sobre a Força Aérea, sobre os que estão na ponta, que são os controladores de vôo. E, aí, na resposta rápida ao Deputado Vic — e V.Sa. tinha de ser sucinto, como foi, mas eu queria que V.Sa. me respondesse, mesmo com toda a defesa. Eu sei que tem alguma dificuldade para V.Sa. responder isso, mas vamos falar em tese.

Quando nós saímos, o Ministério da Aeronáutica era o responsável, era o gerente da questão da infra-estrutura, da questão da fiscalização e autorização do DAC, e também do DEPV controle de vôo. Migrou-se de um modelo para o outro. E quando a gente percebe aqui a idéia do CONAC, que não é má, ela é boa, a idéia do COTAER, que seria um órgão, nós percebemos claramente que falta gerente. Não dá para pensar que a Ministra da Casa Civil, que é quem preside aqui o COTAER, vai ficar pensando em sistema de tráfego aéreo. Não dá para pensar que o CONAC, que o Ministro da Defesa, que tem de cuidar do Exército, tem de cuidar da Marinha,



tem de cuidar das fronteiras, tem de cuidar de não sei o quê, de não sei mais o que lá, ainda tem de fazer política, que S.Exa. vá cuidar do sistema de tráfego aéreo!

Então, eu percebo que nesta Comissão uma grande maioria já formou um juízo de que eu não posso mais, nós não podemos mais manter esse sistema descentralizado independente como está funcionando a partir de quando foi tirado do Ministério da Aeronáutica, porque é preciso um órgão executor. E, aí, a toda hora, vamos imaginar assim, permanentemente, a ANAC vai lá e consulta o DECEA, o DECEA faz a sua parte. Aí, num outro momento, é com a INFRAERO. Aí, a INFRAERO, o DECEA não sabe como é que está a INFRAERO. Não podem estar em organismos diferentes! Esse, para mim, é o maior causador de toda a distorção do sistema de tráfego aéreo. O CONAC vai ajudar a pensar a macroeconomia, a macrovisão do tráfego aéreo? Maravilhoso! Mas tem o dia-a-dia em que eu preciso trabalhar! Esse dia-a-dia faz uma previsão de 8% e cresce 12%. Só que os aviões estão chegando e têm de pousar! Tem de ter pista! Tem de ter equipamento! Tem de ter pessoal treinado! Tem de ter isso! Isso está acontecendo. O CONAC reuniu acho que uma ou duas vezes. Mandei pedir informação sobre quais as reuniões que a COTAER realizou para saber o que foi conversado. Está solto.

Então, eu queria, sem entrar em detalhes que possam, enfim... O senhor entendeu? Quanto facilitaria e como o senhor faz essa análise que eu estou fazendo? Eu estou errado na minha análise ou tem sentido, e isso daí pode resolver? Começar por aí.

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Está completamente correta a análise que o senhor está fazendo. E há necessidade de que esse órgão seja um centralizador e que seja um balizador de todos os projetos daqui para a frente, de qual é o planejamento que cada organização tem de fazer, porque não pode cada uma fazer de per si, tem de ser alinhado, perseguindo o mesmo objetivo.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Aí, nós criamos um problema, um segundo problema. Digamos, a INFRAERO não é o principal problema, porque, enfim, é uma empresa, essa empresa está aqui, daqui vai para ali, não tem muita dificuldade. Para mim, a maior dificuldade está no DAC, as funções executivas do DAC terem ido para a Agência Reguladora, a ANAC, que não só não conhece bem o



assunto mas, num momento, ela é reguladora, num outro momento, ela é executiva. Isso não se coaduna. Eu estou errado no meu raciocínio?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Não, está correto.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Ou seja, se esta CPI quiser fazer uma proposição que pudesse começar a resolver esse problema, até mesmo para permitir que os planejamentos pudessem ocorrer... Mas nós sabemos que eu posso planejar para 20 anos. Em Minas Gerais, nós temos uma coisa que acho que só Minas Gerais tem, o chamado Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado. É o planejamento de longo prazo. Está na Constituição nossa. Ali nós temos o PPAG, dali nós tiramos a lei de orçamento. Está certo? CONAC é para fazer PMDI, ou seja, se pudéssemos usar essa figura. É planejar a longo prazo. COTAER é provavelmente para fazer uma análise dessas circunstância de 4 em 4 anos. Mas eu tenho de ter um executor ano a ano! E se eu não estiver... Quanto mais eu estiver conversando ou quando tiver sob o meu único comando e eu detiver todas as informações, porque, hoje, V.Sa., no DECEA, tem a informação quando a ANAC resolve passar algum pedido ou fazer uma solicitação. Mas, como a ANAC está procedendo no dia-a-dia, V.Sa. não tem esse controle! E não é para ter no modelo em que está!

