



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: 0684/07	DATA: 24/5/2007
INÍCIO: 9h19min	TÉRMINO: 13h08min	DURAÇÃO: 3h49min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 3h48min	PÁGINAS: 86	QUARTOS: 46

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

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

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Há palavras ininteligíveis.
Há orador não identificado.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
A reunião é suspensa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está aberta a 9ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para a investigar as causas e conseqüências 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, voo 1907, e um jato Legacy da American ExcelAir, com mais de 1 centena de vítimas.

Como a ata não ficou pronta ainda, vamos deixar para apreciá-la na próxima reunião.

Sendo assim, convido o Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, para tomar assento à Mesa.

Hoje teremos 2 audiências: esta, agora pela parte da manhã, e, a partir de 1h, a do Presidente da ANAC.

O procedimento é o mesmo, apenas adotando a norma que aprovamos ontem: só terá o direito de inquirir o depoente, por 15 minutos, o autor do primeiro requerimento. Os demais terão que estar inscritos na lista de inscrição para falar e terão a palavra por 10 minutos. Foi essa a modificação que aprovamos ontem, aqui nesta Comissão.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Presidente, quem é o autor do requerimento?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é isso é que eu estou olhando.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O primeiro é o Dr. Geraldo Thadeu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está aqui. O primeiro é o de autoria do nobre Deputado José Carlos Araújo. Então, só o Deputado José Carlos Araújo vai ter a primazia dos 15 minutos.

Então, vamos à Ordem do Dia.

Esta reunião de audiência pública foi convocada para a tomada de depoimento do Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, agora, às 9h, e às 13 horas, do Sr. Milton Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.



Vou ler, então, o compromisso assinado pelo Brigadeiro Ramon, segundo nosso Código de Processo Penal, o compromisso oral de dizer a verdade de tudo aquilo que souber e lhe for perguntado.

O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, não podendo o mesmo ser aparteado. Eu tenho sido flexível. Embora peça que o depoente procure ser sintético, tenho sido flexível neste tempo aqui, contanto que ele possa fazer sua explanação completa, para que não paire nenhuma dúvida.

O nosso Relator disporá do tempo necessário para suas formulações.

Vamos, então, ao nosso depoente do dia. Vou passar a palavra para ele, para que faça sua explanação, num tempo previsto de 20 minutos, mas fazendo a ressalva de que esse tempo é flexível. Se precisar de mais tempo, poderá utilizá-lo que estará correto.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Muito obrigado, excelentíssimo, Sr. Presidente, Sr. Deputado Marcelo Castro, por intermédio de quem cumprimento a todos. (*Pausa.*) Por intermédio do senhor, cumprimento a todos os Parlamentares aqui presentes. Em primeiro lugar, gostaria de dizer que a posição do Comando da Aeronáutica é a de colocar à disposição todas as instalações e todos os conhecimentos do DECEA, para que os senhores possam ter um conhecimento aprofundado de tudo o que acontece no sistema. E esta minha apresentação, agora, vou tentar fazê-la dentro dos 20 minutos, procurando ser o mais sintético possível, apesar de ser um sistema bastante complexo, mas é necessário que os senhores e a própria sociedade brasileira conheçam exatamente qual é a concepção do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, de modo que possam aquilatar quais são as suas capacidades, quais são as suas possibilidades, mas também quais são as suas necessidades, para que elas possam se atendidas, na medida em que o Estado brasileiro quer e pretende que o controle do espaço aéreo seja realmente efetivo em todo o território. Vou pedir para que sejam passadas algumas transparências, de modo que eu possa fazer também uma visualização de alguns itens que eu acho que são bastante importantes para que se tenha um conhecimento maior de tudo o que está acontecendo no Sistema e que algumas imagens me permitem falar menos, porque elas falam por elas falam por si sobre o que acontece no nosso sistema. Seria possível apagar essa... Muito obrigado. (*Segue-se exibição de*



imagens.) Eu começo falando sobre esse sistema e sobre o que nós tínhamos na década de 1970, em termos de controle do espaço aéreo. Todo o controle era feito por intermédio de comunicação entre as aeronaves e os controladores que estavam no chão, por meio de sistema de comunicação VHF, que é de curto alcance, e HF, que é de longo alcance. E nós tínhamos apenas 3 radares, que estavam em Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro, para fazer a vetorização e o acompanhamento das aeronaves, e mesmo assim com um alcance bastante restrito, da ordem de 100 quilômetros. Então, esse era o conceito original do projeto de controle do espaço aéreo brasileiro e que precisava sofrer modificações ao longo do tempo. Essas modificações foram consolidadas através de políticas que o Comando da Aeronáutica - anteriormente, o Ministério da Aeronáutica - preparou para permitir que houvesse desenvolvimento desse sistema ao longo dos tempos e que ele pudesse ser melhorado de acordo com a própria tecnologia e de acordo com os próprios conhecimentos que nós iríamos adquirindo com a implantação desse Sistema de Controle de Espaço Aéreo. A última política aprovada é de 22 de setembro de 2004 e nela são mantidos os mesmos princípios que vêm regendo o Comando da Aeronáutica desde que houve a intenção de se fazer um sistema de controle do espaço aéreo, quais sejam: manter o País no maior nível de qualidade; implantar novas tecnologias CNS/ATM, que eu vou detalhar um pouquinho mais ao final; aumentar a capacidade, sem diminuir a segurança; fazer investimentos na modernização do sistema; implantação de novos equipamentos de radar; e na formação e treinamento de operadores e mantenedores. Essa política deu, em seguida, os seus frutos. O primeiro deles foi o Plano de Desenvolvimento para o Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, que a última edição foi aprovada em 21 de novembro de 2005, estabelecendo quais seriam as ações para o DECEA, no período de 2006 a 2020, dentre as quais nós destacamos apenas 3, que seriam a segurança do tráfego aéreo; o gerenciamento, a vigilância e o controle do espaço aéreo; e o aperfeiçoamento, adequação e apoio ao (*ininteligível*). Baseado nesses 2 documentos, então, o DECEA emitiu o seu Programa Plurianual, que foi aprovado, na sua última versão, no dia 25 de novembro de 2005 e que estabelece as ações para o período de 2006 a 2009. E nesse programa nós estamos definindo quais são os cenários que nós imaginamos, quais são os pontos fortes e pontos fracos, aquilo



que precisa ser mais atacado, quais são os recursos necessários e quais são os recursos estimados para a implantação e a continuidade do aprimoramento do sistema e também as suas prioridades, tendo em vista que os recursos não permitem que façamos tudo simultaneamente. E é a partir deste documento que nós fazemos o nosso programa de trabalho anual. E esse programa é feito, dentro dessa listagem de itens que precisam ser executados, quais são as nossas capacidades orçamentárias. E essa capacidade orçamentária é essa que estamos colocando dos últimos anos, de 2000 a 2007. Esse foi o orçamento que nós recebemos, ano a ano, para executar todas as atividades. E aí está a manutenção do sistema, a implantação de novos sistemas. Então, é custeio e investimento para o controle do espaço aéreo. Ao lado, eu coloquei também os recursos que foram contingenciados durante esse período e que não pudemos utilizar. Os senhores podem ver que em 2 anos esses valores foram expressivos: em 2003, com 85 milhões, e em 2005, com 61 milhões. Para o ano de 2007, não temos nenhum contingenciamento. E, dentro desses 549 milhões que estão estabelecidos no Orçamento, 60 milhões nos foram outorgados por esta Casa através de um acréscimo ao Orçamento, para que nós tivéssemos mais recursos para poder fazer a implantação dos sistemas, de acordo com o nosso planejamento. E esses recursos são utilizados para permitir que nós possamos fazer realmente a implantação de um Sistema de Controle de Espaço Aéreo em uma área de responsabilidade enorme, que é a do País: são 22 milhões de quilômetros quadrados que nós temos a responsabilidade e temos também um sistema bastante diferenciado, porque nós temos 13 órgãos de controle internacionais, dos quais nós somos vizinhos, e que cada um desses órgãos tem capacidades diferentes, tem equipamentos diferentes, tem trânsito aéreo diferente. E o próprio País nós temos também 5 regiões e que têm características diferenciadas. Se nós formos ver a área do Atlântico, nós veremos que os aviões que ali estão são uma quantidade pequena, todos eles em vôos internacionais, ou a maior parte em vôos internacionais, e que se utilizam de comunicações em HF para fazer a comunicação com o Centro de Controle. Na área da Amazônia, que corresponde a mais de 50% do nosso território continental, nós temos também diferenças, porque os aeroportos estão muito distantes uns dos outros. A quantidade de tráfego não é expressiva; ela está começando agora a



crescer. No Nordeste também temos alguma diferenciação de tráfego, que é muito mais voltado para as cidades que estão no litoral, e pouco para o interior. Na Região Sul já há um acréscimo constante, um aumento grande de tráfego e também de cidades que estão sendo utilizadas para fazer esse transporte aéreo. E, por último, o maior centro, que é o centro que pega a área de Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Nesta área, que é hoje gerenciada pelo CINDACTA I, nós temos praticamente 50% de todo o tráfego aéreo brasileiro. Então, esse é o ambiente que nós temos que nos preparar para poder fazer esse controle. Permitir que haja realmente um gerenciamento, um controle, com fluidez e segurança, em todo esse espaço. E daqueles 3 radares iniciais que nós tínhamos na década de 70, essa é a atividade que nós temos hoje, em termos de controle de tráfego aéreo, com equipamentos de radar. Mais uma vez lembro que os radares são um complemento para o controle do tráfego aéreo, porque o mais importante para o controle é a comunicação entre o controlador e o piloto. Isso é que é imprescindível. Nós tivemos várias áreas dessas durante todos esses anos, desde a década de 70, em que nós não tínhamos radares em todas as organizações, nós não tínhamos radares em todos os locais, e continuava havendo o controle do tráfego aéreo. Mas a utilização dos radares me permite diferença entre as distâncias que as aeronaves podem voar. É o que chamamos de controle radar e controle convencional. As separações, obviamente, têm que ser diferenciadas. E muito tem se falado sobre radares. Eu queria mostrar alguns tipos de radares que nós utilizamos no nosso sistema. Esse é um radar de longo alcance, é um radar utilizado para fazer o controle das aeronaves que estão voando dentro das rotas de longa distância dos Centros de Controle de Área. Esse, especificamente, é um radar que foi comprado e está colocado na área do CINDACTA 4 e foi comprado com os recursos para implantação do SIVAM. É um radar de longo alcance. O radar seguinte já é um radar que tem menor alcance e é utilizado nas áreas próximas aos grandes aeroportos, como é o caso de Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Manaus. Nós temos radares de pequeno alcance que permitem o gerenciamento do espaço aéreo dentro das áreas de controle de aproximação que têm uma sigla de APP. Esses radares primários os senhores podem ver que na parte de cima eles têm mais uma antena, que é o radar secundário. O próximo *slide* nos mostra uma organização que tem apenas radar



secundário - porque em vários lugares do Brasil nós não temos radares primários; apenas radares secundários. E esses radares secundários exigem que a aeronave esteja transmitindo uma informação, que é o *transponder*, que é a informação passada da aeronave para o controlador quanto à sua altitude de voo. E é um código específico que o controlador vai alocar para cada aeronave, de modo que ele saiba exatamente qual é a correlação entre o alvo que ele tem na tela, a pista que lhe é apresentada e aquela aeronave que está voando. E isso é feito automaticamente. Em relação a radares, é bom que a gente faça alguns comentários que a utilização do radar é sempre um fator de compromisso. Se o radar está emitindo, ele está recebendo informações de volta, e essas informações trazem um nível de ruído. O corte desse nível de ruído é que nos dá as informações que são transmitidas para o sistema de tratamento e visualização. Se eu coloco um nível de ruído muito alto, eu terei todos os alvos verdadeiros, mas também alguns alvos falsos. Se eu coloco o nível de ruído muito baixo, eu terei somente os alvos verdadeiros, mas alguns alvos verdadeiros não serão captados pelo radar. Então, é um compromisso: qual é o ponto máximo que eu posso chegar para não perder o alvo verdadeiro, mas também não ter muitos alvos falsos? É por isso que os controladores são treinados. Eles fazem os cursos correspondentes para poderem identificar. E, na medida em que nós falamos de alvos, quem faz essa informação não é o *software* do controle, é o *software* do radar. Tanto que, quando nós recebemos as informações dos controladores de que determinado radar está apresentando uma quantidade maior do que o normal de alvos falsos ou que esses alvos estão tendo uma duração maior do que o normal, nós não fazemos um trabalho de correção no *software* do controle, e sim no *software* do radar, seja ele qual for - sejam os radares americanos, sejam os franceses. Nós temos que trazer os engenheiros e os técnicos americanos e franceses dos fabricantes desses radares, para que eles possam fazer esses ajustes. E, obviamente, ao longo do ano, esses ajustes precisam ser modificados. Em determinadas posições eles vão sofrendo desgastes ou vão saindo de uma parametrização que é estabelecida pelo Setor de Engenharia e, periodicamente, são feitos esses reajustes. E quem pode nos dar essas informações de que um radar está começando a sair do seu ajuste ideal? Os próprios controladores, porque eles têm na tela as informações. Então,



eles são o primeiro ponto a nos dar a informação de que aqueles alvos ou aquelas pistas precisam sofrer correções. E, obviamente, a parte técnica começa a trabalhar com isso. Essas afirmações sobre os *softwares* de radar e os *softwares* de tratamento têm que ser trabalhadas em conjunto, porque, no momento em que o um *software* radar é modificado, obviamente o *software* de tratamento tem que sofrer algumas correções. E isso é feito constantemente e sempre com evoluções, porque algumas das informações que são coletadas pelos engenheiros dos radares obrigam a mudanças de *software*. E a fábrica tem que apresentar um novo *software*, nos entregar; nós fazemos a validação desse *software* no radar; e aí passamos para todos os outros, para que aqueles erros ou falhas não sejam recorrentes e que não possam ser novamente utilizadas como um dos itens que faz com que haja o aparecimento de uma quantidade maior de pistas falsas ou de duplicação de alvos. E a própria sincronia, que é um outro item que faz com que os alvos apareçam de uma maneira diferenciada. Se uma aeronave...

(Não identificado) - Por favor, explique o que é pista falsa.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Pista falsa é que, durante um determinado tempo, que pode variar de alguns segundos até perto de 1 minuto, ela aparece na tela do controlador como se fosse uma outra aeronave, só que ela não tem nenhum outro tratamento. Então, aparentemente, existe uma outra aeronave naquele setor. Como ela não está relacionada com nenhum plano de vôo, o controlador tem que verificar se aquilo que está ali é um alvo falso ou é uma aeronave, realmente, que apareceu e que não se sabia que ela estaria voando. E ele tem, então, os processos normais de identificação para permitir que ele faça essa avaliação. De qualquer modo, o mais importante nisso tudo é que existam as capacidades de comunicação. E aqui eu estou colocando uma transparência que mostra as comunicações VHF, que são comunicações de curto alcance. Mas existem também outros equipamentos que permitem a comunicação a longas distâncias, que são chamadas de HF. E é esse sistema que nos dá, então, a integração do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, porque nós temos equipamentos radar que estão transmitindo os seus dados para um órgão, um equipamento, que faz uma síntese radar utilizando um *software* brasileiro - este, sim, é o *software* brasileiro, que é de tratamento e visualização -, permitindo que essas



informações sejam dirigidas tanto para a área que faz o controle civil, o da circulação aérea geral, que são os Centros de Controle de Área, ou os controles de aproximação, que utilizam os equipamentos de comunicação VHF ou HF para se comunicar com os pilotos. E, ao mesmo tempo, essas informações são derivadas para um outro sistema, que chama de Defesa Aérea e Controle de Operações Militares, que faz todo o trabalho que os senhores tiveram oportunidade de assistir quando estiveram no CONDABRA sobre a parte de defesa, alvos que aparecem no radar, vôos ilícitos. Então, é controlado por este outro setor, mas utilizando, basicamente, os mesmos equipamentos radar. Mas o Sistema de Controle do Espaço Aéreo não está restrito a controladores, aviões, radares e comunicações. Existe toda uma estrutura por trás disso para permitir que o sistema funcione. E nós elencamos vários subsistemas que são de extrema importância para permitir que a posição final, o controle do tráfego, seja realizado. Dentre elas, nós podemos falar de meteorologia aeronáutica, cartografia aeronáutica, telecomunicações aeronáuticas, auxílios à navegação, informações aeronáuticas, busca e salvamento, inspeção e vôo, o próprio gerenciamento do espaço aéreo e a própria defesa aérea. E uma das maneiras de mostrar como isso está capilarizado por todo o território nacional é uma demonstração das estações meteorológicas que nós temos, tanto de superfície quanto de altitude. Em cada uma dessas estações, nós temos também técnicos, que têm que fazer a sua operação durante todo o tempo. Algumas dessas estações, que são as de altitude, têm que soltar balões para poder coletar informações meteorológicas que sejam utilizadas para a previsão, porque é muito importante para o sistema como um todo conhecer a previsão meteorológica. E ele faz o lançamento desses balões, coleta essas informações, que são transmitidas por intermédio de uma rede de meteorologia, que tem vários centros espalhados em vários locais do Brasil, e um deles está aqui, no próprio CINDACTA 1, em Brasília. Mas temos também os Centros Meteorológicos de Vigilância, que estão situados em Curitiba, em Recife, etc. Temos também a parte de cartografia aeronáutica, que é de extrema importância, porque nós temos que ter a certeza absoluta de que aquilo que está sendo mostrado nos mapas corresponde à realidade do que nós encontramos nos terrenos; que aquelas informações são absolutamente fidedignas para permitir que os pilotos possam efetuar o seu planejamento com segurança. E essas



informações também são colocadas dentro de um banco de dados para permitir que a visualização que é colocada para todos os órgãos de controle seja absolutamente fiel com aquilo que está acontecendo no espaço. Então, é uma responsabilidade nossa fazer esse trabalho e é específica de cartografia aeronáutica. É uma das partes que nós trabalhamos também, juntamente com cartógrafos, engenheiros e topógrafos, para poder fazer esse tipo de levantamento, que não é utilizado apenas para o controle de tráfego aéreo, mas também para os aeroportos. A zona de proteção de aeródromos, nível de ruídos próximos aos aeroportos, todas essas informações são coletadas por esse Sistema de Cartografia Aeronáutica. Temos também uma responsabilidade muito grande de busca e salvamento e para isso nós temos, inclusive, equipes especiais, que são pára-quedistas situados no Rio de Janeiro. É um Esquadrão Aeroterrrestre de Salvamento, que a maior parte conhece pela sigla de PARA-SAR. É uma equipe especializada e que é utilizada em salvamentos, tanto em terra quanto no mar. Dentre esse pessoal nós temos inclusive médicos, que são utilizados para o resgate dos feridos, nos casos em que aconteçam acidentes. E também no mar, às vezes, eles saltam de pára-quedas para atender a pessoas que estão doentes dentro de navios e que não há tempo útil de esse navio chegar à terra para a pessoa ser atendida. E essas informações que nós temos aqui são terminais que captam as informações dos sistemas de satélite, que fazem a informação quando há algum acidente e que as aeronaves possuem um equipamento que, num impacto com o solo, ela transmite uma informação que vai chegar até um Centro de Busca e, a partir daí, são tomadas todas as providências para permitir que o processo de busca e salvamento tenha continuidade. E, para não cansá-los mais com esses outros subsistemas, vamos falar um pouco de equipamentos, porque nós temos que ter equipamentos desde Uruguaiana até Iguatê, que está lá na ponta. Tem determinados locais que apenas o avião da Força Aérea chega para poder fazer o apoio às equipes que lá estão trabalhando, para fazer a manutenção dos equipamentos. E a manutenção desses equipamentos é uma coisa muito interessante. Ela é diferente de todas as outras manutenções. Um avião, quando tem um problema, ele vai para uma oficina que está num aeroporto; um carro, quando tem um problema, ele vai para uma oficina, que está em terra; os nossos equipamentos fixos. No momento em que ele tem um problema, nós temos



que levar o mecânico, o material de manutenção para local, que é feita lá, naquele local. Então, há uma diferença muito grande de conceito sobre como é que nós temos que atender a todos esses equipamentos, em todo o território nacional. E esses equipamentos estão divididos em auxílios à navegação, que recebem algumas siglas, como VOR, NDB, ILS. Temos equipamentos de comunicação em VHF, UHF. Temos radares, temos auxílios luminosos, que auxiliam o piloto no pouso, que também são importantes, principalmente nos locais onde a meteorologia é mais crítica. Então, essa é a quantidade de equipamentos que nós temos instalados no País. Radares primários são 70, sendo 59 fixos e 11 transportáveis; temos 81 radares secundários. É um total de 174 estações de radar espalhadas pelo País. Os senhores vejam que há uma diferença muito grande: na década de 70 nós tínhamos 3 estações de radares e hoje estamos com 174. E continuamos em evolução: existem planejamentos de novas implantações de radares em vários locais. O sistema está sempre em evolução. Isso nos dá um total de 5.877 equipamentos espalhados pelo País todo que têm que ser implantados, operados e mantidos durante todo o tempo, buscando-se sempre a maior disponibilidade possível. Nós trabalhamos com disponibilidade superior a 99%, mesmo sabendo que a Organização da Aviação Civil Internacional considera satisfatória a disponibilidade de 97%. Mas nós procuramos trabalhar mais do que 99%, e para isso criamos redundâncias. Cada equipamento tem sistemas reservas. Nós temos sistemas de energia reserva, sistemas de canalização para o envio das informações por maneiras diferenciadas. Algumas informações seguem por satélite, outras seguem via terrestre, que é para permitir que no caso de falha de um desses caminhos que estão sendo utilizados, outro possa ser complementado e se possa passar a informação àquelas pessoas que realmente tenham necessidade de receber a informação em tempo real. Como eu disse, o sistema está sempre em andamento. Ele continua em evolução, há modificação de conceitos e modificação de equipamentos. Os senhores sabem, hoje em dia a informática evolui com uma velocidade muito grande. Então, nós temos que procurar acompanhar e fazer com que haja cada vez mais a informatização de todos os setores, para permitir que a carga de trabalho de cada pessoa seja menor e que ela seja cada vez mais um gerente. A informática é para diminuir a carga de trabalho de todas as pessoas que



