



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: 0915/07	DATA: 26/6/2007
INÍCIO: 9h22min	TÉRMINO: 17h30min	DURAÇÃO: 8h08min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 7h16min	PÁGINAS: 173	QUARTOS: 87

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MARCO ANTONIO BOLOGNA - Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A.  
NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO - Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Secretário de Finanças da Aeronáutica.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
Houve exibição de imagens.  
Há palavras ininteligíveis.  
A reunião foi suspensa e reaberta.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 21ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy, da America ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 20ª reunião.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura da referida ata.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Peço a dispensa, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata a pedido do nobre Deputado Fernando Gabeira, em discussão a ata.

Não havendo quem queria discuti-la, em votação.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovada.

Expediente.

Foram distribuídas cópias dos resumos das correspondências recebidas pela CPI, cujos originais encontram-se à disposição dos senhores membros para consulta na Secretaria da Comissão.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes atividades: dia 27 de junho, apreciação de requerimentos; dia 28, tomada de depoimentos dos Srs. Vinícius Lanzoni Gomes, servidor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA; e do Deputado Federal Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para tomada de depoimento dos Srs. Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A, às 9 horas; e do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica, às 13 horas.



Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar — os procedimentos de sempre: 20 minutos para o depoente expor as suas idéias, fazendo a observação de que esse tempo é elástico. Se precisar de mais, pode fazer uso à vontade. Os outros padrões, 15 minutos para o primeiro requerimento aprovado, 10 minutos para os demais.

Para atender as formalidades legais foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação de cujo teor faço a leitura.

Compromisso oral. *“Faço sob palavra de honra a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.*

Vou conceder a palavra ao nosso nobre Relator Marco Maia por um instante.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, bom-dia; bom-dia a todos e a todas Sras. e Srs. Parlamentares, eu só queria aproveitar aqui, Sr. Presidente, este momento inicial da nossa sessão do dia de hoje para informar a V.Exa. que este Relator está encaminhando a esta Comissão alguns requerimentos pedindo informações sobre a pessoa do suíço, que deu declarações no programa *Fantástico* do último domingo, tratando sobre o sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro, inclusive dizendo que esteve, durante uma semana, dentro do CINDACTA I, em Brasília, fazendo análises técnicas em relação aos equipamentos e tratando sobre as condições de operacionalidade desses equipamentos.

Portanto, este Relator está querendo obter maiores informações sobre esses dados, esses levantamentos técnicos que foram realizados por esse cidadão e, ao mesmo tempo, informações sobre as atividades que ele desempenhou no Brasil quando aqui esteve — Christophe Gilgen. Até porque muito me estranhou a presença de um cidadão de outro país dando uma declaração sobre o sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro, principalmente atentando contra a segurança desse espaço aéreo brasileiro e com informações contundentes, dizendo que esse espaço aéreo é inseguro, coisa que esta CPI, pelas investigações que realizou até o momento, não chegou a essa conclusão.

Bom, há problemas, existem avanços que precisam ser feitos, investimentos que precisam ser realizados, mas de forma alguma esta CPI fez um alarme, dizendo que era inseguro viajar no espaço aéreo brasileiro. E nós vimos aqui um suíço,



entrevistado no seu país de origem, dando opinião, falando de forma dura e contundente sobre o espaço aéreo brasileiro, o que me deixou extremamente preocupado essas afirmações feitas por esse cidadão e com a curiosidade de saber quais os interesses que levaram esse cidadão a fazer essas afirmações da forma como fez, do jeito que fez e com a contundência que fez em relação ao espaço aéreo brasileiro.

Então, eu estou, Sr. Presidente, encaminhando um conjunto de requerimentos pedindo informações sobre o comportamento, os relatórios e as atividades que esse suíço desempenhou no País, inclusive pedindo informações sobre o acidente, aquele que ele diz ter acompanhado também e que aconteceu no espaço aéreo suíço, no ano de 2002, o choque de 2 aeronaves, um cargueiro norte-americano com um avião russo transportando crianças, e que resultou também na morte de quase 1 centena...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Aconteceu, aconteceu o acidente, mas no espaço aéreo suíço, e as informações que nós temos...

Então, um cidadão que vivenciou um acidente, que, segundo informações que nós temos, houve também falhas de equipamentos que levaram a um conjunto de mudanças e transformações nos equipamentos suíços, vem à televisão dar sugestões sobre o espaço aéreo brasileiro.

Há, na minha avaliação, uma certa contradição nisso. E nós, como brasileiros, não podemos, na minha avaliação, permitir que esse tipo de fato aconteça.

Já viajei muito pelo mundo, tratando inclusive sobre temas sindicais e nunca fui a outro país fazer críticas a outra nação, ao funcionamento de outro país, de forma pública, criando essa condição e essa situação de temeridade, de insegurança no espaço aéreo brasileiro.

Fiquei muito apreensivo com aquelas declarações porque se a situação de fato fosse essa, esta CPI já deveria ter tomado uma posição de proibir inclusive os vôos no País, enquanto não fosse resolvido o problema de falta de segurança no espaço aéreo brasileiro.

Parece-me que as declarações foram um tanto levianas. Por isso que este Relator, com a responsabilidade que tem... Porque nós estamos aqui também, ao



investigar a crise do setor aéreo brasileiro, a tratar sobre esses temas, falando sobre o problema de segurança dos vôos. E, com certeza, a sociedade brasileira olha para nós, toda vez que nós nos reunimos aqui, para dizer: *“Bom, é tranquilo, é seguro viajar no espaço aéreo brasileiro”*. E quando vêm um cidadão de fora, lá da Suíça, onde viveu há 4 anos atrás um acidente semelhante, dar uma declaração como essa, fica sempre o questionamento e a pergunta de quais os interesses que motivaram esse tipo de declaração feita à imprensa e ao *Fantástico*, no último domingo.

Sr. Presidente, eu estou encaminhando um conjunto de requerimentos tratando sobre esta matéria para que a gente possa ter maiores informações e inclusive tomar as medidas que forem necessárias no sentido de orientar o Governo a proceder em relação a esse caso. Acho que o Governo brasileiro não pode deixar uma situação como essa passar despercebida. Ao contrário. É preciso que se tome medidas para evitar, de fato, identificando quais foram os interesses, que situações como essa se repitam em nosso País.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Fernando Gabeira.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Sr. Presidente, essa é a primeira reunião que nós temos depois daquela crise do fim de semana. Proponho que, num determinado momento, nesta semana, a gente faça como se fez na semana passada: uma reunião para discutir os temas que estão um pouco fora da pauta. Como fizemos na semana passada, para a gente avaliar o que aconteceu nessa crise do fim de semana: o que poderia ter sido feito; o que foi feito; o que não foi feito.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente. Vamos deixar isso então para amanhã, quarta-feira, às 12 horas. Temos requerimentos a serem aprovados e entre os requerimentos a gente discute então esse tema que é importante.



Vou passar a palavra ao Sr. Marco Antonio Bologna, pelo prazo de 20 minutos, fazendo, no entanto, a ressalva de que esse prazo tem sido sempre elástico, flexível, e V.Sa. vai poder dispor do tempo necessário para fazer sua explanação, torná-la clara.

Com a palavra.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom-dia, Sr. Presidente, Deputado Marcelo Castro; Sr. Relator, Deputado Marco Maia; Srs. Deputados; Sra. Deputada, muito bom-dia. Bom-dia a todos. Para a TAM, como Presidente da TAM, nos sentimos bastante honrados de ter essa oportunidade de poder colaborar com o espaço aéreo brasileiro e com a volta à normalidade da situação do tráfego aéreo. Vou fazer uma apresentação, tentando situar como se comporta hoje o setor e fazer um diagnóstico de quais são os pontos que a gente entende que deveriam ser endereçados. *(Segue-se exibição de imagens.)* A aviação comercial brasileira, ela representa hoje no Brasil, ela gera 35 mil empregos diretos na própria indústria. Sabemos que ela tem um efeito multiplicador na geração, principalmente nos destinos que ela ocupa, uma multiplicação de 1 para 5. Então, a gente chega aí a um universo de mais de 150 mil pessoas que estão ligadas na geração de emprego indiretamente e diretamente com o setor. No ano de 2006, foram transportados aproximadamente 50 milhões de passageiros, foram desembarcados nos aeroportos brasileiros. Em termos de turistas trazidos para o Brasil no ano passado por via aérea, chegou a quase 4 milhões de turistas, e hoje as linhas aéreas regulares, elas atendem no território nacional ao redor de 160 cidades. E o consolidado desse setor em termos de geração de valor é um faturamento total previsto para este ano de 2007 acima de 15 bilhões de reais. O setor vem demonstrando que existem diversos fatores que demonstram que esse mercado, que o transporte aéreo brasileiro, ele vem crescendo de uma forma auto-sustentada. Eu lembro que até final de 2002 existia uma grande crise aérea. E não era uma crise de espaço, era uma crise da saúde financeira das companhias aéreas. E de lá para cá, com a recuperação da economia e com diversos fatores de expansão do crédito, de maior renda, de maior distribuição de investimento pelo País e da própria indústria em gerar tarifas e preços mais atrativos, criaram uma dinâmica de crescimento, e esse crescimento tem sido feito de uma maneira sustentada. Primeiro, a gente tem um crescimento de



tráfego aéreo, que é notório, desde 2004, que significa um maior número de passageiros, mais brasileiros andando de avião. Existe também por parte das empresas, elas passaram a ofertar melhores produtos, ou seja, mais aviões com maior número de assentos. Então, há hoje aviões mais modernos. A frota brasileira — vou dar esse dado mais para a frente — é uma frota bastante moderna quando comparada com outros países. Houve uma acentuada redução dos preços de passagens, o que levou a essa dinâmica de crescimento em 2 dígitos. Houve vários ganhos de eficiência por parte das empresas, o que levou elas a manter, apesar de levarem preços mais atrativos, manter rentabilidade e manter recursos para os seus investimentos baseados em ganhos de eficiência e reduções de custos. Com isso as empresas tiveram resultados financeiros positivos, e hoje a situação do Brasil, em termos da saúde das companhias aéreas, nós não temos nenhuma empresa que apresenta dificuldade. Muito pelo contrário. Todas hoje estão capitalizadas. Como já disse, a frota brasileira é uma frota bastante moderna quando comparada com outros países do mundo, e já vemos também os sinais da aviação regional. Entendemos que há uma importância muito grande do andamento do projeto de lei que se encontra nesta Casa com relação ao fomento e ao desenvolvimento da aviação regional. E com isso as companhias brasileiras, que perderam até, por causa da crise da VARIG, espaço nas operações de longo curso internacionais para as empresas internacionais, estamos assistindo hoje a uma recuperação por parte das empresas do Brasil. Nesse quadro a gente demonstra que a demanda, ela vem crescendo de uma maneira significativa. Nós temos aí a partir de 2002, nós temos um crescimento em taxas anuais na faixa de 16% ao ano na demanda. Isso, poucos países têm demonstrado esse crescimento. As explicações para isso são que o modal aeroviário no Brasil, ele é uma solução, dada a extensão continental do Brasil e dada a condição dos outros modais, dos modais rodoviários e ferroviário, que não apresentam aí a mesma velocidade de crescimento que é possível ser feita na via aérea. Do lado da oferta, para acompanhar esse crescimento de demanda, também tem tido uma evolução. Desde 2003, praticamente nós aumentamos em mais de 40% a oferta acumulada, de 2003 para 2007, demonstrando aí que as empresas acompanharam esse crescimento de demanda, trazendo mais aviões para o mercado. Isso propiciou, ao mesmo tempo, uma redução de preços. Essa redução



de preços, está aí demonstrada, ela vem caindo na relação ano a ano, ao redor de uma taxa de 9% ao ano de redução, o que fez, o que possibilitou uma maior inclusão de pessoas andando de avião. Então, nós estamos assistindo a uma vinda, um estímulo de tráfego, que passou a gerar, a todas as classes sociais, a opção pelo modal aéreo. Hoje, na divisão entre classes, nós já temos 13% de classes C, D e E voando nos aviões, coisa que antigamente a gente só percebia as classes A e B como usuárias do transporte aéreo. No primeiro trimestre deste 2007, a queda de preços também, ela foi ainda maior. Nós tivemos uma queda comparada ao setor, com relação ao primeiro trimestre de 2006, nós tivemos uma queda de 19% no preço quilômetro. Essa palavra *yield* médio significa o preço por quilômetro médio das companhias aéreas. Isso foi feito a partir de maior ganhos de eficiência e de planos consistentes de crescimento, o que gerou uma forte concorrência entre as empresas, proporcionando portanto reduções de preços, criações de tarifas promocionais, estímulos de tráfego de uma maneira geral. Essas quedas de preços têm sido possíveis mesmo num ambiente onde o petróleo vem subindo. Nosso custo acumulado do preço médio do barril, ele vem crescendo a 12% ao ano, lembrando que na nossa matriz de custo o combustível representa aproximadamente um terço do total das despesas de uma empresa aérea no Brasil. Mesmo assim, subindo 12%, um terço do custo, no consolidado geral de custo, houve uma redução de 6% ao ano, que permitiu, portanto, ter essa queda de tarifas e mesmo assim manter uma rentabilidade, permitindo a auto-sustentabilidade das empresas. O que a gente vê no caso da TAM, a empresa apresentou: no ano de 2006, nós tivemos um lucro operacional na faixa de 1 bilhão de reais, e a empresa com isso mantém uma posição de reserva de caixa ao redor de 2,5 bilhões de reais. Lembrando que para esse setor são importantes 3 coisas. É importante ter uma capacidade de oferta, que é baseada num plano de encomendas de aviões a longo prazo; uma capacidade de caixa para o cumprimento desse plano de investimentos; e uma capacidade de custos otimizados, para que se tenha perpetuidade na proposta de produto. Então, essa parte de frota mostra aqui que a frota vem se modernizando. Nós temos trazido aeronaves em grande quantidade. Nós saímos de uma frota, em 2004, de 83 aviões, estamos hoje, no mês de junho, com 105 aviões e substituindo os nossos aviões menores, os aviões mais antigos, pela família Airbus, e, no caso dos aviões de mais





longo curso, tanto Airbus quanto Boeing. Com essas incorporações de novas aeronaves, isso é um dado bastante interessante, o quanto que as companhias brasileiras se situam, quando comparadas com as demais companhias, em termos de idade média da frota. Então, os exemplos que vêm do extremo direito são o exemplo da Aerolineas Argentinas. Ela tem uma frota bastante velha, uma frota com 19,6 anos de média de vida. A TAM está hoje com 5 anos quando... só olhando os aviões Airbus. Como nós vamos substituir os aviões Fokker 100 até o início do próximo ano, nossa frota vai se situar numa idade média de 5 anos. A gente vê aqui desde Air France, desde Lan, desde Lufthansa e United, que elas possuem praticamente uma vida média que é o dobro da vida média das aeronaves brasileiras. Portanto...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é a idade média ideal?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A idade média ideal normalmente a gente olha pelo quesito manutenção. Hoje a aviação trabalha com o conceito de trabalhar... O custo mais baixo se dá com o avião mais novo. Então, normalmente a gente opera no máximo 2 ciclos, que seriam 12 anos. Você tem 6 anos, é o ciclo máximo de utilização tecnológica, e você fazendo o *check* longo, que a gente chama, você consegue ter um avião por 12 anos no limite. Então, no caso da TAM a gente procura trabalhar com uma faixa média de 7 anos como vida média. Ou seja, procura trabalhar com o *leasing* operacional máximo de 7 anos, porque você teria um custo de manutenção mais eficiente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Com isso, várias companhias aéreas estariam no seu limite?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLONHA** - Não, depende. O avião, ele não tem idade, como eu falei. Ele pode ser... Num *check* longo, ele pode ser totalmente substituído e adaptado. É muito mais que uma eficiência de custos. Um avião mais velho ele tem um custo de capital mais baixo, porém um custo de manutenção mais alto. Então, a equação mais adequada, do ponto de vista de eficiência de custo operacional hoje no mundo é trabalhar com aviões mais novos, e ter uma atualização tecnológica mais freqüente, em função da própria vinda de novas tecnologias, principalmente no quesito de queima da combustíveis e de problemas ecológicos que hoje a aviação está tendo que endereçar.



*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MARCO ANTONIO BOLONHA** - Ou carbono. Em breve haverá. Com certeza, Deputado. Bom, do ponto de vista da frota, essas frotas modernas, elas, com alta despachabilidade de entrega, ou seja, aviões que consigam “performar” e não tenham problemas de estarem funcionando no momento de vôo, demonstravam uma capacidade de pontualidade no mercado brasileiro bastante interessante, até o acirramento da crise, que foi em novembro do ano passado. Então, o setor brasileiro trabalhava aí com uma pontualidade acima de 90%, 91, 92. Nós tivemos os eventos novembro e dezembro, que trouxeram para níveis bastante ruins de pontualidade, e hoje o setor vem se recuperando. Obviamente que neste final de semana, com os efeitos que tivemos, as coisas pioraram. Esta semana, com as medidas que foram tomadas pelo comando da Aeronáutica, a gente voltou aos índices que a gente observava antes do acirramento da crise. Tem uma referência aqui com o mercado americano, que é o maior mercado de aviação do mundo. Lá, a média de pontualidade está na faixa de 81%, ou seja, 81% dos vôos saem no horário programado, com uma diferença de 15 minutos, com um atraso máximo de 15 minutos, que é a métrica que é usada para controlar a pontualidade. As grandes empresas americanas, elas estão na faixa dos 80, então se vê aí diversos tipos de empresa, como elas trabalham. Algumas com menos. Normalmente as empresas que trabalham mais no mercado de baixo custo e baixa tarifa acabam entregando uma pontualidade menor, e as empresas que trabalham de maneira mais concentradas nos *hubs*, acabam tendo uma pontualidade maior, então o exemplo da esquerda para a direita. Já no setor internacional, a saída da VARIG, na incerteza da VARIG, que isso ela vem desde o acirramento dela retirar a oferta do mercado internacional, acabou permitindo que companhias de bandeiras estrangeiras tomassem o mercado. Então, dado que a gente trabalha com bilateral, os acordos são bilaterais entre países, o normal é que o tráfego seja gerado 50% por um lado do bilateral e 50% pelo outro lado. Então, normalmente há um equilíbrio de 50%, o que levou, com a saída da VARIG de uma maneira bastante brusca, a hoje as companhias estrangeiras estarem com 70% dos vôos e as companhias brasileiras com 30% dos vôos. Então houve um desequilíbrio, houve um crescimento das internacionais e a gente tem a expectativa de retomar esse equilíbrio ao longo deste



ano e do próximo ano, tanto a TAM como a Nova VARIG. No caso da TAM, a gente mostra que, nas rotas em que nós estamos operando, esse equilíbrio já está sendo refeito. No caso da rota de Nova Iorque, a TAM hoje já possui 43% do tráfego, muito próximo dos 50, dentro do bilateral desse destino. No caso do mercado de Miami, também a gente está muito próximo do equilíbrio e no mercado francês a gente está exatamente no equilíbrio de 50% de cada lado. Então, acho que esse é um endereço importante, que é a necessidade de as companhias brasileiras de retomarem os vôos de longo curso, os vôos internacionais, na busca de divisas e de adequação desse bilateral. Isso tem sido feito, no nosso caso, também com um plano consistente para aviões de longo curso, que é um avião maior, um avião de maior valor, portanto de maiores investimentos. O nosso plano... Este ano de 2007 nós já trouxemos 3 aviões. Temos ainda 5 a receber este ano. Esse é o comportamento da nossa frota de aviões de grande porte. A gente chega em 2012 com 30 aviões, 22 aviões da família Airbus e 8 aviões da família Boeing, lembrando que 30 aviões, basicamente você faz com 2 aviões cada destino, então a gente está falando aí mais ou menos 15 destinos e/ou freqüências colocadas no mercado de longo curso. Além da parte de aviões e de inclusões nesses mercados, é importante ter distribuição no mercado de destino e, ao mesmo tempo, ser uma empresa que distribua para as empresas estrangeiras que aqui chegam. Então, nós estamos expandindo nossa malha internacional e também olhando a importância dessas parcerias. Hoje a TAM opera 2 vôos diários para Nova Iorque. Nós temos 3 vôos diários para Miami, sendo que 2 saem de São Paulo. O Norte e o Nordeste vêm-se apresentando como um mercado de grande crescimento. Vem-se formando um novo *hub* no Nordeste, tanto Recife, Salvador quanto Manaus. Nós temos hoje um vôo, que ele é Fortaleza/Belém/Manaus/Miami, de muito sucesso. Uma vez por semana também o nosso vôo de São Paulo ele liga Salvador a Miami. No caso de Paris, são 3 vôos diários, 2 de São Paulo e um do Rio e também, uma vez por semana, nós estamos ligando Recife ao aeroporto de Paris. O mesmo vamos estar fazendo com Salvador. Agora, no próximo ano, nós vamos fazer um vôo que liga Salvador a Paris. No caso do mercado inglês, a gente tem vôo diário para Londres, vôo diário para o mercado italiano, através da porta de Milão, nós temos 9 vôos diários para Buenos Aires, partindo de várias cidades do Brasil, São Paulo, Rio, Salvador, Florianópolis,



Porto Alegre. Temos 2 vôos diários para Santiago, temos vôos para Assunção e, de lá, para Montevidéu, Bolívia, Santiago, Buenos Aires e Córdoba. Vamos estar lançando agora em setembro um vôo para Caracas e, dentro deste ano, um vôo direto São Paulo/Montevidéu. Estamos hoje solicitando freqüências, que a gente espera obter ainda este ano, para voar para o mercado de Frankfurt, na Alemanha, e Madri, na Espanha. Além disso, como eu disse, é importante ter parcerias. E a TAM anunciou recentemente parcerias com a Lufthansa, com a TAP, com a Air France, com a United, e com a Lan, além de acordos de distribuição, não de *colt shar*, com 55 empresas em diferentes destinos, permitindo aí uma conectividade e um preço mais atrativo para os passageiros que querem se conectar além do aeroporto de destino. Olhando para o futuro, então essa situação atual que eu descrevi até agora... Olhando para o futuro, todas as pesquisas feitas ou por fabricantes que olham esse mercado, especialistas desse mercado, a gente vê que o Brasil, pela dinâmica, por ser um País de 190 milhões de habitantes, por ser um País que somente em redor de 18 a 20 milhões de brasileiros andam de avião, lembrando a nossa extensão continental e o crescimento da economia, a gente olha com bastante otimismo os crescimentos que vêm sendo apresentados, principalmente o PIB industrial, que é o maior gerador de tráfego no nosso setor. As estimativas é que o setor cresça. Não havendo gargalo de infra-estrutura, ele pode crescer acima de 10% ao ano, nos próximos 3 anos. Ou seja, a gente pode, em 15 anos, triplicar o número de brasileiros que andam de avião. A gente entende que a aviação pode trazer aqui uma excelente oportunidade de integração, uma excelente oportunidade de inclusão, e lembrando que num avião não vai somente o passageiro, vai também a carga, que é muito importante hoje no Brasil as cargas de alto valor serem transportadas pelo modal aéreo. Para suportar esse crescimento, como eu disse, os planos de frota são consistentes. Então a frota somada, no caso da TAM, tanto para o mercado local, mercado América do Sul e mercado de longo curso, a gente chega agora, em 2010, aproximadamente com 140 aeronaves, todas aeronaves novas e todas aeronaves de geração de tecnologia de ponta, portanto, uma aviação bastante eficiente. Além desse maior número de aviões, a gente olha aí a taxa de ocupação das aeronaves. Então, no Brasil, a gente tem uma taxa de ocupação, a gente tinha uma taxa em 2002 bastante baixa, ela vinha na faixa de 55, 60% de ocupação. Era o



que representava a grande crise que o setor tinha, porque não se cobria os custos da empresa, e hoje o mercado brasileiro foi para um patamar acima de 70%. A gente olha aqui que os mercados mais densos acabam operando com volume de participação, com taxas de ocupação superiores a 80%. Então, mais aviões e um combinado maior de taxa de ocupação permitirá a gente conseguir com que gente atenda esse crescimento de demanda de 10% ao ano.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é a taxa de ocupação ideal?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A taxa de ocupação mínima hoje, Deputado, ela tem de ser na faixa de 65% para cobertura dos custos. Essa é uma taxa de ocupação de *breakiving*. A partir daí é que a empresa passa a ter dinheiro. O ideal, pela característica da malha brasileira, é na faixa de 70 e 75%. Eu acho que é um número bastante compatível com a distribuição de tráfego que a gente tem. Na medida em que os tráfegos vão crescendo, a gente vai ter uma desconcentração de *hub*, hoje se tem o velho problema que 35% do tráfego passa por São Paulo. Na medida em que crescem as origens e destinos, a gente passa a ter vôos que são *overhub*, que passam por cima dos aeroportos. Então, as taxas de ocupação tenderão a serem maiores, porque os vôos se tornarão mais pendulares do que aquela operação que vai para uma concentração de *hub* e depois para uma sucessiva distribuição, o que não dá para fazer com ocupações maiores de 75%. Então, dessa forma, a perspectiva que a gente tem para o setor é de uma continuidade de redução de preços. Nessa dinâmica de setor com crescimento, havendo um aumento de oferta consistente e com aviões eficientes, e havendo uma competição entre as empresas e havendo essa continuidade, porque é um setor que depende de economia de escala, ou seja, quanto maior é o volume de frota, o custo fixo da companhia é mais diluído, a nossa perspectiva é de continuidade da redução de preços e, portanto, de maior número de passageiros vindo para o setor. Agora, para isso... Que chega na discussão, até agora eu falei do lado das empresas, como que elas se comportaram e como que elas olham esse futuro, entendemos que é uma oportunidade, não só uma oportunidade que nós citamos, mas também hoje o Brasil se encaixa como um dos 3 maiores mercados potenciais de crescimento do transporte aéreo, depois de China e de Índia. Para isso, a gente precisa de alguns pré-requisitos. O bom desempenho desse mercado futuro depende de ambiente



regulatório e depende de infra-estrutura adequada. Então, a situação que está acertada, como eu citei, tem um alto potencial de crescimento e demanda, dada a dinâmica da economia brasileira. As empresas estão hoje capitalizadas, com acesso a crédito no mercado internacional. São empresas em alto nível de governança. Todas buscam transparência e eficiência no seu negócio. Todas comprometidas em entregar resultados. No ambiente regulatório, houve evoluções, eu vou citar aqui o que já ocorreu, e infra-estrutura a gente ainda tem uma situação de risco que a gente entende que são necessárias medidas para que a gente mantenha esse bom desempenho futuro do mercado. Existem diversos pontos passíveis de regulamentação no setor aéreo. Eu dividi aqui 8 blocos principais, que são: requisitos para abertura de uma companhia aérea, que é o critério de outorga. Nós somos uma concessionária de serviço público, somos uma concessão de transporte aéreo. Essa concessão requer alguns tipos de características para entregar esse serviço. Nós entendemos que é necessário ter uma capacidade técnica, é necessário ter uma capacidade econômica-financeira, e é necessário ter uma capacidade de eficiência operacional. Então, os critérios de outorga deverão estar caminhando por essa linha de levar em consideração que nós transportamos vidas e que é necessário ter um critério muito seletivo de quem pode ser o operador do transporte aéreo. Segundo, há um debate hoje já no Congresso da participação do capital estrangeiro. O setor, a lei que... O Código Brasileiro da Aeronáutica, que definiu a participação do capital estrangeiro, é de 1986. Ele antecede a Constituição, ele antecede a tudo aquilo que nos afeta, que seja a Lei de Concessões, que seja a Lei de Licitações, que seja a Lei do Código de Defesa do Consumidor, a própria parte do Código Civil e, recentemente, da nova lei que implantou a ANAC, que foi em 2005. Ele definia, esse Código Brasileiro da Aeronáutica, uma participação máxima de 20% do capital votante. Há uma proposta no Senado de aumentar para 49%, mantendo o controle com brasileiros. Isso permitiria mais acesso a capitais das companhias. A parte de acesso a rotas no mercado doméstico também é isso um item importante. Como cada empresa pode acessar esse mercado, a mesma coisa no mercado internacional, como são os direitos de tráfego. É algo que está em evolução e sendo debatido junto com a ANAC e o Conselho Nacional de Aviação Civil. A parte de liberdade tarifária, hoje a gente trabalha sobre liberdade de preços.