Então, a primeira coisa que nós temos de fazer é voltar esses 3 atores a um único comando e, a partir daí, nós poderemos tratar os outros problemas, porque, do contrário, eu temo, Brigadeiro Ramon, que cada dia nós vamos empurrando esse problema, achando que agora não são mais os controladores de vôo, agora não é mais a Aeronáutica, mas tem um gargalo.

Inventaram uma história aí que agora — eu fiquei rindo na reunião que nós tivemos lá — que o ILS vai resolver todos os problemas. (*Risos.*) Não vai resolver nenhum problema! Ou, se resolver, 0,00001%. E não se vê uma saída de médio e longo prazos sendo discutida e trabalhada. A ANAC não tem ainda nem uma lei geral de aviação. Vai ter de ser votada aqui. Quer dizer, o mais prudente não seria deixar para as pessoas ou os organismos que sabem fazer isso, não seria deixar que esses organismos fizessem, até que, até que nós pensássemos uma outra coisa? Porque esses 8 anos que nós perdemos eles estão repercutindo agora. E fica ruim para nós, Brasil, dizer o seguinte: não pode fazer um vôo de Portugal para



Brasília, porque nós vamos ter problemas aqui. Quer dizer, não é assim. O planejamento tem de estar à frente! Eu tenho de ter sobra! Eu tenho de ter sobra de escopos e de operadores para dizer daqui a pouco nós vamos ter um acúmulo de tráfego e eu já posso abrir esse escopo. Não é isso?

Como é que V.Sa. vê essa questão? Vou fazer diferente: como está repercutindo no DECEA? Não sei há quanto tempo V.Sa. está no DECEA. Tem pouco tempo. Mas desde quando V.Sa. percebe que os seus companheiros, seus ex-companheiros passaram por lá, ou que a Aeronáutica — se V.Sa. puder dizer isso — está convivendo com essa dificuldade e quanto ela tem piorado a cada dia?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Realmente, essa falta de um planejamento estratégico dificulta, porque cada organização faz o seu planejamento sem ter um objetivo mais à frente que seja comum a todos. Eu concordo plenamente com o senhor: há de se fazer alguma coisa para que isso ocorra, porque aí nós poderemos convergir todos os esforços simultaneamente. Não adianta fazer só controle do espaço aéreo se o aeroporto não for melhorado, não for integrado. E não adianta nós fazermos tudo isso se a malha aérea não for adequada àquele aeroporto, àquele horário. Então, é preciso que isso aconteça realmente, para que a gente tenha um desenvolvimento como o senhor está falando, à frente. Porque a parte mais fácil disso, Deputado, na nossa área especificamente, é a de equipamentos. Como eu comentei com o senhor, nós estamos colocando 18 consoles no CINDACTA II. Eu tenho capacidade de atender o tráfego aéreo até 2017. Agora, eu vou precisar de gente. E o tráfego na Amazônia, ele vai crescer para onde? Quanto eu preciso colocar na Amazônia a mais? Esses detalhes é que precisariam de um conhecimento maior, para que a gente pudesse planejar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O que me apavorou, Brigadeiro Ramon, é que, numa reunião que nós tivemos lá na ANAC, a diretora que virá aqui depor, virá aqui como testemunha, deu a seguinte informação...