estão executando as suas atividades. E nós temos alguns exemplos, aqui colocados, dos itens que estão em andamento. Nós vamos fazer a substituição e a complementação dos sistemas de comunicação de VHF, do CINDACTA II e do CINDACTA III. Por que isso? São sistemas mais antigos e eles não estão capacitados para o que vem à frente, para o futuro, que são informações e comunicações digitais - foi o que já começamos a implantar na área do CINDACTA I de Brasília. Foram contratados novos equipamentos e implantados dentro da área do CINDACTA I, que é a área, obviamente, mais crítica que nós temos, pelo volume de tráfego aéreo. Então, os equipamentos mais modernos estão sempre sendo colocados na área de Brasília. E esses equipamentos que foram colocados vêm de uma firma muito conhecida que se chama *Park Air*. É uma firma que tem equipamentos de comunicação em mais de 100 países, quer dizer, é uma das maiores - se não for a maior - fornecedoras mundiais de equipamentos de comunicação. Ela ganhou a licitação e fez a implantação desses equipamentos digitais na área do CINDACTA I. E nós estamos, obviamente, fazendo a colocação de novos equipamentos, buscando essa tecnologia digital para a área do CINDACTA II, que está em andamento, é a Região Sul, e para a área do CINDACTA III, o Nordeste, que será o próximo passo, mas só no ano que vem. Mas esses 2 sistemas, CINDACTA II e CINDACTA III, que são os mais antigos, também estão sofrendo modificação no seu sistema de tratamento e visualização de dados. Por quê? O sistema atual é restrito na quantidade de radares que ele pode receber. Ele recebe informação, no máximo, de 9 radares. Então, não adianta nem eu colocar mais algum radar dentro dessa área, porque o *software* não tem capacidade de receber essas informações. Então, nós já estamos passando para um novo sistema que tem uma capacidade muito maior de receber mais de 60 radares, 2.500 planos de vôos ativos. Nós estamos nos preparando para ter uma capacidade maior, porque o tráfego está crescendo, mas não apenas dentro dos centros de controle. Os centros de aproximação também precisam sofrer as atualizações tecnológicas. E nós estamos trabalhando em vários deles, substituindo os equipamentos mais antigos, consoles mais antigos, que ainda estão em utilização, por consoles mais modernos, que têm inclusive uma melhor ergonomia, uma melhor visualização, a sala não precisa ficar escura, ela tem uma melhor iluminação. Então, são avanços



que estão sendo colocados. E, obviamente, cada vez que se coloca um *software* novo desses, têm-se as funcionalidades, que já foram aprovadas, das evoluções. Estamos também fazendo substituição de equipamentos de energia elétrica e climatização, que são extremamente importantes para a manutenção das condições adequadas de trabalho das pessoas e dos equipamentos. Determinados equipamentos têm que trabalhar sob umidade e temperatura diferenciadas. Então, nós temos que ter essa climatização. E principalmente num País como o nosso, que temos temperaturas baixíssimas agora na Região Sul e temperaturas altíssimas, com alto grau de umidade na Região Norte, inclusive que nos traz condensação. A maior parte desses equipamentos é estrangeira e eles não raciocinam com a criação de um equipamento para trabalhar na Amazônia, porque o ambiente deles é diferente, é de temperatura baixa e pouca umidade. Então, no momento em que nós colocamos esses equipamentos na Amazônia, nós temos que fazer um tratamento especial para que eles tenham uma durabilidade maior e para que eles mantenham as características operacionais. E isso também se reflete na parte de energia, de climatização. E lembrando que em alguns locais não existe energia comercial, tudo é feito através de grupo gerador, e nós temos que levar o óleo *diesel* para esses locais de avião. São aviões da Força Aérea que fazem o transporte, justamente para permitir que não haja solução de continuidade no trabalho apresentado por aqueles destacamentos. Nós, nas visitas que faremos, teremos oportunidade de ver alguns desses locais. Ainda estamos trabalhando com a implantação de novos radares, tanto primários quanto secundários. Vamos fazer implantação de novos equipamentos de meteorologia e de auxílio à navegação e ainda estamos trabalhando na implantação do sistema novo, que é o CNS/ATM, que vamos comentar um pouco mais à frente. Mas só para dar uma idéia do que nós fizemos em termos de radares, nós fizemos a modernização em 3 fases. As fases 1 e 2 foram de 2001 a 2006, quando fizemos a substituição, troca completa de 40 radares secundários e a modernização de 39 radares primários. Estamos começando agora, em 2007 até 2011, a modernização de mais 26 radares primários. Por que isso? Porque nós estamos trabalhando, dessa maneira, a um custo muito menor do que o custo de implantar um novo radar, permitindo uma vida útil de mais 10 anos nesses equipamentos. Porque daqui a 10 anos os novos sistemas CNS/ATM já estarão em



funcionamento, e até lá nós teremos uma visão melhor de quantos radares nós vamos precisar para o Brasil, onde esses radares deverão estar colocados. Então, não valeria a pena gastarmos recursos altíssimos e colocarmos uma nova rede de radares se daqui a 10 anos nós poderemos não precisar de todos esses radares. Então, isso foi feito e temos esse planejamento de fazer essa modernização, que vai até 2011. Mas só equipamentos não é suficiente. Nós trabalhamos com recursos humanos, e que são mais importantes. Todos os equipamentos são direcionados para fornecer informações e dados, mas a decisão final é sempre da pessoa, é sempre do homem. Seja na parte técnica, seja no controle de vôo, seja dentro da aeronave, a última decisão é sempre do homem. E nós precisamos, então, de pessoas que sejam capazes de executar todos os seus trabalhos. E tivemos, e ainda temos, restrições quanto à quantidade de pessoas. Em 2006 os senhores aprovaram essa lei de efetivos, que nos deu um aumento da quantidade de militares que podem ficar na Força Aérea Brasileira. Nós estávamos mais restritos. Mas, hoje nós temos esses números aprovados. Na questão de números de suboficiais e sargentos, que são as pessoas responsáveis pela parte técnica, nós hoje estamos restritos a 26.200. E especificamente no caso de controladores, os senhores podem ver que nós não tivemos praticamente crescimento do número de controladores dos anos de 1996 até 2006; foi muito pequeno o crescimento. Em relação às necessidades, foi insuficiente. Tanto que nós não tínhamos controladores em quantidade suficiente para poder suprir todas as posições operacionais de todos os órgãos que hoje estão em funcionamento. E continuamos não tendo. O número de controladores não permite que nós tenhamos todas as posições operacionais, as 24 horas do dia, em funcionamento. Há determinados momentos em que nós temos que reduzir o número de pessoas trabalhando, até porque existe uma carga máxima de trabalho que cada um pode cumprir durante um período. E não se pode ultrapassar esse limite, é claro.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Essa carga está na faixa de 156 horas mensais. É o limite preconizado pela Organização da Aviação Civil Internacional. O ideal é que nós tivéssemos mais controladores, e nós temos já alguns planejamentos que nós já estamos começando a fazer a partir de 2007. Os senhores



podem ver que nós vamos ter um acréscimo de quase 300 controladores em 2007. Mas estamos também planejando mais do que isso. Não apenas 2007. Em 2008 já teremos também mais 300 controladores, e aí chegaremos no nosso limite. Eu não tenho condições de manter esse ritmo de 300 controladores ao ano porque nós estamos limitados a 26 mil e 200 sargentos. A partir daí eu vou começar a entrar no regime de formação de 160 controladores/ano. Na realidade, essa formação de 160 não quer dizer que eu tenha mais 160 controladores, porque nós temos um atrito médio de 60 controladores/ano que saem ou porque não se adaptaram à carreira militar, ou porque completaram o seu tempo de serviço, ou porque têm novas perspectivas de vida e saem. Então, eu tenho um acréscimo de mais ou menos 100 controladores/ano. Nós teríamos, então, até 2010, considerando de 2000 a 2010, um acréscimo de 1.100 controladores aproximadamente, e nós precisaríamos ainda de mais controladores. Porque esses 600 que estamos formando são para suprir as necessidades de hoje, mas o tráfego continua crescendo. O sistema continua em evolução. Então, se não houver um acréscimo de mais controladores, nós não teremos uma solução a curto prazo para a operacionalização de todas as posições. Equipamentos já estão colocados, é o mais simples, mas a formação de pessoas é mais complexa. E nós estamos então com a formação nesses anos de 2005 a 2010, permitindo que haja esse incremento de controladores. Os senhores estão vendo que eu estou falando de controladores. E a parte técnica? Nós tivemos que tomar uma decisão. Se eu estou restrito a um número máximo, algum setor vai ficar prejudicado. Então, foi dada a prioridade pelo Comandante da Aeronáutica para que nós fizéssemos a formação de controladores mesmo em detrimento de outras áreas, que sofrerão restrições, obviamente, porque não é possível colocar outras pessoas. Ainda temos essa limitação. Mas não é só colocar uma escola, colocar uma formação. Nós temos que também fazer um aumento da própria capacidade de formação da escola que forma os controladores, que forma a parte técnica, que forma o pessoal de busca e salvamento, que forma o pessoal de meteorologia, o pessoal de cartografia. Nós temos um Instituto de Controle do Espaço Aéreo, que está em São José dos Campos, que é o responsável por essa formação. Então, nós estamos aumentando a capacidade de formação dele de 60 para 300 pessoas ao ano, em termos de controladores e isso requer, obviamente, salas de aula,



instrutores, equipamentos, simuladores, que estão em andamento e que estarão prontos para que o curso de 2006 já esteja dentro dessa nova configuração. Mas temos também que fazer uma modificação do próprio conceito, principalmente dos controladores. O controlador, anteriormente, trabalhava apenas com a parte técnica. O inglês dele era técnico. Ele tinha que transmitir informações padrão e recebia informações padrão, e a formação dele no nível de inglês era para esse tipo de atividade, para esse tipo de comunicações, que hoje já está-se modificando. Ele precisa ter fluência numa conversação, num diálogo, que é totalmente diferente de falar apenas números e posições. Ele passa por determinadas barreiras. Primeiro, nem todo mundo que está falando com ele tem o inglês fluente. Nós temos pilotos americanos, ingleses, franceses, canadenses, argentinos, russos, chineses. Cada um deles tem um sotaque diferente. Então, é preciso que o controlador tenha capacitação também para entender esses diversos sotaques. Obviamente não é uma coisa fácil, porque nem todas as pessoas têm a mesma facilidade de aprender inglês, e é um diálogo coloquial. Então, nós temos que também fazer com que os nossos controladores - e não só os controladores, mas os pilotos e todos aqueles que operam estações, que fazem comunicações - trabalhem em cima do diálogo. E por que a Organização da Aviação Civil Internacional está mandando que isso seja feito? Porque há uma mudança de conceito. Com essa informatização cada vez maior do sistema nós teremos muito pouca conversação técnica, que será a transmissão de dados entre avião e controlador. A voz será apenas para situações diferentes. E na situação diferente é o diálogo coloquial, é a emergência que ele vai ter. Então é para essa atividade que nós temos que formar os nossos controladores. E foram estabelecidos prazos para que pudéssemos atender e apenas para aqueles militares e civis que tratam com a aviação internacional. Não estamos pretendendo fazer isso para os locais onde não pousam aviões, em que não se fale inglês. Nos locais apenas onde se fala português esses controladores continuarão recebendo apenas a parte de formação técnica. Temos também procurado melhorar a qualidade desse inglês. E para isso estamos contratando cursos nos Estados Unidos para os controladores que são os instrutores. São 4 semanas, 3 semanas que ele vai passar em imersão nos Estados Unidos, onde ele só vai falar inglês. E vamos fazer grupos pequenos para que eles não tenham oportunidade de ficar falando



português entre si. E realmente eles façam uma imersão, um curso voltado para controladores. A idéia nossa é começar já este ano com 2 ou 3 cursos e colocar isso todos os anos numa programação constante para esses controladores. Temos também feito viagens de instrução para controladores, não exercendo a função de controlador, mas dentro de um avião da Força Aérea para que ele possa ver o outro lado. Como é que o piloto se sente quando está sendo controlado? Como são outros controles do mundo? Como é o controle da Europa? Como é o controle dos Estados Unidos? Vendo do lado de dentro do avião. E também grupos que possam ir a outros órgãos internacionais e vê como está sendo feito o controle nesses órgãos. É uma experiência que obviamente vai trazer ganhos para os seus trabalhos. Estamos também vendo a possibilidade de, já nos concursos, exigirmos um pouco mais das pessoas que estão entrando, em termos de nível de inglês. Porque hoje, quando eles fazem o curso na escola de Guaratinguetá - como os controladores que entraram agora, os controladores civis, de quem já é exigido um nível básico - eles, no próprio Instituto de Controle do Espaço Aéreo, fazem, logo que chegam, 3 semanas de curso de inglês, que é para poder colocá-los num nível adequado para entender tudo o que vai à frente. Mas se vamos precisar de inglês coloquial, talvez seja necessário pedir um pouco mais para as pessoas que estão entrando. E estamos também fazendo uma outra exigência, e essa é importante para nós como país. Compramos muitos equipamentos no estrangeiro. Então, como contrapartida da compra desses equipamentos, essas firmas têm que fazer com que firmas brasileiras conheçam o que está acontecendo, conheçam equipamento e formem manutenção aqui no Brasil. Que formem técnicos, porque aí depois que esse equipamento estiver instalado, eu contrato a manutenção de uma firma brasileira, e não ficamos dependentes das firmas estrangeiras que vendem os equipamentos para nós. Estamos também fazendo cursos para os nossos técnicos porque, como eles são reduzidos, não posso me dar o luxo de ter um técnico que seja especialista em apenas um setor. Ele vai ter que trabalhar com vários setores. Então isso é que precisamos fazer para que eles tenham cursos de aprimoramento e de crescimento profissional para conhecer um pouco mais as novas tecnologias. Mas isso estamos falando do hoje. E o futuro? O futuro vai ser com informações satelitais. O que se pretende, e o que a Organização da Aviação Civil Internacional está colocando para



ser implantado dentro do mundo, é a utilização de satélite para navegação, comunicação, dados cada vez mais informatizados, cada vez mais transmitidos entre o avião e o solo, porque não é só o controlador. Ele faz também informações para a sua companhia aérea. Ele pode dizer que precisa de lanche, que determinado avião está atrasado, que determinado avião precisa trocar a tripulação; informações administrativas e operacionais, dentro de uma mesma rede, o que vai facilitar muito a tramitação de dados e baratear os custos. E o que se imagina é que, desde a posição estacionado no aeroporto - sair, voar, chegar ao próximo aeroporto e estacionar - um termo chamado de *gate to gate* pela Organização da Aviação Civil Internacional seja utilizado por meios satelitais. E é para isso que nós estamos trabalhando dentro de um conceito operacional global, porque isso não pode ser feito em um País ou em uma região apenas, porque senão os aviões teriam que ter vários tipos de equipamentos para cada região em que eles fossem voar. No momento em que isso for implantado, será no mundo como um todo. E esse conceito global que foi aprovado pela Organização da Aviação Civil, a OACI, ele trata de promover a implementação de um sistema interoperável e global de gerenciamento de tráfego aéreo, visando atender a todos os usuários, não apenas nos vôos comerciais, e em todas as fases do vôo. E que além disso, atenda aos níveis de segurança operacionais, proporcione operações economicamente viáveis, que sejam ambientalmente sustentáveis, porque com isso se reduz a emissão de gases, e que considere ainda os requisitos operacionais de segurança de cada País, que obviamente têm que ser mantidos. Isso é o que foi chamado de CNS/ATM, que é uma sigla para Comunicação Navegação e Vigilância, que é o *Surveillance*, que vai nos levar para um gerenciamento de tráfego aéreo global, que é o ATM. Dentro desse ATM nós teremos os serviços prestados, a gerência de fluxo e, mais do que um controle, haverá uma gerência do espaço aéreo. Isso é uma mudança de conceitos e vai exigir mudanças de pilotos, de equipamentos das aeronaves, de equipamentos dos solos e da própria formação dos controladores; muito mais do que um controlador de vôo ele vai ser um gerente do espaço aéreo, porque a própria segurança das aeronaves cada vez mais será colocada em equipamentos a bordo das aeronaves, e não mais em equipamentos no solo. Esse é o futuro. É para isso que nós estamos trabalhando, sem esquecer das necessidades que nós temos nos



dias de hoje. Porque esse equipamento, esse sistema, deverá estar totalmente ativado no mundo a partir de 2017. E já se imagina que todos os países, apenas em 2022, é que terão capacidade de voar em termos de equipamentos e de controle. E com isso, senhores, eu concluo esta explanação. Eu passei do tempo, mas trata-se de um sistema grande, um sistema complexo. Eu precisava colocar essas informações para que os senhores pudessem ter uma idéia real do que é o sistema de controle do espaço aéreo, e me disponho a vir quantas vezes for necessária a esta Casa para fazer as explanações que os senhores desejarem e fazermos as visitas que forem adequadas a cada uma dessas organizações ou órgãos, como já tivemos oportunidade de mostrar uma pequena parcela do CINDACTA I, em Brasília. E que já temos um planejamento para a próxima semana de visitar o CINDACTA II, em Curitiba. Muito obrigado pela atenção. Estou à disposição dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quero agradecer ao Brigadeiro Ramon a exposição e, em seguida, passo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia a todos. Quero saudar aqui o Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso e, ao mesmo tempo, agradecer a sua presença nesta CPI para apresentar o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo e também prestar o esclarecimentos a esta CPI sobre esse sistema. Nós já tivemos aqui, Major-Brigadeiro Ramon, o depoimento de várias autoridades militares da Aeronáutica; já tivemos oportunidade de ouvir as direções dos controladores de vôo, as direções das entidades dos controladores de vôo. E teremos a oportunidade ainda, no curso das investigações, de ouvir outras pessoas envolvidas no sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro, mas também relacionado ao caso do acidente que envolveu o avião da Gol e o Legacy. Esta também é uma tarefa desta CPI, investigar, contribuir com o processo de investigação que vem ocorrendo tanto por parte da Polícia Federal quanto por parte dos próprios órgãos de investigação da Aeronáutica.

Então os questionamentos que faremos aqui têm a intenção de esclarecer de fato todos os temas que envolvem o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo brasileiro, mas também avançar nessas questões relacionadas ao acidente com o avião da Gol.



Então, dividi as minhas perguntas em 3 partes. Vou procurar ser o mais breve possível, contribuindo para que depois os nossos Deputadas e Deputados possam também fazer seus questionamentos.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero fazer as 3 partes aqui, Deputado. Primeira, o controle do espaço aéreo; segunda, os operadores do sistema e a situação vivida por esses operadores; a terceira é a parte da infra-estrutura. Vou fazer as perguntas tipo pingue-pongue. Se V.Sa. puder ir respondendo de forma direta, creio que mais rapidamente conseguiremos avançar.

A primeira pergunta que gostaria de fazer é: V.Sa. tem conhecimento de ocorrência de riscos reais de acidentes decorrentes de possíveis falhas dos equipamentos ou dos procedimentos operacionais, ou falhas humanas imediatamente antes ou após o acidente com o avião da Gol?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sr. Deputado, foi muito bom que V.Exa. tenha feito essa pergunta, para podermos mostrar algo importante. Essas atividades de informação de riscos são feitas tanto por controladores quanto por pilotos e são importantíssimas para permitir que se faça uma avaliação de equipamentos de sistema e de procedimentos. Então nós temos uma quantidade de informações colocadas no Brasil e estimulamos que isso ocorra de maneira até anônima, porque muitas pessoas poderiam se sentir constrangidas de prestar uma informação dessa e sofrer algum tipo de retaliação ou de punição por suas atitudes, porque o erro pode ter sido do próprio piloto ou do próprio controlador. Então tratamos disso de maneira reservada. Temos, sim, recebemos informações em todos os locais, estimulamos que isso seja feito, e existem algumas regras específicas para que se possa considerar um risco ou se possa considerar um incidente. Ao redor de cada aeronave, consideramos uma bolha de segurança. Essa bolha de segurança tem 300 metros de altura e 10 quilômetros de diâmetro. Então qualquer coisa que passe dentro dessa bolha nós vamos verificar o que ocorreu. Houve algum procedimento errôneo para que essas aeronaves se cruzassem durante qualquer fase do vôo e passassem por dentro dessa bolha? E aí passamos a fazer a análise. Então, sim, senhor, existem em todos os locais, em cada centro.