E a parte também de como é a oferta e compra de aeronaves, como é que se regula essa entrada de novos equipamentos no Brasil. E, na parte de aeroportos, a distribuição de horários de vôos. Isso é um item importante, como que cada empresa pode participar de determinado aeroporto. E, por último, e eu não diria que é por último, mas é o principal, nós temos que evoluir no relacionamento entre empresa aérea e passageiro. A gente percebeu, foi público e notório que houve diversas falhas por parte das empresas aéreas, principalmente na comunicação com os passageiros ao longo desses episódios. Então, acho que essa relação entre os nossos clientes e nós, prestadores de serviços, a gente deve evoluir. A gente tem algumas propostas a apresentar e está sendo debatido também junto com a Agência. Então, muitos aspectos da regulação evoluíram ou foram reforçados recentemente. São 3 que já foram reforçados: foi o acesso a rotas no mercado doméstico, liberdade tarifária e utilização e distribuição de horários de vôos. Isso foi recentemente feito. A lei que criou a Agência Nacional de Aviação Civil, essa Lei 11.182, de setembro de 2005, ela já estabeleceu, nos arts. 48 e 49, a liberdade de voar. Ou seja, uma companhia aérea tem o direito de voar para onde ela vê oportunidade, desde, obviamente, que exista infra-estrutura. E trabalha-se num preço de liberdade tarifária, onde, obviamente, há um monitoramento por parte tanto da ANAC. E também lembrando que o setor está debaixo do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, portanto, ele também está debaixo do CADE, do SEAE e do SDE, do Ministério da Justiça. Portanto, qualquer nível de predação de preços ou de abuso de preços acaba sendo controlado pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e pela própria Agência. Então, a política de preço livre e de vôo livre garante que as empresas com competência possam se desenvolver e contribui para o fortalecimento do setor. A Resolução 2, da ANAC, é uma outra resolução bastante atual. Ela criou um critério para um aeroporto onde há dificuldade de horário de vôo. O exemplo seria o Aeroporto de Congonhas, São Paulo. Ou seja, sobrando um horário de vôo, ficando disponível para uma empresa que não cumpriu ou ela não teve uma *performance* adequado, é feita uma distribuição, é um critério objetivo, onde 80% dos horários que são disponíveis ficam para quem participa daquele aeroporto e 20% vão para empresas novas, novos entrantes. Então, permitindo que antigamente isso não acontecia, não tinha essa fatia para novas entrantes, e, então,



empresas que operavam acabavam dominando aquele aeroporto. Essa é uma forma como todos os aeroportos do mundo praticamente operam. Alguns operam de uma maneira diferente, que até há possibilidade de negociar direitos de vôos entre as empresas, mas muitos trabalham com critérios de sorteio e 2 rodas, uma roda de sorteio para quem está no aeroporto e uma roda para quem não está no aeroporto. Então, essa resolução deu uma maior previsibilidade e tornou mais justa a divisão dos horários de vôo. Na parte do capital estrangeiro e relacionamento entre empresa aérea e passageiro, no caso do capital estrangeiro, os pontos críticos que a gente entende, a sugestão que está sendo apresentada no Congresso é de ir a 49% do capital total e/ou votante, e, obviamente, mantendo a administração das empresas, sendo, no mínimo, dois terços de brasileiros residentes tanto no conselho quanto na diretoria. Isso criaria... Todos os países de extensão continental acabam criando esse tipo de... Isso é muito parecido com o mercado americano, com o mercado europeu. Todos os países que possuem essa extensão geográfica colocam. Por ser uma infra-estrutura que voa, acaba tendo que ser colocada a empresa no Brasil, no país e ser controlada por pessoas do país. Outras questões que nós temos que evoluir é a questão do *overbooking* e do *no-show*. Esse é um assunto bastante polêmico na aviação, ele vem desde 1940, desde o Código de Varsóvia. Quer dizer, a permissão... Quer dizer, por que é que surge *overbooking*. Então, o *overbooking*, na verdade, ele é uma venda de passagens da margem de não comparecimento de passageiros, que a gente chama de não apresentação, do *no-show*. Então, o não comparecimento de um passageiro que tem uma reserva e bilhete confirmado — e ele tem o direito de manter esse bilhete vivo — impede que outras pessoas acabem realizando a sua viagem, então acaba saindo aquele assento vazio. Então, o *overbooking* é um instrumento que acabou sendo criado, um instrumento de defesa, ele é estatístico. Você procura trabalhar com uma estatística de não comparecimento, é feita uma reserva na mesma estatística. Obviamente que, quando isso não acontece, ou seja, a estatística falha, acaba saindo o que chamamos de sobrevenda. Então, quando a gente olha na palavra correta, não é *overbooking*. *Overbooking* é a sobre-reserva. Se estatisticamente funcionar, não teria a sobrevenda. Então, esse assunto nossa... como que a gente controlando. O que a gente vem trabalhando, no caso específico da TAM, como a TAM é uma





empresa que ela admite a reserva sem... que o cliente possa fazer a reserva em vários vôos, a gente administra hoje muito mais os níveis de *no-show*. Então, eles vêm caindo. Como que é feito isso? Através de se trabalhar... Os sistemas são mais eficientes hoje, de reserva. Eles procuram checar reserva fria. Eles procuram trabalhar mais próximos dos agentes de viagem e reduzindo volumes de *no-show*. O dado de abril da TAM foi um regime muito baixo de *no-show*, o que significaria que, se a gente tivesse — não foi o caso — de fazer alguma sobre-reserva, seria no máximo de 4% dos assentos da companhia. O que existe para regular essa relação junto ao consumidor é um termo de compromisso. Esse termo de compromisso foi feito em 2000. Depois, em 2002 ele foi renovado. Foi feito com o Ministério Público e com o PROCON de São Paulo. O que as empresas estabeleceram? Nós estabelecemos, primeiro, trabalhar de forma conservadora com esses volumes de *overbooking*. Mesmo com essa aplicação conservadora, algumas situações de *no-show* acabam acontecendo. E, portanto, ocorre o que eu falei: há mais passageiros para acomodar numa aeronave. Então, nesse caso, o termo de compromisso funciona. Ele estabelece indenização aos passageiros, no caso do *oversale*, na sobrevenda, na forma de leilão crescente, ou seja, àquele passageiro que não quiser embarcar a gente acaba dando uma indenização, um valor financeiro para ele, se ele topa ir num próximo vôo. E também a parte de as empresas se responsabilizarem por toda a alimentação, transporte, acomodação em hotel, hospedagem, telefonemas, a partir de 4 horas de atraso do vôo. Independentemente disso tudo, é óbvio que sempre a gente respeita o direito do cliente de pedir um reembolso. Ou seja, se ele não quiser embarcar, devolve-se o dinheiro, ou remarca-se a sua viagem para um outro dia. E lembro que, atualmente, a Agência Nacional de Aviação Civil colocou hoje em consulta pública nova regra de compensação nesses casos, e que nós estamos apresentando sugestões. Entendemos que é cabível que se faça uma atualização e uma revisão disso. E, obviamente, o mais importante é agir estatisticamente para que se diminuam os níveis de não-comparecimento. No lado da infra-estrutura, tem várias melhorias que nós entendemos importantes. No controle de tráfego aéreo, um assunto bastante debatido nesses últimos dias, a gente vê a necessidade de um fortalecimento dessa infra-estrutura de controle e da ampliação da mão-de-obra especializada. Nós, como



companhia, como operador, entendemos que é necessário um controle eficiente, é necessário um controle onde haja atratividade para o controlador e onde haja, obviamente, também uma forma de manutenção no emprego, de progressão de carreira, para que... é um profissional bastante especializado; o nível de treinamento de um controlador é muito parecido com o investimento que nós fazemos no investimento de um piloto. E a adequação da infra-estrutura aeroportuária, na parte de solo, na parte de aeroportos. Os problemas de tráfego aéreo... E, pelo modelo, a gente ouve muito falar que as empresas acabaram trazendo aviões maiores e voando mais horas. Então, esse modelo de voar mais horas com um avião, com maior número de pessoas a bordo, ou seja, auto-aproveitamento das aeronaves por assento e por horas, leva, evidentemente, a um menor número de operações aéreas para a mesma quantidade de passageiros. Então, esse modelo até eu diria que ele contribuiu para uma menor demanda de controle de tráfego aéreo. Se nós estivéssemos com a mesma eficiência de 2002, o número de aviões que teríamos hoje voando no Brasil seria muito maior, o que criaria um problema maior ainda no controle do espaço aéreo. Na infra-estrutura, a gente cita: o Brasil investiu recentemente em vários aeroportos. No caso aqui de Brasília, houve investimento até na segunda pista. O caso de Brasília requer um investimento na parte do terminal de embarque; é necessária a ampliação do terminal de embarque. Mas o mais crítico que nós estamos observando é na Terminal São Paulo. São Paulo, como disse anteriormente, concentra 35% do tráfego; passa pelos aeroportos de São Paulo. Algumas soluções nós já estamos implementando como operadores, que é estimular os vôos não passando por São Paulo, evitando o centro de distribuição de vôo, a partir de Rio e Brasília; estimulando também a criação de outros *hubs*, desconcentrando o *hub* de São Paulo. Essas soluções, no entanto, no caso de São Paulo, não são definitivas; elas não vão resolver definitivamente o problema, já que grande parte do tráfego tem origem lá. Então, olhando para a frente, nós entendemos que deveríamos trabalhar em 3 frentes: expandir o Aeroporto de Guarulhos. Ele necessita de um novo terminal de passageiros; ele precisa de ampliação de pátio; ele necessita de uma ampliação no setor de carga. A área de pátio de carga no Terminal de Guarulhos é a mesma desde a sua inauguração, em 85. Entendemos também que o modal ferroviário, ou seja, a ligação... como chegar,



a ligação viária, precisaria de mais uma pista em Guarulhos. Já estava definida a criação da terceira pista de Guarulhos. Houve um problema também de invasão da área, mas há necessidade de se endereçar no Terminal Guarulhos alguma coisa. Congonhas é um aeroporto que está terminando a sua reforma. É um aeroporto que nós entendemos que chegou ao seu limite de utilização. Então, no caso de Congonhas, são só melhorias de pistas e de atendimento ao usuário. Nós temos o Aeroporto Internacional de São Paulo, que é Viracopos. Evidentemente, com uma ligação viária, esse aeroporto permitiria também um maior estímulo de tráfego, destinando para o Aeroporto de Viracopos. Evidentemente, olhando para os mais próximos 10 anos, começa a se justificar até em pensar num terceiro aeroporto na Região Metropolitana de São Paulo. Parte desses problemas também a gente vive hoje nos aeroportos existentes. É uma tabela bastante congestionada, mas só para dar um exemplo: existem diversas áreas hoje que estão bloqueadas pela Justiça, que eram áreas utilizadas pela VASP e Transbrasil, que não operam mais. São áreas tanto na parte de terminal de cargas como hangares e oficinas, que hoje estão paradas; e que, obviamente, uma solução para isso e uma redistribuição disso, principalmente das áreas de *check-in*, melhoraria muito o conforto dado aos passageiros no seu embarque. E também para nós, na utilização dessas áreas para a manutenção e para o manuseio de carga. O CONAC, o Conselho Nacional de Aviação Civil, em tudo isso que acabamos de falar, tem um papel fundamental. O CONAC se reuniu pela última vez, quando gerou 18 resoluções, em outubro de 2003. São resoluções bastante objetivas. Houve uma nova reunião do CONAC no dia 6 de junho deste ano — o Ministro Waldir Pires convocou —, onde foram novamente afirmadas as 18 resoluções. Mostrou que elas são resoluções bastante apropriadas e gerou, inclusive, uma reunião ontem, como consequência dessa reunião de 6 de junho, ontem, uma reunião com o Ministro da Defesa, com a ANAC, a INFRAERO e com o DECEA, para que a gente apresente soluções, que a gente apresente sugestões para uma nova reunião do Conselho Nacional de Aviação Civil, que deverá ser na segunda quinzena de julho. Então, estamos bastante otimistas com o andamento da retomada do CONAC em endereçar uma política nacional de aviação civil e um plano nacional aeroviário para tirar esses gargalos. Do lado da comunicação, a gente tem um lado, diria, primeiro, da mea-culpa. A TAM reconhece



que a gente falhou na forma de comunicar com o passageiro. O setor acabou não sabendo lidar, no momento da normalidade. A gente vivia uma normalidade até o final de setembro. A partir daí, além dos problemas de infra-estrutura, que acabam também gerando dificuldade de acesso, a gente repensou o que fazer, e estamos investindo nisso. A primeira postura que a TAM tomou nesse lado foi desenvolver um mecanismo de informação ao usuário, através da Internet, onde a gente disponibiliza permanentemente a situação dos vôos nos principais aeroportos. Nós tivemos de fazer um reforço adicional de 500 funcionários no saguão de aeroportos. É óbvio que esses funcionários ainda... nem todos estão preparados; estão sendo treinados para que eles possam prestar uma informação adequada. Nós passamos a desenvolver ferramentas que permitissem que as equipes de aeroportos tivessem uma melhor informação. E a gente vem trabalhando muito próximo da INFRAERO, para uma melhoria no sistema de informação de vôo, para que ele seja o mais atualizado possível. Há uma discussão com a INFRAERO até de a gente poder vir a alimentar esse sistema de informação de vôo de maneira direta e não de maneira... através da INFRAERO. E nós investimos ao redor de 15 milhões de reais na parte de tecnologia, na parte de *site*, na parte desse *hotsite*, e no auto-atendimento. A gente vem entendendo que o auto-atendimento é algo que pode ser bastante estimulado, evitando fila. Além disso, estamos com um programa de investir mais 10 milhões por ano no reforço de atendimento de aeroporto. E, na parte de tecnologia voltada ao usuário, à facilidade, a desembarque, à parte de embarque, de despacho de mala e atendimento de *check-in*, nós estamos investindo ao redor de 20 milhões este ano ainda, em desenvolvimento de novas tecnologias. Isso mostra aí como funciona... Aí tem o nosso *site*, permitindo que o passageiro consulte os seus vôos. Hoje ele consulta por aeroporto; ele tem a situação do aeroporto. Nós vamos estar implantando agora... Ele clica no aeroporto e ele tem a situação dos vôos daquele aeroporto. E, obviamente, também vamos disponibilizar isso nos saguões dos aeroportos. Então, acho que aí tem um grande dever de casa nosso, nessa parte de informação. E eu fico aberto, portanto, a perguntas e agradeço o tempo e a paciência de olhar essa apresentação. Obrigado.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos a explanação feita pelo Dr. Bologna, que nos pareceu muito consistente. Acredito que será um documento que a CPI vai poder fazer uso dele.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Sr. Presidente, poderia fornecer cópias?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vou mandar tirar as cópias.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Tem mais 3 aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. O restante será providenciado.

Vamos passar agora para a parte das perguntas, concedendo a palavra ao nobre Deputado Marco Maia, pelo tempo necessário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Bom-dia, Sr. Marco Antonio Bologna, que comparece a esta CPI na condição de Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A. Antes de mais nada, agradeço a presença a V.Sa. nesta CPI, constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Inicialmente, também desejo lhe assegurar que o depoimento de V.Sa. será de fundamental importância para esta CPI, pois a TAM Linhas Aéreas cumpre um papel importantíssimo na estruturação do serviço de transporte nacional, que vive um momento muito delicado. Assim, o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários à legislação que ajudarão a adequar o setor às demandas atuais do mercado, bem como apontar melhorias para os serviços prestados.

Queria também lhe informar que esta CPI já ouviu os depoimentos do Sr. José Márcio Monsão Mollo, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; do Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol; e do Sr. Milton Zuanazzi, Diretor-Presidente da ANAC; entre outros, além de já ter recebido um conjunto considerável de informações que tratam do tema da regulação do mercado aéreo nacional e da infra-estrutura aeroportuária, entre outros.



Assim, pretendo abordar com V.Sa. alguns dos assuntos que já foram discutidos aqui, mas também esclarecer alguns fatos que dizem respeito exclusivamente à empresa que V.Sa. comanda.

Após esses comentários introdutórios, gostaria de passar aos questionamentos. A idéia é a de que a gente vá fazendo os questionamentos, e V.Sa. vá respondendo de bate-pronto, até para que a gente possa agilizar os trabalhos. Alguns questionamentos aqui até poderão ser repetitivos porque a sua explanação aqui foi muito completa em relação aos temas relacionados à empresa TAM. E nós acabamos produzindo aqui muitas vezes os questionamentos porque não temos informação sobre qual será o comportamento de cada uma das pessoas que farão aqui o seu depoimento. Um exemplo disso é que o Sr. Constantino de Oliveira Júnior, quando aqui esteve, não fez nenhuma explanação inicial. E, portanto, nós tivemos de fazer todos os questionamentos em relação à companhia, diferentemente do que V.Sa. aqui fez. Mas eu vou aqui, à medida do possível, pulando aquelas que eu achar que são muito repetitivas.

Primeira pergunta: há uma expectativa muito otimista em relação ao crescimento do setor aéreo nos próximos anos. A atual crise fez V.Sa. rever algum item do planejamento traçado para o futuro?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Sim. Como eu falei, o mercado vem crescendo a partir de 2004, de uma maneira muito forte: 12%; em 2005, quase 20%; e no ano passado ficou ao redor de 13%; e neste ano também. Obviamente que a revisão do nosso planejamento foi feita em função desses aspectos de infraestrutura que eu citei. Temos aí alguns gargalos. Na minha opinião, tem 3 situações que a gente poderia viver, de gargalo. Tem aquilo que está na terra — eu acho que o grande gargalo é o Terminal São Paulo. E, olhando para 5 anos, a gente tem de refletir bem. Esses planos de frota que anunciamos já consideram essa situação de um maior conservadorismo com relação a esse quesito. No lado da aerovia, Sr. Relator, eu acredito que o Brasil tem um sistema moderno, tem um sistema bastante atualizado. É um sistema que requer alguns investimentos, com certeza, algumas atualizações. E a vantagem do nosso setor é que é um setor que gera receita. Ele não depende de recursos. Ele é o próprio gerador, a partir de tarifas. Então, o setor gerou 1.1 bilhão de reais no ano passado, o que permite ter um investimento



adequado na aerovia. Lembrando que a aerovia tem uma capacidade de recuperação muito rápida, por não requerer investimentos de... como é uma infraestrutura rodoviária, por exemplo. Então, nesse caso também houve um reforço por parte do Governo no Orçamento do Comando Geral da Aeronáutica, do ano passado para este ano, para 640 milhões. Então, recursos existem. Acredito que o diagnóstico o Governo também tem desses pontos necessários de atualização da aerovia. O terceiro ponto é o controlador, porque não adianta a gente ter um aeroporto adequado, ter uma aerovia moderna e ter a parte dos controladores não estabilizada. Então, nós somos otimistas. A gente entende que chegou a um ponto em que todos querem que isso se estabilize. A gente está com esperança de que isso aconteça. Obviamente que, nos nossos planos de investimentos, a gente sempre trabalha de uma maneira conservadora no plano de frota e tendo opções. Ou seja, na hipótese de haver um crescimento maior, numa hipótese de que esses gargalos não sejam impeditivos para um maior crescimento e expansão do tráfego aéreo brasileiro — e, repito, o avião no Brasil é uma solução, em termos de integração regional, em termos de transporte de pessoas e de carga; a gente tem várias opções junto aos fabricantes para serem exercidas e trazer mais aviões, se assim forem resolvidos esses problemas de infra-estrutura.

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

A Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeroviários, a Sra. Selma Balbino, declarou nesta CPI que há problemas em todas as empresas aéreas, principalmente nos temas relacionados às questões trabalhistas. Há uma falta de reciclagem para os trabalhadores; problemas de doenças profissionais; enfim, uma grande carência de investimentos nos recursos humanos das empresas, que, segundo ainda a previsão da Presidenta, levará o Brasil a uma falta de pilotos no período de no máximo 2 anos.

V.Sa. poderia comentar essas declarações?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Sim. Hoje, a aviação mundial tem 3 colaboradores que são bastante demandados. Tem o controlador de tráfego aéreo. Isso no mundo como um todo, porque não só o Brasil que está crescendo. Após o 11 de setembro, não se esperava esse crescimento do transporte aéreo de uma maneira generalizada no mundo. Então, o controlador... eu diria que a discussão do



controlador não é um problema particular do Brasil; é um problema que... está sendo necessária formação, maior formação de pessoal, porque eu citei que é importante não só a formação, mas a atratividade desse cargo e a retenção desse cargo, em função do crescimento. Então, é um trabalhador que é necessário desenvolver. Outro trabalhador do nosso setor bastante demandado hoje é o piloto. Hoje, o Brasil tem uma excelência em formação de pilotos. Como eu falei, a nossa frota é moderna. Portanto, os nossos pilotos são alvo de contratação por outros países. Tem alguns países que permitem que um estrangeiro pilote seus aviões. Acho que isso não é o caso, não é a recomendação para o Brasil. A gente entende. A lei hoje, até para gerar empresas para brasileiros, é que seja tripulado por tripulantes brasileiros. Então, mostra que o piloto brasileiro é um piloto demandado. Na TAM, a gente vem investindo fortemente na formação de pilotos. Só para ter uma idéia, nós contratamos este ano, já, 120 comandantes e pilotos. E as contratações no ano passado foram 324 comandantes e pilotos. Nós fizemos um programa, agora, recente, de divulgação através até da mídia, de contratação de pilotos. Nós recebemos 1.100 inscrições. Estamos fazendo uma seleção de 400 pilotos para este ano. Então, eu diria que a longo prazo nos temos de estar preocupados, sim, com a formação de pilotos. Existem escolas excelentes no Brasil de formação. Hoje o Brasil tem a parte de simuladores de vôos aqui colocada. Eu vejo isso como uma preocupação, mas vejo isso como uma grande oportunidade, em função de o Brasil possuir condições de formar pilotos. Na parte da declaração da Sra. Selma com relação a não-cumprimento de regra, eu queria dizer que a TAM trabalha dentro da legalidade. A nossa política de horas extras sempre é usada em situações de emergência ou que fujam da realidade daquele momento da operação típica. E a gente sempre estimula isso remunerando e pagando de acordo com o que foi estabelecido em todas as convenções coletivas de trabalho. Eu sei que ela citou um volume aqui de 4 mil horas extras/mês na parte de manutenção. Hoje nós temos 1.600, ao redor de 1.000, 1.500 funcionários de pista de aeroporto. Se fossem 4 mil horas extras dividido por esse universo a gente chega a algo abaixo de 4 horas extras nessa situação de anormalidade, o que é extremamente compatível. E foi tudo pago de acordo com a convenção. Lembro também que no Brasil uma tripulação técnica... A gente tem um volume, um limite, um teto de hora voada entre





70 e 85 horas. A média fica, dependendo da rota e de quantos pousos intermediários são feitos pelos aviões... Em outros países esse número é maior em função da tecnologia dos aviões de hoje. O México trabalha com 90 horas/mês; a Espanha e a Austrália trabalham com 100 horas por mês; e o Canadá trabalha com 120 horas por mês. Então, também existe uma possibilidade de ter uma expansão de hora voada, em função da tecnologia, e obviamente que para ele, para aquele piloto que tem mais horas a voar, para ele é melhor, porque ele tem uma remuneração variável por número de horas. Então, eu acho que essa também é uma regulamentação que a gente vem evoluindo e que agora, nessa revisão da lei da aviação geral, deverá ser debatido. Do ponto de vista de processos trabalhistas, até tenho um número para a gente ter uma referência aqui do que eu estou falando. Nós temos, na TAM, como citei, nós temos esse volume de contratação, e o nosso nível de processos em aberto... Nós estamos hoje com 1.500 tripulantes técnicos, nós temos 3.200 tripulantes de cabine, portanto, um total de 4.700. O número atual de ações trabalhistas em trâmite, por tripulante técnico, do total de 1.500 tripulantes, nós temos 50 casos. No caso de tripulantes de cabine, ou seja 3.200 funcionários, nós temos 338 casos. Ou seja, de 4.700 tripulantes nós temos 388 ações em trâmite e em discussão. Entendo que isso é um índice bastante compatível com qualquer setor, com qualquer indústria de trabalho, tanto no Brasil quanto em qualquer outro país.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado. O art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica relaciona uma série de infrações imputáveis às concessionárias de serviços aéreos. V.Sa. saberia nos dizer quantas autuações a empresa recebia por ano em média e quanto passou a receber, desde que eclodiu a chamada crise aérea?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Eu não tenho... Sou franco em dizer que eu não tenho os números. Mas nós tivemos um crescimento. Em função da crise aérea, eu acredito que aumentou em 50% o nível de reclamações. Quer dizer, tem 2 níveis de reclamação. Inicialmente, como eu falei, nós temos um temo de ajustamento com o Ministério Público e o PROCON onde nós... Aquele passageiro que foi incomodado pelo atraso, a partir de 4 horas, a gente presta... paga hospedagem, traslado, alimentação. Só neste final de semana onde houve essa



eclosão dessa crise mais forte, mais aguda, nós indenizamos mais de 30 mil passageiros, onde nós pagamos hospedagem e alimentação. Para o senhor ter uma idéia, a TAM embarca, por dia, ao redor de 80 mil, 85 mil passageiros. Então, em 4 dias, se a gente vai a 320 mil passageiros, ou seja, aproximadamente quase 10% nós indenizamos nesses últimos dias. É aquilo que é resolvido no aeroporto. Se isso não é resolvido no aeroporto, abre-se uma reclamação na Agência Nacional da Aviação Civil, onde a gente acaba também sendo multado, eventualmente, e, obviamente, tudo que é resolvido no aeroporto acaba não indo para a agência. Então, na agência a gente está bastante controlado. E aquilo que, mesmo indenizado, o passageiro entende que ele tem um direito adicional, ele acaba indo para a área da discussão na Justiça, quando ele pede alguma indenização por perdas e danos. Obviamente que ao longo... Desde o final do ano passado, eu diria que houve um crescimento dessas ações na ordem de 50%, em relação a uma normalidade anterior.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Vou fazer algumas perguntas sobre o mercado do setor aéreo e a sua regulação. Embora as empresas aéreas tenham reduzido sua lucratividade no primeiro trimestre deste ano... Isso é verdade?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Sim.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ainda assim registram resultados expressivos, num mercado em que é comum a ocorrência de grandes instabilidades e pouco retorno financeiro, que não raro demanda apoio governamental. Pode-se afirmar que no Brasil esse mercado hoje está equalizado?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Com...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu vou fazer aqui 2, 3 perguntas que dizem respeito a isso, aí eu acho que fica mais fácil para as respostas. V.Sa. acredita que há espaço para quantas empresas de grande porte concorrendo no mercado brasileiro e no internacional, a partir do Brasil? Quais os impactos positivos e negativos que V.Sa. identificou com a crise da VARIG, à época, empresa com maior participação no mercado de aviação? A TAM cogitou a possibilidade de adquirir a VARIG? E como V.Sa. avalia a compra da VARIG pela Gol?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, primeiro, com relação à rentabilidade das empresas. O Brasil teve uma história que sempre... O próprio



mundo teve uma história em que o setor, a indústria de aviação, sempre apresentava problemas. Então, passava por ciclos de expansão, ciclos de criação de empresas e de morte de empresas, por diversos fatores. Era um setor em que se vivia muito baseado... Eram empresas estatais. O exemplo mais clássico é o do mercado europeu, em que todas as empresas de bandeira eram de controle do Estado. O mercado americano era um mercado mais desregulado e permitia que houvesse então... Os Estados Unidos nunca trabalharam com o conceito de empresa de bandeira. Toda empresa americana é uma empresa de bandeira americana. Isso, a partir do... Eu diria que o setor começou a buscar uma independência de recursos a fundo perdido. De que maneira? Passou a buscar uma eficiência na utilização do seu ativo fixo. Então, o avião é um equipamento... cada projeto.... Esse plano de frota que eu citei aqui, eu diria que há poucas indústrias no Brasil que têm uma dimensão desses níveis de projetos ou do volume de projetos que o setor aéreo tem. Você vê o volume de ordens que a TAM tem no mercado. Nós temos investimentos aí para os próximos 5 anos maior do que 2 bilhões de dólares nesses equipamentos. Então, a primeira busca de eficiência foi a utilização desse equipamento. O avião nasceu para voar. Ele é um instrumento de vôo. Obviamente, quanto mais ele voa melhor é do ponto de vista tecnológico. Então se passou a buscar uma maior utilização horária por dia nesses aviões. Ao mesmo tempo, houve uma mudança no comportamento da venda. A venda passou a ser mais direta ao consumidor. Ou seja, os custos de distribuição de venda, que eram muitos altos, chegaram a ser 25% do faturamento bruto de uma empresa, hoje estão na faixa de 10%, 11%. E o terceiro a própria vinda da tecnologia na gestão da empresa. Uma empresa de logística é uma empresa que trabalha 24 horas por dia, 7 dias por semana, é intensiva em mão-de-obra, intensiva em treinamento, intensiva em tecnologia, intensiva em gestão. Então, o advento dessa tecnologia permitiu também uma redução de custos. Então, as companhias foram buscar rentabilidade na parte do custo e transferiram esses ganhos, parte desses ganhos, para as tarifas. Então, o mercado passou a ser um mercado mais acessível. Então, a gente vive hoje uma maior popularização do transporte aéreo, e as empresas conseguem também ser rentáveis. O primeiro trimestre deste ano foi afetado em termos de rentabilidade por 2 motivos. Tem o motivo dos custos adicionais que nós estamos



tendo, em função da crise, ou seja, todos esses custos de atraso, maior consumo de combustível, hora extra dos nossos funcionários e também a parte de indenizações e ressarcimento de custos aos passageiros afetaram os nossos resultados. E também o que houve nesse primeiro trimestre foi um acirramento maior de concorrência. Tanto as empresas maiores, tanto TAM quanto Gol e as demais empresas, partiram para uma busca maior dos seus passageiros, vendo essa perspectiva de crescimento e fizeram, como eu citei, uma queda de 19% no *yield*, no preço por quilômetro médio no mercado, portanto, sacrificando rentabilidade, mas ainda entregando resultados positivos. Em relação à quantidade de empresas, Sr. Relator, diria que esse é um setor que necessita de escala. A concentração de mercado é perigosa quando não é natural. No Brasil, ocorreu uma concentração de forma natural. As empresas que iam ganhando eficiência, que tinham proposta de produto e capacidade de ofertá-lo, portanto, que tinham aviões contratados e capacidade de investimento, acabaram ganhando participação de mercado. Isso acontece em todos os lugares do mundo. Cito a Europa. Hoje, ela vem se distribuindo em 3 grandes consolidadores, uma empresa inglesa, uma alemã e uma francesa. O mercado da Austrália é muito parecido com o do Brasil, em termos geográficos, de densidade populacional, de distribuição de tráfego; trabalha com 2 empresas troncais e empresas regionais. O mercado canadense é igual. E os Estados Unidos, também, quando divide por região, porque lá há muito tráfego, acaba havendo predominância de empresas, em função da necessidade de haver escala. Então, essa é uma característica desse setor. E o número de empresas no Brasil... Eu acho que o que a gente precisava endereçar... O Brasil tem mais de 6 mil municípios. Hoje quando eu citei só 160...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Menos um pouco.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Menos um pouco? Estou arredondando. Eu arredondei para 6 mil porque tem alguns para surgir. Então, em 6 mil municípios, nós devemos ter umas 160 cidades atendidas por vôos regulares. Então, acho que a aviação regional tem importante papel. Já estamos vendo o crescimento de algumas regionais. Existem excelentes oportunidades, que até interessam às empresas maiores. Para nós, como empresa troncal, que procura trabalhar com um tipo de avião, com avião de maior número de assentos, é muito



bem-vindo ter uma empresa alimentadora dos nossos troncais e distribuidora. Isso a TAM já faz com 5 empresas. Trabalhamos em parceria com a Passaredo, com a Trip, com a Total, com a Pantanal e com a OceanAir. Em alguns destinos que não cabe um avião maior, fazemos uma parceria de distribuição. No lado da VARIG, eu acho que... O senhor perguntou como a gente vê o que aconteceu com a VARIG. Acho que foi muito ruim. Nós participamos muito dessa solução. A TAM tentou uma fusão. Debaixo dessa fusão, fizemos um *code-share*, que foi uma maneira até de resolver um problema sistêmico forte. O setor estava em situação financeira muito complicada; nós, inclusive. Então, eu diria que o *code-share* foi uma maneira de ajustamento do excesso de capacidade que o sistema tinha naquele momento. Então, a VARIG... a perda maior... Obviamente que no mercado doméstico a gente não sentiu tanto, porque as demais empresas acabaram ofertando e recuperando a participação que a VARIG tinha no doméstico. No longo curso foi mais complicado. Em função das regras de designação, de distribuição de vôos entre países ou bilateral, houve um tempo muito longo de congelamento desses direitos. Isso desde quando ela perdeu a oferta, praticamente em maio de 2006, até o momento em que não foi recuperada, o que provocou o desequilíbrio das estrangeiras em relação às empresas brasileiras. Agora, houve o evento do Grupo Gol comprando a VARIG, o que a gente vê com bons olhos. A gente entende que, pelo menos, se tira uma incerteza de mercado. Deu-se destino a uma empresa que participou da criação do transporte aéreo brasileiro, que é a VARIG. E a Gol também implantará vôos internacionais. Entendemos, então, que tanto a TAM quanto a Gol vão recuperar o equilíbrio junto às empresas estrangeiras. Portanto, eu acho que é uma compra bem-vinda.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. disse que, quanto mais o avião estiver em vôo, melhor do ponto de vista tecnológico. Peço esclarecimentos, porque deve haver um limite, um ótimo, não é?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Tem. O avião, obviamente, poderia voar 24 horas. Ele só precisaria ser reabastecido. Agora, o avião tem a característica de ser um equipamento tecnologicamente feito para a utilização permanente. Por que quanto mais voa melhor é? O principal item de um avião é o motor. É como uma usina siderúrgica. Quando se desliga uma usina siderúrgica, o pior momento é



reativar o forno industrial. É a mesma coisa com o avião. Ele é um consumidor de QAV. O custo aumenta na medida de desligar e ligar, para toda a parte de aquecimento da turbina e toda a parte de se colocar o motor em uso. Então, a gente é inclusive cobrado por ciclo. Quanto mais “ciclar” esse motor, mais cara é sua utilização. O limite, para responder a sua pergunta de maneira mais direta... O dia tem 24 horas. Se considerarmos o tempo de solo que ele tem de ficar, para fazer o *turn around*, considerando o tempo de manutenção de linha — que não é uma manutenção de *check* longo —, ele chega a um limite de 15 horas. É o que observamos, por exemplo, nos aviões de longo curso. Então, o avião que faz a rota São Paulo—Londres já tem um voo de 12 horas. Se for para um destino maior, estará voando 15 horas, 16 horas, no máximo. Então, esse é o limite. Então, das 24 horas, você tem aí 10 horas aproximadamente para utilizar no trato do avião, na limpeza, no abastecimento e nos itens que requerem manutenção no momento em que ele está em utilização. No caso da TAM, é 12,7 horas em média de utilização.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu ia fazer um questionamento sobre as linhas regionais, mas V.Sa. já respondeu adequadamente.