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Desculpe. Que diretora?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Aquela que foi convocada.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas quando?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não sei o nome dela. Ela já foi convocada aqui já.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não, passou. Aqui não passa nada.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não passou?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Só se a gente for lá e com uma armadura, porque segundo a Deputada Luciana... Não, eu adiei por 5 sessões, a pedido, para vir o Zuanazzi.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, mas é isso mesmo. Agora eu me lembrei. Foi bem isso, foi V.Exa. que retirou.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, eu apenas adiei, fiz um acordo para que viesse primeiro o Zuanazzi, porque aquela tropa enorme de choque que estava aqui ontem anunciou antecipadamente que iria rejeitar a Dona Denise. E eu, para não perder o requerimento, adiei por 5 sessões.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Está bem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vai voltar a Dona Denise, não é?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas, Brigadeiro Ramon, imagina se a solução...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sem a intenção de querer fazer a defesa dos Deputados que se posicionaram aqui ontem sobre esse tema, mas para fazer a correção: o Milton Zuanazzi foi reconvocato. Foi aprovado o requerimento dele, e só não foi à apreciação o requerimento de V.Exa. sobre a Denise, porque V.Exa. retirou o requerimento. Então, para corrigir essa...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não retirei, eu adiei por 5 sessões. Eu aproveitei para perguntar para o Presidente quando será a data do Dr. Milton Zuanazzi, porque já estamos entrando no recesso. Teria de ser antes.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu queria dizer que meu tempo está resguardado, não é, Sr. Presidente? É claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu queria dizer também que o tempo de V.Exa. está esgotado. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Estaria, Presidente, se não fosse tão interrompido por quase 6 minutos. Mas deixa eu...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele sabe que ele usa...



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu sei e agradeço ao Presidente por isso.

Brigadeiro, num dado momento da discussão, essa senhora apresentou uma solução, na visão da ANAC, para o problema de congestionamento do tráfego aéreo no terminal São Paulo, que seria, se eu não entendi errado, aumentar a pista de Ribeirão Preto, criar uma nova área terminal em Ribeirão Preto. Significa dizer mais controladores de vôo, mais equipamentos radares, mais salas etc. etc. Para quê? Para transferir o tráfego de carga de Campinas para Ribeirão Preto, e o outro tráfego utilizar Campinas. Eu fiquei rindo, porque era só o que cabia naquele momento. Primeiro, se eu tenho um déficit — e V.Sa., eu já disse aqui, e um Deputado me contestou, mas eu disse que são dados, quer dizer, com dados a gente não tem que discutir. Eu tenho o Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, que está ocioso, mesmo tendo transferido tudo que era da Pampulha para lá. Tem capacidade não só para o *hubs* de carga, que tem espaço, ajuda bastante isso, tem um lugar maravilhoso para pousar e dificilmente tem problema de fechamento lá, basta desviar os vôos de Campinas para Confins, e pronto. O terminal de São Paulo já não vai ser sobrecarregado. E, um detalhe: Belo Horizonte está mais centralizado do que Campinas em relação ao Rio, em relação a Brasília, em relação ao Espírito Santo, em relação à Bahia. Ele é mais centralizado para o transporte de carga. Eram só centavos lá de investimento. Mas, para dizer, se eu não tenho um gerente desse conjunto, não tem como alguém pensar esse conjunto. E, aí, depois, vai mandar uma consulta para o DECEA: *“Informe o que vai precisar de apoio para criar uma nova área terminal em Ribeirão Preto”*. Quer dizer, quanto se perde de tempo, de reuniões... Outro apresentou um *software* que vai ser criado para resolver o problema da INFRAERO — e eu acho que basta que as empresas aéreas, no seus centros de operações que controlam as aeronaves, comecem a se falar. É só pedir essas informações.

Então, o que nós estamos percebendo, Brigadeiro, é que se a CPI não caminhar para esse gerente que tenha conhecimento desse processo e centralizar esses 3 órgãos... Isso significa dizer o quê? Não queremos acabar com a Agência, não. Ela vai ficar com a parte reguladora única e exclusivamente das linhas, das diretrizes para o setor, mas quem vai conceder HOTRAN não pode ser a ANAC,



quem vai autorizar uma linha não pode ser a ANAC. A ANAC deve fiscalizar, se elas não funcionarem a contento. Então, essa é uma competência executiva do dia-a-dia. Imagina, vamos precisar agora, vamos pedir uma HOTRAN para o voo X para Guarulhos. A ANAC, para autorizar, vai ter de consultar a INFRAERO, que vai ter de consultar... Enquanto que num único comando estaria resolvido isso. Então, essa CPI, eu percebo, está caminhando para isso, precisa caminhar para isso e, a partir daí, sim, COTAER, ANAC, tudo vai funcionar às mil maravilhas, mas eu tenho alguém num único comando cuidando de executar as ações permanentes diárias que têm de ser executadas. Eu estou totalmente errado ou tem algum sentido?