Recebemos das empresas aéreas também as informações delas. Não só do Brasil, mas também do exterior eles mandam para que possamos fazer a análise. Nessas análises verificamos o que aconteceu. São tomadas medidas relativas a cada uma delas. Se houve falha do equipamento, o motivo pelo qual aquele equipamento não apresentou um comportamento adequado. Se houve falha do piloto, se ele descumpriu uma determinação ou houve falha de entendimento; do controlador, se ele fez um cálculo errôneo e permitiu que aquelas aeronaves passassem próximas uma da outra. Foi um problema apenas momentâneo de uma análise que não foi a mais perfeita ou aquele controlador precisa sofrer uma reciclagem operacional? Então dentro dessas visões é que nós temos de melhorar o sistema, nós recebemos e tomamos as atitudes que correspondem a cada uma delas. Houve um acréscimo de informações após setembro deste ano. Eu não tenho o número exato para o senhor, mas eu diria que houve um acréscimo substancial de, pelo menos, o dobro do número de informações passadas. Não quer dizer que tenha havido um maior aumento de incidentes ou riscos, mas uma maior quantidade de informações, e isso para a gente é importante. Nós gostaríamos que todas, 100% delas, nos fossem informadas, porque obviamente nós iríamos aumentar a segurança recebendo essas informações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando. Os equipamentos, na sua opinião, é claro, os equipamentos utilizados tanto em relação ao sistema de rádio quanto de radares podem ser considerados já obsoletos, os que são utilizados pelo Sistema de Controle de Tráfego Aéreo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não senhor, não senhor. Os equipamentos não estão obsoletos, nós temos equipamentos que estão chegando no limite do seu tempo de utilização, que é o caso do CINDACTA II, em Curitiba, que é o caso do CINDACTA III, em Recife. Não é que eles estejam obsoletos, só que a nova tecnologia requer equipamentos diferenciados, mais voltados para a área digital, informatizada. Então, essa substituição está sendo feita buscando esse novo conceito, mas também a redução de custos, porque os equipamentos que vão ficando muito velhos, eles vão se tornando caros para fazer a manutenção, mas não estão obsoletos.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Uma das questões que nós debatemos muito aqui, até durante esta semana, foi com relação ao *software* utilizado no sistema de radares, se ele apresenta ou não deficiências, tema das duplicidades. V.Exa. até já tratou aqui, mas eu gostaria de perguntar novamente: o *software* utilizado no sistema de radares apresenta deficiências, ele tem deficiências, e se existem essas deficiências elas podem ser sanadas ou precisa ser substituído esse *software*?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Essa é uma oportunidade ímpar para a gente mostrar qual é a capacitação brasileira, porque, no início de 80, quando eu mostrei ali os primeiros radares, a implantação do CINDACTA II, que está lá em Curitiba, esse *software* todo era importado, o sistema de tratamento e visualização de dados era todo importado, era todo francês, e nós fomos criando capacitação ao longo dos anos para permitir que esse *software* fosse desenvolvido no Brasil. Porque são poucos os países que têm essa capacidade. Então ele começou apenas com as áreas de APP. Depois passamos, já na década de 80 e 90, também para a área de ACC, e esse *software* foi evoluindo. Deficiências o *software* não tem, mas a cada vez que há um incremento de novos computadores, novas tecnologias, novas funcionalidades que são estabelecidas, são feitas novas versões desse *software* que são implantadas nos diversos órgãos. E a cada vez que é feita a implantação de um *software* desses, nós fazemos um período de testes. Ele fica, durante 6 meses, sendo avaliado, depois que ele é avaliado, ele é colocado num período de operação paralela, mantendo o *software* antigo e o *software* novo em consoles separadas para depois disso estar pronto e então ele ser utilizado. Então, não há, nesse *software* de tratamento e visualização, esse problema, o que existem são versões diferenciadas e cada uma delas, obviamente, melhor do que a versão anterior.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado. Entrando um pouco no tema dos operadores do sistema, eu vou entrar direto numa pergunta que tem também tomado conta dos debates e que será fruto de análise desta CPI. Qual a opinião de V.Exa. sobre a desmilitarização do Sistema de Controle Aéreo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A decisão sobre a desmilitarização ela está nas mãos do Governo. Então, a decisão que for tomada nós iremos cumprir, seja ela qual for, e vamos colocar a posição do Comando da Aeronáutica de,



qualquer que seja a decisão, nós fazemos o melhor possível para que ela seja executada. A minha opinião, acho que ela não tem importância para o sistema porque não é uma decisão que esteja, inclusive, no meu nível de decisão. Isso está entre o Comando da Aeronáutica, o Ministério da Defesa e o próprio Governo, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Outra pergunta: como se dá a escolha dos militares destinados à função de controle aéreo? Como é que acontece isso? Isso faz parte da carreira e eles são depois substituídos e vão para outros lugares ou não? Ou isto é uma posição em que eles permanecem na atividade de controle aéreo e vão-se aperfeiçoando e progredindo na área de controle aéreo? Mas como é que se dá essa escolha?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Essa escolha já começa na escola de formação. Em Guaratinguetá, os alunos entram na escola e têm uma parte básica que é igual para todos, porque é a formação do sargento, é a formação militar, e dentro dessa escola existem várias especialidades: controlador de vôo, meteorologista, enfermeiro, comunicações. E aí cada um deles vai para uma área dessas, dependendo da quantidade de vagas existentes e da disponibilidade de cada um em termos de habilidade. Nem todos podem ser controladores, nem todos podem ser de busca e salvamento. Existem requisitos básicos, específicos para cada uma dessas atividades, tanto que muita gente começa a fazer o curso como controlador de vôo e não se adapta ou não tem as características básicas para ser controlador de vôo e não consegue terminar o curso. Mas aqueles que terminam o curso, prosseguem a vida toda dentro dessa carreira, obviamente passando por diversos níveis. Começando em órgãos que têm uma menor quantidade de vôos, que têm menor fluxo de tráfego aéreo, que são órgãos mais fáceis, que é para ele ir ganhando experiência, então, depois, vai passando para os órgãos mais complexos. Algumas dessas pessoas que estão trabalhando vão diretamente para órgãos mais complexos, começando as suas atividades como auxiliares, para novamente permitir que eles executem os cursos de aprimoramento da carreira e também ganhem a experiência necessária para executar as atividades, mas sempre dentro dessa carreira de controlador.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Quero fazer 3 perguntas, aqui, juntas. Primeiro, o senhor entende que há sobrecarga de trabalho em relação aos controladores de vôo? É do seu conhecimento, ou de V.Exa., que os controladores de vôo desenvolvem outras atividades profissionais para complementar a sua, a sua renda? Se positiva essa resposta, esse aspecto prejudicaria o desempenho dos controladores de vôo? E por último, quais os procedimentos do DECEA para avaliar a condição física e psicológica dos controladores de vôo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A carga horária é limitada, existe um documento brasileiro que é uma instrução do Comando da Aeronáutica e que segue as determinações da Organização da Aviação Civil Internacional, da OACI, quanto ao limite de horas trabalhadas. E nós ficamos dentro dessa limitação, obviamente, não ultrapassamos esse limite de horário.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ela varia, pode chegar de 120 até 174 horas. Nos órgãos mais complexos, nós podemos ficar com 156 horas, como é o caso do Centro de Controle, aqui de Brasília, por mês. Mas uma torre pode chegar até 174 horas por mês, por mês, de trabalho, que são os horários normais de trabalho, porque são locais onde...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Quarenta horas semanais?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Quarenta horas semanais. São locais em que não operam noturno, por exemplo, é só durante o dia. Então existem características diferenciadas para cada local desses, e obviamente os controladores que trabalham por turnos eles trabalham em regimes diferenciados. Nos locais em que trabalham por turno, ele trabalha no dia 1, de 6 da manhã às 14 horas. São 8 horas dentro da organização. Depois vai embora e ele tem 24 horas de descanso. Aí ele trabalha, no dia seguinte, de 14 às 22, e ele tem mais 24 horas de descanso. No outro dia, ele entra de 22 às 6 da manhã, e aí ele tem 48 horas de descanso. E isso é que vai dar essas 154 horas aproximadamente, que são cumpridas pelos controladores nos órgãos mais críticos em termos de quantidade de tráfego aéreo, nos órgãos mais movimentados. *(Pausa.)*



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Outras atividades inerentes à carreira militar estão fora disso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Os militares não têm uma limitação de horas mensais de trabalho. É por isso que é uma carreira diferenciada. Então, são exigências da própria carreira, e é por isso que é uma carreira de voluntários, porque não temos direitos a horas extras, a adicionais, a noturno. Esse tipo de trabalho é considerado como uma coisa só, tanto as atividades administrativas, operacionais, técnicas quanto militares. Então, isso é colocado dentro de um regime de horas trabalhadas para a Força Aérea. Mas dentro da organização específica, que é o trabalho no controle, como o senhor me perguntou. Então, nesse, sim, é que existem essas limitações. O descanso que é colocado por essa escala de serviço é adequado, Sr. Deputado. E, quanto a outros trabalhos, existem legislações que dizem o que os militares podem fazer ou não podem fazer. Nós, militares, não podemos ter outra atividade que não seja a militar. Então, se tivermos... Como foram colocadas informações de que outros militares estão trabalhando em outros setores, nós teremos de receber essa informação de maneira oficial, para que o Ministério Público e os próprios órgãos do comando da Aeronáutica possam tomar as atitudes correspondentes. Porque nós damos as condições adequadas, em termos de horário programado dentro da Força Aérea, para que eles executem suas atividades. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Acho que, aqui, nessas questões relacionadas aos controladores, vou ficar com esses questionamentos. As últimas perguntas: V.Exa. poderia comentar aqui as causas da pane que interrompeu as comunicações por rádio entre o CINDACTA I, ocorrida no dia 5 de dezembro de 2006, em março de 2007, e no CINDACTA IV, no dia 19 de março? As panes que ocorreram nas comunicações por rádio desses CINDACTAs, que foram elementos que levaram, inclusive, a atrasos de vôo e a suspensões e cancelamentos de vôo. O que ocorreu efetivamente nesses dias?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Dessas informações do CINDACTA I, o que aconteceu e que parou por um tempo grande... Nós temos uma central de áudio que faz a ligação das comunicações, tanto dos controladores como dos diversos órgãos, porque não é só controle rádio, só o rádio para ele falar, essa



central gerencia também todo o sistema de telecomunicações que permite a interligação entre os diversos órgãos e setores que estão fazendo o gerenciamento do tráfego aéreo. É uma central grande. Essa central de áudio apresentou um problema e, no momento em que foi colocada a central reserva, houve uma falha técnica... de ser colocada uma placa que tinha um endereçamento eletrônico errado, fazendo com que a central entrasse num sistema em que ela não reconhecia as configurações da central reserva. E, até que isso fosse sanado, houve demora muito grande e, obviamente, durante esse período, os controladores não tinham os meios disponíveis de comunicação e telefonia para efetuar o controle. E, por segurança, quando não se tem a condição adequada, mantêm-se os aviões no chão. Não se pode fazer um vôo quando o sistema de comunicações de telefonia ou comunicação entre piloto e controlador não esteja operando. No CINDACTA II, o que nós tivemos foi um problema de energia elétrica. Uma UPS, uma unidade que transfere a energia comercial para os órgãos de controle pegou fogo, e os nossos procedimentos para poder acabar com o fogo, fazer a ligação dos novos sistemas - as centrais de comunicação - saíram, assim como as centrais de controle de tráfego aéreo. Todas as consoles que estavam no banco de baterias perderam a capacidade de operação, e, até que fosse relançada a energia elétrica, houve atraso também de aproximadamente duas horas. No CINDACTA IV, eu não tenho, de memória, uma falha que tenha ocorrido, que tenha paralisado todo o tráfego de... em atrasos. Nós tivemos, que eu me lembre, Sr. Deputado, alguns locais em que aconteceram problemas de queima de equipamentos, coisas parecidas, mas não uma falha generalizada do controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com essa característica.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - OK. Um último questionamento, Major-Brigadeiro Ramon: o senhor poderia, ou V.Exa. poderia nos explicar - é claro, em rápidas palavras - aquela situação que houve quando do acidente com o avião da Gol, e que foi explicada pelos veículos de comunicação, em relação às telas do computador, das telas do sistema e tal, que apresentavam de um lado uma altitude, de outro outra, aquela situação que nós já discutimos, debatemos aqui à exaustão, o



370 com o 360, a passagem das informações? Qual é sua opinião e a sua posição sobre esse tema?

Aqui, já ouvimos falarem de que aquilo foi uma falha no sistema, de que o controlador ao olhar para tela se confundiu, porque existiam de fato duas informações que permitiam essa avaliação equivocada, inclusive do controlador, em relação a qual era a verdadeira altitude do Legacy. O senhor poderia nos dar sua opinião, sua posição sobre essa situação específica? Porque nos parece foi o principal elemento para o acontecimento, e tal, do acidente envolvendo as duas aeronaves.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Então, é bom que o senhor me dê essa oportunidade de falar, porque parece que esse caso dessa informação de um lado e de outro é uma coisa nova; no entanto, Sr. Deputado, isso é uma funcionalidade que existe no sistema desde mil novecentos e oitenta e poucos, desde 1985 é assim que funciona, e isso já veio do próprio sistema francês. Quando nós contratamos os primeiros sistemas essa funcionalidade já existia, e ela foi sendo mantida em todas as versões existentes até hoje. E isso foi um trabalho que nunca foi contestado, porque ele, na realidade, está indo em direção ao que a Organização da Aviação Civil - OACI preconiza, que é diminuir a carga de trabalho do controlador. E por que ele é colocado dessa maneira? Porque na maior parte dos vôos o nível que o piloto solicita é o nível que é autorizado. Então, automaticamente o sistema já coloca para o controlador, não tendo que fazer o controlador ficar em cada vôo colocando qual é a altitude. Já sai automática para ele - o que não quer dizer que ele não possa modificar esse nível em qualquer momento, em qualquer posição. Essa altitude, que é a altitude autorizada, pode ser modificada manualmente pelo controlador. E isso facilita para ele, porque ele sabe que, um pouquinho antes do local onde vai haver uma mudança de nível, que o piloto pediu que aquela mudança ocorresse, ela vai acontecer. Então, o senhor tem do lado esquerdo o nível que está autorizado e do lado direito o nível real da aeronave, permitindo que ele possa verificar se realmente essas duas altitudes estão correlacionadas, estão corretas, dando tempo para que ele possa fazer inclusive correções. Antes de o piloto mudar de nível, ele pode modificar esse nível e mandar que ele mude para outro nível diferente, e então fazer a sua informação.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quando, em vez de ter um “igual”, tem uma interrogação ou tem um “z”, o que isso quer dizer?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É que o sinal que está colocado para aquela posição não é um sinal confiável, porque a informação que está chegando para o controlador do nível voado da aeronave não é confiável, o que significa que ele tem que tomar alguma atitude em relação a essa aeronave, porque pode ser uma falha de *transponder*, pode ser uma falha de equipamento. Mostra que ele tem que fazer alguma coisa em torno do....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Interrogação ou “z”?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O “z” e a interrogação são diferenças técnicas. O senhor quer que entre nessa parte técnica? É porque nós temos... a informação “z” é de que a informação está de outro radar, porque, como eu mostrei no início, nós temos radares primários e secundários. Então, quando a informação vem de um radar primário, que tem altimetria, essa informação não é correta, ela tem variações grandes. E por que essa informação foi colocada para os controladores? É que pelo menos dá uma idéia para ele de a aeronave estar muito alta, ela está em média altitude, ou ela está baixa. Aí ele tem condições de gerenciar melhor o tráfego aéreo. E todas as vezes, então, que tem a informação do nível voado e do nível autorizado, ele pode acompanhar e ver se realmente os 2 estão adequados. É por isso que essa etiqueta é colocada, e, como eu disse ao senhor, desde o início desse *software* já é assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E todos os controladores têm essa informação? Têm manuais?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Têm. Têm, sim, senhor. Eles têm...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Têm formação e qualificação para entender aquela etiqueta com profundidade?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É, eles têm essas informações. Eles fazem curso desse sistema, fazem treinamento. E nós procuramos manter essa continuidade de informações, até para não ter uma descontinuidade de informação, porque, se cada *software* tivesse uma coisa diferente, poderia trazer problemas, porque de um *software* é de uma maneira, de outro *software* é de outra; então, é mantida a qualificação e o treinamento. Então, nesse caso em que ele vê na etiqueta



que o “z” está colocado, o *transponder* que estava emitindo informações para aquela aeronave não está mais funcionando por algum motivo, não está sendo recebido. Então, há atitudes que têm de ser feitas, e existem legislações específicas que dizem quais são os procedimentos para cada uma dessas atividades.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - OK. Muito obrigado, Major-Brigadeiro Ramon. Eu me sinto contemplado com as respostas, Sr. Presidente, e encerro aqui as minhas perguntas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Concedo a palavra ao nobre Deputado José Carlos Araújo, autor do primeiro requerimento de convocação apresentado e aprovado, como combinado, por 15 minutos.

O SR. JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Obrigado, Presidente. O que é combinado não é caro. Sr. Relator, Sr. Major-Brigadeiro Ramon Borges Cardoso, primeiro eu quero saudar V.Exa. pela brilhante exposição que fez, que realmente foi muito elucidativa, muito didática, e que realmente tenho certeza de que tanto nós como o Relator vamos tirar muito proveito desta exposição de hoje. Mas V.Exa. poderia me informar inicialmente o que... Eu gostaria de fazer uma pergunta a V.Exa., a mesma que fiz ao Brigadeiro Kerson, sabendo, é claro, que essa é a opinião de V.Exa., não é opinião das Forças Armadas, da Força Aérea: caso fosse adotado um modelo de separação do atual sistema integrado, o controle de tráfego aéreo e defesa aérea, tido como referência para outros países, como a mudança seria processada e operacionalizada? Quanto seria necessário para a implementação do novo modelo? Haveria a necessidade de duplicar os atuais meios disponíveis? Haveria algum risco de perda de eficiência dos novos sistemas de defesa aérea? Quais as vantagens e desvantagens dos 2 sistemas, considerando inclusive as experiências de outros países? Eu vou fazer essa série de perguntas; acho que é relativa a esse tema. E já existe alguma proposta real, algum estudo feito, ou recurso sobre essa possível mudança? Vou deixar que o Brigadeiro responda essa, Presidente, e farei outras. Por favor.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Em relação aos meios, eu posso informar ao senhor que na criação de um outro sistema não seriam necessárias as duplicações de todos os equipamentos, porque, como hoje eles já são integrados, na criação de outro sistema poderiam ser transmitidas as informações do que seria o



material voltado para a defesa aérea para o controle do tráfego aéreo, e vice-versa. Hoje já é assim, o sistema está integrado. Seria necessária, obviamente, a duplicação ou a criação de novos órgãos de controle, isso sim, porque nós teríamos um sistema de defesa aérea e um sistema de tráfego aéreo. Então, em relação aos meios, a duplicação de todo o sistema? Não, não seria necessária. Em relação à eficiência da defesa aérea, nós precisaríamos ter, dentro da Força Aérea, a manutenção de todo esse sistema, porque nós precisamos de radares, comunicações, meteorologia; então, nesse ponto seria, sim, necessário que houvesse todos esses equipamentos, e materiais, e serviços, e pessoal também, para poder fazer a manutenção do sistema de defesa aérea, porque hoje temos cerca de 2.500 controladores dentro do sistema, mas são 13 mil pessoas no sistema como um todo. Para cada controlador o senhor tem 5 pessoas na área administrativa técnica e operacional fazendo o trabalho de suporte. Então, o sistema de defesa aérea para o País precisaria contar com essa quantidade de pessoas. E em termos de vantagens e desvantagens? A vantagem que eu vejo é que nós já estamos com o sistema pronto, montado, integrado, está funcionando, com a suas necessidades de mais pessoas, principalmente, para poder fazer todas as tarefas, tanto na área técnica quanto na área operacional. Então, já está integrado. Nós temos um comandamento entre a área militar e a área de controle civil lado a lado; como os senhores tiveram oportunidade de ver lá no centro, ao lado do centro de controle de área nós temos o centro de operações militares; então, facilita muito. E, como o nosso sistema é integrado, para cada região de controle de tráfego aéreo, existe uma região de defesa aérea; então, nós temos órgãos controlando a mesma área. Não existe a superposição de um órgão controlar uma área que não seja de sua atribuição. Então, isso nos facilita muito para a coordenação. A desvantagem que eu vejo é que na separação, na criação de um outro órgão, essa coordenação seria mais demorada. Os exemplos que nós temos são típicos, como o caso dos Estados Unidos, que tinham um sistema totalmente desintegrado, totalmente separado, e no 11 de setembro eles não tiveram uma reação com velocidade suficiente para poder se sobreporem aos fatos que estavam acontecendo, porque não havia uma capacidade de gerenciamento militar junto aos órgãos de controle civil. O que os Estados Unidos fizeram? Depois do 11 de setembro, em cada centro



civil existe ao lado, agora, um controle militar, existe um órgão militar que está sendo colocado, trabalhando 24 horas por dia para poder fazer essas coordenações que eles não tinham. Então, Sr. Deputado, em síntese, eram essas as apresentações.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Foram adotadas... V.Sa. me responda o seguinte: segundo a imprensa, o seu antecessor no cargo, o Brigadeiro Vilarinho, teria afirmado que, enquanto no exercício da função, teria solicitado por diversas vezes recursos adicionais para investimento no setor, pedidos esses que não teriam sido atendidos plenamente.

Gostaria que V.Sa. discorresse sobre essa questão de investimento, que parece um ponto fundamental da questão. O patamar de investimento realizado anualmente no sistema é compatível com a necessidade da manutenção da eficiência do sistema de controle? A legislação brasileira e os procedimentos técnicos em uso no País têm como referência as normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional. Nos momentos mais delicados da crise do setor, falou-se em que o sistema brasileiro era vulnerável, acarretando inclusive o cancelamento de vôos fretados internacionais.