Uma demanda recorrente das empresas aéreas brasileiras era a criação de uma agência reguladora para o setor de aviação civil. Como V.Sa. avalia a criação da ANAC?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A Agência Nacional de Aviação Civil foi criada por um projeto de lei de 2000. De toda a infra-estrutura do Brasil, o único setor que não possuía uma agência era a aviação civil. Então houve essa definição. Foi inclusive debatido no Congresso esse projeto de lei de 2000, passou pela Comissão de infra-estrutura da Câmara, evoluiu e acabou não saindo naquele momento. Isso foi para 2001, em função de que, eu diria, o próprio setor não soube trabalhar de maneira adequada a formação dessa lei. A gente acabou querendo resolver, na criação de uma agência, todos os problemas do setor. Para se ter idéia, foram feitas 364 emendas ao projeto. Realmente, ficou difícil viabilizar o projeto naquele momento. E acabou não sendo implantado em 2000 nem em 2001. No final de 2002, houve uma retomada das conversas para a criação da agência. Agora, por que criar uma agência? Havia necessidade de orçamento. Nós sabíamos que o DAC, na medida em que se tomou a decisão de criar a Agência Nacional de Aviação



Civil, não tinha recursos orçamentários suficientes para dar continuidade, principalmente, aos quesitos de supervisão, de homologação de aeronaves e de fiscalização. Lembro que todos os organismos mundiais de controle, de monitoramento, todas as agências ou qualquer outra entidade que regulamenta a aviação, em cada país, têm que observar os requerimentos da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO. O ICAO, no final de 2002, colocou o Brasil... O Brasil, lembro, é Categoria 1, o mais alto nível em aviação. Ele colocou o Brasil em observação, porque, caso não se cumprisse aquilo que era necessário, o Brasil corria o risco de ser rebaixado para a Categoria 2.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Desculpe-me, Presidente. Quando foi isso?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Isso foi em 2002. Era preciso que a agência saísse, principalmente, na parte de certificação de aviões, tanto os aviões nossos que chegam quanto, e principalmente, os da EMBRAER. Lembro que o Brasil é um grande fabricante e exportador de aviões. Existe um instituto ligado ao CTA, o centro tecnológico da Aeronáutica, que é homologador das aeronaves. Ele estava em regime de contratação emergencial. Tinha feito isso já uma vez e estava na segunda renovação. A gente sabe que não é permitida contratação emergencial mais do que 2 vezes. Então, havia uma necessidade de retenção de técnicos e de engenheiros. Em 2003 se começou a discutir novamente a criação da agência. Isso foi evoluindo até que, em 2005, com essa expectativa de que vencêssemos os prazo dos certificadores do IFI, o instituto de homologação, o projeto de lei foi em frente e se transformou na Lei nº 11.182, em setembro, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil. Essa lei é uma lei bastante simples. Ela acabou retirando tudo aquilo que foi emendado — se queria resolver até aspectos tributários do setor na lei — e acabou saindo uma lei limpa, uma lei pura, que dizia: foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil, com alguns princípios que eu citei aqui, anteriormente, que são preços livres, liberdade de voar e eficiência operacional, para que se possa ter direito de tráfego. Em seguida, saiu um decreto de regulamentação dessa lei, de março de 2006. Depois, a primeira resolução, a Resolução nº 1, que criou o regimento interno para funcionamento da agência, criando a agência de uma forma colegiada. Então, eu entendo, Sr. Relator, que seria inexorável a existência de uma



agência para o nosso setor. Todas as demais já tinham: transporte já tinha a ANTT; telecomunicações já tinha; até a ANA, a agência de águas. Toda infra-estrutura, toda a utilidade já tinha sua agência. E nós necessitávamos de uma agência, exatamente para que ela pudesse repensar um novo marco regulatório. O que aconteceu é que ela foi estabelecida exatamente em março de 2006, num momento de crise. Ela pegou a crise da VARIG. Em seguida, nós tivemos, em setembro, um acidente bastante significativo na história da aviação mundial. Ela teve de administrar também um momento de crise. Então, acho que agora ela poderá olhar para a frente. Acho que o grande objetivo, hoje, da ANAC, debaixo, evidentemente, da Política Nacional de Aviação Civil, que é emanada do Conselho Nacional de Aviação Civil, é poder repaginar, repensar a regulação do setor, criando uma lei geral da aviação mais atualizada à realidade de hoje, mas compatível com os diversos instrumentos legais também onde o setor está submetido.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O sistema de tráfego aéreo comercial está sustentado em uma malha aeroviária extremamente concentrada em poucos aeroportos. Esse fato foi admitido pelo Presidente da Gol aqui, nesta CPI, o Sr. Constantino Júnior, que também atribuiu esse fator a uma racionalização da operação, visando aumentar sua produtividade e reduzir custos, permitindo passagens mais baratas. V.Sa. concorda com o Presidente da Gol? V.Sa. não acha que parte do problema que vivemos hoje nos aeroportos é fruto dessa malha concentrada? Será que não está na hora de rever esse conceito, sob pena de se levar o sistema a uma crise muito maior do que esta que estamos vivenciando?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, a característica... A malha aérea, em qualquer definição, em qualquer parte do mundo, em qualquer país, em qualquer região, acaba se adaptando à demanda. É difícil imaginar que a gente consiga ir para um outro aeroporto onde não está o passageiro. Quando há concentração... Lembro que, no Brasil, ainda, 70% dos usuários do transporte aéreo são usuários a trabalho. É um homem de negócios, um executivo, um Parlamentar, uma pessoa que está viajando pelo seu trabalho. Trinta por cento é lazer. O lazer tem uma facilidade maior de migração. Você consegue levar ele para outro local ou levar ele para um outro horário, obviamente estimulado por um preço mais baixo. Então, levando em consideração que o Brasil ainda tem 70% do tráfego executivo e





considerando que a economia brasileira ainda tem lugares de concentração, acaba tendo concentração de tráfego. Diferente do mercado americano, onde você tem a economia da costa leste à costa oeste, de norte a sul. Você tem desenvolvimento econômico em todas as regiões: na Califórnia, ou mesmo no norte, em Seattle, com a Microsoft; você vai à Flórida, você tem grandes indústrias lá; você vai para o *middle west* você encontra... Então o tráfego é muito intenso, o que leva à criação do que a gente chama vôo pendular. Então é o vôo que vai e que volta e cria, obviamente, menos problemas do ponto de vista de regularidade e pontualidade. O exemplo que a gente dá é: quando o senhor vai para a ponte aérea Rio—São Paulo, é o local onde tem maior regularidade e pontualidade, porque ele é quase pendular. No caso da TAM, a TAM implementou, até para evitar esses problemas de atraso... Hoje, a gente trabalha... Já estamos estreando isso há praticamente 3 meses. Nós dedicamos a ponte aérea para ser pendular. Então, ali, a regularidade e a pontualidade ficam com aviões dedicados. O mesmo poderia ser feito com o mercado São Paulo—Brasília. Só que o que acontece com o mercado São Paulo—Brasília é que, de manhã, todo mundo vem para Brasília, mas não tem ninguém querendo voltar de Brasília, na hora seguinte, para São Paulo. Ele quer voltar à noite. Então, a gente chega aqui com o avião, a Brasília... Aqui, nós temos 49% dos horários de vôos de Brasília. Os vôos daqui saem distribuindo para Norte e Nordeste. Então, Brasília passou a ser um grande *hub* de distribuição. Então, essa concentração surgiu não porque a gente quer, mas porque esse é o fluxo de passageiros que ocorre. Obviamente, como a gente estimula isso? Como a gente desconcentra esses tráfegos? Criando os vôos *over hub*. Eu sou da opinião de que isso vai melhorar, Sr. Relator. Por quê? Com o crescimento e a descentralização econômica do Brasil, hoje, quando o senhor vai para Ilhéus... Ilhéus era um destino que a TAM sempre operou, e era um destino tipicamente de lazer. Hoje, Ilhéus também tem um pólo de informática. É um mercado da Bahia, um mercado onde nós somos um grande operador. A gente vê grandes investimentos sendo feitos na área tanto industrial quanto de hotelaria, que é o turismo de negócios, que é algo que vem se desenvolvendo. O mercado de Manaus vem se desenvolvendo muito com a Zona Franca, com o pólo eletroeletrônico. O Centro-Oeste também. Então, aí, vai criar que oportunidade? Em vez de um avião sair de Porto Alegre, chegar a



Brasília... Esse já foi um grande passo, porque, antes, de Porto Alegre tinha de passar em São Paulo. Então, hoje, a gente já criou o *over hub* Porto Alegre—Brasília, como a gente já criou Florianópolis—Brasília. Todos os vôos do Rio já vêm direto para cá. Então, vai ter o Porto Alegre que, em vez de vir para cá e ir para Natal, vai ter o Porto Alegre—Natal, porque o tráfego foi crescendo e a gente... Interessa à companhia aérea descentralizar, porque quanto mais pousos intermediários a gente faz, cai no que eu acabei de falar: mais ciclagem do motor, custo de manutenção mais alto, operação, o *turn around* do aeroporto, maior. Então, a tendência é de desconcentração, sem impactar no custo, porque seria muito ruim só desconcentrar, ficar um avião dedicado em Brasília, parado, esperando. Aí esse seria um preço muito alto. Mas o desenvolvimento do tráfego vai levar a essa revisão de modelo de uma forma natural.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Está certo. E como V.Sa. avalia a política de distribuição de *slots* entre as empresas?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, depende. Dos aeroportos do Brasil, o único que tem uma dificuldade grande de distribuições de *slots* aeroportuários é Congonhas. Dos demais aeroportos, eu diria que Guarulhos tem algum problema nos horários de pico. Brasília começa a ter. Agora, com a segunda pista melhorou. Não há dificuldades de obtenção de horários de vôos. Então, de maneira geral, os aeroportos brasileiros... Lembrando, 75% do tráfego aéreo brasileiro está em 10 aeroportos. Desses 10 aeroportos, o que tem problema, o que a gente chama de aeroporto coordenado, é o Aeroporto de Congonhas. Aí, o critério de distribuição tem sido aquele que eu citei: se há uma empresa, se ela não cumprir os vôos, se ela não apresentar uma regularidade de 75% de cumprimento dos seus vôos, nos últimos 3 meses, ela perde o direito de vôo. Ao perder o direito de vôo, esse horário de vôo é redistribuído por sorteio. Vamos supor que tenham sobrado 10 horários de vôos. Então, 8 horários de vôos serão sorteados pelas empresas que já operam naquele aeroporto, desde que essa empresa que opere naquele aeroporto tenha 3 pré-requisitos: que ela esteja operacionalmente eficiente, que ela tenha tido regularidade e pontualidade no que ela faz; que ela tenha um patrimônio líquido positivo, ou seja, que ela esteja em situação financeira equilibrada; e desde que ela apresente certidões negativas de todos os tributos junto aos diversos Erários. Então,



esses são os 3 pré-requisitos para entrar na roda do sorteio. Os outros 2 *slots* daqueles 10 vão para um novo entrante, que não está no aeroporto, com os mesmos 3 pré-requisitos. Então, entendo que é um critério moderno. O que a gente pode discutir para o futuro é se é 80/20, se é 50/50.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E V.Sa. concorda com o modelo norte-americano, que admite a comercialização de *slots*?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Essa é a evolução. A evolução, hoje, nos mercados mais desenvolvidos, até por uma capacidade financeira maior das empresas, até acesso a capitais de uma maneira mais abrangente, há possibilidade de ir um *slot* a leilão. Aí, é feito um leilão de compra. Acho que isso no futuro, com certeza, o Brasil tendo saúde financeira nas empresas e tendo esse desenvolvimento da infra-estrutura nos aeroportos coordenados, eu entendo que é uma tendência.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Vou fazer algumas perguntas, indo já para a fase final, até porque os Deputados já estão me olhando apreensivos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu ia dizendo isso. Eles não estão acreditando, não. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu quero lhe fazer alguns questionamentos, Dr. Marco Bologna, sobre o atendimento ao consumidor, um dos aspectos mais evidentes da crise provocada pelos atrasos e cancelamentos de vôos.

Na opinião de V.Sa. — inclusive V.Sa. já abordou isso aqui, em alguma medida, fez o *mea-culpa* em relação ao trabalho da TAM —, qual a causa desse atendimento ineficiente que se verifica nos aeroportos brasileiros, num momento principalmente de crise?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, primeiro, o senhor tem toda a razão. Nós entendemos que precisamos melhorar. A gente entende que existem dificuldades nessa relação. E a maior dificuldade dessa relação é a comunicação. O que o passageiro, o que o cliente quer são 2 coisas quando chega ao balcão. A primeira é saber se ele terá o vôo. Já tendo o vôo ele fica bastante mais confortável. A segunda informação que ele quer é quando esse vôo vai sair. Então, a primeira informação é a mais fácil de a gente lidar, porque ter ou não ter o vôo é o quesito da



regularidade, saber se aquele vôo será cumprido. E a segunda informação é o quesito da pontualidade, a que hora esse vôo vai sair. E a gente tem sofrido muito no segundo quesito. A pior resposta que a gente pode dar — e é onde a gente vem trabalhando junto aos funcionários — é o não sei. Quando a gente diz “não sei”, o passageiro, o cliente acaba ficando no aeroporto. Se a gente falar que houve um atraso, um problema meteorológico, um problema de manutenção, e o vôo sairá daqui a 4 horas, ou a 5 horas, ou amanhã, ele reprograma a vida, ele faz outra coisa naquele momento e acaba se readeguando; toma as providências necessárias. Obviamente, sempre mantendo toda aquela indenização que eu já citei e sempre mantendo o direito de ele, se quiser, pedir o reembolso, mantendo o direito de remarcar esse vôo. Então, essa falha, Sr. Relator, está, primeiro, no seguinte: o espaço do aeroporto, por esses gargalos de infra-estrutura, já criou um problema de acomodação de estrutura de atendimento. É muito notório isso se o senhor for ao Aeroporto de Guarulhos. O Aeroporto de Guarulhos hoje, no Terminal 1, nós temos lá uma dificuldade. Estamos tanto nós quanto a Gol no mesmo terminal, e o Terminal 2 é onde tem todas as áreas da VARIG, ainda congeladas pelo Judiciário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É um absurdo o que acontece.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Isso... A gente lembra que nós nunca entendemos que o balcão de atendimento é da companhia aérea. O balcão de atendimento é, em primeiro lugar, do usuário e, depois, da INFRAERO. Ele nem é considerado um investimento nosso. Alguns países do mundo, inclusive, compartilham balcões; não são dedicados a nenhuma empresa. Então, esse foi um dos grandes problemas que se concentrou em alguns aeroportos. Guarulhos foi um, Congonhas foi, e no Galeão também temos o mesmo problema. Então, esse é o lado do espaço físico. Do lado de pessoal, a gente teve que fazer uma adequação do quadro de pessoal maior do que numa operação normal. Quando a operação está funcionando normalmente, você tem um efetivo naquele aeroporto de acordo. Como a gente calcula? A gente calcula o volume de passageiros embarcados que a gente tem, dividido por um tempo médio de atendimento, dá um número necessário de balcões. É como caixa de supermercado; a mesma conta é feita. Você faz uma conta para a normalidade. Quando acontece a anormalidade, todo esse ciclo de atendimento muda. O tempo de espera mudou. Ou você prejudica o tempo de



espera do passageiro, ou você teria que ter alguma expansão de balcão para manter o mesmo padrão de serviço. Nesse momento, a gente não tinha pessoal extra para fazer esse trabalho. Daí que eu citei que tivemos de contratar 500 pessoas. E aí requer o quê? Um treinamento no uso daquele sistema, no ir para a frente do balcão para fazer o atendimento. E acaba criando o quê? Um prazo de atendimento mais longo que até prejudica, às vezes, a própria operação, levando a um atraso do próprio avião, porque não se está conseguindo atender todo mundo. Então, eu diria que a somatória entre o desarranjo desse *turn around*, de ter um tempo de atendimento maior, agregado a um problema de espaço físico, deu um gargalo de pessoal. Como falei aqui, no começo, no *mea-culpa*, o que nós fizemos? Nós contratamos 500 pessoas, que estão indo... já estão sendo colocadas nos aeroportos, em regime de treinamento sobre isso. E obviamente que não adiantaria colocá-los lá, resolvido o espaço físico, resolvido o problema com as pessoas, se eles não soubessem o que está acontecendo. Então, nós tivemos que investir também num sistema de comunicar melhor essa pessoa, que também sofre. Ele sofre tanto quanto o passageiro. Ele também é uma pessoa que está ali e não quer aquilo. Eu diria que nenhum dos nossos funcionários... Nós não gostaríamos que ele também passasse por toda essa pressão que acaba acontecendo. Então, o fluxo de informação para ele a gente vem melhorando. Não está hoje ainda adequado. Existem momentos em que a informação não chega, ou existem momentos em que a informação a gente não tem. Essa é mais complicada. Qual a mais complicada? Quando o senhor coloca, embarca... Esse é outro dado que provavelmente vão me perguntar. Por que a gente embarca um passageiro e fica lá dentro esperando? A gente recebeu uma autorização de embarque. Então, houve uma autorização feita pela torre de que esse avião iria sair, a gente embarca as pessoas, e a torre não autoriza a decolagem. Ela fala: "*Nos próximos 10 minutos. Nos próximos 15 minutos*". Temos 2 decisões: ou mantemos as pessoas dentro do avião, para garantir o seqüenciamento — já ouviu essa palavra: seqüenciamento? —, a gente fica com lugar na fila, ou a gente tira as pessoas do avião e perde o lugar na fila. Essa decisão é difícil e, às vezes, ela se estende, e não só no caso da TAM, mas com qualquer outra companhia aérea, inclusive estrangeira, e, às vezes, tem embarcado... Nesses dias de crise a gente teve que embarcar um vôo para Paris às



23 horas e o vôo decolou às 8 horas da manhã do dia seguinte. Nesse caso, a gente até desembarcou e reembarcou novamente. Um vôo da Air France embarcou às 16 e decolou às 22 horas, e não desembarcou ninguém. Acho que a dificuldade é crise de comunicação, Sr. Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Digamos que esta crise fica aparente nos aeroportos. Agora o que é possível fazer? V.Sa. falou aqui de uma série de medidas que estão sendo tomadas, que estão sendo trabalhadas em relação a esse tema. Mas a cada crise que aparece essa questão fica mais aparente. Eu não gosto de trabalhar experiências pessoais, até porque, em outra oportunidade que aqui falei, alguns veículos de comunicação interpretaram mal. Mas, por exemplo, na última semana, aconteceu uma coisa que é normal a gente ver — e já comentei isso aqui. Primeiro, você tem a informação no painel de vários vôos saindo a cada 1 minuto, a cada 2 minutos. Como a gente sabe que tem essa política de seqüenciamento, é difícil ter vôos que saem a cada 2 minutos, a cada 1 minuto. Aqui no aeroporto de Brasília a gente assiste a isso. E vivi a seguinte situação na última semana: quando eu cheguei ao aeroporto, o meu vôo não estava informado. Depois, ele passou a ser informado falsamente, digamos assim, porque dava o prazo que ia sair dali 2 horas, quando chegava próximo daquelas 2 horas dizia que ia sair dali a 1 hora. E assim foi. Eu fiquei 7 horas no aeroporto. Esse não foi o meu caso... Eu cheguei a casa às 6 horas da manhã do dia seguinte. Mas eu trago só esse... Porque isso acontece no geral, com todo mundo. Então, o problema é essa informação, que, na verdade, não chega de forma adequada. E V.Sa. tratou desse assunto. Onde está o problema efetivamente? Alguns dizem que a INFRAERO é que tem de dar essa informação e é ela que tem a responsabilidade. Mas quem detém essa informação com precisão no aeroporto? É claro que, em situações de crise, acredito que toda a malha fique confusa. Agora, eu já entrei num avião, por exemplo, em que o piloto, logo que levanta o vôo, passa informação para a companhia aérea, dizendo sobre o horário em que levantou vôo e o horário em que vai chegar ao aeroporto. E ele passa essa informação para os passageiros. Geralmente, essa informação é com precisão. Se o piloto disser que vai chegar em 1 hora e 10 minutos ou em 2 horas e 15 minutos, então ele chega com 1 hora e 10 minutos ou com 2 horas e 15 minutos. Essa informação é precisa. Digamos que as informações são precisas num sistema



altamente desenvolvido e com tecnologia avançada, como é o sistema de vôo. A grande dúvida que sempre permanece é por que essa informação não chega com precisão ao usuário, ao cliente. Eu queria insistir nesta matéria, Dr. Bologna, porque ela é o grande questionamento feito pelos usuários hoje. Por que essa informação não chega a contento? Onde está efetivamente o problema? É possível dar um prazo para resolver essa situação? Como é que vamos enfrentar isso de forma adequada? A impressão que temos é de que falta articulação, falta conexão, falta ação no sentido de resolver e equacionar este problema.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Perfeito. Tem 2 situações. Tem a situação de crise e a de não-crise. Na situação de não-crise, normalmente, toda aquela publicação que é feita no terminal, no painel da INFRAERO, aquilo se chama Sistema de Informação de Vôo da INFRAERO. São lá passados os horários de vôo pela companhia aérea, os chamados Direitos de Horários de Vôo, que é o HOTRAN. Isso é publicado. Então, se tudo funcionar normal, aquilo que está lá, como o Deputado Gabeira disse, é verdade. Se isso começa a mudar, porque o vôo ficou retido em algum lugar, teve algum problema de atraso meteorológico, então já houve uma reprogramação. No Centro de Controle Operacional da companhia aérea a gente sabe que já houve uma reprogramação. A gente teria que ter maior agilidade de alteração, mesmo que aquilo não requeira um HOTRAN. Porque aí você não está trabalhando naquele horário de vôo preestabelecido, e teríamos de informar o sistema de informação de vôo de maneira direta. Essa proposta foi colocada hoje — acho que já está bem aceita por parte da INFRAERO. Que pudéssemos ser o atualizador desse painel, através de um *link* direto. Acho que esse é um dos fatores que melhoraria muito; a gente não ter que passar uma informação assim para alguém... Que se tivesse uma maneira mais em tempo real, uma maneira direta, quando se sai da normalidade. V.Exa. citou o fato. Quando o plano de vôo está autorizado, realmente, o horário é preciso; ele vai chegar lá em 2 horas porque tem um plano de vôo que foi submetido ao controle do espaço aéreo e que foi autorizado. E ele sabe a rota que vai fazer. Portanto, o próprio computador dos nossos aviões calcula; é dada até condição de vento, tudo aquilo que foi feito no despacho operacional de vôo. Ele sabe exatamente o horário de pouso. Aí é uma situação que está sob controle. Ela sai do controle quando existe uma interferência



de aeroporto. Eu soube do seu caso, que V.Exa. chegou às 6 da manhã. O que aconteceu? Naquele dia foi um dia de não-normalidade, de crise.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas não trate o meu caso especificamente.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Ele é um exemplo. Foi por quê? Foi um avião que não teve autorizada a sua decolagem. Ele estava no aeroporto de Maceió e faria Maceió—Brasília—Porto Alegre. Acabou não tendo autorização de vôo por toda essa problemática a que assistimos. E ficava... Vai ser autorizado, não vai. Então a informação que ele obtinha era “daqui a 10 minutos”. Então, daqui 10 minutos. Então tinha 2 decisões a tomar naquele momento, o gerente do aeroporto. Ou ele fica na esperança de que o avião vai chegar, e ele dá esperança — ele foi dando uma esperança de até 7 horas, pelo que eu ouvi —, ou ele cancela o vôo, que foi o que ele deve ter feito ao final. No final deve ter havido um cancelamento desse vôo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, não.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Você foi depois. Para ir às 6 da manhã, deve ter saído 2 e qualquer coisa daqui de Brasília. Essa decisão, também, é uma outra decisão: se faz o cancelamento de vôo ou se vai acreditando na última informação. Na anormalidade de crise, a informação não é limpa, não é objetiva, não é precisa; ela é uma informação estimada. Mesmo na decolagem internacional, se embarcou todo mundo e você é o terceiro da fila, e se existe um seqüenciamento, no momento, de 20 minutos; portanto, existem (20 vezes 3) 60 minutos — daqui a 1 hora é a sua decolagem. Todo mundo se programa, ou o nosso comandante faz um *speech*, um comunicado de bordo: “*O nosso vôo sairá daqui a 1 hora*”. Daqui a pouco vem uma nova informação da Torre. O seqüenciamento aumentou; ao invés de ser um seqüenciamento de 20 minutos, nós passamos para 30 minutos. O senhor é o terceiro da fila; portanto, 90 minutos. Então ele vai tendo que reinformar e isso vai irritando o passageiro. Então, num ambiente de crise, tem certas informações que não são precisas e elas são a fonte do problema. O que melhoraria isso é sempre estar comunicando. É o que a gente procura fazer. E, obviamente, a gente falha nesse processo. Às vezes, aquele atendente não sabe lhe dizer isso que estou lhe dizendo: “*Olha, isso significa que o avião está retido no aeroporto.*” Desse essa





explicação; ele deveria estar dando essa explicação. O gerente, principalmente, deveria ter essa explicação. E, no momento da normalidade, o que facilitaria muito era a possibilidade de se ter uma central única de informação, alimentada... Acho que até uma central no próprio aeroporto; quer dizer, um *site* do próprio aeroporto em que se entrasse. Um *site* da INFRAERO no Aeroporto de Congonhas e se soubesse do voo TAM, do voo Gol, do voo da BRA.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Mas todos os *sites* estão mentindo! Quando em casa, o *site* diz que está na hora. O *site* diz: *está na hora*. A gente chega lá e...

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É porque está aí nesse período. Ele deveria ser *on line*. V.Exa. também não pode ficar no *site* o tempo todo. Então, o mais importante, Deputado, é que haja essa informação no aeroporto, de maneira mais... O *site* faz também um estimado. Olhou o *site*, saiu de casa, mas naquele momento houve algum desarranjo que acaba levando a uma nova realidade de voo, o que deveria estar sendo atualizado no aeroporto. Outro lado que a gente solicita por parte da INFRAERO — é até uma solicitação por parte também do Sindicato dos Trabalhadores — é que, até por problemas físicos, não existe uma área de desconcentração ou descompressão para nossos funcionários. Você não tem nenhum espaço onde você possa ter ali um pessoal que possa reciclar, um pessoal que se volte para alguma organização; então você acaba tendo que fazer todo o trabalho no próprio balcão. Essa também é uma solicitação feita à INFRAERO: que haja áreas de desconcentração ou descompressão de nosso pessoal de terra para esses momentos de crise; ter ali uma equipe-tarefa. Que a gente possa levar... Um aeroporto está ruim; o outro não está. A gente possa transferir pessoas para aquele aeroporto. Mas aí você teria que ter uma área, um bolsão que facilitasse essa migração de funcionários. Esse é um outro pleito que a gente já colocou para a INFRAERO também.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu tratei aqui sobre essa questão. Eu a tenho tratado com todas as pessoas que vêm aqui; é uma preocupação de todos os Deputados e Deputadas. Eu queria deixar aqui, Dr. Bologna, para V.Sa. a reivindicação de que as empresas aéreas, o setor se preocupasse com essa questão do atendimento. Eu sei que V.Sa. tem pensado em uma série de



programas e ações nessa aérea. A questão da falta de informações ainda é um problema sério; às vezes, o problema está no atendimento. A gente tem assistido a brigas entre passageiros e atendentes que, muitas vezes, não têm informação nem essa responsabilidade. Eu próprio assisti no aeroporto a uma briga com socos por causa dessa falta de atendimento. Tentei ajudar para não haver grandes problemas. Mas é preciso, na minha avaliação, que haja uma dedicação forte, exclusiva, ao tema das informações, porque, hoje, nós estamos vivendo outro problema aqui, que é a falta de credibilidade nas informações, como aqui levantado pelo Deputado Gabeira. Mesmo com as informações que o usuário recebe, ele já não acredita. E já fica pensando: *“Bom, mas será que é verdade mesmo? Será que vai acontecer? Será que é isso mesmo?”* Este é um tema sério, objetivo. Nós vamos, nesta CPI, nos dedicar, tentar ajudar a encontrar caminhos que consigam integrar toda essa ação, no sentido de que se dê uma atenção maior aos nossos usuários. Gostaria de lhe fazer mais 2 ou 3 perguntas. A primeira delas sobre a crise no período do Natal, onde se levantou aqui uma série de... E ela é colocada como ponto central da crise vivida no setor. Então, o que V.Sa. poderia falar sobre essa crise vivida no período do Natal, quando se fala que houve problemas na manutenção de aeronaves da TAM, problemas de *overbooking*. Bom, o que V.Sa. poderia dizer sobre essa crise vivida no Natal?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Muito bem. Só para, antes de responder a sua pergunta, Sr. Relator, se o senhor me permitir, eu gostaria dar uma conclusão sobre o que a TAM está fazendo nessa colocação que o senhor fez, com toda a razão. Diria para todos os clientes da nossa companhia que a gente tem que pedir desculpas por não conseguir lidar com essa maneira de comunicação de uma maneira mais efetiva. E as providências que nós tomamos, além das que eu já citei — contratação, criação de informação, a parte de colocar sistemas voltados —, estamos olhando e dividimos, e tem um grande objetivo na TAM que a gente colocou como atendimento. Isso está trabalhando a parte da infra-estrutura nossa, própria, a parte de recursos humanos, a parte de não só de quantidade, mas também de treinamento, de remuneração, de estímulo a esse atendimento, de premiação, e os aspectos de comunicação. Para o senhor ter uma idéia, somos um setor de alto custo fixo. Portanto, nossa forma de remunerar os nossos