**O SR. RAMON BORGES CARDOSO** - Está correto.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa., como sempre, Deputado Miguel Martini, está totalmente correto. O Brigadeiro Ramon quer falar mais alguma coisa? Satisfeito?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, permita-me só para encerrar.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor diz que está todo mundo correto. O que está errado?

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, todos estamos corretos. Todos. Quando a gente acaba, o senhor disse: "*O senhor está correto. O senhor matou a pau*". Eu queria saber onde está...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu só disse que 2 estavam corretos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A mim, o senhor disse.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Brigadeiro Ramon e o Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O Brigadeiro, que "matou a pau" e...



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E o Miguel Martini, que sempre mata a pau. Tudo o que ele fala aqui é... Está com ciúme?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não é ciúme. Não se trata disso. É porque a gente tem de aproveitar, Presidente, a vinda do Brigadeiro aqui, que na minha opinião é quem mais entende, é quem mais pode nos explicar, já que ele comanda todos os CINDACTAs, o que está acontecendo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. É verdade.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Porque, às vezes, eu acho que essa crise é uma crise criada, sinceramente, porque antes do acidente eu não via essa crise aérea. Eu não via essa crise aérea, eu não passava pelo que a gente passa hoje em dia, pelo que a maioria da população passa. Depois do acidente, de repente explodiu uma crise aérea, apagão aéreo, tudo de uma vez só. Então, eu queria até, se o senhor me permitisse, que o Brigadeiro dissesse o que aconteceu do dia 29 para cá que criou todo esse pandemônio, e não se resolve nada.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Posso fazer um aparte, Sr. Presidente?

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É que na minha visão, V.Exa. não me perguntou, mas só para contribuir, e o Brigadeiro Ramon vai poder dizer, é que há um somatório de problemas que vão se acumulando e foi culminar com esse problema dessa crise. Nós temos problemas de VARIG, de VASP, de Transbrasil. Nós temos todos os problemas já aqui elencados e nós não tivemos ao longo desse tempo alguém comandando para ir dando solução a esses problemas. E eles vão se avolumando e chega numa hora que vira uma crise.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está vendo aí, Deputado Vic Pires?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Matou a pau também? Então é falta de comando mesmo, não é isso?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deixa o Brigadeiro responder, nós ainda estamos aqui perguntando.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Aliás, se nós tivéssemos soluções, não precisava de CPI, porque já teria a solução pronta, né?



**O SR. RAMON BORGES CASTRO** - Exato. Mas o que o senhor estava perguntando, realmente há um acúmulo de acontecimentos e que o acidente potencializou a execução de tudo o que está acontecendo. Mas na nossa avaliação isso iria acontecer, independente do acidente, porque todos os sistemas estavam no limite.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, quando nós estivemos lá na ANAC — estavam a Deputada Luciana Genro, o Deputado Vanderlei Macris, o Deputado Miguel Martini —, a nossa posição foi exatamente essa de que falou aqui o Brigadeiro Ramon. Foi isso o que nós expressamos lá para a ANAC. A ANAC e os órgãos todos que estavam lá, a INFRAERO, o Comando da Aeronáutica, os representantes das empresas aéreas. E a nossa posição foi exatamente essa que o Brigadeiro Ramon falou, que nós expressamos o nosso ponto de vista lá e manifestamos a nossa surpresa, nossa contrariedade com o fato de, 10 meses após a crise deflagrada, as providências ainda não terem sido tomadas. Para nós, eu disse na oportunidade, ficava patente que estava faltando uma coordenação, um comando, porque não é concebível, não é aceitável que 10 meses após uma crise grave, como está acontecendo essa do tráfego aéreo no Brasil, o usuário não tenha direito a uma informação correta. Os terminais continuam dando as informações erradas.