Além das conseqüências econômicas, V.Exa. poderia nos esclarecer quais seriam, a seu ver, as conseqüências do questionamento da capacidade tecnológica em uso no setor aéreo do Brasil? O senhor quer responder essas, e eu faria outras?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É. Deixe-me responder essas aí. Estou só anotando aqui, para não me perder.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Se quiser que eu...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, acho que posso responder para o senhor essas aqui; se faltar alguma coisa, aí vou pedir que o senhor por favor me responda. Em relação aos investimentos eu vou ser um pouquinho mais demorado, para poder colocar para o senhor algumas informações que são importantes. Hoje o custo do sistema é de aproximadamente R\$1 bilhão/ano. Esse é o custo. A recuperação de custos das tarifas não chega a esse valor. Os custos recuperados com tarifas são da ordem de seiscentos e poucos milhões de reais. Então, o Governo arca com o restante, que é pagamento feito para a Força Aérea por meio de salários. Então, mais de R\$300 milhões, aproximadamente R\$350 milhões por ano saem dos cofres do Governo para manutenção desse sistema. O ideal para nós



do DECEA é que recebêssemos na ordem de R\$600 milhões por ano para fazer investimentos e custeio de todo o sistema. Nem sempre nós recebemos esse número, porque nós pedimos, mas esse orçamento é baseado na previsão da arrecadação, e quando essa previsão da arrecadação é menor nós recebemos uma quantidade menor de recursos, como apresentei os valores aqui.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ah, faz-se no início do ano uma estimativa de que vai se arrecadar tarifas, por exemplo, de R\$600 milhões, mas uma companhia deixa de pagar, entra na Justiça, fica inadimplente, os recursos que realmente entram não atingem aquele valor previsto, e nós então não recebemos o valor que estava previsto, porque não... os recursos não entraram para o Governo, para nos repassar, e com isso os recursos que nós recebemos, realmente, em determinados momentos, nos últimos anos, fizeram com que houvesse um retardo na implantação dos novos sistemas, que estão programados para serem implantados. No ano passado já recebemos um valor maior, e, como disse no início da apresentação, este ano também, com R\$60 milhões que foram colocados do Tesouro, e não apenas de tarifa, para permitir que pudéssemos fazer essa colocação dos novos equipamentos, e nós temos uma sinalização de que esse valor próximo a R\$550 milhões, R\$600 milhões, vai ser mantido nos próximos anos, o que nos dá uma garantia maior, porque eu posso fazer um contrato de 3 anos, 4 anos, porque, no momento em que tenho a confirmação de recursos, eu faço um contrato maior de equipamentos; se eu não tenho, eu tenho que fazer a licitação para colocar equipamento ano a ano. Se demora a receber, o Comando da Aeronáutica, a autorização para trabalhar com os recursos orçamentários, a minha licitação só fica pronta no final do ano, eu acabo ficando com equipamentos... com restos a pagar. Então, dentro dessa idéia, nós tivemos alguns recursos, durante os últimos anos, que fizeram com que houvesse uma redução na velocidade de implantação dos investimentos. Em relação às práticas recomendadas da OACI, o que nós temos de fazer é com que elas sejam utilizadas no Brasil. E aconteceram, sim, senhor, cancelamentos de vôos, justamente pela limitação da capacidade nossa de controle de tráfego aéreo. Hoje nós temos uma capacidade aproximada de 6.500 vôos por dia, e nós estamos limitados à essa capacitação. No momento em que determinadas



aeronaves querem voar em locais críticos como São Paulo, Brasília, Salvador, em horários de pico, não é possível. Então, se não for modificado o horário desse voo, ele não poderá ser realizado, porque vai causar uma saturação. E isso se reflete, obviamente, nas conseqüências, que são: de desenvolvimento, de transporte de passageiros, de transporte de carga, de turismo - porque cada vez que nós restringirmos o número de vôos para o País nós estaremos dificultando o crescimento do sistema de transporte aéreo do País como um todo, o que não é apenas uma responsabilidade do controle do espaço aéreo, porque alguns desses vôos... eles são cancelados porque não existe a capacidade da infra-estrutura aeroportuária. Não é que naquele momento nós não tenhamos a capacidade de controle de tráfego, mas não existe a capacidade do aeroporto de receber, não existe *box* suficiente, não existe pista de táxi, não existe local para a aeronave ficar parada para fazer o seu carregamento e descarregamento. Então, essas são as conseqüências maiores. Acho que respondi tudo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - A pergunta que eu ia fazer em seguida parece que o senhor já me respondeu: verifica-se que alguns aeroportos já atingiram sua capacidade ou estão próximos a atingir sua capacidade de pouso e decolagem, parece que São Paulo, Brasília e tal. Considerando essa situação e a preocupação com o comprometimento da segurança dos vôos, o que tem sido feito para equacionar esse problema? Como se processa a interação entre o DECEA, a Aeronáutica, a ANAC e a INFRAERO? São feitos estudos multissetoriais? Vou fazer essas 3, primeiro, e o senhor me responde.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

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

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Posso dizer a V.Exa....

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Presidente, quanto tempo ainda tenho?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 4 minutos, Deputado José Carlos Araújo.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Posso dizer a V.Exa.: é exatamente isso que acontece, Sr. Deputado. Determinados aeroportos já estão com sua capacidade máxima esgotada, e alguns aeroportos estão muitos próximos de



esgotar a sua capacidade. E nós estamos falando dos maiores aeroportos do País: Brasília, Guarulhos, Congonhas... Então, nesses aeroportos o problema não é tráfego aéreo; nós temos dificuldades também das pistas. E hoje nós estamos vendo o caso específico de Congonhas, quando as obras em uma das pistas reduzem o número de vôos possíveis em cada aeroporto. O que nós estamos fazendo hoje é um trabalho coordenado com a ANAC. É feita uma análise da capacidade de cada aeroporto por hora, e nós estamos informando para a ANAC qual é a capacidade limite daquele aeroporto, para que não seja autorizado nenhum vôo a mais daquela quantidade limite. Exemplo, Congonhas: 28 movimentos por hora nos momentos que não são de pico e 33 movimentos por hora nos movimentos de pico. Não pode ser mais do que isso.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É, estão saturados, e Congonhas ainda tem a saturação da parte também dos passageiros, não é? O terminal já está recebendo mais passageiros do que ele teria capacidade.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, vou passar aqui os meus 3 minutos finais para o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, só aproveitando o tempo do Deputado José Carlos, que está tendo de sair, aproveitando para fazer umas perguntas rápidas ao nosso Brigadeiro, cumprimentando-o, cumprimentando o Presidente e os colegas. Brigadeiro, e queria saber do senhor do senhor o seguinte... duas primeiras perguntas: primeiro, por que não foi ainda aberto um IPM com relação ao acidente aéreo, se é que foi aberto ou não foi aberto? Segundo, o senhor tem conhecimento de que os controladores estão realizando bicos para complemento de renda, como já foi falado aqui, inclusive motoristas de táxi, e se esses bicos também... tem outros militares que possam estar também fazendo bicos?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Pois não, Excelência. Em relação ao caso do IPM, o que de imediato nós fazemos após um acidente é abrir uma investigação do acidente. Não foi aberto um IPM em relação ao acidente porque já estava sendo feito isso, o próprio Governo estava fazendo; a Polícia Federal é que era a encarregada, e esses autos do inquérito da Polícia Federal serão



encaminhados ao Ministério Público Militar, que, tendo necessidade, vai requisitar mais informações para o Comando da Aeronáutica. Então, o que foi aberto de imediato foi a investigação do acidente. Em relação a esses outros trabalhos, como eu já havia falado no início, eu não tenho conhecimento de que estão sendo executados porque existem informações, nós vimos isso em jornais, e nós temos umas regras básicas para os militares, nós temos um Estatuto dos Militares; são legislações que estabelecem o que pode ser feito, qual é a atividade dos militares, e acho que cada um está executando aquilo que está previsto na sua legislação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só uma pergunta aqui, só uma pergunta da... o Comando da Aeronáutica, ou até mesmo V.Exa., não faz diligências para identificar se há a realização de bicos ou de serviços que estão sendo realizados fora do expediente, em outros locais, pelos militares? Eu lhe pergunto isso porque chegam informações à CPI de que estariam... de que tem militares que dão aulas em cursos de pilotagens, em outras áreas. Essas informações vão chegando. É claro que não são denúncias oficiais, mas nós tivemos aqui inclusive nomes que foram levantados em outra oportunidade, aqui, sobre isso. Como é esse comportamento?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É exatamente essa posição que o senhor colocou, Sr. Deputado: chegam informações, mas nós não tivemos uma denúncia oficial; então, não fizemos nenhuma diligência. Pelo menos lá na área do DECEA não fizemos nenhuma diligência. No momento em que recebermos isso oficialmente, obviamente teremos de fazer, porque faz parte da nossa legislação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Gomes...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já vou concluir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Descontando aqui o tempo do Relator (*risos*), V.Exa. tem 1 minuto, então, para concluir.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, dentro do mesmo tema, para não fugir ao tema, porque não vai haver tempo: Brigadeiro, o Delegado, quando



depôs aqui... e no relatório dele ele fala isso, ele é muito claro: que ele não tem competência para que a investigação dele se estenda aos militares. Ele apenas... praticamente se reduziu o inquérito aos pilotos, à participação dos pilotos. E aqui cobrou e inclusive até estranhou o fato de não ter sido aberto o IPM. Então, essa situação de colocar na dependência da conclusão ou da abertura do inquérito de um lado civil eu acho que é um pouco conflitante.

Então, eu manteria a pergunta, porque essa situação é importante ser esclarecida, porque há uma cobrança disso aqui. E o segundo ponto: com relação aos bicos, nunca houve uma preocupação dos comandos com relação a verificar? Porque é facilmente notável, às vezes, quando alguns subordinados estão numa situação ou necessidade, ou de execução de bicos, até porque vai estar com um cansaço maior de trabalho, a chefia acaba reportando; há situações que podem visíveis, ou até não. Mas nunca se constatou, nunca se levantou, nunca se criou uma curiosidade? Não com o intuito de punir; não estou falando com o intuito de punição, mas no intuito até de conhecer o problema e tentar ver uma alternativa, ou uma solução para o problema.

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

O SR RAMON BORGES CARDOSO - Veja, Deputado, em relação ao IPM, essa foi a decisão tomada à época, porque normalmente nós não fazemos IPM para acidentes da aviação civil, e sim de todos os acidentes que são registrados da aviação militar, esses sim, porque o IPM tem toda aquela parte que é por militares, dentro de área militar. Então, é colocado para os acidentes militares um IPM, mas quando é um acidente civil... Não houve, como disse ao senhor, porque já estaria... o entendimento do Comando da Aeronáutica é de que já estaria sendo feito por outros setores, e de que esse IPM chegaria ao Ministério Público Militar, que faria as posições correspondentes, necessárias ao nosso Comando da Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Tudo bem. Respeitando a ordem de inscrição, concedo a palavra ao nobre Deputado Vanderlei Macris, na nova regra, para os 10 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente. Sr. Brigadeiro Ramon Borges, agradecemos, inicialmente, as suas informações, muito importantes para que a gente possa dar continuidade ao nosso trabalho. Eu, pela



exigüidade do tempo, vou tentar ser objetivo, e solicito também a V.Exa., se puder, também com precisão, para que a gente possa aproveitar o máximo possível o nosso tempo de discussão dessa questão. Eu queria, primeiro, fazer uma pergunta para o senhor, que é a seguinte: em reunião ocorrida dia 28 de julho de 2005, reunião dos Secretários Executivos dos membros do CONAC, foi esclarecido pelo representante da Casa Civil da Presidência da República que a política de contingenciamento de recursos não prevê exceção, sendo essa uma posição definitiva do Governo. Ele sugeriu aos dirigentes do CONAC que procurassem o Ministério da Fazenda e o Ministério do Planejamento e solicitassem a adequada liberação dos recursos referidos aos fundos aeronáuticos, tratando as liberações parciais dos contingenciamentos caso a caso. O senhor, por acaso, participou dessa reunião?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer... não? O senhor teve conhecimento dessa reunião?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem, essa é uma afirmação do Tribunal de Contas do Estado, que já demonstrava naquele momento, em 2005, as preocupações do Ministério da Defesa com a questão de segurança de vôo. E na sua manifestação hoje aqui ficou muito claro para mim que nos últimos anos houve uma preocupação com a execução orçamentária, com retardos na implantação de equipamentos do sistema de segurança de vôo, reduzindo a velocidade da implantação de equipamentos. Pois bem, com essa premissa, eu queria dizer ao senhor o seguinte: tendo em vista os dados que tenho em mãos, na Rubrica 120036, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que é uma unidade administrativa - recursos de 2001 investidos, R\$204 milhões; 2002, R\$280 milhões; 2003, R\$251 milhões; 2004, R\$333 milhões; 2005, R\$136 milhões; 2006, R\$196 milhões -, eu queria perguntar ao senhor o seguinte: essa queda de 2004, de R\$333 milhões para R\$136 milhões, reflete a afirmativa que o senhor fez dos retardos dos investimentos feitos de segurança de vôo em função dos contingenciamentos feitos pelo Governo no repasse de recursos ao setor competente, ao DECEA, por exemplo?



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É, Sr. Deputado; como eu estava fazendo a apresentação no início, aquele nosso plano diz o que fazer, e a cada ano coloco o que eu posso fazer. Então, a cada ano desses, em que existe um determinado volume de recursos, eu executo uma parcela dentro das prioridades que foram alocadas. Então, se o volume de recursos é menor, nós precisamos reduzir um pouco a velocidade de implantação; se o volume de recursos é maior, eu volto a acelerar a velocidade de implantação. É isso que tem acontecido ao longo dos anos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom, então, o senhor está confirmando que as dificuldades que a Aeronáutica teve, que o DECEA teve, na implantação de um programa de segurança de vôo, ao longo dos últimos anos... claramente foi comprometido pela falta de recursos, em função das explicações que o senhor já deu. É isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não da segurança de vôo. A segurança, ela é mantida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A implantação do sistema?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A implantação dos novos equipamentos e a modernização.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Que daria muito...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A segurança é mantida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas que daria muito mais condições de segurança se nós tivéssemos equipamentos novos, e também as alternativas colocadas por V.Sa., dentro desse planejamento global. Correto? Mais uma pergunta, Brigadeiro Ramon: os recursos que o senhor tem tido são insuficientes para poder... o senhor pode afirmar com segurança que são insuficientes para poder ter uma estrutura, um sistema capaz de evitar problemas que temos tido com equipamentos, enfim, segurança de vôo, etc. e tal? São insuficientes?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Os recursos que estamos recebendo não vou dizer que sejam insuficientes, Sr. Deputado; eles talvez não sejam os ideais, mas agora já estão chegando aos níveis ideais que nós precisamos para poder fazer a implantação.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro, é até justificável. Eu vejo o seu planejamento com muita alegria. Vejo o seu planejamento, eu diria assim, um plano de primeiro mundo de investimentos no setor, que foi parte de preocupações do Governo, claramente, a partir do acidente da Gol. Quer dizer, um planejamento como esse que o senhor apresenta, para agora e para o futuro, realmente, na minha opinião - e eu queria ouvir na sua opinião -, deveria estar sendo implementado há mais tempo já, num planejamento sempre eficiente da Aeronáutica, é evidente, com as dificuldades de recursos orçamentários que a Aeronáutica tem tido. É correto isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É, e esse planejamento... é bom a gente sempre lembrar que só equipamentos não seriam suficientes. Mesmo que nós tivéssemos colocado alguns equipamentos, eu não teria pessoas em número suficiente para fazer a sua operação. Esse também é um outro problema que... esse ainda não totalmente solucionado, que é o número de pessoas para o sistema.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois é, o senhor colocou claramente as dificuldades que tem, e agora com o planejamento adequado, não só na área de equipamentos mas também de pessoal, de controladores de voo. Sobre essa questão, eu queria fazer uma pergunta ao senhor: houve mudança na execução do programa do DECEA para outra unidade administrativa, por exemplo, a ANAC?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não houve?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. *(Pausa.)* Nós tivemos, ao longo desses últimos dias - e aí gostaria de fazer uma pergunta ao senhor -, nos depoimentos aqui realizados, claros indicadores de que as disponibilidades orçamentárias sempre foram preocupantes para a Aeronáutica, alertado já... cujos alertas há muito tempo têm sido feitos pelo Ministério da Defesa ao Governo das dificuldades que teríamos, claramente, com o aumento da demanda da aviação comercial, e de que o planejamento que estava sendo comprometido pela falta de recursos. Por esses dados que eu lhe dei, e pelas suas respostas, essa questão vai-se confirmando. E eu queria fazer uma outra pergunta ao senhor: qual o



total de recursos orçamentários disponíveis para o DECEA nos últimos anos? Houve contingenciamento? Foram requeridos recursos adicionais? Essa sua solicitação foi atendida?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Podemos responder: o total de recursos que nós solicitamos foi maior do que a quantidade que nós recebemos, justamente por aquele problema, porque as tarifas não foram no nível adequado, e então nós tivemos menos recursos recolhidos de tarifas. O Governo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ou porque a INFRAERO fez retenção dos recursos?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A INFRAERO fica com uma parte das tarifas; 59% ficam com o Comando da Aeronáutica e 41% ficam com a INFRAERO, porque ela executa atividades do controle de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E isso tem sido cumprido religiosamente?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Esses repasses dentro desse percentual?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. É porque... existem algumas variações sobre esse valor de 41%, se estava limitado, mas tem sido feito. Havia um ofício anteriormente que dizia que eram R\$90 milhões por ano, mas depois disso foi visto que existiam outras documentações, e que está sendo mantido esse percentual de 41% para a INFRAERO para que ela execute as suas atividades de tarifas - isso, no recolhimento de tarifas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perfeito.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Então, Sr. Deputado, o total de lei orçamentária mais créditos extras que nós recebemos de 2000 até 2007 vai dar R\$3.663.000.000,00, e um crédito contingenciado de R\$157 milhões, em grandes números. Os contingenciamentos maiores: 2003, R\$85 milhões, e 2005, R\$61 milhões.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Em 2004 não tem?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Em 2004 foi de R\$1.300.000,00, e em 2006 de R\$1.200.000,00.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Em 2006, R\$1.200.000,00?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - R\$1.200.000,00.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. É...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris, para concluir, por favor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Meus 10 minutos, já? É uma pena. Brigadeiro Ramon, estão sendo cumpridas as decisões do Conselho Nacional de Aviação de 2003? Porque a Resolução nº 15 diz... determina especificamente que o DECEA aumente o número de controladores de vôos formados, e na Resolução nº 11 determinava-se o planejamento aéreo viário integrado. O que foi feito, pela determinação do Conselho Nacional de Aviação Civil, está sendo cumprido adequadamente, religiosamente, ou as dificuldades orçamentárias estão impedindo o cumprimento dessas medidas?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Deputado, essa é uma atividade do CONAC que é relativa ao Ministério da Defesa. Eu não tenho conhecimento para dizer ao senhor. As decisões do CONAC são restritas ao Ministério da Defesa e aos participantes dele. Nós recebemos apenas as determinações orçamentárias, que vêm do comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Muito bem. Agradeço, Sr. Presidente. Está encerrado meu tempo, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É, pois é.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É lamentável. Eu teria uma série de perguntas ainda, mas... Muito obrigado, Sr. Brigadeiro Ramon, pelas explicações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu tenho uma sugestão para V.Exa.: passe as perguntas para o Deputado Gustavo Fruet, quando ele for... Com a palavra o nobre Deputado Ivan Valente, começando às 11h16 - eu vou usar esse procedimento agora - e terminando às 11h26.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque aí todos poderão fiscalizar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Comece agora, então, Presidente.
(Risos.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está começado: 11h16, terminando 11h26.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Brigadeiro Ramon, bom dia. Eu queria... Nós temos pouco tempo aqui, então vou ter de ser bastante rápido e fazer um número limitado de questões. Mas, como Comandante do DECEA, eu queria... Uma primeira pergunta aí para o senhor: por que o senhor acha que os controladores aéreos chegaram à situação de parar no dia 30 daquela maneira?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Bom, Deputado, eu não posso responder pelos controladores. Essa atitude foi tomada por eles. Não posso responder por eles, por que eles fizeram isso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que existe uma situação de sobrecarga, de tensão e de descontentamento entre os controladores de vôo, que têm uma enorme responsabilidade em segurança de vôo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Os controladores têm responsabilidade...Vamos responder a cada uma delas, Excelência?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Se existe sobrecarga, tensão e descontentamento, entre os controladores de vôo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor. A sobrecarga de trabalho não existe, porque eles estão dentro daquela limitação de horas que está sendo colocada em cada órgão operacional, de acordo com a característica desse órgão.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor colocou aí que a Aeronáutica ainda não abriu, como já foi confirmado, um IPM sobre o acidente. No entanto, os controladores estão... os controladores que fizeram o movimento no dia 30 de março estão debaixo de um IPM. O senhor confirma isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. São 4 IPMs.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - São 4 IPMs? Mas sobre o acidente não tem um IPM ainda, para apurar responsabilidades globais?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor. Esses IPMs foram abertos por determinação da Procurado... da Justiça Militar. Então, foram cumpridas as determinações apenas.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - No dia seguinte a esse movimento, oficiais superiores aos controladores não quiseram trabalhar também. Houve um boicote. Isso foi noticiado por toda a mídia. Esses oficiais também estão sob IPM?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sr. Deputado, essa afirmação da mídia não é correta. No dia... era um final de semana. O dia seguinte era um final de semana. Não havia ninguém trabalhando no CINDACTA a não ser as equipes de serviço, e os oficiais que estavam de serviço continuaram executando as suas atividades. Essa notícia não foi correta.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então o senhor acha que não houve isso? Nenhum oficial se recusou a trabalhar?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não. Não, senhor. Era final de semana, e os oficiais estavam em casa. E quem estava de serviço estava trabalhando.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Brigadeiro, eu tenho aqui uma seqüência de questões sobre a situação do controle de tráfego aéreo. Nós acompanhamos aqui há muito tempo a situação, e aqui já houve uma audiência, em 1996, na Casa, em que se detectou uma falta de controladores de vôo, já na época, uma deficiência enorme de controladores de vôos de formação.