trabalhadores, do Presidente até ao mais simples atendente nosso, que seja tão importante quanto o Presidente, na função de atendimento ao cliente, nós temos salários fixos, que procuramos trabalhar de uma forma compatível com o mercado, e salários variáveis, a partir de indicadores de *performance*. Para este ano, por determinação dos acionistas, quase 40% será em função de atendimento. Então, estamos totalmente comprometidos, os 18 mil funcionários da companhia, em entregar esse atendimento porque isso pesará de uma forma muito significativa na remuneração das nossas equipes. Então, o atendimento passou a ter um peso mais importante do que qualquer outra métrica de *performance*. Então, isso...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Presidente, o senhor me desculpe. O senhor falou 40%, e era quanto?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A parte de atendimento tinha um peso de 15%. Então, nós estamos quase que triplicando o peso.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Decisão em assembléia de acionistas.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Isso baseado em pesquisas. Não seremos nós que vamos julgar. Serão institutos que farão pesquisas junto aos nossos usuários e usuários de outras companhias sobre como é olhada a empresa e a prestação desses serviços, porque a única coisa que nos mantém vivos a longo prazo são os nossos passageiros utilizando nossos aviões. Da colocação do momento de Natal. O momento do Natal foi um momento muito ruim para nós da TAM. Ele foi um momento ruim para o setor aéreo, mas em particular para a TAM, porque o problema foi, por uma série de fatores, ele acabou se catalisando de uma maneira mais forte nas operações da nossa companhia. Foi uma somatória de eventos. Eu tive a oportunidade, no dia 21 de dezembro, numa entrevista coletiva na sede da ANAC, junto à imprensa, de colocar os fatores que levaram a TAM a ter uma perda da operação dela, ou seja, de ter uma transferência de passageiros de um dia para o outro, o que dava a percepção de um *overbooking*. O que aconteceu foram 3 fatores. Nós tivemos... Primeiro, a TAM é uma empresa certificada, do ponto de vista de manutenção; a TAM é a única empresa certificada pela IATA, através da certificação IOSA, que é uma certificação na área operacional, o maior padrão de certificação de segurança de vôo e de operações. Obtivemos essa certificação



agora, no ano de 2006. Então, a gente é uma empresa também certificada pela Airbus, certificada pela Boeing, certificada pela Fokker. Então, do ponto de vista de manutenção, a gente leva todas as certificações necessárias. E, com isso, nós somos também, pelo terceiro ano consecutivo, ganhamos a premiação de ser o melhor operador de Airbus, de aviões pequenos Airbus, das famílias 319 e 320, do mundo. Então, considerada entre todas as empresas aéreas, quem tem a melhor operação no mundo de Airbus foi a TAM, a nível de operação e a nível de despachabilidade desse avião. Então, nossa despachabilidade média gira na faixa de 99%, o que significa que 1% dos aviões, mesmo tendo todas as manutenções preventivas dentro dos seus cronogramas, existe um desvio em que um dia, um avião, mesmo que dada a manutenção, ele tem algum item que não permita a sua decolagem, o que a gente chama de um item *no go*. Neste dia, que foi no dia 20 — do dia 20 para o dia 21 —, nós tivemos um evento, que foram 6 Airbus que acabaram ficando fora de operação. Então, esses 6 Airbus eles representavam para nós... lembrando que a malha doméstica, naquele momento, da TAM, era composta por 78 aviões. Então, nós saímos, portanto, daquele 1%, que seria menos, seria 1 avião fora da malha, 0,78 aviões que poderiam estar fora da malha, nós acabamos ficando com 6 aviões fora da malha por itens *no go* diversos. Ou um problema hidráulico, ou um problema de uma troca de freio ou de pneu. E por uma infelicidade esses 6 aviões ficaram em diversos aeroportos, não foi concentrado. Então, esse foi o primeiro impacto de perda de oferta. O segundo impacto que nós tivemos foi um fechamento muito forte do aeroporto, somado a esse que eu citei, um fechamento do aeroporto de Congonhas, que fez um volume de vôo alternado nosso, foi ao redor de 8 aviões que foram alternados para os aeroportos de Guarulhos e Viracopos, perdendo, portanto, a conectividade no aeroporto de Congonhas. E somado a esse, um terceiro evento, que foi a queda do nosso *check in* no aeroporto de Galeão, um *link* da TAM junto com a INFRAERO, e dali com a Telemar. A gente perdeu essa conectividade, o nosso *check in* ficou fora do ar, de forma irregular, por 5 horas. Então, esses 3 eventos somados levaram a um tempo de atendimento dos passageiros que compareceram no dia 20, ao equivalente — se a gente tivesse tudo normal — a retirar 10 aviões de 78. Então, a gente perdeu 16% da capacidade de assentos naquele período, num período em que o dia seguinte seria mais



passageiros do que nesse dia. Então, isso acabou dando um efeito cascata. Ou seja, os passageiros não embarcados no dia 20 ficaram para o dia 21; no dia 21 apareceram mais passageiros, aí começa a percepção do *overbooking*, mas não era, era uma transferência de passageiros do 20 para o 21. E a mesma coisa para o 22, levando para nós... Nós só conseguimos recuperar esse estoque todo de passageiros transferidos em 3 dias e meio. Então, a pergunta fica: quantas pessoas foram afetadas? A TAM é uma empresa que embarca ao redor de 2,5 milhões de passageiros por mês. Naquele período de Natal, especificamente, embarcamos 340 mil passageiros no prazo de 3 dias e meio. Todos foram embarcados. Óbvio que desses 340 nem todos sofreram atrasos. Tivemos, dos 340 mil, 117, 134 mil passageiros, eles foram embarcados antes de 4 horas. Mas o remanescente teve um atraso muito longo. Além de ter um atraso muito longo, nós tivemos que, para recuperar a nossa malha — exatamente por faltar oferta —, nós embarcamos 5 mil passageiros em empresas congêneres, em outras empresas, endossando o bilhete para a VARIG, para a Gol, para a BRA e também para o oferecimento que foi feito pelo Comando-Geral da Aeronáutica, a quem a gente novamente agradece, que foi feito o embarque de 1.700 passageiros em aviões da FAB. O que significa, portanto, quando eu disse aqui 5 mil passageiros embarcados...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A TAM pagou à FAB?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Pagamos 1 milhão... Tenho o valor aqui e posso... Até queria deixar aqui nesta Comissão. Esse é o boleto bancário pago que gostaria de deixar. Foi 1 milhão e 300, aproximadamente. Tivemos o fretamento de EMBRAER, de 42 horas; e 46h10min de Boeing 707 — desses equipamentos, os quais nós pagamos ao Comando da Aeronáutica. Muito bem. Então, a explicação dessa... Outra maneira de eu explicar essa oferta é: esses 5 mil pessoas das 340 mil pessoas da TAM não foram embarcadas em praticamente 4 dias; 5 mil divididos por 4, a gente chega em 1.250 por dia; 1.250 por dia divididos por um assento médio de 170 assentos por avião, a gente vai chegar exatamente em quase 8 aviões, o que foi necessário a gente fretar de terceiros, que foi exatamente a perda de capacidade que nós tivemos. Então, isso foi matéria...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há risco disso acontecer novamente?



**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não. Se não há risco porque... Eu diria que você sempre cria um plano de contingência a partir do momento em que você tem uma ocorrência. A probabilidade, Sr. Relator, de isso acontecer conosco, matematicamente, ela é de 1 para 500 mil. Então eu sou franco em dizer que nós não tínhamos uma contingência de 1 para 500 mil. Então a gente acabou...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Dr. Marco Antonio, a empresa nunca tinha passado por nada semelhante, é isso?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Nunca nós tivemos os mesmos eventos concomitantemente acontecendo.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Nunca. Foi um dia negro o dia 20 para o 21.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Foi um dia bastante difícil. Acho que aí nós tivemos... O principal afetado foram os nossos passageiros...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Nunca teve nada parecido?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Nunca. Os nossos passageiros, nesse volume que eu citei, os nossos funcionários bastante afetados, obviamente a nossa imagem bastante afetada. E a partir daí nós tomamos uma série de providências, para trabalhar de uma forma de contingência mais alta, trabalhar com alertas maiores na operação, evitando que isso aconteça. E eu tenho a garantia de que esses eventos, mesmo que eles aconteçam novamente... A gente passa a ter um volume de contingência maior, para que esse efeito não se repita.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Duas últimas perguntas, de bate-pronto, assim, diretas. V.Sa. entende que o tráfego no espaço aéreo brasileiro é seguro?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É seguro viajar no Brasil. O Brasil está... É um meio de transporte... Primeiro, o meio de transporte aéreo, ele é o mais seguro, por definição, comparado com qualquer outro modal. O avião é um meio de transporte, nos últimos 100 anos em que a aviação atua, de bastante segurança.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O suíço não tem razão, então?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Eu acho que o suíço, ele estava se referindo ao sistema, né?, ao X-4000, que é o sistema que nos controla. É ao *software* que ele está se referindo. Seria leviano da minha parte dizer que eu conheço esse *software*. Eu não conheço o *software*. O que eu sei...



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele se referiu também aos equipamentos, à comunicação, aos rádios...

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Aí ele está se referindo ao sistema como um todo. O sistema brasileiro, ele é um sistema que nós estamos na categoria 1, pela OACI, que é a Organização da Aviação Civil Internacional. Ele é o mesmo nível de classificação quanto o da Europa e Estados Unidos. É um sistema moderno. Lembrem que o CINDACTA IV, ele é o SIVAM. O SIVAM é um projeto mais recente. O CINDACTA I, foi feito um *upgrade* nele. O CINDACTA II, também foi feito um *upgrade* nele. Na minha avaliação, existem algumas necessidades de manutenção, é óbvio, mas os índices de segurança, quando comparado — o que vale, também, é a estatística... Quando a gente compara os índices de acidente por vôos ou por etapas, o Brasil está bastante em linha, até abaixo de muitos outros países, de países mais desenvolvidos. Então a aviação brasileira, ela é segura, ela é moderna, ela é baseada em critérios de manutenção bastante auditados. Existe uma série de redundâncias no sistema. A gente ouviu falar muito da história do buraco negro, né? O buraco negro era aquela zona... até um jargão que não existe na aviação. Foi criada de uma maneira mais coloquial.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Tipo “apagão”.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É, o “apagão” também não é, foi mais como uma forma. Então, o buraco negro, ele não existe, ele é considerado quando não há uma cobertura radar, né? Quando não há uma cobertura radar, existe a comunicação. Lembrando que, quando a gente faz um vôo transcontinental, aqui pelo oceano, a gente não tem cobertura radar, é tudo feito a partir de sistemas de comunicação. O Brasil tem o compromisso de ir também para o sistema satelital. Esse é um sistema que o mundo vai estar adotando, que é o CNS/ATM, um sistema de controle, navegação e supervisão em sistema de gerenciamento de tráfego aéreo por satélite. A TAM é uma empresa que inclusive está sendo... Existem alguns testes sendo feitos no Brasil, e nós estamos participando, nos nossos aviões de longo curso, os Airbus 330, com esses equipamentos. O Brasil está aí... para 2010, 2015, ele deverá ir para o sistema CNS/ATM. Então eu diria que me sinto bastante confortável em andar nos aviões. Eu sou bastante confortável porque é seguro. O sistema de redundância dos nossos equipamentos também é bastante severo. A



gente também começou a ouvir muito... Houve 150 relatórios de perigo que foram divulgados nessa Comissão. Até o nome do relatório, ele é um pouco forte.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu ia lhe perguntar isso, se a empresa tem recebido dos seus pilotos...

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A gente estimula isso. O relatório de perigo na verdade é um relatório de ocorrência. Ele é, comprovadamente, na aviação, nos últimos 6 anos, o melhor instrumento de evitar acidentes. Porque, a partir de um relatório de ocorrência, a gente indica e revê procedimentos. A confiabilidade desses relatórios e o estímulo disso é uma cultura dentro da companhia. A gente tem a cultura de *safety*, que é estimular todos os funcionários da companhia a relatar, não só piloto, como também pessoal de solo, a relatar. A confidencialidade desse relatório, por que ela é importante? Se a gente tirar a confidencialidade, a gente vai inibir a confecção. Isso é comprovado. Então, quanto mais confidencial ele for, maior é o número de reportagens. E a partir das reportagens é que a gente toma as providências preventivas. Então, esses relatórios têm um efeito de prevenção e de correção. E mostra que também todos esses eventos que foram citados não teve nenhum incidente grave, ele foi sempre considerado um evento, uma ocorrência onde um sistema de alerta do equipamento, ele acusou a aproximação de uma aeronave e ele corrigiu. Portanto, mostrou que é um equipamento eficiente de controle e de segurança. Então, do ponto de vista também de investimentos, o Brasil tem recursos, o setor arrecada 1 bilhão e 100 milhões, nós temos aí orçamento também no Comando Geral da Aeronáutica, o Brasil vai ficar na Categoria 1. Eu não acredito que a gente tenha qualquer problema o ano que vem com o ICAO. O ICAO deverá vir para cá para fazer uma avaliação. O diagnóstico existe, as nossas conversas com o Comando Geral da Aeronáutica são muito produtivas. O diagnóstico eles têm de uma maneira muito clara, e eu entendo também que existe um plano de ação para tirar essas deficiências. Existe também o famoso rádio pirata, que é muito falado. É verdade. Isso é um problema mundial, rádio pirata em todo lugar e também nós estamos tendo a colaboração do Ministério das Comunicações, que também vem atuando no sentido de disciplinar, principalmente no terminal São Paulo, a inibição dessas rádios piratas que acabam interferindo na comunicação das nossas aeronaves.





**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k., Sr. Presidente. Eu tinha mais alguns questionamentos para fazer sobre a infra-estrutura aeroportuária e sobre outros temas que eu vou encaminhar a V.Sa. por escrito para que possa responder, inclusive com sugestões que tenha para que se possa melhorar o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro. Mas também aqui, em função do avançado da hora, peço desculpas às Sras. e Srs. Deputados pela quantidade de questionamentos, mas eles, na minha avaliação, eram importantes e fundamentais para o trabalho desta CPI. O Deputado Rocha Loures tem...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Presidente, antes de concluir, eu só queria informar ao Dr. Marco Bologna que o Relator há, talvez 3 semanas, compilou, através da Ouvidoria da Casa, do *site* pelo qual nós estamos recebendo mensagens... Todos os Parlamentares aqui reunidos, estamos recebendo, e o Relator fez uma compilação de 19 sugestões, justamente no que diz respeito ao atendimento e ao melhor serviço e à criação de um ambiente para a redução do desconforto dos passageiros usuários do sistema. Eu queria fazer uma sugestão, até aproveitando o seu tempo ainda, Relator, no sentido de que fosse encaminhado, se fosse da sua concordância...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Com certeza.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - ... para o senhor, como Presidente da companhia, assim como para as demais companhias brasileiras, porque eu as li, analisei e acho que estão muito bem-feitas. E evidentemente aproveitei também a oportunidade para que cada um de nós que recebe as sugestões encaminhe ao Relator para que ele prontamente possa, naturalmente, antes que venha o relatório final, porque ainda falta tempo, já vai a sugestão, até porque esse é um compromisso da TAM para com os seus passageiros. Era essa a contribuição, Sr. Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Deputado Rocha Loures. E, portanto, eu quero agradecer a presença de V.Sa. aqui mais uma vez, que confirmou aqui a afirmação feita por este Relator no início de que o seu depoimento seria de fundamental importância para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado.

E era isso, Sr. Presidente, os questionamentos que este Relator tinha a fazer neste momento.



Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao autor do primeiro requerimento aprovado, antes dando a informação de que foi distribuída às Sras. e Srs. Deputados um trabalho do Partido Democratas, da Fundação Liberdade e Cidadania. Isso eu vou relatar rapidamente. Na quinta-feira à noite, eu assisti um pronunciamento do José Agripino Maia, Senador, em que ele tratava sobre o problema do tráfego aéreo brasileiro e fazia menção a este relatório. No dia seguinte, eu entrei em contato com a Fundação Liberdade e Cidadania e eles fizeram a gentileza de mandar vários exemplares para o meu gabinete. Aproveitei hoje aqui e distribuí a V.Exas. e quero aproveitar a oportunidade aqui para, de público, agradecer a Fundação Liberdade e Cidadania por essa contribuição tão valiosa para a solução do problema do tráfego aéreo brasileiro.

Li uma parte. O discurso do Senador José Agripino eu li todo, as sugestões que o Senador Jorge Bornhausen sintetizou eu li todas, e comecei a ler, mas não consegui concluir. Mas o trabalho, até onde li — meu julgamento não é confiável —, mas um bom trabalho, parece-me.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - É fruto de um seminário ocorrido em São Paulo, no dia 18 de junho, não é? Nossa CPI...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É verdade. Inclusive com autoridades internacionais...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Nossa CPI esteve lá representada, e o Presidente da INFRAERO também.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... que foram contratadas pela Fundação do Democratas.

Bom, o Dr. Ubiali, que é o autor do requerimento, não está presente.

O primeiro inscrito é o nobre Deputado Gustavo Fruet, por 10 minutos. Começando às 11h33min e terminando às 11h43min.

Com a palavra o nobre Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, Sr. Relator, prezado Presidente, Dr. Bologna, Dr. Paulo, também, por oportuno, quero reforçar a proposta do Deputado Fernando Gabeira para que amanhã se possa estabelecer uma nova avaliação, diante de fatos novos, com relação ao último final de semana. E também



fazer um apelo ao Sr. Presidente para que os requerimentos classificados como polêmicos, se possível, entrem também, amanhã, em discussão. É...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Polêmicos... Serão discutidos os seus conteúdos polêmicos para saber se os coloco ou não em votação (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Então, vamos lá.

Prezado Presidente, Dr. Bologna, os temas, de alguma maneira, foram abordados. Então, pelo pouco tempo, a idéia é tentar aprofundar pelo menos essa questão da regulação, na questão das decisões dos últimos dias, e a projeção com relação a desafios de médio e longo prazos.

Na sua avaliação, o senhor considera que a ANAC tem independência e competência suficientes para regular o setor nos dias de hoje?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Como eu disse, a ANAC foi criada por uma lei moderna. Implantaram um regimento bastante claro. É uma agência independente e é uma agência colegiada. Ela teve o seu nascimento em um momento bastante difícil, que é um momento transição. Ela está em transição. Sabemos que há 20% de transição do DAC para a Agência. A indicação dos seus Diretores foi feita pelo Poder Executivo, sabatinado no Senado. Eu sou da opinião de que, neste momento em que estamos vivendo... Quer dizer, lembrando que a ANAC não gera política; quem gera política é o CONCAC. Então, desde que ela foi empossada, a última reunião do CONAC foi agora, em 6 de junho. Então, pelo que eu ouvi ontem do Sr. Ministro da Defesa, junto com o Presidente da Agência e o Presidente da INFRAERO, nós vamos estar trabalhando com uma agenda positiva aí, uma revisão na regulação do transporte aéreo brasileiro de uma maneira bastante pró-ativa. Então, acho que ela está adequadamente trabalhando para que a gente tenha uma aviação mais... Olhando em um planejamento integrado de mais longo prazo entre companhias aéreas, entre a Agência, entre a INFRAERO e o DECEA, criando um Plano Nacional Aeroviário que nós não temos no momento.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Coletando aqui algumas matérias publicadas entre os dias 22 e ontem, destaco 2 situações. A primeira: "O DECEA quer a redução permanente de 15% da capacidade do Aeroporto de Congonhas, que é o mais movimentado do País. Se for exercida, o restrição deverá impactar



exclusivamente as operações das empresas de táxi aéreo e dos jatos executivos, sem influenciar as operações das companhias aéreas regulares.

Atualmente, Congonhas opera com apenas 70% de sua capacidade devido à reforma da pista. A expectativa era de que o limite para o número de vôos voltasse ao normal — 48 pousos ou decolagens por hora — a partir do próximo dia 29, data em que as obras”, segundo essa informação, “devem terminar. No entanto, o DECEA poderá determinar a redução permanente dos vôos no aeroporto. A proposta inicial do órgão estabelece que a quantidade de pousos e decolagens seja reduzida de 48 para 44 durante os horários de pico e de 48 para 40 nas demais faixas de horário”.

Primeiro: a redução proposta confirma que foram concedidas mais autorizações do que o superável pelo sistema?

Segundo: diante das decisões adotadas ontem, a criação de corredores especiais em tráfego em trechos congestionados resolve o problema definitivamente ou é só um paliativo?

Terceiro: com relação à redução proposta não só para Congonhas, mas com esses corredores especiais, as autorizações que foram dadas foram feitas sem a devida formalidade, ou seja, não se dimensionou qual o impacto no setor? Houve uma excessiva concentração nesse período?

Quarto: destaco a declaração do Presidente do Sindicato Nacional das Empresas, que já esteve inclusive nesta CPI, o Sr. José Márcio Mollo, o qual rejeitou a proposta de diminuir os vôos nos horários de pico, avisando que eles são feitos com base na demanda dos passageiros, que querem sair cedo e voltar no final do dia.

Então, nas 2 linhas, especificamente com relação a essa posição do DECEA em Congonhas, e com relação às decisões anunciadas.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, vou começar por Congonhas. Congonhas é um aeroporto que, na sua história, ele já teve até mais operações. Quando fala 48 operações, são 48 operações por hora. Então, já chegou a ter 62 operações/hora no passado. Essa limitação de 48 agora, no final, dia 29 — confirmo. Exatamente esses são os números: de 48, que nós estávamos operando, na migração de tráfego para Guarulhos para a reforma da pista principal, a gente teve



essa adequação de horário de pouso, e nós vamos voltar não mais com 48, com 44 e 40, como o senhor relatou. Em função disso, é muito a ver também com o volume... Lembre que as operações, hoje, apesar de serem menores, elas estão sendo feitas com aviões maiores. Você tem mais assentos por avião. Então, existe também um gargalho que é o tamanho do aeroporto pelo número de passageiros embarcado. Então, eu acho que isso está adequado. Não dá para querer colocar mais passageiros embarcados no Aeroporto de Congonhas, por uma questão de infra-estrutura, aí já de terminal de embarque. Então, a gente entende no setor que esse volume de operações é adequado a essa quantidade a passageiros que vão para esse aeroporto. Então, nós entendemos que ele é uma operação que, para nós, é bastante produtiva. Há transferências de vôo que nós entendemos, que nós, como companhia aérea, podemos fazer de outros aeroportos. Mostrou-se, nessa migração para Guarulhos, que alguns passageiros não houve perda de fluxo, porque eram vôos de etapas mais longas. Somente os vôos que vão para Norte e Nordeste, que saíam da cidade, do Aeroporto de São Paulo, mesmo o fretamento, que era muito feito do Aeroporto de Congonhas, acabaram sendo destinados os fretamentos mais para o horário da noite, no Aeroporto de Guarulhos. Então, acho que é uma medida adequada. Obviamente que o impactado... Aí você tem a aviação regular, a linha aérea regular, que vamos chamar de transporte coletivo, e tem aquela aviação do jato particular. É óbvio que eles vão estar limitando maior o Aeroporto de Congonhas. Aí, leva também, como eu coloquei antes, ao terminal de São Paulo. Existe também investimentos que poderiam ser feitos — até o Comando da Aeronáutica vem avaliando —, que é o Campo de Marte. Ele ter lá uma nova pista, uma pista mais extensa, que permitisse que a aviação geral, a aviação executiva, se transferisse parte dos seus vôos para lá, porque hoje em Congonhas você tem até aviões monomotor pousando; malote, que não tem muito sentido operar num aeroporto como aquele. A criação dos corredores não é uma novidade, que a gente chama de tubulão. A ponte aérea ela já trabalha na forma de tubulão porque ela fica sendo monitorada pelas torres de São Paulo e do Rio. Não há necessidade de passar pelo Centro de Controle do CINDACTA. Então, isso cria... Ele acaba desafogando os consoles aqui do CINDACTA I. Então, passa a ter um monitoramento no tubulão de uma forma... Principalmente onde tem maior



concentração de tráfego, evitando, portanto, que toda a monitoração fique sendo de um único centro. Para se ter idéia, o CINDACTA I, numa situação antes do tubulão, ele praticamente tem uma supervisão de 75% do tráfego aéreo da América do Sul. Lembrando que sob os céus do Brasil passam outros vôos que vão para outros destinos na América do Sul. Então, o tubulão é uma idéia que é feita não só aqui como em outros países e ela tem um critério aí de uma aerovia mais dedicada. Entendemos que é uma situação bastante positiva feita pelo Comando. A permissão de ter tido mais autorizações de vôos do que o possível, ela não é procedente, porque, toda vez que a gente solicita um vôo, a Agência Nacional de Aviação Civil tem que nos conceder um horário de trânsito, que é um HOTRAN. Esse HOTRAN é concedido para a companhia aérea, checando-se, obviamente, primeiro, se a companhia está entregando de acordo, “performando” de acordo, se ela tem capacidade de cumprir aquele horário de trânsito. E aí ela checa tanto o DECEA quanto a INFRAERO para ver se tem capacidade também de infra-estrutura no aeroporto. Então, todas as autorizações de vôos que foram concedidas para todas as companhias aéreas nesse momento passaram pelos 3 órgãos e, portanto, não foram feitas de uma maneira irregular. Elas foram feitas adequadamente. Aí vem a definição do horário de pico. O próprio horário de pico já diz por que existe pico. É como existe o horário do *rush* no trânsito. É em função... Como eu disse, 70% das pessoas estão a negócios. Há uma concentração de as pessoas voarem fora dos horários de expediente. Então, a retirada de vôos do horário do pico vai causar um problema para aquele usuário. Então, teria que estimulá-lo a, em vez de ir no horário de pico, ir num outro horário. Eu acredito que isso é muito complicado, é muito incompatível com a forma que existe dos ciclos de trabalho. Vamos supor, aqui na Câmara, para começar esta Comissão começar às 9h da manhã, você teve que vir num horário de pico. Se o senhor vai ficar aqui até o final do dia, provavelmente o senhor vai voltar, se for viajar hoje, num horário de pico. Então, não adianta a gente tirar vôos desses horários, que isso não seria a solução. Então, eu acho que temos, na verdade, é que adequar o sistema. Isso acontece em todos os lugares do mundo. A gente já vem incentivando a migração para horários fora de pico, porque é o fora de pico que acaba dando uma rentabilidade adequada, é quem estimula o tráfego do turismo, por exemplo. O mercado americano já é diferente. Quarenta por cento do



tráfego é negócio, 60% é lazer. O Brasil ainda tendo 70% de negócios, o horário de pico, realmente, é o horário mais demandado, em função dos expedientes de trabalho.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Presidente, como não vai dar tempo, depois vou passar para o Deputado Macris, na inscrição dele.

É que hoje chegaram outras informações da ANAC com relação aos *slots* e HOTTRANS. Nós queremos insistir, inclusive, nessa auditoria do Tribunal de Contas com relação às concessões e às respostas que foram dadas, por exemplo, pela INFRAERO e lembrar que numa das visitas à Aeronáutica também nos foi passado que só a partir do segundo semestre do ano passado a Aeronáutica começou a dimensionar num programa próprio o impacto no sistema da concessão de novas linhas.

Então, oportunamente, nós vamos voltar ao tema, mas só deixar 2 questões, se houver oportunidade, depois.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com relação à declaração do ex-Presidente da INFRAERO, o Dr. Perrone, se é possível compartilhar os balcões de *check-in*. Ele citou o exemplo de Porto Alegre, em que houve uma reação das empresas.

E a sua posição, se for possível, sobre a possibilidade ou não de desmilitarização do controle de tráfego aéreo.

Obrigado, Presidente.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - A parte de compartilhamento de áreas em aeroportos é uma tendência mundial. Tanto lá fora, a IATA, que é a nossa organização internacional, vem incentivando que a gente... Há um projeto da IATA, que é para a simplificação do negócio. É o "Simplify the Business". Eles colocaram um projeto muito forte, que vai desde a eliminação do papel, que é esse *eletronic ticket*; a parte também eletrônica para a carga. E tem 2 projetos, um mais antigo e um mais recente. Um, que é a utilização comum de terminais em aeroportos, operação que eles chamam (*ininteligível*), somos partidários que isso aconteça no Brasil. Para que isso aconteça, é necessário que os sistemas das companhias aéreas se compartilhem. Ou seja, a gente tem que ter um console ali, um terminal,



um *counter* quando chega que possa um operador da Gol entrar com seu *password* e sair operando, entrar no sistema. A mesma coisa a TAM. Isso requer um investimento em tecnologia, mas ele é extremamente racional, porque não tem sentido ficar lá um com 10 balcões, outro com 10 balcões, eu não estou usando... E lembrem que pode vir uma empresa estrangeira, que está num outro horário. É o caso da TAM. A TAM opera... No terminal de Londres, eu estou operando no terminal da KLM, porque a KLM não está ali naquele horário. Então, a gente usa. Basta "logar" o nosso sistema. Então, nisso a gente é favorável ao que o Dr. Perrone colocou. É necessário, obviamente, haver uma integração de sistemas e é absolutamente racional esse tipo de coisa. O outro sistema que vai ser compartilhado, tendência mundial, é o auto-atendimento. A TAM tem aquele (*ininteligível*), um totem. Vai ser um totem único onde também você pode acessar qualquer companhia. Eles chamam isso de CUSS, que é o *self service* compartilhado. Tendência mundial, extremamente racional, porque imagina, num aeroporto que já problema de espaço físico, a TAM ficar colocando 20 auto-atendimentos, depois vem a Gol com mais 20, vem a VARIG com mais 20. Aí não tem onde andar, porque só tem totens colocados. Com relação à segunda pergunta que o senhor me fez, de desmilitarização do controle de tráfego aéreo, o que nós entendemos é que isso é uma decisão de Governo. Existem modelos diversos no mundo: existem modelos militares, existe modelo civil, existe modelo de autarquia, existe servidor público federal, existem modelos até privatizados, tocados até com as companhias mesmo. No modelo inglês, as companhias aéreas são sócias, também têm que participar. Não são majoritárias, têm 49% do controle de tráfego. Mas acho que essa é uma decisão de Governo. O que é necessário, independentemente do modelo, da relação de trabalho, é que seja um local onde tenha atratividade; que seja um lugar que as pessoas queiram trabalhar; que tenha formação; que tenha uma remuneração adequada; que tenha, portanto, uma retenção de um colaborador, que para nós é muito importante. E é um colaborador que o ciclo de investimento em treinamento dele é no mínimo de 2 anos. Então, gastar o dinheiro num treinamento tão forte e depois não reter não é eficiente. É o mesmo como nós, com os nossos pilotos: a gente tem um volume enorme de investimento em treinamento, e o que a gente quer é que ele fique conosco o tempo





todo e faça uma carreira na nossa companhia. Então, é necessário um plano de carreira, atratividade, retenção, formação. E, obviamente, o modelo é uma decisão de Governo. Não competiria a nós estar julgando isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Carlos Zarattini, que não se encontra presente.

Nobre Deputado Fernando Gabeira, começando às 11h49min e terminando às 11h59min.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Sr. Presidente, grande parte das minhas perguntas se refere também à minha grande preocupação que é a relação com o usuário. Existem 2 colapsos no Brasil quando a gente sente as coisas não funcionando. Um é o colapso do sistema aéreo; o outro é o colapso da informação e do atendimento.

Eu tenho falado disso desde novembro, e na primeira sessão da CPI eu coloquei essa questão também. Para mim, como brasileiro... Aliás, não é só como um brasileiro, mas como um Deputado que fica no aeroporto tentando resolver os problemas. Cada vez que eu sento no aeroporto as pessoas me procuram para buscar a solução de problemas. Então, eu tenho tentado solucionar problemas ali e, além disso, sou mais ou menos especialista em comunicação.