E o que nós dizíamos na oportunidade? Noventa por cento na nossa visão, 90% desses problemas nós resolveremos com boa vontade. O Governo não gastará um centavo para espaçar as aeronaves, diminuir as aeronaves na hora de pico, tirar a aviação executiva de Congonhas, está entendendo? Dar a informação correta nos aeroportos. Foi tomada decisão lá de que as companhias aéreas agora vão assumir a responsabilidade pelas informações, elas que vão introduzir as informações nos painéis, e nós concordamos. Concordamos por quê? Porque cada companhia vai assumir a sua responsabilidade diretamente. Se uma informação estiver errada, eu sei a quem recorrer, eu sei a quem denunciar. Foi a companhia tal ou a companhia tal que me deu a informação errada. Eu vou reclamar deles. Não tomou uma providência, eu vou reclamar da ANAC, vou representar a companhia na ANAC. Então, o que acontece hoje? A informação está errada. Você vai à companhia, como eu já fui, e dizem: *“Não, nós passamos a informação do tempo correto para a*



*INFRAERO, mas a INFRAERO é quem manda as informações para os painéis. A culpa é da INFRAERO".* Aqui, quando veio o Carlos Wilson, e nós questionamos isso, ele disse claramente: *"De maneira nenhuma, a INFRAERO não tem culpa. Quem tem culpa são as companhias que não fornecem a informação".* Então, o que nós achamos que é racional? Tira a INFRAERO do meio, a INFRAERO disponibiliza os painéis para as companhias, e cada companhia terá o seu painel e prestará a sua informação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, os painéis de que o senhor fala são os monitores?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Todas as informações que têm nos aeroportos...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sr. Presidente, perdão por interrompê-lo, mas eu vejo que, além do problema da informação correta, há um problema grave de cancelamento de vôos, o que acaba gerando transtornos enormes aos passageiros, muito maiores do que o fato de simplesmente não ter uma informação correta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro, sem dúvida.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E esses cancelamentos são responsabilidade das empresas, e a ANAC tem se calado, tem permitido isso. E o passageiro fica refém da companhia e, depois, vai ter de ir para o PROCON, pedir uma indenização e um trâmite burocrático...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós estamos todos de acordo, Deputada Luciana Genro. O que eu estou dizendo é que uma informação, que é o mínimo que se pode esperar, não custa nada, um centavo, mas nós estamos, com 10 meses da crise, sem essa informação. Isso é inconcebível. Aconteceu um problema hoje, a informação não está correta, eu acredito que, no máximo, estourando, um mês seria suficiente para poder dar uma informação precisa, e se podia dar informação até no dia seguinte. Mas vamos botar um mês. Dez meses é inaceitável. Estou falando isso não para diminuir os outros aspectos. Pelo contrário, eu estou dizendo que, mesmo um aspecto simples desse, de fácil solução... Quem é que não está vendo? Eu não sou controlador de vôo, eu não sou aeronauta, eu não sou do DECEA, eu não sou da INFRAERO, nós não somos, mas



todos nós já demos o diagnóstico correto. Qual é o nosso diagnóstico? É o que o Brigadeiro Ramon disse aqui agora. Como é que as pessoas encarregadas dessa solução não tomam as providências? Não têm esse diagnóstico? É claro que tem. Por que não tomam?

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Porque alguém vai perder dinheiro.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, porque é estrutural.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Porque as empresas vão perder e alguém está protegendo as empresas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, porque acho que eles não se comunicam.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Olha, isso daí, eu quero comunicar isso para...Vamos encerrar o debate.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, mas o debate é bom.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu só quero... A gente está aqui para quê? Eu só quero...O Relator não quer debater.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não diga isso, Deputado Vic.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vamos debater, está tão tranqüilo aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ontem, eu estive com o Relator...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se é para fazer, vamos fazer o relato de forma organizada, porque uma série de contribuições que nós estamos recebendo no processo de debate, de discussão, que são elementos importantíssimos, fundamentais e que vão contribuir muito para a solução desses problemas. Eu concordo plenamente: são problemas de gestão, estrutura e tantos outros. Mas precisamos fazer o debate de forma organizada, senão fica o Presidente expressando sua posição, um fala, o outro fala, o outro dá uma sugestão aqui, outra sugestão ali e nós não chegamos a lugar nenhum.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Acaba evidenciando mais o problema. Acho que ajuda, não atrapalha.