Nós temos também a informação - depois eu quero que o senhor me confirme - de que em 1990 a Escola de Guaratinguetá deixou de formar durante 3 semestres. E, depois, não repôs isso. Em 1990.

Nós temos aqui também a informação de que em 2005 foi editada portaria do Ministério do Planejamento autorizando realização de concurso público para preenchimento de 114 cargos do grupo DACTA, sendo que 64 para DACTA 1303 - controladores de tráfego aéreo. Só que essas 64 vagas não foram concursadas. Isso em 2005. Então nós chegamos aí nesse ponto. Toda essa situação... Agora que chegamos à crise, e, na crise, detectou-se uma enorme deficiência. Estou fazendo a seqüência dos fatos, para depois o senhor responder.

O senhor mesmo disse que agora, embaixo dessa crise brutal e da constatação da total falta, inclusive confirmada por V.Sa., de controladores... que os controladores atuais ...que não se consegue nem suprir os equipamentos atuais; de



que há necessidade, pela expansão do tráfego aéreo, de novos equipamentos e novas unidades de controle.

Então eu perguntaria o seguinte. V.Sa., na sua seqüência, falou o seguinte, que em 2007 formam-se 300; em 2008, 300 DACTAs. E V.Sa disse que há um limite de sargentos; e, inclusive, disse: *“Não podemos avançar mais”*.

Então pergunto o seguinte: por que não feita uma previsão, pela Aeronáutica? O que significa essa falta de previsão, essa deficiência brutal, que levou à crise? Porque foi isso que levou à crise. A militarização do setor, do tráfego civil aéreo tem um limite. Pelo que entendi aqui, o senhor não poderá nem mais recrutar militares porque está no limite de sargentos. Digo no nível adequado para essa função. Enquanto isso, na Aeronáutica, temos aqui, segundo lista que recebi, fazendo parte desse conjunto DACTAs - pessoas, oficiais de controle, oficiais de controle, aviadores, civis militares da reserva, pessoas do PNUD, ou seja, ligadas às Nações Unidas, à ICAL, sob regime de CLT, toda essa conjugação.

Quero perguntar ao senhor o seguinte. É possível manter a militarização, nesse setor? Como vocês vão responder a isso? Porque o senhor mesmo disse que não há solução a curto prazo. Então, pediria uma resposta.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Pois não, Sr. Deputado. Os nossos limites são impostos por lei. Então, não podemos fazer mais do que isso. Obviamente, colocar civis ou colocar militares não é um fato importante. Qualquer organização que tiver restrições para contratação, que estiver com capacidade limitada de contratar não vai conseguir atender a esse objetivo, seja ela civil seja ela militar. Então, não é ser militar ou ser civil o problema; é a limitação da quantidade de pessoas existentes, o que é da lei que estamos cumprindo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas não é da lei, porque a seqüência mostra, Brigadeiro, que isso poderia ter sido suprido. Não é só problema de contingenciamento; é um problema de previsibilidade.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Volto a explicar aquela outra parte do número, Sr. Deputado. É que esse número de sargentos que nós temos, os 26 mil, é para atender a toda a Força Aérea. E esse acréscimo que está sendo feito agora já é em detrimento de outras áreas que vão sofrer com carências também, porque eles foram desviados para fazer o curso de controlador de vôo. Então, outras áreas são



importantes também, tão importantes como os controladores de vôo. Temos sargentos enfermeiros; os próprios sargentos que fazem a manutenção dos equipamentos. Todos aqueles outros sistemas que são suporte...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas então o senhor está me dizendo que há um limite mesmo de recrutamento para a área de controlares de vôo. O senhor está confirmando a minha tese e a sua tese.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Por isso, acho que não é possível continuar nessa linha. Essa é a minha dedução, me permita.

O SR. RAMOM BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Então penso que estamos no local certo, porque os senhores, que são os legisladores, poderiam nos dar uma nova lei aumentando esse número.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ou passando para o tráfego aéreo civil e programando uma carreira de Estado para essa área. Mas essa é uma outra discussão, e tenho um minuto só. Peço licença a V.Sa. para dizer o seguinte, uma pergunta que tenho feito. V.Sa., como membro do DECEA sabe, como diretor, que existe um sistema de gerenciamento de tráfego aéreo chamado ATFM. Esse sistema foi indicado para ser feito pelo ICEA, por um grupo de trabalho, de 1998 a 2000. Tenho essa informação. E, quando eles estavam no final, esse trabalho foi repassado a uma empresa chamada ATEC. A partir daí, 7 anos depois, quero saber como está esse sistema: se ele foi completado, se ele é suficiente, se ele atendeu a designações. E se esse projeto que saiu daí, o Sincromax, atende às necessidades do gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo brasileiro.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Essa equipe que foi colocada lá foi criada e fez um trabalho excelente para demonstração da prova de conceito. Não era para fazer o sistema ser utilizado. Então eles trabalharam fazendo requisitos operacionais, interface homem/máquina, requisitos de controle, funcionalidade do sistema. Então eles fizeram outro documento que se chama Triple X, a sigla em inglês que é utilizada para isso, que são requisitos operacionais também. Então essa equipe fez um trabalho fantástico de estabelecer como seria esse sistema que recebe o nome de Sincromax. A partir daí foi contratada uma firma para, aí sim, fazer o desenvolvimento do *software* que recebeu este nome de



Sincromax, que era o *software* operacional a ser colocado no centro de gerenciamento, nas células de fluxo, em cada um dos ACCs e em todos os locais onde houvesse necessidade para transferir informações, permitindo um controle de fluxo no País. As fases 1 e 2 foram completadas, estão em funcionamento no CGNA, lá no Rio, e estamos já começando as fases 3 e 4, que têm início neste ano e estão previstas para terminar no final de 2008. Está funcionando dentro desse conceito.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor pode me enviar essa documentação? Poderia ser enviada para a CPI?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Pois não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem a palavra o próximo Parlamentar inscrito, nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 11h27min e terminando às 11h37min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Brigadeiro, em primeiro lugar, gostaria de ter uma informação. Muito se fala sobre o nosso sistema de controle aéreo, de ele ser um sistema tecnologicamente ultrapassado. Gostaria de ter uma informação, de que V.Sa. nos colocasse quanto temos dessa tecnologia que está em uso, quanto tempo ela está funcionando aqui no Brasil, qual o estado dessa arte no mundo.

Também há uma outra questão de que se fala muito, a de que existe um sistema mais avançado inclusive com prazo de instalação. Então gostaria que V.Sa. abordasse um pouco essa questão.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Em relação a esse desenvolvimento, começamos importando *software*. Esses *softwares* acabam sendo muito caros, até porque ficamos dependentes de, em qualquer modificação que se faça neles, termos de chamar a firma produtora do *software*. Esse conhecimento foi adquirido ao longo dos anos, e hoje temos um *software* que está no mesmo nível de automação, no mesmo nível de tecnologia ou num estado de arte como o *software* americano, que é com o qual mais nos relacionamos. E, pelas informações de visitas que foram feitas a outros órgãos de controle, principalmente da Europa... Houve uma feira em Maastricht em que foram apresentados diversos *softwares*. Isso nos



mostrou que estamos realmente num nível atual igual ou muito próximo do nível tanto europeu quanto americano. E como sabemos disso? Porque, quando foi contratada a criação ou o desenvolvimento dos *softwares* do SIVAM - e uma parte do SIVAM era o CINDACTA IV -, nós tínhamos de criar um *software* de controle de tráfego aéreo que seria uma evolução desse *software* nosso, que já está em operação aqui. Para fazer isso seria necessário a companhia americana Raytheon trabalhar em conjunto conosco porque o *software* fazia parte do contrato como um todo. E eles eram os fornecedores do *software* do FA. Nossas equipes trabalharam em conjunto no desenvolvimento. E podemos ver que os conceitos operacionais, as interfaces, as funcionalidades que eram utilizadas no sistema americano eram muito próximas das que usávamos no sistema brasileiro. Então posso dizer a V.Exa. que esse sistema está com a tecnologia atual adequada, sendo modificado cada vez que aparecem novos equipamentos, transformando-se isso em novas versões a serem implantadas. E realmente existe essa nova tecnologia que vai ser implantada mundialmente chamada de CNS/ATM e que existem algumas funcionalidades que terão de ser acrescentadas a esse *software*. E como estamos fazendo em relação a essas funcionalidades? Igual ao que foi feito, como falei para o Sr. Deputado: por provas de conceito. Porque nós fazemos a parte de gerenciamento de fluxo. Hoje o avião transmite informações apenas pelo *transponder*, mas ele vai transmitir muito mais informações do que essas do *transponder*, tanto para os órgãos de controle como para os outros aviões que estão ao redor, permitindo uma capacidade de gerência ambiental, de gerência espacial de todos os pilotos que estarão a bordo de seus aviões. Eles terão o que se chamou de consciência situacional, porque todos os aviões estarão mandando informações: "estou aqui"; "estou subindo"; "estou descendo". Ele dá a posição e a intenção de movimento dele. E esses dados serão digitais. Mas para fazermos isso é preciso fazer um teste antes. Será que funciona? como funciona? quais são as capacidades? qual equipamento precisa ser colocado no avião? qual equipamento precisa ser colocado na terra, nos órgãos de controle? E isso está sendo feito. Esse sistema foi chamado de Vigilância Dependente Automática e é um dos componentes do CNS/ATM. A prova de conceito já foi feita, já se fez teste no Brasil, e isso é possível. Vamos começar a trabalhar com isso nas áreas oceânicas, que é a primeira implantação, seguindo as determinações da



OACE, porque isso é implantado em conjunto. Tanto que existe um grupo de planejamento e estudo da região Caribe e América do Sul, porque todas as implementações do CNS/ATM terão de ser feitas no mesmo dia e hora em toda a região, porque não poderíamos ter conceitos diferentes, regras diferentes de um país para outro. Então isso está em andamento. O ADS já vai ser implantado a partir de 2007; o *software* de conceito já está aprovado; já estamos trabalhando na fase 2, que é justamente a criação do *software* operacional. E o primeiro órgão nosso a receber isso será o de Recife, já para o ano de 2008. Depois disso, com os outros países, passaremos a fazer esse mesmo tipo de controle já em determinadas aerovias; primeiramente nas aerovias que estão recebendo tráfego internacional para, no futuro, passar para todo o tráfego aéreo, obedecendo a essas determinações. Em termos de equipamentos, para finalizar, existem brigas entre Europa e Estados Unidos para saber qual é o melhor equipamento. Então vai haver uma conferência da OACE em setembro, em Montreal, em que um dos temas é essa definição. A partir daí é que poderemos trabalhar, e as companhias aéreas também, sobre qual é o equipamento a ser implantado em cada aeronave.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Se bem entendi, essa nova tecnologia ainda está em processo de definição. Mas ouvi uma notícia de que haveria um prazo de implantação. É um prazo estimado?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Para 2017.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Para 2017?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E V.Sa. tem uma idéia do custo da implantação dessa nova tecnologia?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor, porque os equipamentos ainda não foram definidos. Tenho uma estimativa do custo que nós tivemos para fazer esse desenvolvimento, que foi de 600 mil dólares. Mas dependendo do tipo de equipamento que será definido é que poderemos saber os custos de implantação.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Esses equipamentos são de bordo do avião ou de terra?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Os 2. Vai ter de ter equipamento de bordo e no chão também. No chão, principalmente, os radares secundários que



recebem um outro sistema que se chama MODE S. Mas também há um sistema de *data link* entre aeronaves por meio de VHF *data link*, HF *data link* e satélite *data link*. Então dependemos dessa definição dos equipamentos para que possamos colocar os equipamentos no solo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só para encerrar, gostaria de solicitar... se o senhor pudesse nos enviar um documento não muito técnico para que possamos entender e ter esse conceito.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Por fim, falta-me um minuto para terminar, Sr. Presidente. E quero só dizer que, hoje, no jornal *Folha de S.Paulo*, saiu uma nota no *Painel do Leitor* comentando a nossa aprovação ontem de um requerimento de visita à manutenção da Gol, comparando essa decisão da CPI a decisões da Comissão de Defesa do Consumidor, onde se venderiam dificuldades para ganhar facilidades. Então, em primeiro lugar, creio que estamos. ..

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Criariam dificuldades para vender facilidades.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, criariam dificuldades para vender facilidades. Obrigado, Presidente, pelo auxílio. Creio que estamos enfrentando um problema grande. Temos de tomar um certo cuidado, porque é evidente que é muito fácil se criar suspeitas, ainda mais no ambiente em que estamos vivendo hoje, na situação política que estamos vivendo hoje. Em primeiro lugar, creio que deveríamos ter um posicionamento da CPI, da Presidência, da Relatoria, no sentido de demonstrar à imprensa por que foi aprovado esse requerimento. Porque foi aprovado a partir de um entendimento amplo da Comissão. Creio que deveríamos verificar, responder a esse questionamento da imprensa para que não passemos como sendo uma Comissão que tem outros interesses que não os interesses de investigar os fatos a que se destina.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Antes disso, Sr. Presidente... E não é nenhuma perseguição ao Deputado Vic Pires Franco! (*Risos.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele só se sente perseguido por mim, Deputado. Fique à vontade! (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero fazer só uma pergunta que já foi feita nesta CPI na última terça-feira - e fui informado de que na CPI do Senado também ocorreu esse questionamento. É um questionamento que tomou conta inclusive dos debates na última semana. Não o fiz aqui no primeiro momento... Mas, como ele permanece, gostaria de aproveitar a oportunidade para fazê-lo diretamente. A pergunta foi feita na CPI do Senado, e também foi falado da mesma forma.

O Sargento Wellington Rodrigues, aqui nesta CPI e agora na CPI do Senado, desmentiu aquela matéria do *Fantástico* que apresentou as imagens do console do CINDACTA. Ele disse que as imagens apresentadas no momento da colisão eram do CINDACTA de Manaus e não do CINDACTA de Brasília e que isso poderia induzir a um erro de interpretação, enfim, das análises feitas sobre essas imagens. Quero lhe perguntar a V.Sa., Major-Brigadeiro Ramon, se aquelas imagens eram do CINDACTA de Brasília ou de Manaus, e se a matéria veiculada no programa *Fantástico* no domingo é verdadeira ou não, e se procedem as reclamações feitas pelo Sargento Wellington Rodrigues no que diz respeito à veiculação daquela reportagem pelo *Fantástico*. Quero dar esta oportunidade para que V.Sa. possa, de forma oficial, se posicionar sobre aquela reportagem. Ficou muito ruim... E no Senado está ocorrendo neste momento a assertiva de que as imagens veiculadas pelo *Fantástico* podem ter induzido a uma visão distorcida sobre os fatos que levaram ao acidente envolvendo o avião da Gol e o jato Legacy. Gostaria que V.Sa. pudesse nos dar a versão da Aeronáutica ou do próprio DECEA sobre aquele ocorrido e aquelas imagens que foram veiculadas no *Fantástico*.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - As imagens que foram mostradas não foram retiradas do sistema em que se está fazendo a investigação. Pode ser que tenha parecido que todos os órgãos tinham a visão daquela imagem. Alguns pontos ali mostravam as imagens logo que a aeronave Legacy sobrevoou Brasília, e depois mostravam algumas imagens no momento do acidente. Como os radares secundários que estavam recebendo as informações do avião Gol estavam com o CINDACTA IV, Brasília, no momento em que aconteceu o acidente, não tinha



visualização das aeronaves que estavam na área do CINDACTA IV. Então a imagem que foi mostrada é a imagem do CINDACTA IV e não a imagem do CINDACTA I. A imagem do CINDACTA I é quando a aeronave estava sobrevoando Brasília. Essa é a posição do que foi colocado.

(Intervenções simultâneas fora dos microfones.)

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Exatamente. Nesse momento em que estão sendo colocadas, elas podem levar à idéia de que todo mundo estava vendo aquilo o tempo todo. Mas a imagem mostra uma parte do CINDACTA IV e uma parte do CINDACTA I.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então confere.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O que é relevante é que não foi tirado do sistema; então não foi visualizado lá no sistema. E a reportagem dizia que foi.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Perdão, ela não foi retirada da avaliação que está sendo feita pela equipe que está fazendo a investigação, porque a investigação tem as imagens de todos os locais e ela faz o planejamento como um todo. Em cada CINDACTA é possível fazer uma recuperação de imagens específicas, que se chama de rejogo ou revisualização, que é específica. O que quis dizer é que a equipe que está trabalhando na investigação tem todas as imagens, tanto do CINDACTA IV quanto do CINDACTA I. Eles têm essas imagens.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor avalia que houve um erro na reportagem, ou a reportagem mostra fielmente?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ela mostra exatamente o que estava acontecendo com a aeronave no momento em que ela passou aqui em cima de Brasília; e depois mostra o que estava acontecendo no momento em que houve o acidente, porque logo depois do acidente temos a informação do radar secundário do Legacy, que aciona a frequência de emergência - informação que aparece para o CINDACTA IV.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Dr. Ubiali, pode formular sua questão de ordem.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Art. 10º, § 1º. Quero fazer uso da palavra como Vice-Líder.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não!

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - É questão de ordem regimental. Quero fazer uma pergunta. Está escrito aí: art. 10º, § 1º. Por favor!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não pode. Só podem inquirir a testemunha os Parlamentares que estão inscritos. Quando for discussão de votação de requerimento é que V.Exa. pode usar a palavra como Líder ou como Vice-Líder para encaminhar a votação.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - É que queria complementar uma pergunta. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. usa o tempo de um que tiver. A Deputada Luciana Genro também quer...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Todo mundo! Há muitos Vice-Líderes aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Este é que é o problema. Por mim não haveria dificuldade. Mas a questão é que deve haver ordem, senão...

Vou passar então a palavra ao Deputado Vic Pires Franco, começando às 11h44min e terminará às 11h55min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Brigadeiro, vamos fazer um ping-pong para não perdermos muito tempo. Já que falamos aí do Sargento Wellington, ele fez, sob juramento, como o senhor está também, ele fez aqui uma observação muito importante, muito grave: de que houve um quase-acidente há 12 dias atrás aqui perto de Brasília. E eu gostaria que o senhor confirmasse se houve ou não.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Nós recebemos a informação de que teria havido um quase-incidente dentro da área do ACC Brasília de 2 aeronaves de grande porte. Mandeí pesquisar, na seção que faz a investigação de controle do espaço aéreo, e não existe nenhum reporte, nesses últimos 15 dias, de um incidente ou de uma quase-colisão ou de um risco de colisão de 2 aeronaves de grande porte, um Boeing e, parece, um Airbus, na área de Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não poderia ser um grande e um pequeno? Eu só queria que o senhor apenas dissesse que houve um quase-acidente ou, como o senhor diz, incidente entre 2 aeronaves, uma grande e a outra... que pode ser menor um pouco, não sei. Airbus e Boeing, ou pode ser uma



aeronave... pode ser um jatinho... Enfim, podia ser de um jatinho com um avião de passageiros grande. Eu só queria que o senhor me dissesse se o Sargento Wellington falou a verdade ou não.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O que nós pesquisamos, Sr. Deputado, foi se existia essa informação de 2 aeronaves de grande porte. A informação que havia sido passada é de que teria sido de 2 aeronaves de grande porte. Então, nós pesquisamos isso, de um Airbus contra um Boeing.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Posso pesquisar e ver se há uma outra aeronave pequena.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - pesquisar para ver se foi com uma grande aeronave.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Para ver se tem uma outra pequena.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até para que nós pudéssemos ver.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Vou pedir para eles ligarem depois de se pesquisar lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não sei... Para não perder o meu tempo: em 12, 15 dias para cá, com certeza, isso ficaria registrado.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Está bem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até porque o Sargento Wellington... Basta ligar para ele com celular e dizer "onde foi?" Ao senhor, como Brigadeiro, ele vai, com certeza, ter de lhe dizer onde foi. Aqui ele não disse. Mas com o senhor, como Brigadeiro, ele, que tem celular... O senhor pode dizer ao seu Ajudante de Ordens para ele dizer para o senhor onde foi e como foi. Ele vai ter de lhe dizer, senão ele vai... ele vai... Bom. Eu queria que o senhor fizesse uma avaliação do Brigadeiro Vilarinho. O senhor pode fazer uma avaliação dele, do Brigadeiro, do seu antecessor?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor. Eu não posso tecer qualquer comentário sobre um superior.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do Brigadeiro Vilarinho?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é seu superior?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor ficou no lugar dele no DECEA?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Outro oficial assumiu o lugar do Brigadeiro Vilarinho; depois é que fui eu. Eu sou o segundo depois dele.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor é o segundo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor... Eu não quero que o senhor fale nada negativamente dele. Mas, enfim... Então, quer dizer... Eu vou ter de falar algumas coisas e gostaria apenas que o senhor... Houve um relatório do TCU sobre o Brigadeiro Vilarinho. Foram solicitados pelo DECEA, nos anos de 2004 e 2005, 715 milhões e 667 milhões para as ações de operações de manutenção do SISCEAB". O senhor confirma isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Teria de pesquisar aqui para ver os números exatos. Mas houve solicitação, sim, senhor. Solicitações ocorreram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nesse ponto, destaca o relatório da auditoria do DECEA, em suas pré-propostas orçamentárias de 2004/2006... O TCU diz: "(...) registrou alertas para relevância da manutenção de recursos referentes ao SISCEAB e os riscos para o sistema decorrentes de corte de proposta orçamentária consoante as transcrições".