Então, essa tragédia é uma tragédia evitável. Evitável. Desde novembro que a ANAC, as empresas e a INFRAERO não conseguem se unificar para fazer um trabalho adequado. Eu tenho a impressão de que, apesar das suas informações de que a TAM contratou 500 pessoas, que essas pessoas estão lá... O último caos mostrou que a situação é muito grave. Qual aeroporto do mundo, numa crise como esta, um aeroporto do mundo avançado, que uma criança que fez operação de coluna vai ficar 8 ou 10 horas deitada lá, sem que ninguém vá atendê-la? Não existe isso!

Agora, o senhor diz: é problema de espaço. Mas também não é problema de espaço. Diante de mim havia um balcão. Nesse balcão sentou-se um incauto para telefonar para a namorada. Mais de 100 pessoas avançaram sobre ele para pedir informação. Por quê? Porque não tinha informação. Não tinha ninguém lá dentro. Não é um problema de espaço. Nós podemos constituir...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - (*Intervenção inaudível.*)



**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Foi num banco. No aeroporto de Brasília existe um banco que é destinado à informação, e não tinha ninguém. Sentou-se uma pessoa para telefonar para a namorada, caíram mais de 100 para pedir informação, e ele ficou desesperado; ele não conseguia dar conta da demanda.

Então, é evidente que... A história dessa criança também é inexplicável. Por que não tinha... O problema não é espaço! Não é espaço, porque as equipes andam. Eu colocaria 3 ou 4 equipes móveis no aeroporto, detectando os problemas e solucionando. Para que nós temos *pager*, nós temos telefone celular, temos *laptop*? Nós temos tudo! Por que não podemos solucionar os problemas caminhando pelo aeroporto? Podemos! Ou *walkie-talkie*, o que seja. Todos eles são bem... Mas não há essa preocupação.

Nós vemos, por exemplo... Quem é o responsável... Um vôo que partiria às 6h45min, estava escrito no painel "Confirmado para as 8h30min". E já eram 15 para as 10 da noite. O avião estava confirmado para as 8h30min e 15 para as 10 da noite ainda não tinha saído. Quer dizer, alguém tem que ser responsável por isso.

Eu vi uma intervenção pontual, também, parecida com essas que às vezes eu tento fazer, de um funcionário da Secretaria de Comunicação da Presidência da República. Ele estava no aeroporto de Brasília e conseguiu, de uma certa maneira, resolver um pequeno problema que havia ali. Mas jamais, jamais, eu tive notícia de que a ANAC, as empresas e a INFRAERO sentaram para discutir o que fazer com as pessoas no aeroporto.

Eu já dei sugestões aqui, é evidente. A TAM sabe onde está o avião dela! Se nós olhamos a tela do computador da TAM, está no pátio, está voando... Então ela sabe onde está. Por que, para começar, nós não transformarmos isso numa informação mais adequada? Porque, quando nós entramos no *site*, o *site* diz: tudo bem. Normalmente diz que está tudo bem, está marcado. O *site* dá a resposta que nós recebemos da moça quando vamos fazer o *check-in*. E a resposta da moça quando nós vamos fazer o *check-in* é absolutamente vaga, como é absolutamente vaga a informação do *site*.

E nós temos condições hoje de precisar os atrasos. Nós temos condições de dizer: vai atrasar tanto tempo, no mínimo. Por exemplo, se eu vejo na tela que o



avião está no pátio em Belo Horizonte, e o avião gasta 50 minutos para chegar aqui, eu sei que dentro de 50 minutos ele não vai chegar. Se o avião partiu, eu sei que ele vai chegar em 50 minutos mais o tempo que os controladores derem para ele ficar voando, esperando o momento de descer. Mas é possível estabelecer essa conexão. Essas informações são passíveis de intercâmbio. Alguém tem que usar isso, eu já falei.

E a verdade é que houve um momento em que as empresas melhoraram. Mas elas melhoraram e simultaneamente pioraram. Por quê? Elas decidiram dar o maior número de informações possíveis pelo microfone. Então o que acontecia? A cada 5 segundos, 10 segundos, 15 segundos, vinha uma informação pelo microfone. A gente não conseguia dominar! Quando, na verdade, existe um painel eletrônico que é vendido à IG. Por que não utilizar isso, não passar essas informações permanentemente pelos painéis eletrônicos que estão lá? Nós compramos da IG! Quanto vocês pagaram por esse contrato nesse período? Reincide o contrato nesse período, nós vamos controlar. É uma questão de emergência. E vamos controlar. E a partir de agora olhem para o sinal luminoso que, ao invés de dizer quem fez o gol tal no dia tal, vai te dizer a que horas sai o avião tal.

Essa é a questão fundamental. Por que não usar os recursos que estão à nossa disposição? Essa falha, eu não considero uma falha só das empresas, eu considero uma falha de todo o sistema. Mas quem é que manda? Na verdade, a impressão que eu tenho... Se eu fosse dono de alguma empresa, se eu fosse Ministro, essas coisas das pessoas que têm responsabilidade, a primeira coisa que eu faria quando tivesse uma crise era tirar o paletó e ir para lá, falar: vamos resolver a parada! O que está acontecendo aqui? Vamos resolver essa parada! Tem que ter... Evidentemente, como há em muitos aeroportos, é preciso um grupo de choque, para ir cada um para um aeroporto. Mas resolve a parada! E isso a gente não tem resolvido. Nós vemos situações dramáticas.

A própria TAM, outro dia — não é culpa da empresa —, disse assim: o avião parte do Portão 12. Olha, o avião parte do Portão 10. Tudo bem. Olha, o avião está partindo imediatamente do Portão 6. Nós saímos correndo. Era outra área, outro detector de metal, e uma fila de 200 pessoas. Como é que você vai enfrentar isso?



Então o problema não é mais a falta de informação, o problema é o labirinto em que você é colocado no aeroporto. Eu acho que isso é solucionável. O que me pergunto é por que de novembro para cá não houve reuniões de emergência, por que de novembro para cá não foram criadas situações especiais para a crise, em conjunto. E se foram criadas, por que na sexta-feira elas falharam, e na quinta, falharam tão redondamente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fernando Gabeira, faltam 2 minutos.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Está bem. Essa é a minha questão. Quais foram historicamente os entendimentos entre a ANAC, as empresas e a INFRAERO para resolver não a questão do sistema aéreo, mas a questão do atendimento? Quais foram as medidas programadas e por que, ao longo das crises, sempre o caos do sistema aéreo corresponde também ao caos no atendimento? Essa é a informação que eu preciso ter para poder ajudar. A gente não consegue ajudar!

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, como eu disse, o senhor tem toda a razão. Nós temos uma crise que... eu já citei isso aqui, já citei na CPI do Senado, além de uma crise de sistema, que é muito ligado à logística... Quando a logística é perfeita, acaba tudo funcionando; quando a logística não funciona, ela inferiu numa outra crise, que é uma crise de comunicação. A gente acabou não sabendo lidar com essa comunicação. Existe uma série de coisas que a gente está desenvolvendo, cada companhia de uma maneira. Eu reconheço que não houve mesmo uma coordenação entre todos os entes do sistema. Quer dizer, como o senhor colocou, deveria a Agência, a INFRAERO e as companhias aéreas... Aí tem um lado que todo mundo acaba se preocupando muito mais com a operação do avião e deixando para resolver a comunicação *a posteriori*. Então tem aí um dever de casa, ele é dividido acho que entre todos. Eu não colocaria também que não, o problema está na INFRAERO, ou não está. Tem coisas que estão entre nós, operadores do sistema, que temos que resolver isso de uma maneira conjunta. A gente vem apresentando sugestão, e o senhor tem toda a razão. Aquilo que é informado verbalmente acaba com muita frequência... acaba até, pelo contrário, acaba confundindo. Então a melhor é o visual, utilizar aquilo que está disponível. A



gente está, como eu disse antes, querendo ter uma informação mais direta entre... Como o senhor colocou, no nosso sistema da TAM a gente sabe onde está o avião, quando ele vai chegar. Eu teria que passar esta informação ou para o sistema de informação de vôo, que ele é limitado, porque ali é só um horário... mas um outro sistema. O senhor colocou a idéia do IG ou de qualquer outro painel que esteja ali informando de uma maneira mais periódica, ou até mesmo nós colocarmos painel. Eu lembro que só tem uma complicação. Qualquer serviço que a gente queira colocar dentro do aeroporto, que poderia colocar... A gente quis fazer uma época, que era, como tem aquele homem “compra-se ouro”, aquele tipo de coisa, poderia colocar um eletrônico numa pessoa. Tem esses promotores que andam com um eletrônico com informação. Qualquer desse tipo de contratação, uma companhia aérea no Brasil não pode fazer de forma direta. Teria que ser feita através da INFRAERO, e aí entra numa morosidade maior de decisão, de licitação. Então, se houvesse uma flexibilidade disso, eu diria que nós já teríamos feito também o informante ambulante. Então, essa desintermediação também eu acho que é uma solução importante. Não é nem ter que depender do provedor, é a gente poder, com os nossos recursos mesmo, os nossos investimentos, informar de uma maneira mais precisa. Então eu concordo integralmente com o senhor, a gente lamenta nessa nossa postura não ter conseguido...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Até porque a crítica muitas vezes não recai sobre a INFRAERO, recai sobre as companhias aéreas.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Sempre cairá, porque a relação de contrato — não adianta fugir —, a relação de contrato é entre companhia aérea e usuário, não interessa a ele. Eu comprei a passagem de você, você é o meu prestador de serviço, você que tem que me informar. A gente sabe dessa responsabilidade. Então existe um dever de casa, mas existe a necessidade que eu acho que é dar mais flexibilidade para nós da companhia aérea de nos relacionar com nosso usuário de uma maneira mais direta, e não depender sempre ou do painel do terceiro, ou do sistema de fonia de terceiro, ou qualquer outra coisa. Além disso, o senhor citou um caso da menina de 2 anos. Eu queria esclarecer porque esse caso nos envolveu, envolveu a TAM também. Tivemos... A mídia colocou esse caso. Foi uma menor de 2 anos chamada Maria Luísa. Ela foi operada de coluna e...



Foi no Aeroporto de Guarulhos. A dona Lucivânia, que é a mãe dela, ela compareceu no *chek-in* da TAM — isso foi na sexta-feira —, ela tinha uma declaração médica trazida para a filha dela, na data do dia 21 de junho, a declaração médica que ela tinha. Quando ela embarcou no nosso vôo, ela teve embarque normal, ela avisou ao nosso comandante que a filha estava com um estado delicado e que a aeronave não poderia sofrer nenhum tipo de movimento brusco durante o vôo. Nesse caso — quer dizer, mais do que uma declaração, aí é uma questão de procedimento da aviação —, a gente necessita de uma autorização médica. Então a gente não pode embarcar uma pessoa que só tem uma declaração do estado de saúde, mas que ela tenha uma autorização para aquele tipo de transporte que não venha a prejudicá-la. Então o que nós fizemos com a passageira... ela não possuía. Nosso próprio comandante de vôo, ele realizou o desembarque dessa menina de 2 anos, providenciou a documentação junto à área médica do aeroporto. Em solo, o nosso atendimento conseguiu essa autorização médica, e a gente organizou o embarque dela no vôo mais imediato que tinha, que nesse caso nem era um vôo nosso. Nós endossamos o bilhete para que ela fosse na companhia Gol. Então aparece... A forma como foi colocada foi de uma maneira, mas a gente tem alguns procedimentos que a gente não pode... uma pessoa de estado... tem que ter uma autorização médica, não bastaria a declaração. É uma questão de legislação. Então a gente tomou as providências necessárias, e acabamos corrigindo isso de uma maneira apropriada.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Vou fazer ao senhor, para terminar, uma proposta para enganar a burocracia do aeroporto. Faz o seguinte: por que não deixar 10 pessoas oferecendo balas, uniformizadas e com *palm top*? Com *palm top* elas têm acesso a todas as coisas que os senhores sabem.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Um PDA.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Um PDA. Isso até botequim hoje tem, em qualquer lugar do mundo. Por que não fazer isso?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Um *smart* PDA.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Era um caminho. A gente consegue contornar a burocracia.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vic Pires Franco, começando às 12h04min e terminando às 12h14min.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, Dr. Bologna, esse nosso Relator não tem jeito mesmo, é um verdadeiro sanguessuga de perguntas. Então quando a gente pensa numa pergunta ou faz um ordenamento aqui, ele parece que pensa na frente e já faz as perguntas.

Então, gostaria, Sr. Presidente, em primeiro lugar, de parabenizar...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas isso é para permitir o exercício do raciocínio e do trabalho dos nossos Deputados, que têm que se esforçar mais, inclusive, para fazer os questionamentos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Achar no espaço uma pergunta diferente da sua. Mas quero parabenizar também a fala e explicações do Presidente da TAM, mas acima de tudo, Sr. Presidente, quero aqui parabenizar a iniciativa desta CPI, principalmente na sua pessoa, como Presidente, e também na pessoa do Relator. Naquela quarta-feira fatídica em que nós fomos lá no CINDACTA IV, a nossa saída foi assim... pavorosa.

Eu saí muito apavorado do que eu vi naquele dia — como todos nós saímos ali, não é? E quando eu saí — gostaria de registrar isso aqui, Sr. Presidente —, quando saí de lá fui direto para uma reunião do Democratas, meu partido, e encontrei com o Presidente, Deputado Rodrigo Maia, e falei para ele isso, exatamente tudo o que tinha acontecido. E prontamente o Presidente do Partido, o Deputado Rodrigo Maia, achou que nós deveríamos relatar isso ao Presidente da Casa, ao Deputado Arlindo Chinaglia, a quem eu quero aqui registrar, porque as coisas melhoraram. Sou da Oposição, mas faço questão de deixar aqui muito claro que as coisas de lá para cá têm melhorado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Oposição construtiva. Não é daquela Oposição destrutiva, do quanto pior, melhor, não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Construtiva, mas destrutiva nas horas certas. Mas agora construtiva mesmo, no sentido de que as coisas melhoraram, não vou dizer que não. Houve uma intervenção — nós fomos recebidos lá pelo Presidente —, e ele ficou acho que tão apavorado quanto nós com o que nós



falamos. Na hora, ele pegou o telefone, ligou para o Presidente, que não estava, o Presidente Marcelo, que já não estava mais na Casa. Queria essa informação também, e mandou chamar imediatamente o Relator.

Eu estou contando isso hoje aqui com a devida autorização do Presidente. Nós já estávamos com isso desde aquele dia, e ele ficou de tomar todas as medidas e todas as decisões possíveis. O Relator explicou, confirmou tudo a ele, e ele começou a mexer no assunto na própria quarta-feira à noite. Estava também presente a Deputada Solange, que estava lá, participou da reunião. Nós não estávamos ali como Oposição, nós estávamos ali como Deputados, como Parlamentares, querendo que essa crise, essa loucura que a gente estava vendo nos aeroportos, terminasse o mais rápido possível. E eu lembro que disse a ele que eu achava, depois de ter saído dessa reunião, que tudo aquilo era uma crise de hierarquia e era uma crise de autoridade e que havia perdido a autoridade dentro da Aeronáutica entre os controladores de vôo e os seus comandos, ou seja, comandantes e comandados.

Ele fez algumas ligações para o Governo, com altas autoridades do Governo, e nos trouxe a informação, Relator, de que o próprio Presidente Lula, a partir daquelas informações que ele passava para ele, ele iria tomar no outro dia — já que naquela noite o Brigadeiro Saito estava no exterior, chegaria no outro dia pela manhã —, ele iria tomar as medidas necessárias, porque até então eu tinha uma impressão muito clara de que havia também problemas no controle de tráfego aéreo, de equipamentos, mas não foi isso o que nós vimos lá na nossa visita. Nós não conseguimos ver isso lá na nossa visita. Nós conseguimos ver realmente é havia um movimento salarial dos controladores de vôo, o que me deixou bastante triste, porque eu acho muito certo haver esse movimento, é justo aumentar o salário. Mas, a partir do momento em que você vê esse movimento salarial sendo trocado por uma operação padrão para infelicitar a vida de milhares de brasileiros por aí, você não tem como permitir que isso aconteça. É como...

Depois, fiquei pensando, Cândido, nos bombeiros do meu Estado. O Sargento ganha — até anotei aqui — ganha 461 reais; o 2º Sargento, 439 reais; o 3º Sargento, 418 reais. Você já pensou um bombeiro ganhar isso? Ganha muito pouco. Somando todas as vantagens, chega a mil e pouco.





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Esse é o soldo básico.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É. Esse é o soldo básico.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O militar tem essa história aí.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas exatamente... Mas ele chega a 1.509 reais. Mas não é por isso que ele vai fazer um movimento e deixar de apagar um incêndio porque a mangueira está funcionando com um buraco de um milímetro, por isso ele não vai tentar apagar o incêndio. Isso me deixou bastante decepcionado, bastante preocupado com esse movimento, ou seja, iria parar o Brasil.

E no outro dia o que nós vimos — nesse dia, aliás, nessa reunião, o Deputado Rodrigo Maia, ele fez questão de dizer que todas as medidas tomadas pelo Governo e tomadas pelo Presidente Lula seriam apoiadas pelo Democratas, se assim ele o fizesse. E o Presidente Lula fez.

Eu gostaria de parabenizar o Governo, em nome do meu partido, parabenizar porque realmente as coisas começaram a acontecer, porque os controladores foram realmente afastados — e deveriam ser afastados —, e a hierarquia na Aeronáutica e a hierarquia nas Forças não pode ser hipótese alguma ser arranha.

Houve um erro lá no passado do próprio Presidente, quando ele desautorizou e colocou o Ministro do Planejamento para tratar de aumento com os controladores. Aquilo ali fez com que a coisa da hierarquia e da autoridade fosse arranhada e aumentasse todo esse problema que nós vimos aí.

Acho que agora as coisas vão funcionar. Precisa-se de mais investimento? É claro que sim, sempre vai precisar, principalmente nessa área, mas a gente vê que este não é o único problema. O problema maior era essa crise de autoridade.

Perdeu-se tempo? Perdeu-se, porque isso deveria ter sido feito lá atrás. O movimento dos controladores é claro que cresceu pelo País fora. Mas hoje, com a autoridade resgatada, com a autoridade do Comandante Saito e também do Ministro da Defesa, mas, sobretudo, com a determinação do Presidente da República de tentar organizar, a gente vê que as coisas melhoraram, que as coisas melhoraram.

Eu vi o Presidente Bologna falando aí, explicando — quero parabenizá-lo — de uma forma muito clara sobre o problema da menina, que me deixou bastante



chocado, quando eu vi aquela menina que tinha sido recentemente operada da coluna. Aí é impossível, realmente, depois de uma observação de mãe, dizer que o avião faz um pouso técnico, que é aquela pancada no chão. Realmente, não tem comandante que tenha coragem de levantar um avião naquela situação.

Então, queria falar em nome do meu partido que realmente as medidas foram tomadas, mas sobretudo quero parabenizar o Presidente da Casa, o Deputado Arlindo Chinaglia, que fez o que tinha de ser feito naquela noite em que participamos daquela reunião no gabinete dele, e também o Presidente, que muito claramente disse confirmava tudo aquilo que nós estávamos ali falando — a Deputada Solange pode confirmar — e parabenizar acima de tudo a coerência do Presidente do meu partido, Deputado Rodrigo Maia, em apoiar todas as medidas e esquecer um pouquinho que agora nós somos Oposição.

Agora nós somos Brasil, e esta CPI está fazendo o trabalho que tem que ser feito. Nós vamos continuar na trincheira da oposição construtiva sempre, mas na hora de destruir, vamos saber destruir também — viu, Sr. Relator? —, vamos saber no momento certo.

Quero parabenizar mais uma vez o Presidente da TAM. E eu não tenho nenhuma pergunta a fazer, até porque o nosso Relator conseguiu ser um verdadeiro sanguessuga e tirou todas as perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A oposição que V.Exa. faz, Deputado Vic Pires, além de ser uma oposição construtiva, é uma oposição patriótica também.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, quero só aproveitar um minuto e abordar também o tema desta reunião, apesar de o Deputado Vic Pires não ter me comunicado que ia fazer a...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor me desculpe. Eu deveria, não é?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ... a divulgação desta reunião.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Quem convocou foi o Presidente da Casa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas eu quero só dizer...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Desculpe-me, por favor.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Que nada, Deputado, eu só estou...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não foi essa a minha intenção e V.Exa. sabe disso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ... fazendo um comentário.

Quero só ressaltar aqui que o Deputado Vic Pires foi muito fiel no relato da reunião, uma reunião que foi convocada por iniciativa dos Democratas. Eu fui convocado para a reunião pelo Presidente Arlindo Chinaglia. Quero também aproveitar para parabenizar o Deputado Arlindo Chinaglia, nosso Presidente, que de pronto fez todos os contatos que deveriam ter sido feitos naquela oportunidade, fruto do relato que nós apresentamos em função da visita que havia sido feita ao CINDACTA naquele dia, na parte da manhã. Então, só quero fazer este comentário, dizendo que estive lá e participei dessa reunião, dessa conversa, convocado pelo Presidente da Casa, o Deputado Arlindo Chinaglia, motivado pela atuação do Deputado Vic Pires e da Deputada Solange, pelas suas lideranças dos Democratas.

Eu acho que foi uma reunião, Sr. Presidente, muito proveitosa, porque certamente, em alguma medida, serviu também para dar tranqüilidade e firmeza ao Presidente da República e ao Comando da Aeronáutica para tomar as medidas que tomou na sexta-feira em relação à retomada do controle da situação. Eu acho que o comportamento adotado pelo Democratas — o PSDB também foi consultado, outros partidos foram consultados naquela oportunidade — mostra seriedade, mostra compromisso com o País e mostra responsabilidade nesse caso, onde milhares e milhares de pessoas estavam à mercê da situação nos aeroportos brasileiros.

Só queria também ressaltar isso e dizer que eu fui testemunha e participante do processo, como aqui foi relatado pelo Deputado Vic Pires.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Democratas hoje aqui está em alta porque, além dos fatos agora relatados, o documento que produziu é muito consistente, um documento importante, pela sua fundação, para subsidiar esta CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu espero que possa contribuir para o trabalho, com certeza, da CPI. Foi essa a intenção do Seminário do Democratas.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sem nenhuma dúvida. Está contribuindo muito.

Nobre Deputada Solange Amaral, começando às 12h15min e terminando às 12h25min.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Sr. Presidente, quero só fazer um registro. Acho que a decisão do Deputado Vic Pires, a participação do Deputado Rodrigo Maia e a abertura do Presidente da Casa naquele momento — sou Deputada de primeiro mandato, há apenas alguns meses — me fizeram sentir o que pode um Parlamento quando é ouvido e prestigiado e quando se comporta de maneira conseqüente e séria. Eu acho que as pessoas talvez não saibam, mas as soluções começaram a partir dali e da sensibilidade que o Governo já tinha, mas precisava de reforço.

Mas vou exercer aqui a minha função de — parabéns, Deputado Vic Pires — Deputada da chamada CPI do Apagão Aéreo, Dr. Bologna, e fazer alguns questionamentos.

Em primeiro lugar, eu acho que está claro para todo o mundo: hoje o seu negócio não é voar, seu negócio é dar informações e dar atendimento, porque é a área que está gravemente afetada e que mostra dificuldade de reação das empresas. Do Governo, é óbvio, mas parece que as empresas... falando no caso da sua, da que o senhor preside, dos acionistas. Acho que hoje esse é o seu negócio.

Fico pensando um pouco na linha do que o Deputado Gabeira colocou, quer dizer, na situação do consumidor. Ele não tem muita saída. Se a gente puder chamar de um duopólio: ou ele está aqui, ou ele está ali. A situação é toda a mesma. Todas as empresas estão com dificuldade de atendê-los.

Já passei por coisas que vi acontecerem na minha frente e impedi porque intervim no momento. O vôo era para chegar ao Galeão e chegou ao Santos Dumont, e vi uma funcionária dizer: *“Não, se vira!”* Teria de pegar um vôo no outro aeroporto. *“Se vira! A senhora paga táxi, pega um ônibus. Se vira”*. Não foi bem assim. Mais ou menos as coisas... E nós conseguimos porque interviemos.

Então, essa questão da informação e do atendimento está sendo de um desrespeito homérico. Claro, a situação é de crise, a gente reconhece, mas eu acho



que a empresa precisa ter clareza disso, porque hoje o negócio dela tem que ser esse.

Fico pensando, Presidente — vou fazer aqui apenas alguns comentários para o senhor —, já se disse que hoje em dia as empresas aéreas estão administrando apenas com o olho no custo. É óbvio que tem que ter um olho no custo, para não se repetir o que aconteceu com a VARIG, evidentemente, mas não pode ter um olho só no custo. Tem que ter um olho no contribuinte, no usuário. Eu ouvi essa frase e aí eu compreendi. Eu acho que as empresas ainda estão com o olho só no custo, porque quem está comprando não está se importando muito.

A TAM tem uma experiência exitosa. Outro dia eu estava em Congonhas — acho que Congonhas —, fui fazer o auto *check-in*. É uma coisa ótima. E tem ali uma funcionária que orienta, que explica. Da próxima vez eu nem vou precisar dela, eu já vou poder fazer sozinha. Mas tem que ter atendimento para a necessidade do usuário. Aquilo ali é uma necessidade da empresa: acelerar o seu *check-in*. Mas há uma quantidade de necessidades do usuário a que a empresa realmente está demorando demais a reagir. Então, Presidente, minhas questões são um pouco dessa natureza. E não avança, não avança e não melhora. Não tem melhorado.

O senhor está falando com um grupo de pessoas que freqüenta aeroporto sempre. Se forem interessados e diligentes, vão perceber todas essas coisas que a gente está falando.

Então, eu queria ouvi-lo um pouco sobre isso. Simplesmente contratar 500 pessoas é muito pouco. Podem ser mais 500 novos problemas. As pessoas são treinadas para não informar. Aquelas pessoas, coitadas, se elas disserem qualquer coisa, podem complicar mais. Elas não dizem, não informam. Não dizem, e não há quem diga. Não há quem diga. Então, é preciso que haja isto, um grupo de pessoas diligentes andando, olhando como a gente faz.

Uma questão sobre que eu queria ouvi-lo é: qual é o prazo? É a partir de 1 hora, a partir de 2 horas? Sem entrar na discussão legal: “Ah, a responsabilidade é da empresa, é do Governo, que está com problemas com os controladores”. Mas como diz o senhor, a marca que está exposta ali é a sua. Qual é a linha de tempo desse contrato? É a partir de 1 hora, 2 horas, 3 horas? O que rege o critério, a



legislação? Eu queria ouvi-lo um pouco e, se sobrar algum tempinho, ainda fazer mais um questionamento. Por favor, Dr. Bologna.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, Deputada, a senhora tem toda a razão, repito novamente, com essa crise de comunicação. Do ponto de vista... a senhora colocou: será que estamos olhando só custos? Acho que os custos são muito mais, a diluição de custos de uma companhia aérea está muito mais na eficiência da utilização da máquina, do avião, está muito mais na forma em que a gente distribui a nossa venda, da maneira mais eficiente, com custos de intermediação os mais baixos possível, e tem a ver com como a gente organiza o nosso trabalho, principalmente naquilo que é a administração da empresa. Então, eu diria que não é no atendimento que a gente vai economizar, porque a informação, ela não custa. O sorriso, a forma de atender, a proatividade, a iniciativa de resolver o problema de um cliente, ela não tem custo. Então, não é por aí. Pelo contrário, a gente tem que investir nessa área. Eu citei alguns números do que a gente está fazendo. É óbvio que a gente teve um aprendizado. Até o momento em que houve a crise, a gente não estava vivendo de uma maneira tão clara esse problema da informação, porque a gente vivia num ambiente de mais normalidade no cumprimento dos horários, não havia tanto essas dificuldades. Outro exemplo: a gente não vivia... Agregado a essa crise que a gente viveu de controle do espaço aéreo, teve um problema localizado muito forte no aeroporto de Congonhas, teve aquele problema da pista que escorregava, teve o fechamento dela.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Se o senhor me permite, de tudo o que a gente pôde aprender aqui nesta CPI — eu, então, estou aprendendo muito — há coisas que só vão se agravar. Porque existe uma situação circunstancial, essa que nós relatamos, o Deputado Vic Pires colocou; existe uma situação de fundo, o que a gente aprendeu aqui sobre 2009, 2010, a infra-estrutura aeroportuária, o tamanho dos aeroportos, a esteira, o desembarque — só vão se agravar —, essas questões do atendimento, da informação. Então, não é uma situação só dessa emergência e desse evento.

Eu nem sei em que nível existe esse assunto dentro da estrutura da Diretoria. Se não tem, precisa subir. Esse assunto precisa subir, não pode ficar ali embaixo,



porque, enfim, a quantidade de ações que vocês vão sofrer... O senhor vai ter que aumentar muito o seu jurídico, porque a quantidade de queixas...