**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Vamos liberar o Brigadeiro, Presidente, e retomar este debate amanhã, pela manhã, na sessão em que o Relator vai apresentar seu relatório parcial.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Então, na nossa visão, eu acho que de todos nós aqui da CPI já chegamos a identificar quais são as causas, o que está acontecendo. O que está faltando? Está faltando ação. Isso tem incomodando tanto a mim e ao Relator que ontem estivemos no Palácio do Planalto conversando com a Assessoria da Casa Civil e, ao final, pedimos — não sabemos se seremos ou não atendidos — uma audiência com o Exmo. Sr. Presidente da República.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E nem nos avisaram.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não precisa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, claro.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Nós vamos visitar também. Claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não é a CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Só V.Exas.?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Presidente e o Relator para, se fosse possível...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, eu não faço questão de ir lá. Estou apenas querendo saber quem vai.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, claro. Não é o ato de...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu até iria, sem problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos nós — eu, como o Presidente, e o Deputado Marco Maia, como o Relator —, diante da gravidade dos fatos e diante da falta de providências, levar o caso, como já levamos ao Ministro da Defesa, agora ao Presidente da República.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Permita-me, Sr. Presidente...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E acho que não estamos transmitindo nada...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Faz muito bem.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. foi recebido no Palácio do Planalto por quem?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pela Erenice Guerra e pelo Márcio Favilla.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu tenho o maior respeito por eles, mas nunca ouvi falar em o Presidente da CPI ir ao Palácio do Planalto junto com o Relator, num problema tão grave como esse, serem recebidos pela D. Erenice e pelo Sr., não sei o nome do cidadão, acho que é uma falta de consideração.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, se V.Exa. não sabe...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Acho que V.Exa. deveria ser recebido pela Ministra Dilma Rousseff, pelo menos para um assunto tão importante como esse.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Foi uma conversa preliminar. Nós fomos manifestar nossa posição e nosso objetivo principal, que é uma audiência com o Presidente da República. Mas isso vai depender da conveniência e da oportunidade...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Dele.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pelo menos o Presidente sabe que a CPI quer falar com ele através do Presidente e do Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas estou comunicando para a CPI saber que nós, tanto quanto V.Exas., estamos incomodados com o que está ocorrendo e esperamos levar, como já levamos, autorizados pela CPI, ao Ministro da Defesa a nossa apreensão, queremos levar agora ao Presidente da República para se resolver de uma vez por todas, porque na minha ótica, na minha visão, não está difícil de resolver o problema emergencial.

O nosso problema pode ser dividido em duas etapas: problema emergencial, botar os aviões para andar, controlar os controladores, descongestionar a malha, afrouxar um pouco a malha, isso bota tudo para funcionar. Agora, paralelamente, tem de ser feito um plano, a médio e longo prazo, o que implica na contratação de



maior número de controladores, de preparação de controladores, talvez um aeroporto novo em São Paulo, ampliação dos que já existem e outras providências que têm de ser tomadas, a médio e a longo prazos.

Então, temos de solucionar o aspecto emergencial e projetar para o futuro para podermos ter a tranqüilidade que tínhamos antes e que não temos agora.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Presidente, apenas para deixar registrado que a sua conduta nesta CPI é irreparável, tanto a sua como a do Relator. Todos nós aqui queremos tentar resolver essa crise. Com essa sua explicação, tenho certeza, agora mais do que nunca, que V.Exa. realmente matou a pau, e de cabo a rabo, principalmente. Mas fica registrado que o Presidente da República então, já sabe que nós da CPI queremos ter uma conversa com ele, porque sempre digo nas entrevistas que a única pessoa que pode resolver esse problema mesmo é o Presidente da República. Não tem outra pessoa neste País que possa resolver. Tanto é que, com aquela nossa conversa lá na Presidência da Câmara, com a chegada do Comandante Saito, da Europa, no outro dia, ele deve ter dito: "*Manda brasa, bota para quebrar*", e aí o negócio andou, pelo menos dentro da Aeronáutica. Não resolveu a crise, mas pelo menos dentro da Aeronáutica, a pessoa está com cara de feliz, porque está pelo menos sendo respeitada lá dentro hierarquicamente. Então isso já valeu, agora precisa mais, a sua ida no Palácio do Planalto, quero parabenizá-lo porque deixa o Presidente na expectativa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós assistimos a várias manifestações de vários homens públicos pregando a gratificação para os controladores. Esta CPI sempre teve um cuidado muito grande — esta Presidência e a Relatoria —, porque o mundo militar é um mundo muito próprio deles. A instituição militar é milenar, e a hierarquia e a disciplina no meio militar são dogmas sagrados. Quer dizer, para nós nos parece inconcebível que numa Força militar, uma patente superior venha ganhar menos do que uma patente inferior.