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Houve isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Houve, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tudo é com o Brigadeiro Vilarinho, não é? Tá. Relativo à tragédia da colisão aérea ocorrida em setembro, isso não foi obra do acaso; foi uma sucessão de equívocos. A crise foi anunciada com bastante antecedência...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Nenhum acidente é obra do...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... pelas autoridades aeronáuticas. Desculpe-me.



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É. Nenhum acidente é uma coisa única. Sempre são vários componentes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou complementar, então, a minha frase aqui: foi anunciada, com bastante antecedência, pelas autoridades aeronáuticas, como fazem prova os inúmeros alertas técnicos, os inúmeros alertas técnicos encaminhados pelo DECEA, seu órgão, ao COMAER. O senhor tem informação desses inúmeros alertas técnicos que foram encaminhados pelo seu Departamento ao COMAER, desses inúmeros alertas de que haveria um grave acidente?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor, eu não tenho conhecimento. O de que eu tenho conhecimento é que foram feitas solicitações ao Comando da Aeronáutica exatamente sobre esses recursos que haviam sido pedidos. E mostrei aqui, na apresentação inicial, que vários desses recursos não foram atendidos porque a arrecadação foi inferior ao que estava planejado. E também tivemos contingenciamentos ao longo de alguns anos, e que esses contingenciamentos e essa não-alocação fizeram com que houvesse uma diminuição na velocidade de implantação dos equipamentos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Brigadeiro, o senhor sabe o motivo do afastamento do Brigadeiro Vilarinho?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não sabe?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A quem eu deveria perguntar isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ao Comandante da Aeronáutica, que é responsável por fazer todas as colocações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele deu essas declarações ao Tribunal de Contas da União. O relatório, coincidentemente, saiu no dia 12 de dezembro de 2006 - o relatório final. E ele foi exonerado no dia 24/11/2006, portanto, 14, 15 dias antes de esse relatório sair depois dessas declarações dele. O senhor acha que tem alguma coisa a ver com isso? Com certeza, o senhor vai dizer que não, não é? (*Risos.*)



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A função de Chefe do DECEA, especificamente, acaba sendo uma função como todas as outras de gerenciamento do Comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Então, o Comandante da Aeronáutica escolhe aquelas pessoas que ele acha que têm condições...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que ele acha que sejam melhor para ele, para a Força.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - ...que podem atender melhor, em determinado momento, a determinada atividade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Eu vou ler aqui um trecho só. Rápido, Sr. Presidente. É do Tenente-Brigadeiro Paulo Roberto Cardoso Vilarinho. Ele queixou-se da sua exoneração: "*Não posso negar: saio com um forte sentimento de desilusão e com a minha alma entristecida*". Vilarinho foi exonerado no dia 24 pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Ele trabalhava no DECEA desde sua criação, em 1970. Dias depois da exoneração, a *TV Globo* mostrou uma reportagem que mostra que ele, por meio de documentos assinados e endereçados ao Comando da Aeronáutica, havia prevenido o Governo sobre essa possível crise aérea. O senhor tem conhecimento desses documentos?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - São esses documentos que eu comentei com o senhor que foram enviados...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por ele?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - ... para o Comando da Aeronáutica, por ele e pelos Comandantes do DECEA, falando sobre as requisições de recursos que eram necessários. Então, esse planejamento. Então...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou ler só aqui um pouquinho só do que ele pediu, só para o senhor confirmar, dizendo que "sim" ou "não".

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Tá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele também mandou um outro documento na reportagem, que é uma reportagem... Nele, o Brigadeiro afirma que - abre aspas - "*a manutenção de equipamento de controle pode estar prejudicada*"



pela falta de pessoal capacitado na área do CINDACTA IV". O senhor confirma o Sr. Brigadeiro?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Confirmando, porque houve uma perda...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor confirma o que ele disse?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Eu confirmo que ele mandou esse documento, que esse é um documento que foi encaminhado realmente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas eu queria... Essa frase que ele diz... O senhor concorda com o que ele diz aqui? Ele é Tenente-Brigadeiro, não é? Eu pensei que tenente fosse menos que major.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, ele é mais antigo que eu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas é Tenente-Coronel, não é? É porque abrevia. Desculpe-me. Eu pensei que tenente... Porque na Polícia Militar - e eu só chego até a Polícia Militar; eu não chego... Na Polícia Militar tenente é menor que major. Mas é Tenente-Brigadeiro na Aeronáutica.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ele é mais antigo e...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas eu só queria saber se o senhor concorda.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Os militares mais modernos jamais podem criticar os mais antigos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não estou lhe pedindo para criticar. Longe de mim. Eu só queria saber se o senhor concorda.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Ou elogiar. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Elogiar, pode - com certeza! Eu só queria saber se o senhor concorda com ele quando diz que falta pessoal capacitado na área do CINDACTA IV. Discorda ou concorda?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Eu concordo em que há falta de pessoal na área do CINDACTA IV, do CINDACTA III, do CINDACTA II, do CINDACTA I...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Capacitado. Eu falei capacitado.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - E de capacidade também.

(Intervenções simultâneas fora do microfone.)



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, senão eu perco o meu tempo.

(Intervenções simultâneas fora do microfone.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele já respondeu. Por mim, já estou satisfeito. Vocês é que estão perguntando ou sou eu? Eu já estou satisfeito. Eu já estou satisfeito com a resposta dele. Depois, se vocês se reinscreverem, perguntem e ele continua a... Por mim, ele já respondeu. Eu tenho que ter o meu direito. Tenho quantos minutos, Presidente? Porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem 1 minuto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, o senhor, pela sua explanação, eu quero lhe parabenizar. Parece que hoje está tudo às mil maravilhas na sua área. Depois do acidente, os controladores de voo agora vão até aos Estados Unidos fazer curso de inglês. Eles já foram alguma vez, Brigadeiro?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Já, mas em quantidade muito pequena. E aí novamente nós esbarramos nos recursos: eu preciso de dinheiro para comprar os cursos e para pagar as viagens deles.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A última pergunta: o senhor está satisfeito, no seu trabalho, com os recursos que o Governo Federal tem colocado para a sua área, para o controle de tráfego aéreo? Hoje o senhor está satisfeito?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Para este ano estou e para o futuro também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E para os anos passados? O senhor já era da Aeronáutica?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Já, mas eu não era Comandante do DECEA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas se o senhor já era da Aeronáutica, eu gostaria de perguntar se havia uma insatisfação da sua parte, dos Brigadeiros... Havia essa insatisfação da sua parte?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Da minha parte... Eu não estava no DECEA especificamente em determinados momentos, mas passei pelo DECEA em vários momentos.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei que o senhor passou pelo DECEA.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Então, esses recursos colocados, eles eram suficientes para se poder manter a operacionalidade do sistema, mas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Presidente não vai me cortar aqui...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - ...mas o aprimoramento do sistema ficou mais demorado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só a última, Presidente, que eu tenho mais 1 minuto. É uma coisa polêmica.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Já passou um minuto, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu gostaria de perguntar para o Brigadeiro...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo de V.Exa. está esgotado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... sobre a compra do avião do Presidente. Foi uma comprar certa, correta?

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Ah! está de brincadeira, não é? Sr. Presidente, passou o tempo!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é brincadeira. Eu tenho o direito de perguntar o que eu quero. Eu tenho direito!

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Já passou o tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se ele quiser cortar o meu tempo, é o Presidente; mas eu tenho direito.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Já passou o tempo!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só quero que ele me diga se havia outras formas de se.... Claro, que o Sucatão... Se havia outras prioridades, em vez de se comprar o avião do Presidente Lula.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - A eleição já se foi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só isso. Eu tenho o direito de perguntar, Sr. Presidente. Daqui a pouco é o senhor me cortando, é todo mundo aqui... Daqui a pouco é melhor....



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Eu não posso dar opinião sobre isso porque eu não participei do evento e seria leviano em falar qualquer coisa não conhecendo o processo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Passo a palavra ao próximo inscrito, nobre Deputado André Vargas, começando às 11h57min e terminando às 12h07min.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, Sr. Brigadeiro, queria saudá-lo e dizer que toda pessoa que eventualmente, por alguma circunstância, ainda mais tendo ficado muito tempo em determinado órgão, quando é demitida, ela sai e tem um nível de sensibilidade, de emoção nas suas missivas.

E, perguntado qualquer Ministro ou qualquer chefe de departamento se os recursos são suficientes no Brasil, sempre falta alguma coisa. Isso qualquer um. Qualquer Ministro do Presidente Lula chegará aqui e falará: *“Olha, precisamos de mais isso para aprimorar.”* E eu acho que isso é muito natural.

É claro que uma CPI que trata de gestão - porque eu acho que é sobre isso que nós estamos falando -, sobre gestão do controle aéreo, gestão do tráfego aéreo, gestão da infra-estrutura aeroportuária, enfim, de todos os encontros e eventuais desencontros, partindo do acidente da Gol... Mas, naturalmente, isso pode estar enviesado, porque o acidente tem uma dose de previsibilidade. Mas a maior parte é imprevisível senão não aconteceria. Não passa pela cabeça de ninguém que alguém decidiu matar 151 pessoas ou se omitir no processo. Mas pode ter falha humana. Então, eu acho que a abordagem, quando ela fica passional ou politizada... Se foi importante comprar o avião ou não foi importante, isso é uma coisa absolutamente secundária, pequena. Mas vamos à sua exposição, que eu acho que foi muito esclarecedora, inclusive para todos nós que conhecemos pouco o sistema. E, quando falava sobre o orçamento, é importante acompanharmos efetivamente, porque há sempre a dose do debate político que diz que os problemas que estamos vivendo é por falta de recursos. Pode inclusive ser por falta de recursos, mas pode ser um problema de gestão.

Vamos aos fatos. Em 2000, 407 milhões executados e nada foi contingenciado; em 2001, 344 milhões, contingenciados 6 milhões. Porque



apresentado da forma que foi, o valor do contingenciamento... Fica parecendo que este Governo faz contingência e o Governo anterior não fazia, por exemplo, não é? E não acho que tenha sido essa a intenção. Mas eu queria só... A execução orçamentária, portanto, 344 milhões em 2001; 410 milhões em 2002; 370 milhões em 2003... Porque houve um contingenciamento de 85 milhões. A previsão era maior. Aí já para 2004 aumentam os recursos para 468 milhões, 100 milhões; e, logo em seguida, reduzem um pouco mais: 435 milhões. Indo para 2006 com 531 milhões, e nova somatória de 100 milhões. Depois, uma previsão de 549 milhões. Portanto, se comparássemos.... Acho que não é importante ficar comparando, mas já que há alguns Deputados que recorrem a isso... O atual Governo, nesse quadro, comparando-se ano a ano, quantidade de anos, o atual Governo aplicou 1 bilhão 434 milhões, e o Governo anterior, 1 bilhão 161 milhões. Acho que esse debate é debate menor, mas é bom clarear, porque senão fica parecendo que não há uma vontade político-administrativa da atual gestão de se resolver ou fazer avançar o nosso sistema, que já é um sistema nível 1, segundo o controlador que aqui esteve. Porque pior também, e é um quadro muito ruim, é ficar dizendo que nós temos um sistema inseguro de viagem, de tráfego aéreo no Brasil, da aviação civil. Atacar a aviação civil ou atacar o Brasil não significa necessariamente equacionar e ajudar a equação do problema; é criar um trauma, porque no debate político sempre cabe aquela coisa do trauma, das primeiras páginas e da vontade de se projetar.

Na evolução de pessoal também se demonstra uma coisa muito parecida; a evolução dos recursos também é uma evolução muito parecida. Tínhamos lá 1.901 e chegaremos a 2.524 controladores. Lógico que ainda temos a discussão da militarização ou não, e é sobre isso que gostaria que V.Sa. emitisse uma opinião, na medida do possível, com relação a se isso é adequado ou não. Mas 1.901 chegando, em 2002, a 2.100, ou seja, no mesmo período, em 7 anos... No mesmo período, em 7 anos, chegaremos a 2.524, pela projeção da sua apresentação. Então, nós teríamos uma evolução de 200 controladores, ou 199, no período anterior, e agora teríamos projetado para 2007 uma evolução de 324 controladores de vôo.

Veja, fiz essa abordagem não exatamente para propor o questionamento, mas por entender que essa é uma responsabilidade nossa, da CPI, dos Deputados



que fazem o Orçamento. Estamos num debate sobre como fazer o Orçamento do atual Governo com aqueles que também foram governo, enfim, todos nós da Nação brasileira. E é nesse intuito que acredito que a CPI deva se pautar. É claro que haverá sempre a tendência de construir-se um imaginário de que nós, no passado, fomos competentes e hoje há uma incompetência geral no Brasil, ou vice-versa, de quem é do Governo, de que no passado havia uma incompetência, falta de sensibilidade e que agora tem um nível de competência máxima. Nem uma coisa nem outra é verdadeira: nem houve uma incompetência absoluta no Governo anterior, ou insensibilidade, nem há uma incompetência, uma insensibilidade absoluta. Porque tratamos de vidas, e com a vida não se brinca.

Portanto, estou cada vez mais convencido... E, ao ouvir também... Com relação àquilo que o Brigadeiro Vilarinho falou, ao se despedir. Mas também ao ouvir aqui... Porque todas as vezes que retornarmos ao dia do acidente vai haver emoção. Mas há uma tensão nesse processo, que é exatamente o foco do problema de gestão que pode estar havendo. Nível 1 o Brasil, mas, ainda assim, tem uma tensão, que é a questão de se o controle de tráfego aéreo no Brasil deva ou não ser civil ou militar. Enfim, o ideal é que seja militar ou o ideal é que seja civil? Gostaria de ouvir sua opinião em relação a isso. Porque estou convencido.... Quer dizer, é lógico que temos que nos convencer todos os dias, porque não nos convencemos absolutamente, de que talvez esteja aí parte do problema.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Preciso informar a V.Exa. que esse número de 2000 a 2007 que foi colocado foi apenas porque era o número que cabia dentro do *slide* a ser apresentado. Não mais do que isso.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Perfeito.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É só por isso. E que nós estamos recebendo um aporte de recursos não só do Governo, que já nos prometeu, inclusive, a continuidade desses orçamentos e de recursos na ordem de 120 milhões por ano de arrecadação que foi feita, de excesso de arrecadação, que seriam repassados para nós executarmos. Como também já agradei, no início, aos senhores, a V.Exa., como a todos os Deputados, porque já neste orçamento de 2007 já se pode ver que existem 60 milhões que foram colocados fora das tarifas, que foi o orçamento colocado para nos dar mais essa capacidade de fazer a



implantação do sistema. E quanto à posição de se fazer o órgão civil ou o órgão militar, o Comandante da Aeronáutica já conversou com o Ministro da Defesa e o próprio Presidente da República, que disse que iria fazer a decisão sobre essa mudança, ou não, ocorrer, e que provavelmente deverá estar sendo ativado um trabalho para fazer a análise de prós e contras, vantagens e desvantagens. E lá no DECEA poderemos fazer, então, a apresentação de todos os itens que possam ser usados para esse julgamento, e cumpriremos, qualquer que seja a decisão que venha depois disso. Acho que o mais importante de tudo, posso dizer a V.Exa., é que o sistema de controle do espaço aéreo seja adequado e que o sistema de transporte aéreo do País cresça, para permitir que atenda não só as cidades que hoje são atendidas, mas principalmente as demais cidades. Temos poucos aeroportos atendidos pela aviação. Poderíamos crescer muito mais em relação a isso e ao sistema como um todo. Não é só o controle do tráfego aéreo, tem toda a parte de infra-estrutura também. Imagino que tenha que ser um trabalho feito em conjunto, porque é um tripé, qualquer um deles tem interferência sobre o balanceamento dos outros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrou?

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Rapaz, você...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - É que o Vic usou 1 minuto e meio a mais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Desculpe. Gostei de ver, meus parabéns!

Vamos ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado Otavio Leite, começando às 12h07, terminando às 12h17.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito bem. Eminente Brigadeiro, demais colegas, concordo que o nosso viés, ao examinar essa matéria, considerando a (*ininteligível*) da Aeronáutica, que, a rigor, é quem tem a atribuição de gerir o controle do espaço aéreo, concordo que a nossa ótica é mais no enfoque de Estado do que de Governo, mas é inexorável, é indispensável considerar também que, por mais que sejam bons os projetos, boas as intenções administrativas, tudo se efetivará ou não a depender dos recursos disponibilizados para aquele propósito. Aí



entra o Governo também. Mas estamos preocupados com o Estado brasileiro, para que nesse aspecto ele não tenha problemas, que o tráfego aéreo brasileiro se processe com segurança e tranqüilidade. Esse é o nosso objetivo. Muitas seriam as indagações, algumas já me foram saciadas pelas intervenções dos colegas. Vou-me prender a 2 aspectos.

Sr. Brigadeiro, tenho chamado a atenção, junto com outros colegas, acerca da formação do controlador, em especial do conteúdo, do domínio que o controlador tem que ter em relação à chamada fraseologia aeronáutica em idioma inglês. Fiquei perplexo ao identificar, no último concurso, a existência tão-somente de algumas questões em inglês, de nível médio, e a ausência de qualquer perspectiva de aferição da conversação em inglês, da capacidade de dialogar em inglês daqueles candidatos. Bom, sendo certo que 64 passaram pela primeira etapa e estão na escola de Guaratinguetá, consta que lá terão algum tipo de apoio em inglês, para uns até quase que uma iniciação. Fiquei mais perplexo ainda ao verificar que, desta feita, agora recente, o inglês foi exigido mesmo que precariamente, mas anteriormente sequer se exigiu inglês.

Bom, hoje nossos controladores que aí estão não passaram por um crivo de uma aferição maior da sua aptidão em inglês. Isso não é um problema só do Brasil, porque as pronúncias do inglês são as mais variadas, a depender... como o senhor aqui também, inclusive, já disse.

Pergunto: o DECEA, que V.Sa. dirige, não procurou corrigir, nesse último concurso, esse problema? Porque não tem jeito: ou você afere e aquele profissional estará em condições de exercer com tranqüilidade, sem insegurança... porque certamente muitos dos incidentes são provocados pela dificuldade de comunicação. Por que o DECEA não estabeleceu uma prova oral para o inglês? Era isso que eu queria perguntar nesse primeiro momento.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Está perfeita a análise que o senhor faz sobre a parte de formação, fraseologia e inglês. Antigamente, toda essa parte básica de formação que era dada na escola de Guaratinguetá não requeria realmente que quem entrasse ali tivesse conhecimento de inglês, porque a fraseologia que ele iria aprender era primária, mas a comunicação também controlador/piloto era muito restrita a esses tópicos de fraseologia, porque se falam



muito números, de fácil entendimento, porque é só aquilo, são fraseologias padrão. Inclusive, se treinava o controlador a ficar dentro daquele padrão: ele responde isso, ele fala aquilo. Hoje há modificações tanto dos controladores como dos próprios pilotos, que também vão ter que aprender essa nova fraseologia. Para esses 64 controladores agora que foram feitos, ainda foi mantida a idéia original, não sendo feita a prova oral. E nós tivemos uma grata surpresa, que nessa imersão que eles tiveram de 3 semanas no ICEA, que é lá em São José dos Campos - os civis não fazem o curso em Guaratinguetá, e sim em São José dos Campos -, eles apresentaram um ótimo rendimento. Uma surpresa para nós e que nos facilitou, porque nós imaginávamos que teríamos que dar cursos suplementares para eles após terminarem o curso básico. Agora estamos fazendo, Sr. Deputado, junto ao Departamento de Ensino da Aeronáutica, que é quem é responsável por fazer os concursos, as nossas colocações de que tem que haver um nível maior de inglês nos concursos, inclusive essa parte de conversação precisaremos de ter um nível mais elevado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Com todo o respeito, Brigadeiro, mas a gente sabe que numa imersão de 3 semanas... o inglês requer um tempo mais prolongado, enfim. E essa aferição, se fosse feita ao tempo do concurso, evitaria até... e facilitaria muito a Aeronáutica. Eu já solicitei à direção da CPI que fizéssemos um exame mais acurado, inclusive com a perícia em lingüística, em línguas, para que nós pudéssemos ali ter uma tranqüilidade de que os 64 sairão de lá absolutamente com o domínio da fraseologia Aeronáutica, porque é uma exigência da OACI.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Só complementando, esses 64 não necessariamente irão trabalhar em órgãos em que eles vão ter controle de inglês. Então, nós teremos um tempo a mais.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito, muito bem.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Mas não invalida o restante, de colocarmos para as outras pessoas que estão entrando.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Brigadeiro, em relação aos números, aqui se falou sobre gastos etc. Objetivamente, os números reais são aqueles que nós extraímos do que foi previsto naquele exercício e o que foi realizado na prática,



o que foi efetivado, o que foi gasto. O não contingenciado não significa que tenha sido executado; o não contingenciado pode também não ter sido executado. O que importa é o que diz o SIAFI, e aqui tenho números que saíram do forno agora. Os números me chamam a atenção, porque se deixou de investir muito. E aí é uma questão de Governo. Vou dar alguns números na perspectiva cronológica dos 3 últimos anos. Em 2004, temos o fundo aeronáutico e temos o programa de segurança de vôo, o controle de espaço aéreo. Ao que nós estamos nos cingindo é a esse programa, o fundo é maior, naturalmente. Muito bem. Em 2004, o Fundo Aeronáutico é 1 bilhão; o programa de segurança, 470 milhões; executados, 67%. Em 2005, 496 milhões; executados, 56%. No ano passado, do que foi previsto no orçamento aprovado pelo Congresso, apenas 50% foram gastos. Nesse exercício agora, já estamos na metade do ano, o número do SIAFI tem apenas 4,7% efetivamente gastos. Se pegarmos uma perspectiva dos 3 anos, o que foi previsto e o que foi gasto, sendo certo que foi gasto a menos, vamos fazer o somatório dessa diferença, do que deixou de ser gasto, do que havia de disponibilidade aprovado pelo Parlamento e que o Governo não gastou. Nesse somatório - 2004, 322 milhões; 2005, 276 milhões; e no ano passado, 464 milhões - do Fundo Aeronáutico, 1 bilhão deixaram de ser gastos em sistema, em preparo, em equipamento, enfim, em tudo o que pudesse ensejar uma elevação na qualidade dos recursos humanos, dos equipamentos, na operação e manutenção dos equipamentos, do sistema, no desenvolvimento e modernização tecnológica do SISCEAB. Essa é a verdade. Em específico, quanto à segurança de vôo e controle do espaço aéreo nesses 3 anos, deixaram de ser gastos 578 milhões. Essa é a verdade, esse é o número que não nos deixa mentir, aqui extraído do próprio SIAFI: 578 milhões nos últimos 3 anos. É uma questão de Governo.