Então, essa questão talvez seja hoje muito mais importante do que... Acho que o seu negócio hoje é esse, se o senhor permite uma opinião.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Concordo integralmente. Então, eu estou colocando para a senhora: em função dessa nova característica de convivência, de comunicação... No nosso caso, pelo contrário, a gente não está fazendo economia, a gente está fazendo investimentos que melhoram. A senhora falou: "*Não adianta contratar*". Tem que contratar, tem que treinar, tem que criar não só o treinamento de procedimento, mas tem todo um treinamento, principalmente, comportamental, tem que estimular, tem que motivar as pessoas a fazer e tem que ter a forma de informação. Então, rapidamente, a gente está investindo, ao redor, este ano e ano que vem, só de investimentos voltados especificamente a atendimento, na faixa de 40 milhões de reais, que é para fluir essa comunicação, independentemente de estarmos vivendo um momento de regularidade e normalidade da operação, quanto no momento de crise. E concordo integralmente com que é uma questão de cultura de atendimento, não é só de dizer para o funcionário do aeroporto: "*Você tem que atender bem*". É um exemplo que tem que vir da cúpula da companhia. Então, a gente está muito consciente a respeito disso, a gente sabe das nossas falhas e a gente vai buscar que isso seja revertido. A senhora colocou o exemplo do auto-atendimento. Nós temos hoje uma meta, realmente, de transferir. Tem companhias no mundo que chegam a ter toda a sua vida de procedimento de embarque resolvida 40% em auto-atendimento e mais 30% através do *Web check-in*, um produto que a gente também tem. Então, a pessoa chega no aeroporto já resolvida. Ou ela fez isso na sua casa, já saiu com o cartão de embarque — antes a gente não podia fazer isso, hoje a gente já pode, com o próprio código de barras que a INFRAERO lê —, como também ela pode chegar e ir direto ao auto-atendimento. Aí independe até da pessoa. Essas pessoas, obviamente, na medida em que... quanto mais for eletrônico esse atendimento, as pessoas que vão estar lá vão ser simplesmente gestores de crise, vão ser gestores, esses que andam para resolver aquilo que saiu da normalidade. Então, eu posso lhe assegurar que essa é a meta da TAM. Estamos conscientes desse problema. Com relação ao



futuro, eu já sou mais otimista. Eu acho que o Brasil tem uma oportunidade muito grande no transporte aéreo como a solução mais rápida e mais fácil de recuperação, em termos de modal de transporte. Então, eu acredito que o Governo vai endereçar os investimentos necessários na infra-estrutura aeroportuária, na infra-estrutura aeroviária, porque seria uma perda muito grande imaginar que o Brasil é capaz de viver sem a aviação, dada a nossa extensão. E lembrando, novamente: não é só o passageiro, tem um outro passageiro que não fala, que é a carga. Então, todos os perecíveis que vêm para o Sul, Sudeste, que parte do Norte, Nordeste, que vai para exportação; remédio, quer dizer, uma insulina que chega hoje lá no interior do Acre, ela foi de modal aéreo; ou a parte eletroeletrônica; a parte de documentos. Não existe... é impossível imaginar que funcionaríamos sem avião. Então, eu acredito que a tendência é de melhora, e que esse aprendizado, não só de lidar com uma crise dessa dimensão, mas, principalmente, dessa recuperação da imagem, que, no fundo, a capacidade de atendimento se reflete na imagem... As empresas que têm as maiores críticas de PROCON sempre estão ligadas a mau atendimento: ou seja companhia aérea, ou seja cartão de crédito, ou seja TV a cabo, o que for, não é no técnico — ou plano de saúde —, não é no técnico, é sempre no atendimento. Então, a gente tem essa consciência. Nós não estamos poupando nem esforços do ponto de vista de recursos financeiros, como na parte de recursos de gestão. E tem um comprometimento aí, uma cobrança muito forte, principalmente lembrando que o nosso acionista controlador, ele tem todo o legado do nosso fundador, que era o Comandante Rolim, que ele cresceu a companhia baseado numa única coisa, no atendimento.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Quero só cumprimentar o senhor pela maneira segura como se desempenha. Agora, essa questão do atendimento e da informação, sobe isso dentro da empresa, porque senão a mocinha do balcão não vai conseguir, se diretorias, gerentes também não tiverem essa dimensão. Isso é muito importante.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É, tem que ter gerentes mesmo. A gente está fazendo um trabalho de adequação e capacitação e até de algumas adequações de quadro e substituição. Na parte da importância do atendimento na empresa, é até mais em cima. Nós temos um produto, um serviço que a TAM, que o





Comandante Rolim criou — isso tem mais de 15 anos —, que é o Fale com o Presidente. Esse serviço é mantido. É ali que eu tenho todos os problemas. Para a senhora ter idéia, eu tenho hoje um volume/mês de contatos de 15 mil envios entre *e-mails*, fax.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - As pessoas falam, mas, pelo jeito, o Presidente também fala com elas.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Fala com elas. Tem 30 pessoas que me assessoram nessa área, com 15 mil contatos. É obviamente que 60% disso é reclamação. E são reclamações desta ordem, uma falta de atendimento. É uma maneira que a gente tem até de poder corrigir e fazer, aferir o que está acontecendo no nosso serviço. Então, tem que ser em todos os níveis de organização, e não somente naquele que está de frente de nossos clientes.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu queria combinar com V.Exas., porque temos um outro depoente agora às 13h e já vamos a 12h30min. Então, se nós formos andar um pouco mais, aí teríamos que colocar para às 13h30min para iniciar o outro, porque vai ser preciso um intervalo rápido para a pessoa comer alguma coisa.

Então, há o Deputado Pepe Vargas, que está inscrito. Eu acho que depois há o Deputado Eduardo Valverde, o Deputado Rocha Loures e o Deputado Ivan Valente. Mas aí não dá mais, porque já são 12h30min. Nós iríamos até que horas?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma hora.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos até 1h. Deputado Pepe Vargas, terminando às 12h40min.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, cumprimento o Diretor-Presidente da TAM, o Sr. Marco Antonio Bologna.

As minhas perguntas serão bem rápidas, eu acho que nem vamos usar os 10 minutos.

A primeira pergunta que eu queria fazer é quanto às tarifas. Houve uma redução das tarifas, o que é desejável na medida em que permitiu que segmentos que não utilizavam de serviço de transporte aéreo passassem a utilizá-los, o que é positivo sob todos os pontos de vista.



Entretanto, há algumas questões que são um pouco incompreensíveis para o usuário. Vou dar exemplos. O Deputado Marco Maia estava preocupado em não pegar exemplos pessoais, mas eu peguei o exemplo do vôo que eu pego todas as semanas: o vôo Brasília—Porto Alegre ou Porto Alegre—Brasília. Se eu pegar esse vôo na tarifa promocional, eu pago 279 reais, e a principal concorrente cobra 279 reais também. Agora, se eu não pegar na tarifa promocional, se por uma razão qualquer eu tenho que trocar o horário, por um imprevisto, por uma situação, essa tarifa passa a 1.269 reais, no caso da vossa empresa, e no caso da concorrente, na mesma hipótese, 725 reais.

Então, são distâncias muito grandes. Se eu for para a VARIG, aí o preço ainda é mais diferenciado: na promocional são 320 reais e na não promocional são 1.755 reais, isso a preço de hoje, olhado poucos minutos atrás pela nossa assessoria.

Então, é sobre essas diferenças de preço que o usuário fica se questionando, inclusive sob esse ponto de vista da tarifa que é... mas eu vou ficar só no preço interno de uma mesma empresa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Aviso aos Deputados e Deputadas que se iniciou a votação nominal.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Vou ficar só na vossa empresa. De 279 pula para 1.269 o mesmo trecho. Aquele de última hora, se não for comprado, vai viajar com o banco vazio. Por que essa diferença de preço tão grande?

Então, o primeiro questionamento seria esse.

Segunda questão: existem situações — vejo colegas Deputados comentando, e eu já pude testemunhar isso também — em que o vôo está marcado para determinado horário, a pessoa pega esse vôo regularmente, e ele sempre sai atrasado. Não é por uma questão de alguma anomalia que tenha acontecido naquele dia, algum imprevisto e coisa e tal, ele sempre sai atrasado, ele está marcado, digamos, para as 19h, mas em todas as ocasiões ele sai às 20h, 20h30min, 20h15min.

Por que ocorre isso? Se ele sempre sai atrasado, não seria melhor a empresa já comunicar e constituir um novo horário para as pessoas organizarem o seu tempo, as suas atividades? Não é que eventualmente sai, ele sempre sai atrasado



— o mesmo voo, do mesmo local, para o mesmo destino. Então, é a questão que eu queria apresentar.

Por fim, a questão do *check-in* para facilitar a vida do usuário. A TAM tem um sistema no qual se pode fazer a reserva do assento, mas, diferente de outras companhias, não tem como já sair — via Internet, estou falando — com o cartão de embarque impresso. Você faz o seu *check-in*. Outro dia, tentei utilizar isso, e não foi possível.

Então, não resolve o meu problema e, assim como não resolve o meu, não resolve de nenhum usuário, se ele fizer o *check-in* por via eletrônica já poderia imprimir o seu cartão de embarque e embarcar. Quer dizer, no sistema que a TAM adota, eu tenho, de qualquer forma, de ir uma hora antes — então, não me resolveu nada — e passar no balcão de *check-in* novamente. Isso vai também fazendo com que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas eu fiz pela Internet e já saiu o assento.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Então, é coisa é nova, porque, há questão de alguns dias, não era possível. Modificou o sistema?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - O 3 está resolvido.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Parabéns. Então, a terceira está resolvida. Porque isso também vai fazendo com que diminuam aquelas filas intermináveis de *check-in*, quando a pessoa não tem bagagem — vim para agilizar.

Então, parabéns. Foi resolvido. Ótimo.

Eu ficaria com as 2 perguntas anteriores, a questão das tarifas, essas disparidades tão grandes, porque, de 279 para 1.269, a diferença é realmente gritante.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Certo. Vamos para a 1 e a 2 aqui, que tem a parte de o mesmo voo estar sempre atrasado. Na parte de tarifa, o que acontece? Se a gente tivesse... Como trabalha uma companhia aérea? Você tem um estoque de cadeiras, aí você acaba abrindo classes tarifárias, dependendo do tipo de flexibilidade que o cliente quer ter, e, obviamente, os preços vão variando. Então, no caso, a TAM é a única empresa que até lançou uma forma de perfis de tarifas, que é para memorizar isso. Então, tem a promocional, tem 5 tipos diferentes de



tarifas, até a que a gente chama de tarifa mais alta, que é a tarifa *top*. O que acontece, aquela por que você paga mais caro é uma tarifa que lhe permite a maior flexibilidade possível de remarcação, não pagar taxa de remarcação, de excesso de bagagem, há uma série de serviços agregados. E a promocional é uma tarifa que basicamente está focada no preço, e se tem baixa flexibilidade de serviços nessa tarifa. É óbvio que, se a gente vendesse um avião inteirinho na promocional, ele não se justificaria. Então, a gente disponibiliza um número de assentos para essa promocional. A partir do momento que encheu, todo mundo comprou a promocional, ele pula para a próxima tarifa. Então, a isso a gente chama de gerenciamento de receita, e é isso que dá essa disparidade de preços. Aquela pessoa que quer comprar, obviamente, a mais barata possível é aquela pessoa que tem de comprar o mais antecipadamente possível e o mais programadamente possível. Então, quando a gente vai, por exemplo, para uma “supermegapromo” como a gente chama, que é no final de semana, tem de comprar para aquele final de semana, ir num determinado horário, voltar e ter tantos dias de permanência, porque estamos colocando assentos em que normalmente, se a gente não estimulasse por preço, eu não teria um passageiro sentado. Se a gente fosse para o contrário, quer dizer o seguinte: se, no final do embarque, a gente visse um número de cadeiras disponíveis e as vendesse a preço baixo, a gente estimularia muita gente a ficar esperando no embarque. Você tem o lado do reverso. Então, se a gente tornar isso uma prática, o chamado *last minute*, acaba estimulando a que não haja o preenchimento das tarifas antes, para se esperar sempre, vamos chamar aqui, aquilo que seria o final da feira. Então, essa prática não é utilizada, porque dá um grande estímulo às pessoas deixarem para o final a compra, para pegar sempre uma promoção, o que inviabilizaria economicamente o voo. Então, esse gerenciamento de receita em companhia aérea é muito parecido com a forma de gerenciamento de receita de hotelaria. A hotelaria também trabalha quem compra antes, quem compra depois, o quarto simples ou o quarto luxo, com mais flexibilidade de serviço ou menos flexibilidade de serviço. Por isso que há essas disparidades. As disparidades entre as companhias aéreas têm a ver com a política comercial de cada uma. Depende do perfil de venda que ela tem, depende do serviço que ela está agregando, da oferta que ela tem na... Quem tem muita oferta



naquela rota acaba colocando preços mais baratos; quem tem menos ofertas, horários mais nobres, acaba precificando um pouco mais alto. Diferenças há. No nosso caso, com os nossos concorrentes, a gente oferece um cartão de fidelização, que acaba gerando também novos. É como se fosse um desconto embutido, porque, a cada 10 vôos, você acaba ganhando um próximo. Então, tem uma precificação diferente nisso tudo. Então, esse gerenciamento de receita é feito de forma a criar a maior eficiência possível na otimização dos assentos, buscando sempre o maior aproveitamento de vôo. E óbvio que isso depende de segmento, de mercado, de comportamento, de horário de vôo. Falando de horário, aquele vôo que sai sempre atrasado, o que eu pediria... Peço a todos os clientes que informem esse tipo de vôo, porque o que acontece é ter um vôo planejado, e o realizado estar saindo do horário. Às vezes, não é nem por uma questão da etapa de vôo. É óbvio que o vôo, quando o senhor fez, deve ter sido exatamente... O tempo de vôo foi correto.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Vários usuários me têm falado de situações semelhantes.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Então, isso tem a ver... É uma mensuração errada do que a gente chama de *turn around* no aeroporto. Então, é o passageiro entrar, ter a limpeza... Então, a gente procura ajustar na grade de horário em função da realidade operacional de cada aeroporto. Depois o senhor me passe o número desse vôo, para a gente ver o que está acontecendo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Vanderlei Macris) - Bem, vamos passar ao orador seguinte, Deputado Eduardo Valverde, que tem 10 minutos, começando às 12h40min e terminando até as 12h50min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Vou usar só 5, Sr. Presidente, para agilizar, porque não é necessário o tempo todo.

Sr. Marco Antonio, tem sido uma tendência mundial, principalmente nos Estados Unidos, as companhias de aviação pedirem desculpas aos seus usuários em face de algum problema operacional. Recentemente, em face de uma nevasca na cidade de Nova Iorque, mil vôos foram prejudicados. O Presidente da empresa Jet Blue, Sr. David Neeleman, pediu desculpas publicamente aos seus usuários, aos seus clientes, mesmo que tenha sido por uma causa externa. E foi uma nevasca. Não foi nenhuma causa que coube à companhia. Não foi atraso ou cancelamento



devido a problemas operacionais da companhia. Mas ele foi publicamente e pediu desculpas aos clientes. Numa outra companhia, a South Western Airlines, um diretor foi nomeado para pedir desculpas. Ele passou 12 horas seguidas no telefone, telefonando para o usuários e pedindo desculpas. E deve ter remetido, segundo informações de jornal, quase 3 mil correspondências.

No Brasil, essa prática não é muito usual. Na verdade, quando há um problema... E não falo nem a palavra crise, porque eu entendo que não existe uma crise aérea no Brasil; existe problema estrutural, de estrutura, em face do aumento de demanda, que causa problemas pontuais e, em certo momento, alarga-se um pouco mais essa situação, em face da não-comunicação ou da não-intercomunicação entre os agentes. Em regra, um ente culpa o outro. *“Olha, isso aqui não é meu problema. Disso aqui o culpado é outro”*. E vice-versa. Isso acaba dando uma dimensão muito maior do que o problema em si, na sua essência, estaria causando.

A pergunta que faço a V.Sa. é se essa prática de as companhias aéreas brasileiras, tal como os seus paradigmas internacionais, se justificarem perante os seus usuários seria uma forma correta de relacionamento que poderia ser utilizado no Brasil.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Ela é correta, eu diria que, explicando, no nosso caso, nós fizemos o mesmo. No episódio de dezembro, tive a oportunidade de fazer uma carta dirigida a todos os nossos passageiros, fizemos esse pedido de desculpas, colocamos no nosso *site*, distribuímos isso a bordo, colocamos na nossa Carta de Bordo. Isso é até uma curiosidade, se o senhor ler essa carta verá, ela é muito parecida com o episódio da Jet Blue, ela foi feita após o nosso incidente de dezembro. Então, mais ou menos, a forma como foi abordada a comunicação foi muito parecida. No caso da Jet Blue, do David Neeleman, não foi um fator externo que ele pediu desculpa, porque na verdade houve essa nevasca, houve uma decisão da companhia, do Centro de Controle Operacional da Jet Blue, de manter o vôo, quando as demais outras companhias que estavam também debaixo da mesma nevasca não tiveram o mesmo problema. Então, foi uma falha, uma decisão operacional da própria empresa, e ele acabou, na verdade, permanecendo com as pessoas a bordo, chegando até a 12 horas com as pessoas



dentro dos aviões. Então, foi uma decisão da própria empresa por que ele acabou de desculpando. Nos eventos nos quais temos a responsabilidade, a gente fez isso em dezembro, na nossa relação, fazemos isso periodicamente, todos os contatos que a gente recebe no serviço Fale com o Presidente são respondidos, obviamente que cada caso é um caso, e a gente também coloca a desculpa, coloca a compensação ou coloca aquilo que a gente possa para reparar o dano. Acho que isso é algo que a gente deveria estar sempre estimulando, essa relação no trato com o consumidor, e a TAM fez isso no episódio do Natal.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Bem, obviamente que foi uma louvável atitude, mas não é regra nas companhias brasileiras.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não é regra.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Outro questionamento. Houve, evidentemente, uma melhora no atendimento, é visível que o atendimento melhorou. No grande gargalo ainda existente, principalmente em certos momentos, em certos horários, principalmente nos horários mais tardios, de madrugada ou à noite, não há funcionários ou servidores com poder decisório. Eu sei que o... Estamos cientes de que o poder de decisão que tem um atendente que está no balcão é muito limitado. Em alguns momentos de crise ou de situação um pouco mais tensa, falta a figura do chefe. Eu particularmente vivenciei situação similar aqui em Brasília — e é o aeroporto da Capital Federal —, em que se buscava e não se encontrava o chefe. Toda a demanda, toda a pressão recaía, infelizmente, sobre o atendente, que não tem poder decisório ou, se tem, é muito limitado para tomar decisões que iriam extrapolar a sua condição. E no horário, por volta das 11h da noite, meia-noite, praticamente, não havia um supervisor, não aparecia um supervisor, tanto externamente, na área do balcão, como também na área de embarque, para dar resposta ou pelo menos dar uma posição ou uma solução a um problema que somente a ele caberia. Por exemplo, ratificar passagem... O nome não é bem ratificar...

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Endossar.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Endossar a passagem ou definir: “olha, nesse vôo não vai, mas naquele você vai”, enfim, para ter essa segurança do que você vai ter. Essa pessoa, aquele que decide, o chefe, aquele a



quem as pessoas em situação de dificuldade recorrem. Pergunto a V.Sa. se, na TAM, isso já foi resolvido.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Isso não pode acontecer, porque toda vez que o aeroporto tem gerente, turnos de gerência ou tem turnos de supervisores, cada um passa para o outro. Então, isso é uma falha que não é normal, ela não pode ser normal. Se isso está acontecendo com frequência será estranho, mas eu diria que os procedimentos, as regras de transferência de alçada, de poder de decisão, elas são dadas. E, na hipótese de ausência, por algum motivo, da gerência, tem uma central de aeroportos que funciona 24 horas por dia, no centro de São Paulo, que é capaz de resolver o problema, no caso de haver alguém que esteja faltando naquele turno. Então, é bom saber quando isso aconteceu, porque a gente tem...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Não se trata, na verdade, de uma falta, mas de uma ausência.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Ausência.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Acho que venceu o turno...

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não, ele tem que passar o bastão para alguém.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Passar para alguém.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Tem de passar o bastão.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Isso acontece aqui em Brasília, onde, por exemplo, nós, que somos Deputados Federais, já tivemos dificuldade de falar com o chefe, imagine um usuário comum.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É. Não pode acontecer isso.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - A dificuldade por que passaria esse usuário comum, até porque já se tem uma dificuldade, ou seja, a daquela atendente de responder, até pela sua limitação, e ela está lá para fazer o *check-in* e não para responder a problemas, talvez, além do nível de informação que ela tem. Teria de haver alguém acima dela que reunisse as informações necessárias até para tranquilizar e já resolver, porque fica aquela contenção de problemas, vão acumulando problemas que não têm uma decisão rápida, e isso vai como uma bola que um dia explode. É um "tensionamento" que poderia ter sido resolvido facilmente,





porque são decisões fáceis, endossar uma passagem, ou dizer “olha, não vai. Vá para casa, vá descansar, porque o horário é esse”. Porque não é só o problema de horário, tem de tomar uma decisão que venha a dar uma solução àquela situação pontual de um, mas que vai acumulando ao longo do tempo e acaba tendo uma dimensão maior.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - E o bom senso, não é?

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

Temos 4 inscritos presentes, e o nosso tempo está praticamente esgotado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mais meia hora só, Sr. Presidente, acho que liquida os presentes aqui.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Vou ser bem rápido, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Há o outro convocado, para as 13h. Vamos cometer uma certa indelicadeza se começarmos às 13h30min. Estamos igual às informações do (*risos*) balcão dos aeroportos, não estamos dando a informação precisa, e aí, se avançarmos, vai ficar impraticável.

Então, com a palavra o Deputado Rocha Loures. Se todos se dispusessem a falar, eu pediria que fossem mais rápidos.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Objetivamente, já começando Sr. Presidente.

Eu queria dizer, Sr. Marco Bologna, que eu falarei aqui como Deputado Federal que fala com o Presidente na TAM, e nesse espírito encaminho e quero ser entendido, colaborando para sermos rápidos. Sou administrador, o senhor é engenheiro, estudei na FGV, o senhor estudou na USP, na Poli, eu sou palmeirense e o senhor também é, então algumas coisas nos unem e algumas delas serão objeto da nossa conversa.

Mas eu, preparando-me para esta conversa, Sr. Presidente, naturalmente, li matérias suas antes do acidente com a aeronave da Gol e após o acidente da aeronave da Gol. O primeiro ponto comum — e aproveito para registrá-lo aqui e agora — está num testemunho, numa entrevista que o senhor deu no dia 28 de maio do ano passado para o *site* chamado *Jetsite*. E eu faço minhas as suas palavras aqui. O *site* lhe pergunta: “*É grande a falta que o Comandante Rolim faz?*”, e o senhor responde: “*Claro que a perda é irreparável, não apenas para a empresa,*



*como para o setor. Se ele estivesse ainda hoje aí, a história da aviação brasileira, e não apenas a da TAM, seria completamente diferente. A fusão com a VARIG, a situação concorrencial, enfim, tudo seria completamente diferente”.*

Eu inicio dizendo o seguinte: ele era um empreendedor, e eu vejo uma timidez lamentável nas lideranças do setor. Eu venho da iniciativa privada e acho que houve por parte, talvez por serem concessionários do serviço público, de todos os empresários líderes desse setor falta de intimidade com o usuário do sistema. Falo também como usuário do sistema. Acho que houve por parte dos senhores — e eu sei que é uma entidade que reúne as companhias aéreas, não vou dizer inação, porque seria um exagero, e não tenho essa informação — uma timidez pública muito grande em defender o setor e principalmente o usuário, até porque o mesmo Comandante Rolim dizia que a regra número 1 da companhia era a de que o cliente tinha razão, e a regra número 2 era a de que, em caso contrário, volte-se à regra número 1, porque o consumidor tem razão.

Eu mesmo tive vários problemas com aeronaves da TAM, da Gol e de outras companhias, eu e todos os brasileiros, que inclusive devem nos assistir.

Portanto, eu queria iniciar registrando a minha estranheza com essa falta de Comandante Rolim no DNA dos comandantes do setor hoje no Brasil, porque ele sairia lá de São Paulo, do hangar, para vir a Brasília e fazer as exigências e colaborar para que essa situação não persistisse, como persiste, indo ao Presidente da República, indo ao Ministro e indo aos passageiros.

Para encaminhar, rapidamente, Sr. Presidente, quero fazer algumas sugestões falando com o Presidente da TAM. Eu gostaria de sugerir, com muita humildade, o que também é um dos 7 mandamentos da TAM — e até proveito, Sr. Relator, para pedir que a TAM envie esses 7 mandamentos que são muito bons, que são da cultura da organização, para que eles sejam incorporados por serem realmente excelentes. Eu acho que o senhor poderia ir para a pista ou, naqueles momentos mais duros, eu acho que a sua presença, como Presidente da companhia, traz conforto para o passageiro que vê que tem realmente um apoio. Eu sei que as corporações são grandes, a TAM tem 15 mil, 16 mil funcionários, é uma empresa aberta. Sugestão: vá para a pista, visite o embarque dos passageiros, esteja com eles ao lado da crise, isso faz uma diferença danada, e faça isso com a



imprensa, para que a imprensa divulgue, para que saibam, como fazia o Comandante Rolim, porque o vi várias vezes em Congonhas fazendo isso. Essa atitude colabora com o setor e com o País.

Assuma a liderança, por ser a sua a maior companhia, que eu saiba, neste momento — não sei se hoje é a maior ou se é a segunda. E acho que até deixo a oportunidade para esclarecer se é a maior ou se não é a maior. Assuma a liderança do setor, mas assumo ao lado do passageiro.

E eu já começava na primeira pergunta — e fecho agora —, há um conflito entre ser concessionário e lidar com o Governo Federal?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, V.Exa. tem toda razão quanto à colocação do Comandante Rolim. Realmente, ele era uma pessoa que tinha uma história, ele constituiu um ícone. Um ícone não só da aviação brasileira como da aviação mundial. Acho, repito a entrevista que dei para o Gianfranco Beting, no *Jetsite*, onde disse realmente que a história, eu acredito, seria diferente. Ele tinha essa capacidade enorme de convencimento e de proatividade. Obvio que tentar imitá-lo seria muito difícil, seria muito... da minha parte, quase que impossível. E tentar fazer o que ele fazia é o que a gente tenta fazer. Obviamente, ele tinha uma capacidade muito maior por ser dono, por ser Presidente do Conselho, por ser Presidente da companhia, por ser Diretor dos Pilotos, Chefe do RH, ou seja, ele era onipresente na nossa empresa de uma maneira geral — é obvio também que em uma outra dimensão. Quando o Comandante, infelizmente, nos deixou, eu era o Vice-Presidente Financeiro dele, a empresa tinha 5 mil funcionários; hoje, nós temos 18 mil funcionários. Nós estamos com 25 milhões de passageiros transportados/ano. Naquele ano, a gente transportou, na faixa... em 2001, acho que foi ao redor de 8 ou 9 milhões de passageiros, então, é uma outra dimensão de empresa. Em termos de aeroportos, nós estamos em mais de 55 aeroportos. Então, o que a gente tem procurado fazer para substituir o Rolim é só uma equipe, não é uma pessoa que consegue substituí-lo. Aí, o desafio que V.Exa. lançou aqui, tem esse lado presencial, nós estamos usando muito... Eu tenho de estar em várias pistas, eu tenho de estar em vários embarques. Então, a gente está buscando um trabalho maior, e só a tecnologia é capaz de substituir a capacidade do Rolim através de *e-mail marketing*, através de vídeo *e-mail*, através de sistemas de *endomarketing*



que a gente vem fazendo na empresa, onde a minha forma de comparecer tem sido também presencial e, muitas vezes, até virtual. Até a TAM é a primeira empresa aérea que entrou no Second Life para olhar esse mercado de relacionamento que vem surgindo de uma maneira virtual também. Somos a líder do mercado, a TAM, hoje, tem a liderança da participação no mercado doméstico, com 49,7% de participação. Somos também líder no mercado internacional, com 72% de participação entre as companhias brasileiras. Concessionária. É difícil ser concessionária de serviço público, trabalhar com o poder concedente. Eu diria que, primeiro, ser concessionário do serviço público é uma responsabilidade muito grande. Nós estamos na área de segmento de transporte e, às vezes, a gente é entendido como um bem de consumo. A gente também é um bem de consumo, é uma das poucas infra-estruturas que tem uma prestação de serviço cara a cara, diferente de telefone, de energia e outros tipos ou mesmo da estrada, que você só tem ali atendimento quando passa no pedágio, e olhe lá. Então, a nossa prestação de serviço cara a cara tem uma responsabilidade muito grande com o usuário, ela é muito quente com o usuário. Trabalhar com o poder concedente é difícil, a gente tem de realmente fazer propostas muito bem fundamentadas. A gente tem de ser proativo no sentido de levar sugestões, e a gente tem de ter também a coragem de cobrar essas soluções. Eu acho que quem leva a solução é o setor, não adianta a gente ficar esperando, e eu acho que o senhor tem toda a razão: a gente deveria ter uma proatividade maior. Nós fizemos uma mudança no sindicato, o SNEA. Ele tinha um estatuto desde 1941. Nós buscamos uma reforma estatutária, a gente assumiu a Presidência junto com o Constantino, ele na Vice-Presidência, para uma reforma estatutária. Criamos um conselho consultivo, onde ficam as companhias, e fizemos uma profissionalização através de 3 diretorias. O Presidente é o Sr. José Márcio Monsão Mollo; o Diretor Técnico, o Comandante Jenkins, e o Diretor Administrativo, o Sr. Arthur. Foi exatamente para que existisse uma estrutura profissional no sindicato e pudesse haver mais independência na relação com o poder concedente, coisa que antes, como Presidente do Sindicato, era difícil a gente desassociar que eu também era Presidente da TAM, e é a mesma coisa para os demais Presidentes de empresas. Então, eu acho que nós estamos nos organizando exatamente para essa maior proatividade na relação com o poder concedente.



**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - A TAM é uma companhia aberta, tem ações em bolsa, ou deve haver. Ela se baseia — e eu vi aqui no material distribuído para a Comissão que há um projeto para 3 anos, eu acho, ou, provavelmente, há uma previsão de aumento de tráfego para 3 anos. Eu gostaria de saber se há uma proposta corporativa da TAM para a melhoria do sistema de tráfego nacional e, se ela existe, se ela já foi ou está sendo objeto de conversa com o Governo Federal e se, caso positivo, ela poderia ser enviada para a CPI. O Presidente e o Relator poderiam, então, analisando suas sugestões, sem eventuais constrangimentos com o Governo Federal, fazer com que isso pudesse ser objeto do nosso exame e produção do relatório.

Ressalto, mais uma vez, que, em momentos de crise, a figura do líder é absolutamente fundamental e precisa ser de carne e osso.

Só essa pergunta, Sr. Presidente.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Nós estamos, em toda essa parte de propostas no ambiente de regulação, no ambiente de um plano aeroviário, a gente vem participando através do sindicato, como citei. Hoje, a gente reúne lá todas as proposições e estão sendo encaminhadas diretamente ao CONAC. E eu sugiro. O Diretor do Sindicato está ali, e eu acho que ele poderia encaminhar para esta Casa também. Ele já teve oportunidade de comparecer à CPI do Senado, e acredito que ele virá aqui também na CPI da Câmara e trará essas proposições que o setor está fazendo nessa parte de...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Tem um nome esse documento, Presidente?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não, são só proposições feitas ao Conselho Nacional na parte de infra-estrutura, de regulação de uma maneira geral. Isso não tem um nome específico, mas são as proposições do setor, contribuindo aí para que a gente tenha uma continuidade do crescimento do transporte no Brasil.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Quero agradecer a presença e registrar que estão aqui as 19 sugestões feitas em nome dos passageiros do Brasil, aqueles que decolam e pousam no horário e principalmente aqueles que decolam e posam fora do horário.



**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Eu agradeço e gostaria de receber as sugestões.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, então, é o seguinte: nós temos de, às 13h30min, iniciar a outra audiência. Há ainda 3 Parlamentares inscritos para falar. Eu queira combinar com V.Exas. que encerrássemos às 13h15min. Aí, ficaria um intervalo de 15 minutos. Eu acho que é a tolerância máxima que nós podemos fazer, e o restante do tempo pode ser dividido entre esses 3 Parlamentares.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Muito bem, Sr. Presidente.