É como no meio universitário, em que eu milito, um professor titular de uma cadeira de cirurgia na faculdade de Medicina, ganhar menos do que seu assistente, o seu auxiliar de ensino. Então, são coisas que as pessoas falam sem a devida reflexão. Os controladores ganham pouco? Ganham. Quem é que não ganha pouco neste País, tirando juiz, desembargador, promotor, delegado da Polícia Federal e



Deputado, no plano mais embaixo. Porque hoje, se V.Exa. fizer um concurso para juiz federal, V.Exa. vai tomar posse com todas as regalias e 21 mil reais. V.Exa. é Deputado Federal, e, agora, depois de uma briga imensa, é que vai passar a ganhar 16 mil reais, menos do que um juiz.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Dez mil, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, 16 mil brutos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sr. Presidente, permita-me um aparte, como sou sempre vista como a defensora dos controladores, quero dizer que concordo com V.Exa., no sentido de que não se deve dar uma gratificação apenas aos controladores, mas que isso não deva servir para que não se dê. Mas, sim, para que se dê a todos. E todos os salários das Forças Armadas estão defasados. Agora, não dar para os controladores, porque assim teria de dar para todos, e aí não dar para ninguém, é o pior cenário.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Gostei de ver a cara de felicidade do Brigadeiro. (Risos.)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se formos atrás de quem ganha pouco, sou professor universitário, é verdade que são 20 horas e sou adjunto.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se for para chorar, vamos chorar todos juntos, traz a imprensa...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu sou Ajunto IV.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Já que entramos no clima de brincadeira, eu gostei de ver a cara de felicidade dele vendo a Deputada Luciana Genro, do PSOL, defendendo o aumento de militares.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas eu tenho o maior respeito pelos militares. Agora, se não quiserem dar aumento para todos os militares por causa dos controladores, basta desmilitarizar os controladores e dar a eles uma carreira civil de Estado. E, aí, o problema está resolvido. Não se desrespeita os militares e valoriza os controles.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. Essa é a solução que estamos vendo a médio e longo prazo. Então, essa questão o governo



vai ter que decidir, vai desmilitarizar não vai. Vai continuar assim, se for como vai ser?

Eu só digo o seguinte. Qual é a minha postura que tenho assumido aqui na CPI? Agora, é prejudicial, é contraproducente se tratar deste assunto. Agora é restaurar a autonomia, a força do comando da Aeronáutica, e o sistema continuar militar. Se tiver de ser desmilitarizado, que seja um projeto a médio e longo prazos para gradativamente ir saindo de um sistema para outro.

Vamos encerrar

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu tenho uma questão de ordem, e é importante. Sr. Presidente, eu recebi aqui uma documentação, aliás, a CPI recebeu uma documentação aqui que veio da Gol Transporte Aéreo, que trata dos vôos cancelados ou remanejados, desde o início de 2007 até a data do ofício, informando quanto ao seguinte... Eu gostaria que o senhor providenciasse um tradutor para esse documento, porque eles mandaram aqui um negócio aqui que eu não consigo entender. Se o brigadeiro puder... Por exemplo, os atrasos aqui vão: *“ATZ em rota 1.54”*. Eu não sei o que é isso. *“BE4//RAAGDO15159”*.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou chamar um técnico da Aeronáutica para nos auxiliar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu gostaria disso, porque é um documento oficial, mas que a gente literalmente não entende nada, nada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes agradecendo a presença do Major-Brigadeiro Ramon, Diretor do DECEA, que veio aqui mais uma vez a esta CPI, com a sua competência, com a sua inteligência, com o seu conhecimento do problema do sistema de tráfego aéreo nacional e, nas palavras do Deputado Miguel Martini, a pessoa que mais entende disso no momento, aqui no Brasil, para honra nossa e das nossas Forças Armadas.

Convoco os Srs. e as Sras. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 12 de julho, às 12h, no Plenário 11, do Anexo II, para apresentação do relatório parcial da CPI Crise do Sistema de Tráfego Aéreo.

Está encerrada a presente reunião.