Eu queria saber do senhor o seguinte: nesses 3 últimos anos, os senhores, em relação ao Ministério do Planejamento, as demandas requerendo que recursos maiores fossem liberados etc. e tal eram obstruídas? Como isso se dava do ponto de vista dessa interface administrativa interna para que os gastos fossem efetivamente executados?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Então, em relação a esses dados, analisando o que está colocado no SIAFI sobre o que foi executado no



ano, não ficam ali o que nós chamamos de Restos a Pagar. Então, esses Restos a Pagar do orçamento de um ano, são pagos no ano seguinte. Então, em relação ao ano passado, por exemplo, ficamos com um número altíssimo, 120 milhões, aproximadamente, de Restos a Pagar, que foram empenhados em 2006, mas como não recebemos o equipamento, eles estão sendo recebidos ao longo de 2007, estamos pagando esse ano.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito, Brigadeiro, mas quanto a 2004 e 2005 o SIAFI já nos mostra números consolidados.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois não.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Só complementar, então. O último é que deste ano eu não posso gastar 100% de imediato, tenho critérios. Uma parte até março, uma parte até agosto e o restante até dezembro. Então, ainda faltam 37%, que serão liberados em setembro. Dos outros, já empenhei 34% de todo o volume, de 100%, tendo sido pagos 5%, recebidos 4. Mas já temos empenhados, Sr. Deputado, 187 milhões nesse ano. É informação do dia 18, da sexta-feira passada, coletada pelo nosso pessoal. Então, esse dinheiro já está empenhado. Só tenho ainda a empenhar o restante, que são 28%, que é o que vamos gastar até agosto, porque o restante dos outros 38, só recebo em setembro. Tanto que os nossos contratos estão, obviamente, com muitas coisas no final do ano para aproveitar esses outros 38% do orçamento, que só estarão liberados a partir de setembro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao nobre Deputado Gustavo Fruet, o próximo inscrito, começando às 12h19 e terminando às 12h29.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente. Major-Brigadeiro, boa-tarde. Reforço a idéia de que temos que preservar a instituição, reafirmando que a impressão que passa é que durante muitos anos a Aeronáutica faz verdadeiros milagres com o contingenciamento de recursos. Então, receba os questionamentos com respeito, mas é necessário, pelo procedimento, fazer algumas indagações. Vou fazer a seqüência de perguntas. Algumas delas, Sr. Relator, peço a gentileza de depois, se for possível, transformar em pedido de



informação, até porque são questões mais de natureza financeira, técnica, e poderão ser objeto de aprofundamento. Mas, para não perder a oportunidade, farei algumas questões pontuais e outras estruturais.

A primeira delas é que foi divulgado, no início do mês passado, que uma força-tarefa foi formada, comandada pelo senhor, segundo a matéria, trabalhando a toque de caixa, na preparação de um estudo para estabelecer a estrutura do futuro organismo civil que coordenará as atividades de controle de vôo no País. Com relação à proposta, ela trata do que muda no sistema atual? Como será a transição para o futuro sistema? E o que passará para o novo órgão? Pergunto em que fase está esse trabalho e se há - fica a seu critério responder - a disposição do Governo, de forma clara, em desmilitarizar o setor. E por que não se assume uma posição oficial de Governo em relação a isso, apesar das posições da Aeronáutica?

Segunda questão: o senhor afirmou, em resposta ao Deputado Macris, que não houve atendimento à deliberação do Conselho de Aviação Civil - CONAC, até por desconhecimento. Na sua avaliação, por ser o Diretor-Geral do DECEA, membro do Conselho, o senhor entende que é necessário o Conselho? Ou se trata de um conselho que acaba sendo inócuo, ineficaz nas suas resoluções?

Terceiro: por que aquela imagem que foi apresentada na televisão não foi apresentada aqui, na CPI, inclusive quando esteve, com todo respeito, o Coronel Rufino? Há alguma informação, alguma imagem em relação ao acidente que ainda não veio a público e que poderá ser mostrada à CPI, mesmo que em sessão reservada?

Quarto: entendo a posição do senhor, é uma questão de respeito até à legislação penal militar. Não sou conhecedor da matéria, mas entendo a justificativa para abertura de IPM por motim. Mas o fato de ter ocorrido um acidente excepcional, com 154 mortes, com indícios de falha ou de negligência, imperícia, imprudência, ou de falhas no sistema, não é justificativa suficiente para abertura também de um IPM? Ou havia o risco de ser aberto IPM e isso provocar uma reação dentro da estrutura da Aeronáutica?

Quinto: foram feitas novas instalações de freqüências de comunicação na região em que ocorreu o acidente, em especial no Centro de Controle amazônico?



Porque recebemos informações de que continuam os relatórios de perigo sobre regiões onde as aeronaves se chocaram.

Na seqüência: qual a opinião e o que tem feito o DECEA sobre a formação dos 160 novos controladores que estão na escola de especialistas da Aeronáutica? Pelo fato de que a formação regular do controlador é de 2 anos e esses deverão ser formados em 1 ano, não há a preocupação, nesse momento, com o número de controladores em prejuízo da qualidade?

Na seqüência: em razão da indicação da altitude errada na visualização radar e da inoperância do *transponder*, recebemos a informação que houve uma recomendação de segurança por parte do CENIPA para implementar, nos programas das unidades de controle aéreo, um sistema de alerta efetivo nos consoles de radar. Se isso está sendo feito, particularmente no CINDACTA II, que está passando agora pelas mudanças de equipamento, como o senhor já explicou, um dos mais antigos. Se seria ou não obsoleto o sistema. O senhor já explicou.

Por fim, insistindo na questão orçamentária, se há ingerência ou do Ministério ou do Comando para utilização de recursos do sistema de proteção e segurança do tráfego aéreo para outros setores. Numa rápida pesquisa no SIAFI, em 2005, se verificou, por exemplo, a utilização de recursos para hospitais. Seguramente, deve ser da maior importância e de necessidade. Mas a preocupação é não só com contingenciamento, mas também com relação à aplicação de recursos. E parece que está havendo uma confusão entre recursos orçamentários e financeiros e o contingenciamento desses recursos. Inclusive, peço até, se for possível, esclarecer essa tela que o senhor apresentou com relação ao contingenciamento. Quais são, efetivamente, aqueles recursos, se são só orçamentários e se está incluindo a questão do fundo. E por que isso? Ressalto, para constar também, a auditoria do Tribunal de Contas.

Com referência à repartição das receitas originárias das tarifas TAN e TAT, verificou-se que a INFRAERO está retendo indevidamente parte da arrecadação, em detrimento do Comando da Aeronáutica, descumprindo o teto anual de 90 milhões de reais e o percentual de 41%. Isso acaba confrontando até a informação que o senhor faz com relação à destinação dos recursos. Então, se há ou não essa retenção indevida por parte da INFRAERO.



Considerando os valores arrecadados e repassados até agosto de 2006, bem como o teto anual - insisto nesse valor - de 90 milhões para retenção, é possível verificar que, nos últimos 6 anos, a INFRAERO deixou de repassar ao Comando cerca de 582 milhões de reais. Causa perplexidade - é uma outra questão - o fato de o Comando da Aeronáutica, apesar das dificuldades financeiras vivenciadas, não ter realizado procedimento com vistas ao atesto da legitimidade e exatidão dos valores repassados pela INFRAERO. Essa é uma questão de respeito à hierarquia, à ordem de Governo ou foi uma opção da Aeronáutica?

E, por fim, nesse sentido, as propostas orçamentárias inicialmente elaboradas pelo DECEA para as ações referentes ao sistema, nos anos de 2004 e 2007, que, em tese, deveriam refletir as reais necessidades do sistema, tiveram de ser modificadas de forma substancial pelo Comando da Aeronáutica e estiveram limitadas pelos tetos orçamentários estabelecidos pelo Governo em vista da previsão de arrecadação das tarifas já mencionadas. Então, insisto, além do contingenciamento, além da retenção de recursos, há a utilização indevida para outros fins que não da proteção e segurança do tráfego aéreo?

São essas as observações. As outras perguntas, Major-Brigadeiro, a idéia é passar, através do Relator, como pedido de informação, para que possa constar ao final do relatório.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Vou tentar responder na ordem que o senhor fez. Em relação a esse grupo de trabalho, não existe. Não participo de nenhum grupo de trabalho e não foi criado pelo Comando da Aeronáutica nenhum grupo de trabalho para executar essa atividade. Em relação ao CONAC, acho que o CONAC é um órgão de importância e que deverá continuar a efetuar o seu planejamento, porque ele trata do sistema de transporte aéreo no País como um todo, envolvendo outros órgãos, não apenas o Comando da Aeronáutica, mas também a INFRAERO, a ANAC, o Ministério dos Transportes, o Ministério do Turismo - imagino que todas essas pessoas tenham influências diretas -, e, obviamente, Casa Civil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e quem vai tratar dos recursos disponíveis para isso. Em relação à imagem apresentada, não tenho conhecimento sobre esse assunto. Se a equipe presidida pelo Coronel



Rufino, que está executando a investigação do acidente, se ele tem uma imagem, a gente pode até verificar isso e passar a informação para o senhor para, caso existir, elas serem repassadas aqui para a CPI, o que ele já tem montado. Em relação a IPM novamente, no dia... Os IPM são abertos logo que há um indício de crime militar. E não havia, no momento do acidente, nenhum indício de crime militar. Em relação a frequências do local do acidente, já foram colocadas mais estações, estações que já estavam em andamento em tempos anteriores e continuavam no seu planejamento de implantação. E já existem novas estações de comunicação que estão operacionais e ainda outras que estão em andamento de implantação, não só na região, mas também para a área do CINDACTA IV, que tem alguns locais onde as estações ainda não estão prontas. Em relação à formação dos 160, foi feito um pedido diferenciado. Os alunos que fizeram concurso para esses 160 desse ano já tinham que apresentar um nível técnico de formação e não serem formados na parte técnica e militar. Com isso, em 1 ano eles receberão apenas a formação militar e depois a formação básica do controlador. Nesse 1 ano, eles têm que apresentar os diplomas correspondentes. Em relação a esse alerta emitido sobre o funcionamento da etiqueta, na hora que eu estava fazendo a apresentação, me parece que cometi um erro em dizer que o que estava do lado esquerdo era do lado direito. Então, do lado esquerdo é o nível voado pela aeronave, do lado direito é o nível aprovado no plano. Essa diferenciação é apenas um sinal. Está sendo analisada, sim, senhor, qual a necessidade de se colocar um outro alerta, que seja sonoro ou que seja diferenciação, não apenas essa informação. Está sendo estudado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Em relação às tarifas, a INFRAERO tem direito a 41%. O ofício que dizia que era restrito a 90 milhões foi modificado. É que a equipe que estava fazendo a análise não teve acesso a esse ofício e já foi informado a eles. Então, está correto, não houve apropriação indébita da INFRAERO dos recursos que estavam lá. E a utilização de recursos é unicamente para o sistema de controle do espaço aéreo. O único hospital que existe é o de Curitiba, que faz parte única e exclusivamente para o controle do espaço aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Passo a palavra à nobre Deputada Luciana Genro...



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... a última inscrita aqui, para 12h30 a 12h40. E aí encerraremos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Major, eu...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, eu vou querer o mesmo critério utilizado na passada. Se tivessem sido utilizados os tempos de 12h07 e 12h27 estaria dentro. Então, o mesmo critério da passada, eu peço, gentilmente, a V.Exa. que o conceda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se todos cumprissem o tempo, com certeza, nós teríamos espaço para ouvir mais uma pessoa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pelo menos até as 13h, Sr. Presidente, que é perfeitamente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Às 13 horas temos que voltar... Como?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Até as 13 horas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, às 13 horas já temos outra audiência.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas sempre começa à uma e meia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não começa à uma e meia não. Tem de começar às 13 horas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Seria o caso de prorrogar esta, porque a outra é muitíssimo menos importante que esta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Da minha parte, não tem problema.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Também acho, Sr. Presidente. Permita-me, então, começar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo o que eu preciso fazer aqui é combinado com todos. Se todos que estão aqui quiserem prosseguir até 1 hora, estou de acordo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Até as 13 e iniciamos às 13h30.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos estão de acordo?



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Tem muitos inscritos, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem muitos inscritos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Como sugestão, até para não prejudicar a intervenção de todos, aí V.Exa. avalia. Começa mais tarde o outro e suspende só se houver Ordem do Dia, aí nós fazemos direto, porque está sendo muito interessante esse depoimento e o próximo também...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A Ordem do Dia está suspensa, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, fica combinado até uma hora da tarde? Perfeito, tranquilo.

Com a palavra a nobre Deputada Luciana Genro. São 12h31min, corrigindo agora aqui. Até 12h41min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Major-Brigadeiro, antes de me referir aos controladores, eu queria me referir aos sargentos de um modo geral, porque eu recebi uma informação que me chocou bastante. Foi de que o salário de um sargento, com mais de 20 anos de serviço, seria de cerca de 2 mil e 100 reais. O senhor confirma isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O salário líquido...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É o vencimento total.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É... o líquido é mais ou menos esse valor, sim, senhora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, o salário oficial é o bruto. O líquido, a pessoa pode ter outros descontos que ninguém sabe.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o salário que a pessoa ganha é o bruto, isso é que é o oficial.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então o senhor não sabe?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, o bruto deles eu não sei, eu posso até pedir.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas, de qualquer forma, o líquido está por volta disso.



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Próximo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O que é aviltante, na minha opinião, um sargento com 20 anos de serviço ter uma remuneração de 2 mil e 100 reais. O que, para mim, está em consonância com os problemas orçamentários que as Forças Armadas como um todo enfrentam e que, lamentavelmente, não estamos vendo se refletir aqui na CPI. Seria um momento de o próprio Comando trazer esses problemas aqui para o Congresso Nacional, que tenho certeza também afetam os oficiais, porque, pelo que sei, o salário de um oficial também em final de carreira chega a cerca de 8 mil reais, o que também é uma remuneração rebaixada, se compararmos, por exemplo, com a remuneração dos Deputados, que é o dobro disso. Então, vejo que é necessário rever isso. Chega-me aqui um dado de que o vale-refeição seria de cerca de 36 reais. Vejo que o orçamento como um todo das Forças Armadas está rebaixado.

Em relação aos controladores, especificamente, o senhor disse que eles têm uma carga horária adequada ao que as normas determinam, entretanto, o senhor disse também que os militares não têm limite de carga horária, quer dizer, os controladores têm uma carga horária para o serviço de controlador, as tarefas inerentes ao fato de eles serem militares são realizadas nas horas de folga. Isso significa, portanto, que eles acabam cumprindo uma carga de trabalho, não como controlador, mas como militar, muito superior àquela que é recomendada pelas normas para os controladores, já que eles são obrigados a cumprir tarefas inerentes à sua tarefa de militar no horário de folga. O senhor confirma isso?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Vou explicar então. Recebi até as informações aqui de dados. Um suboficial, que é final de carreira, o valor médio do salário dele é 4 mil e 600 reais; um primeiro-sargento, que está aí com seus 20 anos, 3 mil, 785; um segundo-sargento, 3 mil, 115; um terceiro-sargento, 2 mil e 400. Eu tenho 41 anos de Força Aérea e recebo 8 mil e 500. Esse é o valor dos nossos salários.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Certo.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Em relação a essas horas de trabalho, nós chegamos a trabalhar 250 horas/mês em algumas atividades. O normal lá no DECEA, o meu caso especificamente, é entre 220 e 240 horas/mês de trabalho.



Para os controladores, como as funções deles são bastante complexas e eles precisam ter um descanso, nós procuramos evitar, ao máximo, as atividades militares, por exemplo, serviços armados, formaturas. Eles ficam dispensados, ao máximo, mas alguma coisa eles têm de cumprir sim, porque senão eles perderiam a capacidade...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu tenho ouvido muitas... E acho, inclusive, que a própria reivindicação deles pela desmilitarização está relacionada com essa carga excessiva de trabalho, além, evidentemente, do salário rebaixado. E de um outro elemento que também me parece importante ser ressaltado, que é o fato de que os oficiais que são os chefes dos controladores, em última instância, como o senhor, como o Major Kersul, que esteve aqui, que estão acima deles na hierarquia militar e também funcional, não têm formação na área de controle de tráfego aéreo. Os senhores são aviadores, pilotos, têm a sua formação na Aeronáutica, mas não exatamente na área do controle de tráfego aéreo. Então eles, de certa maneira, são obrigados, pela hierarquia militar, o que, inclusive, contradiz, na minha opinião, o que o Brigadeiro Kersul disse aqui, que tanto faz ser militar ou civil, a vida do militar e a do civil é a mesma coisa, só muda que o militar usa farda... Eu acho que não é assim, porque na vida militar não existe democracia, não existe a possibilidade de um subalterno questionar uma ordem de um superior, como existe na vida civil. Então, os controladores que conhecem a área, porque fizeram a sua formação, mesmo que precária, muitas vezes têm que se submeter a determinações superiores, as quais eles não podem questionar, porque vêm de superiores hierarquicamente e que, portanto, eles não têm o direito de nenhum questionamento.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Bom, não é bem assim. Eu posso explicar à senhora. Claro que, na minha posição de chefe do DECEA, se eu tivesse que conhecer profundamente controle de vôo, meteorologia, tráfego aéreo, informações aeronáuticas, telecomunicações, radar, é impossível para qualquer pessoa conhecer tudo isso em profundidade. Por isso é que nós temos os diversos setores trabalhando. Então, eu tenho oficiais especialistas em controle de tráfego aéreo, oficiais especialistas em meteorologia, em comunicações, em telecomunicações etc. e tal. Então, todas essas cadeias que estão dentro do sistema



é que fazem os trabalhos e são levadas até nós as propostas técnicas para decisão. A decisão ela vai mais em relação à priorização, quais são os recursos existentes, qual é o local onde se atua mais.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não é o relato que a gente recebe dos controladores. Eles se sentem intimidados em questionar porque as ordens superiores são superiores e muitas vezes elas não são compatíveis com a tarefa de quem conhece o sistema.

Eu queria também questionar o senhor por que a Aeronáutica não esclareceu depois para a Rede Globo ou para os telespectadores da Rede Globo que aquelas imagens não correspondiam exatamente, porque a imagem que ficou, a idéia que ficou foi a de que os controladores foram negligentes, pela reportagem da Rede Globo, quando, na verdade, não foram, porque aquelas imagens foram colocadas de uma maneira não exatamente como elas aconteceram para o controlador.

E, por fim, o Tribunal de Contas - volto trazer esse tema que o Deputado Vic já trouxe - diz que, considerando os valores arrecadados e repassados até agosto de 2006, bem como o teto anual de 90 milhões para retenção, é possível verificar, nos últimos 6 anos, que a INFRAERO deixou de repassar ao Comando da Aeronáutica cerca de 582 milhões, causando perplexidade o fato de o Comando não ter informado, não ter realizado nenhum procedimento de questionamento em relação a isso. Além do mais, eles demonstram aqui que os valores solicitados pelo DECEA foram muitos superiores aos valores autorizados, até porque as tarifas ficaram...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana Genro...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vou concluir, Presidente. As tarifas não ficaram nos níveis esperados. Então, pergunto ao senhor: se houvesse a desmilitarização, essas tarifas não seriam mais repassadas ao Comando da Aeronáutica. Como a Aeronáutica sobreviveria se praticamente todo o seu orçamento vem dessas tarifas? Não seria esta razão pela qual existe a resistência em relação à desmilitarização, porque o orçamento da Aeronáutica está totalmente dependente destas tarifas que estão relacionadas com o controle de tráfego aéreo comercial?