Rápida e objetivamente, Dr. Bolonha, em meio às suas palavras, V.Sa. afirmou a necessidade do plano nacional aeroviário. Hipoteticamente, se fosse hoje a reunião final para definir o plano, V.Sa., como representante da TAM, iria para essa reunião levando que proposta objetiva sobre o plano nacional, uma lacuna, um nó, algo que precisa ser demovido, para que se supere algum problema e se aponte para o futuro?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Vou fazer duas.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois não, pode ser duas, fique à vontade. E, a outra é a seguinte: a EMBRAER faz parte dos planos da TAM?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Duas sugestões. A primeira, diria, é descontingenciar os recursos do setor. O setor possui, ele arrecadou no ano passado 1,1 bilhões de reais em tarifas, e, ao longo de muitos anos, vem sendo contingenciado no Tesouro através do Fundo Aeroviário, do Fundo Aeronáutico, que hoje tem um total de mais de 2 bilhões de reais contingenciados, que serviriam para investimentos no próprio setor. O segundo é a possibilidade da participação do setor privado nos investimentos de infra-estrutura.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - E abertura de capital? Para capital internacional, até 49%?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Então, na parte de... seria participação público-privada, acho que isso viabilizaria muito dos recursos, das necessidades que temos em terminais. E, à participação no setor de estrangeiro, a gente é favorável. Não é a TAM, mas o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, em consenso, numa reunião do seu Conselho Consultivo e da Diretoria,



está fazendo a proposição de aumento de 20% para 49% do capital total. E a outra pergunta que o senhor me fez foi a respeito da EMBRAER. Bom, a EMBRAER é uma excelente fabricante de aviões, aviões modernos, ela tem o melhor produto nesse nicho de mercado de aviões que vamos chamar de “100 assentos”, que é o de 70 a 100 assentos, o EMBRAER 170 e o EMBRAER 190. A TAM avaliou esse avião recentemente numa possibilidade de compra, não havia, para nós, uma economicidade em ter uma frota com 2 tipos de aviões, tomamos a decisão de ficar o menor avião nosso com 144 assentos da *Airbus*. Mas, acredito que, com o desenvolvimento da aviação regional no Brasil, esse é um avião que tem total qualidade, e obviamente a TAM vem de olho nas suas expansões e eventualmente em ir para mercados de menor densidade. Então, para onde há menor densidade por número de assentos, é um avião extremamente compatível. Óbvio que não adianta ter poucos aviões, teria de ter muitos aviões, como é o caso da Jet Blue que opera frota *Airbus* e frota EMBRAER, mas ela opera com escala de 100 aviões em cada tipo de equipamento. No dia em que, sendo otimista, o mercado crescendo, a gente tendo a maior escala, maior volume, a gente sempre estará considerando o avião EMBRAER por ser um excelente equipamento, o melhor equipamento nessa faixa de mercado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Deputado Macris, até às 13h10min, para passar os 5 minutos para o Deputado Thame.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não poderia deixar de, em um segundo, sugerir ao Presidente Bologna que conversasse com a Diretoria para mudar a cor do avião de vermelho e branco para verde e branco, como um bom palmeirense. (*Risos.*)

Mas, Presidente Bologna, queria agradecer a V.Sa. a presença e fazer rapidamente a minha pergunta, que é sobre a questão HOTRAN. Para operar as novas linhas ou alterar as já existentes, as empresas aéreas precisam do aval da ANAC, que é definido por meio de um documento denominado HOTRAN, o qual formaliza as concessões para exploração de linhas aéreas regulares internacionais, domésticas de passageiros e de carga, bem como a rede postal. Para operar esses vôos, as empresas dependem do “O.k.” da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, a COMCLAR. As regras ainda são as mesmas de 1988 e 1999,



com uma modificação. O que parece ter mudado é uma certa informalidade nesse processo. Nos documentos que temos em mão, verificamos que a INFRAERO normalmente carimba quase que apenas as expressões: “*Nada a opor*” ou “*Disponível*”. Isso dá uma clara impressão de que, no momento em que a ANAC assume essa decisão de tomar a iniciativa de autorizar nova HOTRAN, sem um estudo um pouco mais aprofundado sobre a questão da infra-estrutura e a questão da segurança aérea, foi, ao longo desses últimos meses, constatado que essa certa informalidade na autorização de HOTRANs acabou acontecendo. O que o senhor entende que está havendo? Tem sido normal esse tipo de informalidade na alteração de HOTRANs, no tipo de proposta de autorização de HOTRANs?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não, o que mudou com a criação da ANAC, quer dizer, foi que a lei passou a dar uma liberdade de voar sujeita sempre à infra-estrutura. Então, quando ela autoriza uma HOTRAN, ela nunca autoriza o vôo sem... ela autoriza sujeito à consulta, tanto do DECEA quanto da INFRAERO. Então, não existe, assim, autorizar vôo sem avaliação da capacidade de infra-estrutura do aeroporto.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa capacidade hoje existente não está um pouco espremida pelo aumento do número de HOTRANs autorizadas pela ANAC, no seu entendimento?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Quem?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Hoje, aeroportos como o de São Paulo, por exemplo, não estão com sua capacidade absolutamente esgotada com autorização de HOTRANs?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não, no caso de São Paulo, não tem tido nenhuma autorização de HOTRANs ultimamente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não houve nenhuma?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não houve nenhuma autorização.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Nos últimos anos?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Nos últimos anos, não, desde o momento em que ele chegou à capacidade dele naquele número de operações por hora, não foi conseguido nenhum *slot*. O que tem existido, às vezes, é





remanejamento de *slot* entre a operação, cancela-se um para outro. Mas, sempre sujeito...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Isso é feito com autorização?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Com autorização, e sempre sujeito à autorização da Agência...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Isso é feito diariamente, Dr. Bologna?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Isso é feito semanalmente. A reunião...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Semanalmente, há mudanças de horário de acordo com as solicitações feitas na...?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É, a grade de... Isso, manda a grade de horário de cada companhia, eles têm a grade de horário das demais, compatibilizam as grades de horário e consultam o aeroporto, a INFRAERO local, e o DECEA também é informado. Quer dizer, não existe como autorizar voo sem a participação dos demais antes do sistema.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O Sr. José Márcio Monsão Mollo rejeitou a proposta de diminuir voos em horários de pico. Essa é a opção das empresas todas?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - É, o pico é como eu respondi, aqui, antes. O que define o horário de pico não é a companhia aérea, é o usuário. Quer dizer, o usuário é que tem a necessidade de transporte. É como o horário de *rush* em São Paulo...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Evidente que se leva em conta a questão da segurança e infra-estrutura aeroportuária, não é?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Lógico, lógico.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Esse mesmo Presidente deixou claro aqui, numa manifestação, que, na opinião dele, os aeroportos brasileiros não estão preparados para receber as 32 aeronaves que foram compradas pelas companhias aéreas e também informou que 65 aviões devem ser comprados até 2010. Nossos problemas hoje são basicamente falta de infra-estrutura e falta de controle aéreo. O senhor concorda com isso?



**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não concordo na maneira generalizada. Temos, como disse na minha exposição, uma dificuldade no terminal de São Paulo, mas ele vem se organizando, vamos ter agora... Congonhas volta a uma normalidade operacional, isso causou uma interferência muito grande no sistema, no terminal de São Paulo; Guarulhos entra agora em reforma da pista também, terminando o final...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Estamos sabendo, estamos acompanhando.

Só para terminar meu tempo e para tentar ser objetivo, ressalto que tivemos aqui um aumento de demanda já, a partir de 2001, apontando nesse sentido. Depois, 2003, 2004, 2005 e 2006 foi o pico desse aumento de demanda. Não era possível, uma vez que, na aviação, faz-se o planejamento com certa antecedência, não era possível, lá atrás, as autoridades governamentais já terem preparado a infra-estrutura aeroportuária para esse aumento de demanda? Qual a sua concepção como gestor?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Como gestor, tivemos uma oportunidade de discutir, e foi exatamente no momento em que o mercado não cresceu. O mercado veio... Em 2001, houve uma crise profunda mundial, até pelos eventos do 11 de setembro e da economia brasileira; 2002 foi um ano extremamente difícil para o Brasil, de risco alto, tivemos um momento, ali, com o dólar a 4, e o setor estava sem crescimento; em 2003, não houve crescimento, mas, pelas políticas, pelo que a gente via, havia a necessidade de se fazer algo. E foi deliberado, quer dizer, foi planejado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Foi planejado?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não foi executado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor acha que faltou investimento para...?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - As 18 resoluções da CONAC foram estabelecidas em outubro. Diria ao senhor que, se elas tivessem sido implantadas, a situação hoje seria muito diferente do que estamos vivendo.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E, para finalizar, só para finalizar, o senhor teria sido convidado pelo Presidente Lula para assumir algum cargo no Governo?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Não, nunca.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Nunca foi?

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Nunca.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Então, obrigado. Agradeço...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Mendes Thame, o último inscrito.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Dr. Bologna, é uma satisfação contar com sua presença.

Quero fazer uma rápida remissão ao ano de 95. Em 95, eu era Prefeito de Piracicaba e, no ano de 95 e, acho, numa parte de 96, tive grande contato com o Comandante Rolim, na época em que a TAM patrocinou o XV de Piracicaba. Nos domingos, ele ia religiosamente a praticamente todos os jogos sediados lá, mandados pelo XV, assistir aos jogos e, nessa ocasião, tínhamos oportunidade de ouvi-lo em muitos de seus conselhos. E há 2 coisas de que me recordo. Recordo-me de que havia uma obsessão pelo planejamento estratégico: *“não fazer nada sem planejar muito; planejar muito antes de fazer”*. Nem era bem como está nos 7 mandamentos: *“Pense muito antes de fazer; planeje muito antes de fazer”*. E a segunda, já naquela época, ele falava sobre aeroportos regionais, havia a hipótese de um aeroporto no epicentro entre Piracicaba, Rio Claro e Limeira, mais ou menos, na região de Tanquinho. Ele pretendia, inclusive, fazer investimentos privados para desenvolver esses aeroportos regionais.

Mas quanto ao planejamento estratégico, o que gostaria de perguntar é se essa obsessão por planejamento persiste na empresa depois do seu passamento. O que estamos sentindo é que a TAM está com uma previsão de crescimento. Temos 32 novos aeroportos agora, há um crescimento planejado em 15 anos da Aeronáutica civil no Brasil, transporte aéreo de passageiros no Brasil, podendo triplicar, e nós imaginamos que isso venha acompanhado de um planejamento correspondente. São duas perguntas. Nesse período que antecedeu o acidente da Gol, e mesmo depois, nesses últimos 9 meses, o sindicato das empresas, ou a TAM,



o sindicato induzido pela TAM apresentou alguma proposta formal para a ANAC ou para o poder concedente, em geral para o Governo, no sentido de adequar a estrutura, o controle, as necessidades de uma demanda crescente? Essa é a primeira pergunta. Quero saber se houve alguma proposta formal que mostrasse a preocupação da empresa, e não ficar crescendo como se estivesse numa ilha da fantasia, sem se preocupar com os problemas que adviriam desse crescimento. A segunda pergunta. A empresa, hoje, considera *overbooking* como um método de gestão, mesmo tendo consciência do brutal desgaste que causa quando o *overbooking* não dá certo? Se for considerado um método de gestão, imaginava-se que ele fosse dar certo, mas não dá. Estamos vendo que dá errado, e o desgaste é profundo para aquelas pessoas que não conseguem contemplar com o pagamento de algumas centenas de reais pela decepção de ela não poder viajar, porque houve uma falha de gestão da empresa que vendeu mais passagens do que o número de lugares.

São as 2 perguntas que gostaria de fazer.

Muito obrigado pela oportunidade de tê-lo aqui conosco.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Bom, a primeira pergunta sobre o planejamento estratégico, sim, com certeza. O Comandante colocava o “pense” muito antes de agir como mandamento. Atualizamos essa leitura do ponto de vista profissional, interno, como a necessidade de realizar orçamentos. Somos uma empresa aberta, uma empresa com 45% do capital em bolsa, tanto aqui quanto em Nova Iorque. Não há como não termos orçamentos e planos de expansão no mínimo de 5 anos aprovados junto ao nosso Conselho de Administração. Então, o planejamento é levado em consideração mais do que nunca. Diria que hoje, sendo uma empresa profissional, tem muito mais regras de governança, através de comitês de gestão, do que quando o Comandante tinha ali um poder de decisão maior do que temos hoje. Então, todo esse plano de expansão que demonstramos é um plano que não é uma lista de desejo. Ele é, na verdade, um plano consistente, um plano de entregas, de contratos firmes junto aos fabricantes, em que já está adequado, inclusive, a nossa forma de recursos para comprometer essa compra, e mesmo a expansão, a contratação e a preparação de pilotos e de funcionários. Então, o planejamento estratégico leva todos os quesitos em consideração. Sempre fazemos



um orçamento de forma conservadora. Então, ele sempre está aquém daquilo que seria o crescimento que poderíamos ter no mercado, trabalhando de maneira a ter opções adicionais na hipótese de um mercado crescer mais rápido. Então, não estamos de uma maneira ingênua no mercado, mas, sim, de maneira muito profissional, tendo coeficientes de segurança, caso a infra-estrutura não seja resolvida. Somos da opinião também de que a infra-estrutura deverá ser adequada ao longo dos anos em função do pragmatismo que o Governo vai ter em saber que a aviação é a forma mais rápida de interligação num país da extensão do Brasil. A segunda que o senhor colocou...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Desculpe-me. Quanto à primeira pergunta, não era esse o cerne da pergunta, se a empresa planeja internamente, mas se para esse planejamento ela interagiu com a ANAC, com o poder concedente. Essa é a questão. Se ela propôs alguma coisa para o Governo e qual é essa proposta formal, e se não foi atendida.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - O nosso planejamento é feito anualmente e é entregue formalmente à ANAC, nosso plano de expansão, tanto nas rotas domésticas quanto nas rotas internacionais é formalizado isso junto à agência. Do ponto de vista de infra-estrutura, o Governo, junto com o setor, teve algumas oportunidades de discussão, a maior foi em outubro de 2003. E depois da crise houve também um grupo de trabalho interministerial, quando foi gerado um documento com 13 proposições, formalmente encaminhado ao Ministério da Defesa. Então, isso foi feito em novembro do ano passado. A segunda pergunta que V.Exa. colocou é relativa à capacidade de gestão da empresa, no sentido de como a gente se preocupa no nosso dia-a-dia com as proposições feitas junto aos demais órgãos. Sempre ela é feita de uma maneira direta ao poder concedente ou através do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. A questão do *overbooking*. Como eu coloquei, o *overbooking* é exatamente a porcentagem de não-comparecimento. Então, o que tem que ser feito? Concordo totalmente com V.Exa. em que não existe defesa de *overbooking*. Defender *overbooking* é uma coisa extremamente impossível e antipática, porque... Para a pessoa não adianta falar que a probabilidade são 2%, mas para aquele indivíduo que não foi para ele são 100%. Então, o que a gente vem fazendo... Para manter-se a capacidade de reserva —



porque uma forma de acabar com o *overbooking* seria simplesmente ter reserva e emissão automática. Então, como o mercado necessita fazer reservas sem emissão — e a gente entende isso — o que a gente precisa trabalhar é na qualidade da reserva. Então, como a tecnologia permite hoje uma forma mais direta de trabalhar com agente de viagem, evitar o que a gente chama de reservas falsas, os níveis de não-comparecimento estão tendendo praticamente a valores irrisórios, o que nos levam a não considerar mais o *overbooking* como uma técnica, porque a queda do *no-show* vem caindo. Ademais a isso, entendemos que agora, com a possibilidade da audiência pública, em que está sendo colocada a consulta pública da ANAC, iremos partir para uma regra mais clara de penalização que vai levar o *overbooking* a ser uma coisa extremamente residual na aviação nacional. No internacional, há algumas complexidades maiores e temos que conviver com as regras internacionais e não locais.

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

Nós vamos suspender a sessão. Antes, agradecendo a presença do Sr. Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM, dizendo a ele que esta Comissão julga a sua presença aqui muito proveitosa. Agradecemos a V.Sa. o trabalho que apresentou a esta Comissão que, com certeza, será um instrumento poderoso para a confecção do nosso relatório. E o parabenizamos pela clareza, profundidade, amplitude de conhecimentos e pela franqueza como se colocou aqui nesta Comissão, inclusive, de público, fazendo um mea-culpa quanto ao atendimento aos usuários, que nós entendemos aqui na Comissão que é um problema grave que está acontecendo no momento. Isso inclusive já tratamos com o Presidente da INFRAERO, e precisa haver uma comunicação maior entre as diversas partes para que meras informações que podem ser dadas não venham trazer tanto transtorno quanto estão trazendo agora, no momento, nos aeroportos.

Todos nós aqui temos ene casos a relatar, que presenciamos, que aconteceu conosco, e que um mínimo de informações seria o suficiente para resolver esse problema. Não estou dizendo com isso que a culpa cabe às empresas aéreas. Na minha visão, cabe muito mais ao Governo, à INFRAERO e à ANAC, para poder regulamentar. Inclusive os painéis que há nos aeroportos são de responsabilidade da INFRAERO. A INFRAERO é que municia de informações aqueles painéis.



Não podemos dizer que a companhia aérea não deu a informação, porque quem passa a informação é a INFRAERO. Mas isso é uma coisa que precisa urgentemente ser resolvida.

Então, sendo assim, mais uma vez, fico muito agradecido a V.Exa. pela sua presença e pelas suas informações.

Recomeçaremos às 13h45min.

**O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA** - Eu é que agradeço esta oportunidade. Fico à disposição desta Casa e desta Comissão para voltar quantas vezes os senhores acharem necessário. Obrigado.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reabertos os trabalhos.

Convido o Tenente Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro a tomar assento à mesa.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação de cujo teor faço a leitura:

*“Compromisso oral.*

*Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.*

Nós vamos passar a palavra ao Brigadeiro Neimar para que faça a sua exposição por um prazo de 20 minutos, esclarecendo ao Brigadeiro que temos sido muito flexíveis nesse prazo. Se V.Sa. sentir necessidade de um prazo maior pode utilizar já automaticamente.

Então, sendo assim, passo a palavra ao nobre Brigadeiro Neimar.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Boa-tarde. Em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Presidente, Deputado Marcelo Castro, e os ilustres componentes da Comissão Parlamentar de Inquérito e dizer que é uma satisfação atender ao requerimento da Comissão. Vim aqui prestar alguns esclarecimentos relativos à minha área. Sou Secretário de Economia e Finanças do Comando da Aeronáutica. Tenho 44 anos de serviço na Força Aérea. Mais de 7 mil horas de vôo. Sou aviador de formação, profissional. De modo que é uma satisfação vir até aqui prestar alguns esclarecimentos da minha área. Inicialmente, vou fazer uma apresentação. Ela se



situa basicamente na estrutura orçamentária do Comando da Aeronáutica. Depois vou entrar na consolidação da estrutura orçamentária do Departamento do Controle do Espaço Aéreo, a sua execução orçamentária, e, finalmente, depois, passar para os debates, para alguns esclarecimentos decorrentes dessa apresentação. O sistema orçamentário do Comando da Aeronáutico tem basicamente umas 4 fases. A primeira começa com a proposta orçamentária dos órgãos de direção setorial do Comando. Todos os órgãos, mais ou menos, em janeiro, fevereiro do ano anterior à execução orçamentária, encaminham as suas propostas e necessidades orçamentárias ao Estado Maior da Aeronáutica, que elabora, então, a pré-proposta do Comando. Feita essa pré-proposta, ela é encaminhada ao Ministério da Defesa, que encaminha ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Até aqui não tem nenhum limite. Essa pré-proposta não estabelece nenhum limite orçamentário. É o quanto as organizações precisam para executar as suas necessidades. Então, a Secretaria de Orçamento do Ministério do Planejamento, de acordo com a previsão de receitas e despesas — existem algumas despesas obrigatórias dentro do contexto —, ela então estabelece um limite. Cada Ministério então recebe seus limites. Em função desses limites, cada um vai se organizar. O limite é encaminhado então ao Ministério da Defesa, que, por sua vez, distribui os limites entre os Comandos Militares — Exército, Marinha e Aeronáutica. No caso, cada Comando recebe através do seu Estado Maior, que é o órgão responsável para elaborar a proposta orçamentária de acordo com os limites então orçamentários estabelecidos. O Estado Maior ajusta a proposta, em função desses limites, e encaminha para o Ministério da Defesa. O Ministério da Defesa, então, consolida os 3 órgãos, os 3 Comandos, elaborando então a proposta orçamentária do Ministério da Defesa, e encaminha para a Secretaria de Orçamento Federal, que analisa, como um todo, todas as propostas de todos os Ministérios, faz a proposta orçamentária, encaminha ao Ministro do Planejamento, que encaminha à Casa Civil. A terceira fase é a proposta de lei orçamentária. A Casa Civil, então, prepara o projeto de lei orçamentário, pede ao Presidente para assinar e encaminhar para o Congresso Nacional. Aqui, os senhores conhecem bem o trâmite das propostas de leis orçamentárias. Elas são submetidas, dentro de prazo, à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, e são feitas as emendas. Aí nós já estamos,





mais ou menos, no mês de setembro do ano anterior à execução orçamentária. Por exemplo, agora, já próximo, nós teremos essa proposta sendo encaminhada pelo Ministério da Defesa, que encaminhará, em setembro próximo, aqui para a Casa, para o Congresso Nacional. São feitas, então, todas as apreciações, e já em setembro se tem uma previsão de receita até melhor... a estimativa de receita é bem melhor do que aquela feita em janeiro, fevereiro. Então, são feitas algumas emendas aqui dentro do Congresso. É submetida, então, à análise o relatório final, e o Plenário aprova. Então, é aprovada a lei orçamentária. Isso acontece normalmente... O ano passado, se não me engano, dia 26 ou 27 de dezembro, foi aprovada, então, a lei orçamentária anual da União. É encaminhado ao Presidente da República, que encaminha ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que vai, então, fazer uma depuração do que ele realmente tem para gastar, quais são as suas despesas, e encaminhar alguns vetos para o Presidente da República. Ele então julga se é conveniente vetar algumas coisas. Então, isso é submetido ao Presidente, que sanciona a lei. E a lei, então, é sancionada. Nós tivemos a lei aprovada no dia 7 de fevereiro de 2007... Foi sancionada no dia 7 de fevereiro de 2007, e o decreto de execução em 22 de fevereiro de 2007. Bom, o decreto estabelece qual é o destino final, aprovado em lei orçamentária, para cada Ministério. O Ministério da Defesa, então, recebe e faz a distribuição através de portaria, que encaminha para os Estados Maiores de cada Força. Cada Estado Maior faz o seu plano de ação, distribuindo então os recursos de acordo com a lei, e então entra a SEFA, que é a minha Secretaria, a Secretaria de Economia e Finanças. A Secretaria de Economia e Finanças tem a atribuição de distribuir os recursos e acompanhar a execução orçamentária do Comando da Aeronáutica. As unidades gestoras recebem e começam, então, a executar o orçamento. Existe uma quinta fase, que é a fase de suplementação. Existem janelas que definem prazos: 1º de abril, setembro e novembro. São 3 janelas onde é possível haver suplementação da lei orçamentária. Então, quando é mais ou menos abril, cada Comando apresenta as suas necessidades de suplementação e, naquele mesmo sistema, encaminha para o Ministério da Defesa, que encaminha para a Secretaria de Orçamento Federal. No DECEA, por exemplo... Nós estamos pedindo uma suplementação de 123 milhões para o DECEA, entre outras suplementações do Comando da Aeronáutica, não são



só essas. O Ministério da Defesa consolida as necessidades do Exército, Marinha e Aeronáutica e encaminha para o Ministério do Planejamento. É o sistema SIDOR, que consolida todas as necessidades orçamentárias de suplementação. Isso é encaminhado à Casa Civil, que reúne a Junta Orçamentária -- a Junta Orçamentária é constituída dos 3 Ministros: o do Ministério da Fazenda, o do Planejamento e o da Casa Civil. Em função de novas receitas ou frustrações de receitas, amplia, então, o limite orçamentário. Isso, quando ampliado, quando autorizado, se transforma em projeto de lei, que é encaminhado ao Congresso Nacional. O Congresso Nacional aprova, e aí é o ciclo de volta. Com isso, a gente quer dizer que tem um ciclo completo onde cada um tem a sua função, e, ao final, sempre passa quem autoriza. Inclusive a Lei de Diretrizes Orçamentárias... Os limites de receita e despesa são estabelecidos através da Lei de Diretrizes Orçamentárias, que, inclusive, está aqui em trâmite no Congresso Nacional... Estabelece os limites, as prioridades etc., e então é feito o orçamento de cada ano. O orçamento da Aeronáutica é composto de 2 vertentes, origem das receitas: uma vertente são os recursos do Tesouro Nacional. São recursos arrecadados de impostos das mais diversas fontes de receita; a outra é oriunda de um fundo, do Fundo Aeronáutico, que são receitas. O Fundo Aeronáutico é um fundo, criado por lei, em 1941, é uma espécie de um banco. Ele é o depositário de várias receitas. Temos mais ou menos... mais de 30 receitas transitam dentro do Fundo Aeronáutico. Por exemplo, as receitas do DECEA. As da TAN/TAT vão para o Fundo Aeronáutico. Mas ela só contabiliza dentro de uma origem de uma receita e designa para aquela atividade. Então, no caso, do Tesouro Nacional este ano nós tivemos 1 milhão, 354, e do Fundo da Aeronáutico, 1 bilhão, 276 milhões. É mais ou menos metade para cada um. Aí eu vou exemplificar as receitas do fundo. Então, nós temos o DECEA, que este ano está com 549 milhões. Ou seja, daqueles 1 bilhão, duzentos e poucos, 549 são do DECEA...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Que o DECEA arrecadou ou que o DECEA vai gastar?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Destinado. Isso aí é para gastar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para gastar?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É lei orçamentária. Mas ela vai arrecadar durante o ano. Explico depois. Isso... O que acontece? isso é feito em



função de uma previsão de receita. Então, isso é o limite para gastar. O DECEA tem tanto para gastar; o PROFAA... o Programa PROFAA tem tanto; o EMAER 32; a saúde da Aeronáutica tem tanto; o Fundo Aeronáutico, propriamente dito, os recursos das unidades; o CENIPA. Então, no orçamento tem a rubrica de todo o mundo. Isso é contemplado na lei orçamentária do Comando da Aeronáutica. E ainda não existe a receita. A receita vai acontecer durante o ano, tanto do Tesouro quanto do Fundo. Não existe um banco... As receitas são gastas das receitas do ano. O DECEA... Como é feita a proposta orçamentária do DECEA? Voltando lá atrás, os parâmetros utilizados para elaboração da proposta orçamentária são baseados numa estimativa de receita da TAN/TAT, que são tarifas de navegação e de terminal e dos tetos orçamentários estabelecidos pela Secretaria de Orçamento Federal. O que suporta então todo o DECEA são 2 tarifas: a TAN e a TAT, que são, uma: Tarifas de Uso e Auxílio à Navegação Aérea -- chamada de TAN; e Tarifa de Uso e Auxílios à Comunicação em Rota -- chamada de TAT. São essas 2 tarifas. Como é que elas nasceram? A TAN/TAT foi criada em Lei — Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e sua distribuição é regulada por uma portaria e por ofício. O Estado Maior distribui esses recursos para cada órgão que vai utilizar. Quais são os critérios para cobrança? São grupos de aeronaves; peso máximo de decolagem dessas aeronaves; vôo doméstico ou internacional -- se o vôo é doméstico ou internacional, são tarifas diferenciadas; FIR, região de vôo. Dependendo da região de FIR tem mais auxílio ou menos auxílio, é cobrado um pouco mais se tiver mais auxílio; classe de aerógrafo. E quem é responsável pela cobrança é a INFRAERO. A regulamentação é feita pelo próprio DECEA — essa documentação —, que estabelece as regras de cobrança. É ela quem identifica os valores de cobrança por uso de aeronaves. Como é que isso é processado? Então, a empresa aérea se não voar, ela não paga; se a empresa decolou, passou em cima de um auxílio, vai ter que pagar essa taxa. Então é feito um controle entre o DECEA e a INFRAERO, registra o vôo, então a empresa paga à INFRAERO. E tem uma repartição de distribuição: 59% da principal vai para o DECEA e 41% vai para a INFRAERO, porque a INFRAERO também é parte do sistema de controle de tráfego aéreo. Tem cerca de 400 controladores, 1.700 pessoas trabalhando no sistema, auxiliando então o DECEA na execução da missão. A torre de Guarulhos, a torre de Congonhas,



Santos Dumont, em todas elas essas atividades são executadas pela INFRAERO. E para isso elas têm que receber uma parte desses recursos para investir na sua parte do sistema. Em 1989, foi criado um adicional dessa tarifa, 50%, através também de lei, a Lei 7.920, 12 de dezembro de 1989. E toda ela, os 50% são destinados ao DECEA. A INFRAERO não recebe nada dessa parte. Ou seja, no cômputo geral dessas receitas, 73% ficam com o DECEA e 26%, 27% ficam com a INFRAERO. Eu já me antecipei falando que a aeronave voa, é contabilizado naquele vôo primeiro, e se coloca mais 50% em cima dessa tarifa, que é o adicional, e todo ele vai para o sistema DECEA e SISCEAB. O orçamento do Comando da Aeronáutica. Eu fiz questão de trazer um orçamento que vem desde 1995 até 2007. Isso é o que a lei orçamentária aprovou, e há alguns créditos suplementares em cima dessa lei. Então nós temos aqui: 1995, 185; 1996, 151; 1997, 2002; 1998...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - 202.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - 202.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Mas ele já está com o crédito adicional, não é? Suplementar. Já há os 2 aí?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ele está com a lei orçamentária e o crédito adicional. Não é todo ano que tem crédito suplementar.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Claro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Mas aí já está computado...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Quando tem crédito suplementar, aí já está arrumado.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Já está incluído.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - O.k.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Aqui já é o executado?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, isso é a lei orçamentária.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - É a lei orçamentária.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O executado vai aparecer em baixo. Aqui, por exemplo, em 1999, 321; 2000, nós tivemos uma suplementação boa; aqui também é uma suplementação, e assim foi. Hoje o orçamento é 549 milhões, 2007. O que representa a execução, no meu modo de ver, Deputado? É entre o que foi arrecadado e o que foi pago. V.Exa. concorda comigo? Então, o sistema arrecadou



4 bilhões e 220 durante todos esses anos, pagou a despesa de 3 bilhões e 856, e ficou com um saldo financeiro acumulado de 364 milhões. Ou seja, houve excesso de arrecadação, algumas retenções etc. Então, no Fundo da Aeronáutica tem disponível ainda para o sistema 364 milhões. O que nós estamos propondo para o Governo? Que esses 364, tendo em vista a necessidade... porque a partir de 2008 o DECEA vai começar a investir no novo sistema, que é o CNS/ATM. É preciso que ele avance nos seus investimentos, que haja uma distribuição desse recurso, como crédito suplementar, em 3 parcelas: 123, 121 e 120. Isso já está inclusive sendo encaminhado, possivelmente dentro de pouco tempo, um projeto de lei suplementando... Aqueles 549 passariam a ser 549 mais 123. Está certo? Elevando, então...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Suplementação...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, os 549 ali têm 60, mas, ao final, é limite, e no final o limite sai do Fundo da Aeronáutica. Então, chegaríamos a seiscentos e poucos milhões para esse ano, que é um valor considerável. A execução do Comando, como é que ela está? É uma outra pergunta que normalmente as pessoas... *"Ah, porque está alta, está baixa."* Então, veja bem, a situação da movimentação e empenho do programa foi aprovado. Nós temos 549 milhões, nada foi bloqueado. Não tem nada bloqueado. Então, nós temos um disponível de 549 milhões, existe apenas uma determinação para que a execução tenha limites dentro do ano. Ou seja, até abril, só se pode gastar 274; até agosto, 412; e o restante, até dezembro. Então, hoje, do que está disponível — lembrando que nós estamos aí com o mês de março, abril e maio, 3 meses de execução —, temos empenhado 223 milhões. O empenhado é um compromisso já. Eu não posso mais pegar aquele crédito e disponibilizar para um outro empenho. Aquilo é um crédito comprometido. Porque o sistema... é tudo em função de licitações. Então, a licitação leva tempo: 2 meses, 3 meses. Às vezes, os equipamentos que o DECEA compra são aquisições feitas no exterior e, muitas das vezes, as encomendas são entregas no ano seguinte. Então só se pode pagar uma despesa quando a gente recebe o material. Então, às vezes, o pagamento não representa muita coisa. Temos que ver o que ele empenhou, o que ele comprometeu do orçamento. Então, 223 milhões estão comprometidos. Ainda tem um saldo em agosto mais 2 ou 3 meses



aqui, para gastar, de 189. E a cadência dele tem sido razoável. No acompanhamento de outras atividades do Comando da Aeronáutica, a execução do DECEA tem sido boa, num nível muito bom. Bom, o que nós realmente arrecadamos até agora? Estamos em julho, arrecadamos daquela previsão de receita de quinhentos e tanto... 294 milhões foram arrecadados já, que podem ser pagos; 294 milhões. Como eu tenho 229, 230 milhões empenhados, se, de repente o DECEA amanhã liquidar todas as suas despesas, o Fundo do Aeronáutica já tem o recurso para pagamento, que já foi arrecadado. Nós temos também, trazendo do ano anterior, uma execução financeira do RP, do RAP, para o DECEA. O que aconteceu no ano passado? A lei orçamentária, se não me engano, foi aprovada no final de maio. E o projeto, o decreto de execução foi colocado em junho. Então, nós tivemos, praticamente 6 meses de execução orçamentária. Então, praticamente que metade do orçamento do DECEA ficou em Resto a Pagar, em 6 meses de execução. Além das dificuldades naturais de compras de equipamento, que são feitas no exterior que levam mais ou menos 1 ano para receber. Então, o que aconteceu? Nós inscrevemos em resto a pagar 239 milhões. Um RP foi cancelado por problema técnico. No final do ano, eu me lembro, dia 28 de dezembro, o sistema condenou esse pagamento aqui, esse empenho. Do Restos a Pagar, já pagamos 141 milhões.