O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Vou responder às 3 perguntas da senhora. A imagem que foi apresentada é a correta para cada controlador, o que era do CINDACTA I e o que era do CINDACTA IV. Obviamente, o Centro de Comunicações já viu essa idéia que passou, que aquilo seria para todo mundo que teria capacidade, e eles poderão fazer as correções. Em relação ao dinheiro da INFRAERO, a análise que foi feita não levou em conta documentos posteriores que ultrapassavam aquele limite de 90 milhões e mantinha o estabelecido anteriormente, de 41%. Então, não houve essa apropriação...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O Tribunal de Contas está errado?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - É que... Não está errado, é que o ofício que eles olharam já tinha outro posterior que fazia modificação e eles não tiveram acesso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - E em relação ao orçamento da Aeronáutica, não tem nada a ver com o orçamento do DECEA. O nosso orçamento é totalmente à parte do orçamento da Aeronáutica. Então, saindo essa parte de controle de tráfego aéreo e tirando o orçamento, não se mexe no orçamento da Aeronáutica. Não há nenhum comprometimento nessas parcelas. São duas coisas totalmente diferenciadas.

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

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O orçamento do DECEA é única e exclusivamente das tarifas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O DECEA, sim, ficaria sem orçamento.

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

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O DECEA, sim, ficaria sem orçamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Efraim Filho, por 10 minutos, de 12h42 a 12h52.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, excelência, pela concessão do prazo. Para não perder mais tempo, pergunto ao Major-Brigadeiro Ramon Borges Cardoso se é do conhecimento dele o Projeto de Lei nº 4.991, que institui plano de



carreira para os oficiais e praças da Aeronáutica, que se encontrava pautado para ser votado nesta Casa em 21 de dezembro e que foi retirado pelo Poder Executivo da pauta.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Eu conhecia que existia um planejamento, mas desconheço o teor desse projeto, porque faz parte de outra área do Comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quer dizer que o DECEA não tem conhecimento do projeto de lei que institui o plano de carreira para oficiais e praças da Aeronáutica?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Está certo. Bem, de acordo inclusive com o que pronunciava a Deputada Luciana Genro e o que ouvimos dos controladores, seria o atendimento àquelas situações de carreira para que os controladores pudessem ter o acréscimo necessário e justo correspondente à sua função, até porque a informação que nos foi dada é que, retirando o percentual da insalubridade, um sargento - e gostaria até que você confirmasse - que é controlador do tráfego aéreo ganha a mesma coisa que um sargento que bate o bumbo na Banda Marcial da Aeronáutica, com todo o respeito a essa função, mas são responsabilidades diferenciadas e que mereceriam remunerações diferenciadas.

Segundo ponto, e vamos...

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Respondo a cada uma do senhor?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, vamos responder todas.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O.k.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Todas, não; mais uma seguinte, que é para sairmos dessa função de carreira, que já foi definitivamente tratada. Como V.Sa. não conhece o projeto de lei, fica prejudicada a nossa avaliação, o que para mim é bastante lamentável, já que se tratava de uma das saídas e acredito que esse projeto de lei deverá vir à tona, porque vem de encontro e ao encontro do que vem sendo tratado. E que o Relator pudesse, inclusive, se não o tem ainda nas mãos, se apoderar desse projeto de lei, até para que a CPI possa, dentro das suas saídas, indicar essa votação como uma medida emergencial.



Segundo ponto. V.Sa. chegou aqui realmente municiado, com bons argumentos, praticamente sem brechas, um muro de tijolos. Diria mais, um muro de tijolos inteligente, o que é ainda mais difícil de ser ultrapassado. Mas algumas brechas ficaram claras, quando vemos documentos do Tribunal de Contas. O primeiro ponto é quando V.Sa. afirma que as remunerações e os recursos são provenientes de taxas e de tarifas, numa ordem de 600 milhões, e que a União complementaria esse recurso até chegar a 1 bilhão. O Tribunal de Contas - e aí é que eu quero saber quem é que está com a verdade ou quem está equivocado - afirma, de forma categórica, no ponto 102 da auditoria que realizou após o acidente, que *“assim, conclui-se que para o funcionamento do programa 0623”,* que é o que trata do DECEA, *“onde estão inseridas as Ações de Governo 2923 e 3133, dirigidas à operação, manutenção e desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, o Comando da Aeronáutica conta com receitas decorrentes da arrecadação das tarifas TAN, TAT e ATAERO, não havendo aporte de recursos ordinários do Tesouro Nacional para financiar essas ações governamentais”.* Então, há aqui um equívoco, uma discrepância de informações: ou o Tesouro Nacional complementa ou não complementa. V.Sa. disse que complementa e o Tribunal de Contas disse que não complementa.

Num segundo ponto, e é um pouco anterior a sua gestão, mas acredito que há um acompanhamento nesse sentido, em 2004, a Pré-Proposta Orçamentária do DECEA tem os seguintes termos - ponto 165 do relatório da auditoria do Tribunal de Contas: *“Caso tais recursos não sejam alocados na plenitude, a continuidade dos empreendimentos iniciados no exercício de 2002 ficarão prejudicados,”* - isso é o DECEA quem diz - *“com risco de não se corrigir a situação emergencial do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro”.* Isso em 2004. Na Pré-Proposta Orçamentária de 2005, um ano depois, continua, não digo o pedido, mas continua o apelo. *“A eventual insuficiência de recursos em 2005, certamente gerará efeitos danosos ao progressivo aperfeiçoamento dos meios e atividades inerentes ao controle do espaço aéreo brasileiro (...)”* E continua: *“Sem dúvida, sensíveis prejuízos para o País serão gerados na ocorrência de retardos ou não execução de importantes projetos,”* - e olha como é grave - *“os quais, em última análise, visam garantir a máxima segurança possível (...)”* Isso é o DECEA, num documento oficial



em 2005. E volta na Pré-Proposta Orçamentária de 2006: *“Outras conseqüências do não atendimento do pleito são:”* - e elenca - *“atrasos e congestionamentos nos principais aeroportos do País”*. E no segundo ponto: *“maior tempo de espera entre pousos e decolagens de um mesmo aeroporto”*, entre outras informações que o tempo não nos admite avançar. Ou seja, o DECEA tinha pleno conhecimento aqui, com 4 anos de antecedência, de que uma grave crise se instalaria. E na gestão de V.Sa. ele, no meu entender, foi omissivo, porque não relatou tais dificuldades e apenas através de pré-propostas orçamentárias. Eu queria um posicionamento do DECEA sobre esse conhecimento de que o caos aéreo era iminente no País.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Bom, respondendo então ao senhor. Dentro da parte da carreira, o senhor falou dos salários. Os controladores ganham realmente um pouco a mais. Se eles não forem controladores ou se não estiverem exercendo essa atividade, vão receber o que ganha qualquer outro sargento, esse sargento seja ele pára-quedista, enfermeiro, mecânico de vôo, técnico de informática. Então, são todos eles. O universo...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Era essa a importância do projeto de lei que o Executivo retirou de pauta. Mas vamos à seguinte.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Então, a proposta que hoje está sendo feita, dessa eu posso falar com o senhor, que foi o que o Comandante da Aeronáutica pediu que fosse estudada, era a possibilidade de nós fazermos com que houvesse a promoção dos sargentos a oficiais em número maior do que hoje acontece. Então, controladores de vôo, meteorologistas, comunicações e essas outras especialidades serem promovidos a oficiais através de um curso e poderem chegar até coronel. Então, existem implicações legais, isso está sendo feito, mas a proposta, o pedido do Comandante da Aeronáutica, o Brigadeiro Saito, é de que isso fosse feito, permitindo que houvesse a promoção desses sargentos, que eles pudessem ter uma perspectiva de carreira, não só terminando como sargentos, como suboficiais, mas chegando a tenente, capitão, major, tenente-coronel. Eles pudessem ter essa carreira dentro do seu plano efetivo. Em relação à parte de formação de pessoal, o próprio Comando da Aeronáutica, em 2003, fez um pedido para poder atender a essas necessidades que foram relatadas pelo DECEA, de criar um plano que chamou de Tecnologia Militar, onde eram pedidas 3 mil vagas, que



seriam suficientes para suprir os técnicos, controladores e outras especialidades dentro da Força Aérea que são necessárias para manutenção do sistema. Esse projeto também não progrediu, e nós não tivemos o aporte dessas pessoas para o sistema. E, em relação aos recursos, talvez eu tenha me expressado mal para o senhor ou para todos - peço desculpas. O que o Tesouro Nacional aporta para o sistema, 300 e poucos milhões ao ano, é para o pagamento dos militares que fazem parte do sistema. A INFRAERO usa tarifa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. foi claro nisso aqui.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - A INFRAERO usa tarifas para pagar pessoal e nós não usamos. Então, a INFRAERO recebe as tarifas para fazer manutenção, operação do sistema e pagamento de pessoal. Nós usamos tarifas para manutenção e operação do sistema, e o Tesouro, o Governo paga os salários.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Respondida essa parte. E quanto àquelas propostas pré-orçamentárias, o clamor e o apelo do DECEA ao Tesouro Nacional para que ele aumentasse os repasses, culminando em 2006, quando ele fala do grave risco à segurança do País, ou seja, o pronunciamento do DECEA. O risco do caos aéreo iminente no País era de conhecimento do DECEA?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O DECEA sabia que existiam necessidades, porque todas elas estão elencadas no nosso Plano Plurianual. Então, no momento em que nós recebemos um orçamento para o ano, aquelas de maior prioridade são colocadas num programa de trabalho anual, que é o que nós executamos. Obviamente, nós pedimos sempre o valor ideal. Nem sempre se consegue isso, porque a receita de tarifas é em número insuficiente ou não atende ou não alcança aquilo que havia sido planejado. Nós ficamos, então, limitados por esse teto orçamentário e executamos aquilo que estava previsto. E, obviamente, cada vez que há uma redução desse valor, alguns dos equipamentos e sistemas e implantações têm uma cadência mais lenta para serem executados.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Vou insistir, Major-Brigadeiro, porque V.Sa. não respondeu minha pergunta e está se esquivando. Era do conhecimento do DECEA o risco iminente de um caos aéreo no País, devido a esse ofícios que desde 2002 vêm levantando, vêm reclamando do contingenciamento feito pelo Governo



Federal? Era do conhecimento do DECEA o risco eminente do caos aéreo? Eu peço que o senhor me responda essa pergunta.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O que nós estávamos colocando eram as dificuldades para se fazer o controle do tráfego aéreo. A implantação de novos equipamentos, de novos sistemas, que poderiam dificultar exatamente o que está sendo colocado aí: atrasos das aeronaves, congestionamento dos vôos, pela não-execução...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Risco à segurança?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - À segurança, não, porque nós seguramos as aeronaves no chão e atrasamos os vôos justamente para não comprometer a segurança.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Brigadeiro. Vamos ao próximo e último inscrito.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só para concluir, para deixar lida uma reunião ocorrida no dia 28 de julho, o ponto 169, reunião de secretários-executivos dos membros do CONAC. *“Foi esclarecido pelo representante da Casa Civil da Presidência da República que política de contingenciamento de recursos não prevê exceção, sendo essa uma posição definitiva do Governo.”* É o ponto 169 da auditoria do Tribunal de Contas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, começando às 12h54 e terminando às 13h04. E aí encerraremos a reunião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente. Quero saudar o Major-Brigadeiro Ramon, saudando também a todos os colegas desta CPI e os Deputados que estão presentes. Primeiramente, quero dizer, Brigadeiro, que V.Exa. conseguiu e está conseguindo, de uma maneira muito transparente, contribuir para esta CPI. Uma ou outra pergunta, que realmente não cabia resposta, apenas não foi dada, mas eu percebo que V.Exa. tem feito um esforço, está fazendo um esforço para usar as palavras mais claras possíveis, para que possamos entender. Em segundo lugar, quero dizer que nós temos um problema de Governo. É um problema, de certo modo, crônico em nosso País. E quando me refiro a Governo, mais uma vez, quero chamar a atenção, não estou me referindo apenas ao Executivo: estou dizendo ao Governo - Governo que é



composto pelos Poderes e pelos órgãos da administração. E um dos problemas graves que vemos na questão orçamentária é que ainda a questão orçamentária não é tratada como prioridade. Na Inglaterra, por exemplo, é festa o dia que se vota o Orçamento, porque o Orçamento é coisa séria lá na Inglaterra. Aqui, no Brasil, antes da estabilização da economia, era uma peça de ficção científica. Quer dizer, não valia para nada o Orçamento. E, hoje, ainda o Orçamento sendo apenas autorizativo e não tendo uma maior obrigatoriedade na sua execução, nós vamos observando as distorções existentes. Por outro lado, este Parlamento se omite, porque este Parlamento é, de um modo geral, e aí vemos as defasagens do Governo. E falo Governo *lato sensu*. É que quem é do Governo, aprova. Quem é contra o Governo, rejeita. De um modo geral é assim. E isso é uma distorção do Parlamento. Nós vemos mais distorções ainda quando da edição de medidas provisórias. A Constituição de 88, quando institui a medida provisória, que era com outro objetivo, usurpou do Poder Legislativo a sua competência legiferante em 70% dos casos. Hoje, nós ficamos apenas homologando decisões do Executivo, que não é do Governo, e isso vai gerando essas distorções todas que estamos percebendo da questão da execução orçamentária. E, aí, os militares, até pela doutrina, até pela disciplina, são aqueles que se ajustam à realidade apresentada. É da disciplina militar. É assim que acontece. Faz as suas reivindicações, mas se ajusta. Se um comando inferior demanda um comando superior e ele diz não tem jeito, pronto. Se vira. E é assim na carreira militar. Só que nós estamos percebendo que, nesse caso da Aeronáutica, nesse caso conhecido pela sociedade como apagão aéreo, os problemas vão se avolumando, e ou nós tomamos medidas saneadoras ou nós teremos problemas graves. Primeiro deles: chegou-se a um ponto que não é apenas questão de uma insatisfação salarial dos controladores de voo - isso está mais que claro para nós, da CPI: é um problema estrutural. E eu digo mais: a própria Força Aérea Brasileira acaba sofrendo conseqüências de um problema que não necessariamente está sob sua alçada resolver. Então, a questão do controle de voo, neste momento, e desde o acidente do aeronave da Gol passa a respingar de uma forma ou de outra. Ontem, uma aeronave teve defeito ou foi um passarinho que entrou lá na turbina. Isso recai na Força Aérea Brasileira, porque agora a sociedade ... Antigamente era só a previsão meteorológica, agora é previsão dos vôos, que é



dada em todo noticiário nacional. Então, é preciso resolver de maneira não apaixonada esse problema com uma certa urgência, até para o bem da Força Aérea Brasileira. E não percebo que apenas promovendo ou dando condições de os controladores de vôo serem promovidos a oficiais se vai resolver, porque não é só esse o problema. Há outros problemas que já foram devidamente tratados aqui. E como aqui nós temos que fazer a escolha de Sofia, por causa do tempo, eu não vou entrar nesse detalhe. Mas eu acho que essa questão da promoção pode servir para os controladores da defesa aérea perfeitamente, porque a defesa aérea terá que ser feita por controladores militares. Então, que seja criada essa carreira para que eles sejam promovidos oficiais, porque eles têm treinamento diferenciados dos controladores de vôo que fazem controle de serviço de vôo. Então, acho que é uma idéia boa. Não para os controladores de um modo geral, mas para os que trabalham no COPM, perfeitamente, na defesa aérea. Então, que se promovam eles a militar, que se crie a carreira. Fica até mais fácil, porque o outro dá mais problema ainda. Por que quantos vamos ter que promover a oficial? E não tem quadro para isso. Como vamos aumentar o quadro dos oficiais? E, aí, ao desmilitarizar, resolvemos já outro problema. De cara, criamos em torno de 3 mil vagas para novos sargentos e suboficiais, porque são 26, já passa aí menos 3 mil. Então, fica até uma parte já mais fácil de resolver. Uma outra questão. Claro, CNS e ATM é algo para o futuro. Se não me engano, a primeira experiência está começando agora na Austrália, ainda em avaliação. Claro que o Brasil, com os problemas que tem, provavelmente será um dos que vai entrar em 2022, a menos que se mude a filosofia de investimento maciço etc., e sabemos que isso não vai acontecer. Então, nós temos ainda problemas que temos que corrigir, para nos manter no nível 1, e se possível darmos, ao espaço de cobertura Alfa no Brasil inteiro, com segurança e com condições. Temos que resolver, por exemplo, os problemas dessa questão dos alvos ou das pistas fantasmas que estão aparecendo, o que é grave. Tivemos a informação, e já aqui a primeira pergunta, de que o CINDACTA IV opera convencional em razão da incerteza ou insegurança do uso do radar. Tive essa informação. Quero saber de V.Exa. se ela procede ou não? Em segundo lugar, até mesmo para a defesa aérea - porque já falamos também aqui -, há uma diferença básica entre defesa aérea e controle de tráfego aéreo. O controle de tráfego aéreo é



para as aeronaves que querem, que demandam e buscam esse serviço; o de defesa aérea é para quem não quer esse serviço, não quer ser visto e quer passar escondido. Então, eu pergunto: o radar secundário, que já está em maior número do que os radares primários, não é mais interessante? Estamos falando em integração. Não seria interessante que evoluíssemos tanto no investimento dos radares primário e secundário, primeiro, porque o radar primário dá uma garantia de que qualquer aeronave, querendo ou não, vai ser vista? Então, para o controlador de voo, o radar primário é uma segurança de que ela vai ser vista, mesmo com o *transponder*, se desligou ou não, se falhou ou não? E para a defesa aérea ela é fundamental, porque somente com o radar primário eu vou fazer a defesa aérea. Claro que não vai entrar aqui alguém, querendo traficar droga, e vai ligar o *transponder* e pedir: “Defesa aérea, estou por aqui, posso?” Ele não vai fazer isso. A questão é essa. Então, vamos cair novamente na questão de investimento. E como nós falamos em investimento, vamos descobrir que, nesse setor - já descobrimos, a sociedade já descobriu -, é investimento porque disso depende a economia, depende a segurança das pessoas, depende a visão que lá fora vão ter de nós aqui, no Brasil. Quer dizer, não é algo supérfluo, que pode ser feito depois. É urgente, indispensável. Então, que V.Exa. fizesse um comentário, porque meu tempo já está quase acabando.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Sim, senhor. Eu também vou ser rápido. Em relação ao CNS e ATM, em 2022 vai ser o mundo todo, mas o Brasil está entre os 5 países que estão trabalhando mais à frente. Então, algumas das funcionalidades CNS e ATM, nós já estamos trabalhando e já vamos implantar a partir do ano que vem, junto com Estados Unidos, com o Canadá e com a Europa. Inclusive, no ano que vem, deverá ser feita uma reunião aqui no Brasil dos 5 países mais avançados nesse trabalho. Então, nós estamos fazendo as 2 coisas ao mesmo tempo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sei que o esforço é grande, mas nós temos tantas outras coisas que precisamos também acompanhar; senão, nós vamos criar nova distorção.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Em relação ao segundo...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só uma pergunta ainda sobre esse tema: olhando um pouco para o mundo, existe algum país que não tem cobertura total? Como isso acontece no restante do mundo?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - O mundo não tem cobertura radar. Os países que têm cobertura radar são Europa, Estados Unidos, Canadá, Brasil, e acabou. Os outros países têm uma quantidade ínfima de radar. O senhor falar de vários países... Vamos falar em países grandes: a Argentina, que tem um território bem grande, tem 7 radares. Nós temos 187. O Peru tem 1; a Colômbia me parece que tem 2; a Venezuela tem 1 e vai comprar o segundo. Então...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Parece que nós temos 174, não é?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Cento e oitenta e três ou cento e setenta e... Eu não sei o número exato, de memória, mas...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Cento e setenta e quatro. Mas, está bem.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - A África já não tem nada.

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Não tem. Então, quando se fala de cobertura radar, nós estamos falando em países assim: Canadá, Estados Unidos, Inglaterra, Europa, Brasil...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E radar primário, nesses países ricos?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - E radar primário e secundário. Então, falando sobre isso...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas, primário, nos países ricos?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Muitos radares secundários.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E primários?

O SR. RAMON BORGES CARDOSO - Primários também, mas voltados mais para a defesa aérea. E, no nosso caso, como é integrado, então, alguns dos lugares que hoje nós estamos com radares secundários, dentro do nosso planejamento, a gente já substitui por um primário mais um secundário, para complementar. Então, essa posição de colocar um primário também está sendo continuada. E, sobre o DACTA IV, que o senhor me perguntou, estava acontecendo uma quantidade maior do que o normal numa parte - porque a gente fala do CINDACTA IV, que é 50% do território nacional. Então, estava acontecendo em 1 dos 25 radares esse tipo de



atividade, um número grande de pistas falsas, de alvos falsos, quer dizer, sujeira no radar. Foi uma equipe técnica para lá, viu quais eram os parâmetros que estavam não-adequados e feito o trabalho de correção. E foi mandado, então, já esta semana ainda, que eles voltassem a operar, porque a parte técnica já estava solucionada. Então, estamos colocando, sim, senhor, mais radares primários para isso, para a defesa aérea poder fazer esse controle.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou suspender a reunião, mas, antes, quero agradecer a presença do Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, que nos deu uma verdadeira aula, de maneira muito didática, muito organizada, muito clara, muito lúcida, própria mesmo das mentes inteligentes, que sabem fazer uma explanação, com começo, meio e fim. Acho que hoje foi um dia muito enriquecedor para esta Casa, para esta Comissão, de tantas e boas informações que ele trouxe para nós hoje.

Então, vamos suspender a sessão agora, e voltaremos às 13h30min.