E temos ainda contas vencendo daqui para frente para pagar 97 milhões. E que representa o quê? Representa que 141 milhões já forma executados, mais os 50 e tantos milhões, 53 milhões, ou seja, material entrando no sistema dentro do DECEA. Essa é minha análise. Projeções do DECEA. O DECEA é um órgão, ele tem um planejamento de mais de 15 anos, aproximadamente 15 anos. E em 2008, nós vamos ter a entrada do CNS/ATM. Certamente precisaremos de um reforço orçamentário. Então, nós pedimos ao DECEA quais são as suas necessidades de 2008, até... botei até 2013. Ele me deu até 2017. Então ele estima as suas necessidades para 2008 de 584 milhões. E a estimativa de receita, porque nós já recebemos a estimativa de receita da SOF, é de 578 milhões de arrecadações em 2008. O que praticamente atende às necessidades do DECEA para o ano que vem, faltando apenas 6 milhões e alguma coisa para completar essa necessidade. O que nós devemos mandar é esse valor: 578. Eu não posso colocar um valor que não tem estimativa de receita. Então o Estado Maior vai encaminhar uma proposta de lei



orçamentária para o DECEA, no ano que vem, de 578 milhões. Só que, lembrando, tem o compromisso de Governo de colocar mais 120 milhões daqueles 364 que estão no Fundo, o que eleva então o orçamento do DECEA para quase 700 milhões. Está certa a minha conta? Bom, aí sucessivamente, em 2009, ele precisa de 644. Aí nós estimamos que essas receitas elas vão ter um crescimento de 5,8, se é estimado, em função do crescimento da aviação, que tem crescido em torno de 14%, mas não se reflete diretamente nas tarifas. É um cálculo diferente. A projeção é 5,8, o que nos dá mais ou menos uma certa tranquilidade. Num período até 2013 nós vamos praticamente ter que atender toda as necessidades de recursos para o DECEA, faltando apenas 157, que é exatamente... Temos 364. Dividido, no final chegaria a atender praticamente às necessidades do DECEA até 2013. E não fiz as contas para 2017, mas isso é fácil de fazer. Então, com isso, quero dizer o seguinte: que o DECEA... Temos que lembrar que... Eu sou piloto da época em que não existia praticamente aqui um radar no Brasil. Nós tínhamos um radar em São Paulo, no terminal, e um radar no Rio de Janeiro. Eu voei muito, fiz muitas horas de vôo, onde a indicação do piloto era um NDB de uma estação de rádio local. Eu voava... Para chegar naquela cidade tinha que sintonizar uma *broadcast*, como se chama, e ali eu chegava na estação, na cidade. E depois tinha que procurar o campo. Nós praticamente não tínhamos VOR, era tudo NDB, o sistema. Tínhamos pouco LS. A partir de 1975 foi introduzido o CINDACTA I. O CINDACTA I veio revolucionar toda essa parte de aviação, onde se utilizava o radar como controle de tráfego. Aí apareceu o *transponder*. Eu fui voar com *transponder* já em 75 ou 76, com o Bandeirantes. O Bandeirantes já tinha *transponder*, ou tem *transponder*. Então, isso melhorou muito a qualidade dos serviços. VOR. Praticamente... tem VOR. Na Amazônia, quando a gente ia de Brasília para Manaus, não tinha nada, era o NDB. A gente ficava 4 horas num 147, de uma etapa para outra, confiando no destino. Hoje não, além de ter o auxílio à navegação, na rota, tem o radar monitorando o vôo. Depois, a partir de 1980, ou 80 e pouco, nós cobríamos toda a área Sul; toda a área Sul foi coberta. Depois, o Nordeste. E a partir de 1998 entrou o SIVAM, que foi concluído em 2005, cobrindo então toda a região amazônica. De forma que o nosso sistema é coberto de radar por todo o País. Ele é um sistema econômico, porque é integrado, faz a parte de defesa aérea e de tráfego aéreo. Essa foi uma visão dos



nossos antepassados. Nós tínhamos poucos recursos naquela época, era necessário investir. O SIVAM investiu mais de 1,2 bilhão de dólares. Quer dizer, além daqueles recursos que eu falei de investimento a partir de 95, que foram quase 4 bilhões, nós temos quase 1,5 bilhão de dólares, que ao câmbio de hoje daria 2,5 bilhões ou 2,6 bilhões. Investimentos que foram feitos no Brasil, onde o sistema hoje é reconhecido mundialmente, e nós estamos dentro do clube dos primeiros do mundo. Eram essas considerações iniciais. Gostaria depois de partir para o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, queremos agradecer V.Exa. pela explanação. Vamos passar à fase dos debates, passando a palavra ao nobre Relator Deputado Marco Maia pelo tempo que julgar necessário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Sr. Presidente, boa-tarde a todos, Sras. e Srs. Parlamentares, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica, a quem de imediato já agradeço a presença nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, principalmente desencadeada depois do trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006, que vitimou 154 pessoas. Como tenho feito em todas as oitivas desta CPI, gostaria de tecer algumas considerações sobre o trabalho que estamos desenvolvendo. Primeiro, porque tenho a certeza de que o depoimento de V.Exa. será de fundamental importância para esta CPI, pois o seu conhecimento da área financeira da Aeronáutica certamente nos será precioso, tendo em vista o papel importantíssimo da instituição em que atua na estruturação do Serviço de Transporte Aéreo Nacional, que vive um momento muito delicado. Assim, o depoimento de V.Exa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários, inclusive sobre o formato e o quantitativo dos recursos destinados para que a Aeronáutica possa exercer suas atividades a contento. Eu queria informá-lo também que esta CPI já teve acesso ao relatório produzido no final do ano passado pelo Tribunal de Contas da União, que traz uma avaliação preliminar da situação do Sistema de Controle do Tráfego Aéreo Brasileiro, documento assim denominado por aquele órgão, bem como outras informações, seja através da imprensa ou através dos depoimentos e documentos aqui apresentados que tratam do tema das finanças





da Aeronáutica. Assim, não me furtarei em abordar com V.Exa. alguns apontamentos, bem críticas que são feitas a gestão de tais recursos. É claro que o objetivo deste Relator é o de obter o maior número possível de informações. Tenho certeza de que V.Exa., assim como todos que aqui estiveram até este momento, tem o propósito de nos auxiliar a enfrentar os problemas que hoje afligem principalmente os aeroportos brasileiros. Passemos, então, aos questionamentos. À medida que for fazendo as perguntas, V.Exa. pode imediatamente ir respondendo. O primeiro questionamento: há quanto tempo V.Exa. exerce a função de Secretário de Finanças da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Desde 2001. Em 2001, assumi o cargo de Secretário de Economia e Finanças da Aeronáutica, cerca de agosto de 2001.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual o papel que V.Exa. exerce na elaboração do sistema orçamentário do Comando da Aeronáutica e no planejamento orçamentário do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o DECEA?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O orçamento é elaborado pelo Estado Maior da Aeronáutica. O que eu faço é o acompanhamento dessa receitas do DECEA e consolidado junto com o Estado-Maior, com a SEFA e confirmo os valores realmente que vão ser arrecadados e colocados à disposição do sistema.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O senhor já tratou ali sobre vários temas de forma muito precisa em relação aos recursos que são utilizados pela Aeronáutica para o controle do espaço aéreo brasileiro. Eu vou fazer aqui alguns questionamentos. Talvez alguns até sejam repetitivos daquilo que V.Exa. já aqui expressou. Mas eu vou seguir aqui o nosso roteiro para melhor organizar os trabalhos. Quanto custa hoje a manutenção do sistema de controle de tráfego aéreo sob o controle do Comando da Aeronáutica, em termos de despesas com pessoal, equipamento, instalações e outras que eventualmente não tenham sido aqui consideradas?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, nós temos esse recurso orçamentário. Além disso, isso varia de ano a ano, em torno de 500 milhões, para



despesas de custeio e investimento, e 380 milhões, para despesa de pessoal. Por quê? As despesas de pessoal são pagas por recursos do Tesouro Nacional.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então elas não estão incluídas naqueles cálculos...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não estão incluídas nos quinhentos e poucos milhões.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Aquilo é para investimento, para melhorias dos equipamentos...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Aquilo é para custeio investimento do sistema, do órgão. E 380 milhões para o pagamento de pessoal.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Está explicado. Nessa tabela que foi entregue pela INFRAERO, que estou passando a V.Exa... Aqui tem uma cópia para V.Exa., Sr. Presidente. Algumas cópias aqui podem ser entregues aos Deputados. Esse é um documento que chegou a esta CPI. Então, nessa tabela que foi entregue pela INFRAERO, que estou repassando cópia a V.Exa., há números sobre a arrecadação e o repasse de recursos da INFRAERO para o Comando da Aeronáutica. Nota-se que, desde 1998 até a presente dada, o repasse de recursos tem aumentado anualmente. Ainda assim, existe toda uma discussão sobre a insuficiência de recursos para os sistema de tráfego aéreo. V.Exa. poderia dizer se a INFRAERO tem efetuado repasse dos recursos na medida exata em que os arreda?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Exatamente, Sr. Deputado, tem repassado. Existe um controle do Departamento de Controle do Espaço Aéreo em cima dessa receita. Ele recebe automaticamente *online*, de forma eletrônica. O próprio Comando da Aeronáutica tem um setor que faz o acompanhamento dessas receitas. Evidentemente que aqui tem coisas que não são para o DECEA. As arrecadações incluem outras tarifas que não são do DECEA.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. O.k. Um outro Brigadeiro, Ramon, que aqui esteve fez, inclusive, um comentário. Há um questionamento nesta CPI de que a INFRAERO teria uma dívida com a Aeronáutica. E esse Brigadeiro chegou a fazer um comentário de que a Aeronáutica faz uma guerra por centavos, imaginem se faltassem milhões! Nós teríamos uma senhora guerra no País. Eu queria perguntar: a INFRAERO tem algum tipo de dívida com a Aeronáutica no momento?



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, só despesas correntes. Quando os meus Oficiais percebem que a variação mensal está um pouco abaixo, soa o sinal de alarme e a gente questiona “*o que houve, o que aconteceu com esse mês que a receita caiu?*” Então, em princípio, não tenho nenhum questionamento que tenha sido levado ao meu conhecimento. E eu sou considerado na Esplanada, no Ministério da Fazenda e Planejamento como um cara bem chato na busca de recursos para o Comando da Aeronáutica. Bem chato!

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Esses recursos têm sido suficientes para atender as demandas crescentes da aviação brasileira?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu diria que até o momento sim, porque o que a gente vê na prática? São sistemas que estão funcionando. O que acontece é problema de gerência. O recurso depende de quem esteja gerenciado. É questão de o chefe priorizar as suas necessidades. Se eu tenho na minha casa uma necessidade muito grande, tenho que priorizar. O que faz o DECEA? Sempre em vista da segurança. Ele estabelece quais são as necessidades com os recursos orçamentários disponíveis, e sempre brigando por mais! Isso é todo mundo, isso é natural. A gente pega aquele recurso e dá prioridade. Tanto é que o sistema funciona bem. Conseguimos com essas receitas implantar 4 CINDACTAs no País, com reforço, naturalmente, do SIVAM. Mas o restante dos recursos foi de receitas arrecadadas da aviação civil. O que temos dúvida é com relação ao futuro. O nosso Brigadeiro projetou uma necessidade de quinhentos e pouco, mas, se o crescimento da receita aumentar, acho que o sistema será auto suficiente. Se houver uma necessidade posterior, se o Governo quiser complementar com o Tesouro, é o que o TCU fala: ver até a possibilidade de, quem sabe, a uma emergência do Governo, através do Tesouro Nacional, suplementar essas necessidade, pode, como fez com o SIVAM.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - No que V.Exa. acha possível aprimorar o processo de arrecadação, cobrança e repasse das tarifas arrecadadas pela INFRAERO? Está bom assim ou tem algo que possa ser aprimorado?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Está bom assim. Agora, a gente que acompanha a questão da receita, a cada época tem um meio eletrônico mais confiável. Sempre a gente pode aprimorar alguma coisa. A gente não deve



considerar que tudo esteja bom. A gente deve sempre procurar melhorar os procedimentos. Existe inclusive um estudo do DECEA para o próprio sistema arrecadar, o próprio DECEA arrecadar suas receitas, independente da INFRAERO. O problema é questão de formatar — já está formatado, o próprio Tesouro Nacional já reconhece isso — criando uma guia de recolhimento. O problema é na cobrança. O Comando da Aeronáutica não tem uma estrutura jurídica para fazer as cobranças. A INFRAERO tem um corpo jurídico, um departamento jurídico que faz as cobranças de uma forma mais eficaz. A nossa cobrança teria que ser através da AGU — Advocacia Geral da União. Não sei se temos gente dentro do Comando da Aeronáutica capaz ainda de fazer esse acompanhamento.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa — oriento a assessoria para, dependendo da patente, mudar a forma de tratamento — poderia traçar um paralelo entre o volume de custeio de investimentos que o Sistema Brasileiro de Controle do Tráfego Aéreo demanda e o de outros países que são considerados de ponta no setor?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não tenho conhecimento dos outros países. Sinceramente, não tenho conhecimento. Sei que nos Estados Unidos é incomparável, é primeiro mundo. Mas, analisando, eu vivi na França 2 anos e observei o controle de tráfego da França. O sistema deles é bem próximo do nosso, nós não devemos nada a eles. Na Europa não devemos nada a eles, mesmo porque são países pequenos, uns se auxiliam, os radares são superpostos dentro de suas áreas. E o Brasil não, teve que investir muito mais para adquirir a tecnologia e o sistema que ele tem hoje. Não sei se nós não investimos muito mais do que o francês ou alguma coisa assim.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. acha que o espaço brasileiro é inseguro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - De forma alguma. Eu vôo com tranquilidade desde a época em que não tinha radar. Eu vejo uma diferença gritante entre o sistema que eu voava, em 1970 ou 1975...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para quem voava, como o Brigadeiro voava antes, ligado a uma rádio, hoje é uma maravilha.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Maravilha. E o sistema é respeitado. Os companheiros que vêm aqui... Todos os empresários que tenho visto, o depoimento de nossos empresários, a eles pergunto: “*O senhor tem coragem de investir no nosso País nessa área?*” “*Tenho, porque o sistema é bom, é seguro, e me traz lucro*”. Então, todos os empresários que vieram aqui, que tenho ouvido, têm falado, TAM, GOL, todos eles tem dito que tem condições. A BRA agora está fechando um contrato de compra de aeronaves para fazer o transporte regional, comprando os aviões da EMBRAER 195, comprando 20 com opção de mais 20 de compra. Quer dizer, quem não acreditasse no sistema não faria os seus investimentos — na minha opinião.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, tem falado sobre a implantação do sistema CNSATM, que deverá mudar completamente os sistemas de controle de vôos, já que toda comunicação se dará por meio de envio de dados através de satélites e apenas por algumas poucas estações terrestres. Eu queria lhe perguntar um pouco sobre este assunto. O Brasil estará pronto para integrar o novo sistema na data prevista? Os investimentos estão sendo feitos dentro do cronograma previsto? O que seria necessário para antecipar a implantação do CNSATM no Brasil?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, eu acho que existe um cronograma, o DECEA me entregou, inclusive, o cronograma, apresentei na exposição. Ali, já se incluem investimentos no CNSATM. V.Exa. pode observar se o comportamento da receita for aquele apresentado, uma projeção de 5,8, nós teremos os recursos necessários para investir e até com sobra. Se nos devolverem os 364 milhões ao longo desses 2 anos, seria uma alavanca para que o CNSATM fosse inclusive acelerado. Não sei se respondi tudo, faltou algum coisa?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Está bem. Sobre os apontamentos do TCU. O Relatório do Tribunal de Contas da União, produzido no final ano passado, apontou insuficiência de receitas para investimentos em modernização e expansão do sistema de proteção ao vôo. Como a Aeronáutica vê esse apontamento?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom. O que aconteceu é que o TCU fez um relatório, se não me engano, em duas semanas, pela pressa e urgência que eles teriam que dar a sociedade. Tanto que é um relatório preliminar. V.Exa. mesmo



falou que é um relatório preliminar. E ele foi em cima da pré-proposta orçamentária. A pré-proposta orçamentária — eu mostrei aqui — é uma necessidade do ideal daquilo que eu realmente poderia imaginar que eu quisesse para investir tudo o que eu queria. Mas a realidade é outra, as nossas despesas são em função da receita. Isso é Lei de Responsabilidade Fiscal. Não se pode gastar mais do que se arrecada. Então, a realidade é bem outra da pré-proposta. “*Ah, eu quero 700 milhões, 600 milhões*” — se eu não tenho essa receita, e o Governo não me dá. Então, o sistema tem que se ajustar dentro dessa realidade. Eu acho que foram excelentes gerentes. Eles conseguiram, com esses recursos que foram disponibilizados, colocar um sistema de Primeiro Mundo. O TCU está equivocado. Temos conversado muito. Nossa área atua junto ao TCU. Eles estão preparando outro relatório e muitas coisas desse primeiro não vão aparecer mais.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O mesmo relatório do TCU aponta uma insuficiência também de recursos humanos na atividade de controle do tráfego aéreo. V.Exa. poderia informar se essa insuficiência de pessoal é fruto da falta de recursos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Na realidade, os recursos na área de humanas, na parte humana, são pagos pelo Tesouro. Evidentemente que tem uma limitação. Cada Força tem um limite de lei de efetivo, tem um teto em que só pode ter tantos homens. Esta é a lei. Inclusive, recentemente, nessa situação, o próprio Comando da Aeronáutica propôs que aumentássemos o efetivo global da Força Aérea, para comportar, inclusive, um crescimento. Se o sistema ficar realmente conosco, precisaríamos contratar mais controladores, mas técnicos, mais instalações. Então, demandaria uma necessidade de mais recursos humanos. Para isso nós teríamos que, de alguma forma, aumentar o efetivo da Força, porque as outras áreas precisam também de recursos humanos. A gente teria que aumentar esse limite da lei. Temos até uma proposta, que está sendo analisada pelo Governo, para aumentar o efetivo da Força Aérea.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O TCU também cita no seu relatório um considerável volume de inadimplência por parte de algumas companhias aéreas junto à INFRAERO, um montante que chegaria hoje próximo aos 2 bilhões de reais. Por conseqüência, esses recursos deixam de chegar ao custeio do sistema do



espaço aéreo brasileiro. O Comando da Aeronáutica adotou alguma providência junto à INFRAERO, ou mesmo junto às empresas devedoras para reaver tais recursos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim, senhor. Há ações na Justiça. Todas as dívidas existem ações na Justiça: a VASP, a Transbrasil, a VARIG. Só que é uma guerra. O senhor sabe como é a guerra na Justiça. Entre ganhar e levar... Uma empresa praticamente falida, não tinha meios para pagamento de suas dívidas. Mas em cada dívida existe um processo. E esse processo é encaminhado pela INFRAERO, pela jurídica da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ainda sobre o relatório do TCU. Há um apontamento que determina à INFRAERO que faculte ao Comando da Aeronáutica o acesso aos dados de sistemas relativos à arrecadação das tarifas TAN-TAT e ATAERO. O Comando da Aeronáutica tem acesso ou não a esse sistema de controle de arrecadação?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ele fez uma pergunta, quando lá esteve, se fazíamos auditoria na INFRAERO. O analista perguntou para alguém nosso: "*Vocês fazem auditoria na INFRAERO?*" "*Não, nós não fazemos auditoria na INFRAERO. Quem faz auditoria na INFRAERO é o Ministério da Defesa, a Ciset.*" Quando a INFRAERO era nossa subordinada no Ministério da Defesa — e em 2000 saiu do Comando da Aeronáutica e passou à subordinação do Ministério da Defesa —, nós deixamos de fazer auditoria, auditoria em tudo, em toda a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Isso foi quando? Em 2000 que isso aconteceu?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Em 2000.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A INFRAERO saiu do Comando da Aeronáutica...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Saiu do Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...e passou ao Comando do Ministério da Defesa.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Do Ministério da Defesa. E nós temos acesso ao banco de dados da INFRAERO. O que falta é o SmartTrim. O SmartTrim é um sistema eletrônico que nós não temos, mas estão repassando para



nós. É o último sistema que eles introduziram recentemente. Mas nós temos planilha, fazemos reuniões eventuais, lá, e etc.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - As ações da União voltadas ao controle do tráfego aéreo são distribuídas entre o Conselho Nacional da Aviação Civil, o Ministério da Defesa, o Comando da Aeronáutica, a ANAC e a INFRAERO. Para V.Exa., essa complexidade institucional dificulta a gestão do sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro ou não? Encarece o seu custeio?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É ao CONAC que V.Exa. está-se referindo?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É a essa complexidade de empresas de...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O que acontecia antigamente? Isto tudo estava sob um comando, que era o Ministério da Aeronáutica. A INFRAERO, DAC, DEPV, DECEA, tudo era um chefe só. Com as mudanças... Há necessidade, o Congresso aprovou mudanças, passando a INFRAERO para Defesa, criou a ANAC, uma agência, e ficou o DECEA. O único remanescente do sistema é o DECEA, que ficou com o Comando da Aeronáutica. Então, tem que haver algum coordenador para estabelecer realmente estabelecer o plano de metas, em conjunto, para que o sistema ande de forma harmônica e tenha bons frutos no futuro. Então, a ANAC foi criada em 2005, está se estruturando, está contratando gente. Então, temos que dar um tempo à ANAC para produzir os seus frutos. A INFRAERO tem os seus problemas, lá, tem que investir; temos problemas lá em São Paulo. Então, precisa ter realmente um coordenador que faça o time jogar em conjunto, de forma bem razoável. Mas o entendimento entre o Comandante da Aeronáutica, o Presidente da ANAC e o Presidente da INFRAERO é excelente, é de excelente nível. Eles conversam quase que diariamente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Na hipótese da desmilitarização do sistema, naturalmente o Comando da Aeronáutica deverá adequar-se às novas condições com perdas de pessoal e de material. Em função disso, qual seria o custo para a Aeronáutica com a recomposição de um sistema voltado apenas para a defesa aérea?





**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Aí nos perderíamos praticamente o comando da organização do sistema. Evidentemente que eu não tenho como calcular ainda. Eu teria que fazer uma análise bem detalhada para identificar os nossos custos. Teria que conversar com o DECEA. Se essa hipótese se configurar dentro de prós, a gente tem que analisar. E os recursos da arrecadação TAN-TAT vão ficar uma parte com o Comando da Aeronáutica para fazer a defesa aérea ou não? Então, nós temos que ver. Se não houver o aporte disso, eu acho que o Tesouro vai ter financiar toda a parte da desmilitarização do Comando da Aeronáutica. Outra coisa: se virar civil também, a parte de pagamento de pessoal, todos os militares ficarão com a Aeronáutica? Eles terão que contratar os seus recursos humanos? Aí, no mínimo, hoje, essa despesa já é de 380 — 380 nas condições salariais dos militares. De uma empresa, se for maior, essa despesa teria que aumentar. Então, é uma análise que a gente precisaria ver, detalhadamente, para...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ainda não essa análise feita por parte da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, eu não fiz essa análise ainda.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Uma última pergunta, Tenente-Brigadeiro Neimar, Dieguez, que o nome de guerra, aproveitando a oportunidade. Com as ações que foram desenvolvidas na semana passada pelo Comando da Aeronáutica no sentido de restabelecer o controle do espaço aéreo e retomar a normalidade nos aeroportos, V.Exa. acha que nós podemos, a partir de agora, não nos preocupar mais com essa situação vivida nos aeroportos? Qual é a sua avaliação sobre o nosso futuro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - A situação ainda é, de alguma forma, delicada — esse relacionamento com os controladores. Evidentemente que eu acho que a ação do Comando foi precisa no sentido de que não haja indisciplina. Eu acho que a maior parte dos controladores são pessoas razoáveis, pessoais capazes e têm amor pela vocação, pela sua Força. Existe um grupo de pessoas que realmente estão destoando disso. Mas eu acredito, Deputado, sinceramente, que se deixarem na mão do Comando, que ele tomasse as providências, isso certamente será vencido. Naturalmente tem um desgaste dentro disso tudo. Os senhores estiveram



lá no próprio CINDACTA, viram *in loco* as dificuldades que tem o Comando para manter a tranqüilidade. Mas certamente, se a população, de uma forma geral, entender que isso foi um esforço positivo do Comando e apoiar as decisões, der credibilidade ao Comandante da Força Aérea, tudo se normalizará — com certeza.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Sr. Presidente, este Relator encerra aqui os seus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, a presença, nesta CPI, ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica, que veio confirmar a certeza que expressei no início de que seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado. Portanto, era isso, Sr. Presidente, que este Relator tinha de questionamentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Estando satisfeito com os questionamentos do nobre Relator, Marco Maia, vamos passar para o autor do primeiro requerimento aprovado, que é o nobre Deputado José Carlos Araújo. Com a palavra por 15 minutos, começando às 15h12min e terminando às 15h27min.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Tenente-Brigadeiro Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica. Gostaria de agradecer a V.Exa. e ao Comando da Aeronáutica o pronto atendimento a esta convocação. Registro o meu respeito pelo exaustivo trabalho que vem sendo realizado pela Aeronáutica visando identificar as causas do acidente, os fatores envolvidos e apontar o caminho de soluções para o aperfeiçoamento do nosso sistema de controle de tráfego aéreo, considerado um dos melhores do mundo. Parabenizo-o até pelas últimas tomadas de posição da Aeronáutica. Realmente, nós vimos, no último final de semana, já o efeito dessas medidas, tendo já grande parte dos vôos restabelecidos. Só acho que as medidas poderiam ter sido tomadas um pouco atrás, para que não passássemos os dissabores que passamos aí. Eu fiz uma série de perguntas, Brigadeiro, e tenho até a cópia delas aqui. Vou passar para V.Exa., porque aí, na hora em que V.Exa. for responder, não terá o trabalho de copiar, porque já estará com a cópia. Antes disso, um ponto na sua apresentação me chamou a atenção. V.Exa. fala, na projeção que faz, que foi feita na Aeronáutica, que o tráfego aéreo vai crescer cerca de 14% e que



a arrecadação só vai crescer em torno de 5% — se não me engano, foram esses os números que foram citados por V.Exa. Ou foi estimado um tráfego aéreo de pequenas aeronaves, o crescimento só de pequenas aeronaves, ou há uma distorção muito grande entre o crescimento do tráfego e a receita. Não é verdade? Porque deveria crescer proporcionalmente igual: o crescimento do tráfego e a receita vem junto. Isso é o que eu entendo, e não essa diferença entre 14 e 5%. Mas, segundo a imprensa, o antecessor do Brigadeiro Ramon, no DECEA, o Brigadeiro Vilarinho, teria afirmado que, enquanto no exercício da função, teria solicitado por diversas vezes recursos adicionais para investimento no setor, pedidos estes que não teriam sido plenamente atendidos. Gostaria que V.Exa. discorresse sobre essa questão de investimento, o que parece fundamental. Parte dela, da sua apresentação, nós já vimos e ficamos satisfeitos, embora alguns números ainda eu vá examinar, mas não ficaram ainda muito claros para mim. O patamar de investimentos realizados no aumento do sistema é compatível com a necessidade de manutenção da eficiência em termos de controle? Também o nobre Relator fez uma pergunta muito parecida, e a resposta deve ser, mais ou menos, a que eu gostaria de ter do Relator também. Faça, por gentileza, um resumo da evolução do quadro orçamentário do setor, que V.Exa. já fez, se possível nos 7 últimos anos, discriminando anualmente o montante de recursos propostos pela Aeronáutica, que foram aprovados por Lei Orçamentária, o percentual ou valor que foi contingenciado e o que foi executado. V.Exa. apresentou aqui, mas deixou claro que não houve contingenciamento nenhum. Pelo que eu ouvi, não houve contingenciamento nenhum. Tudo o que foi aprovado além e justamente com, também, o que foi suplementado, deu receita e despesa para o Comando da Aeronáutica. Agora, dentro da sua apresentação, também, a gente vê claro aqui que no Orçamento do Comando da Aeronáutica é mais ou menos meio a meio: o Fundo da Aeronáutica e os outros 50% do Tesouro. Um dá 1.300 e pouco e o outro 1.276 — não é isso? Na apresentação seguinte, o DECEA fica com 50% disso. É natural que isso aconteça, mas uma coisa me chamou a atenção: por que o Fundo da Aeronáutica também tem uma parcela disso em dinheiro? O que vai para o Fundo da Aeronáutica e por quê? Já que vem e repassa a arrecadação dele todo... Ainda, depois do repasse que ele faz, vem um pedaço para ele de volta. Foi isso que eu entendi?



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - V.Exa. quer que eu responda isso?

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Por favor, essa daí seria importante.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, mas ali, não. Ali são outras receitas. O DECEA, cada casinha daquela lá dentro tem sua receita própria. O Fundo da Aeronáutica tem a sua receita. A saúde tem. A saúde, por exemplo,...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Porque aqui fala: Orçamento do Comando da Aeronáutica, Fundo da Aeronáutica,...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - ...vem do Fundo, que é composto por 50%...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - ...do Tesouro e 50% dos Fundos, das tarifas que são pagas. Bom, aí passa a ser um dinheiro só. Passa a ser um Orçamento só.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. É um Orçamento só, mas...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Um Orçamento só.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Dentro do Orçamento, tem várias casinhas, várias aplicações. Por exemplo, O Fundo da Aeronáutica, propriamente dito, tem lá sua receita e sua despesa; O DECEA tem uns 500 e tantos milhões — e é dela, ninguém tira dela.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Sim, mas o Fundo já tinha o dinheiro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Tudo certinho.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Ele repassa a todos e depois volta?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, o Fundo é um banco,...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Um banco. Isso.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ... onde tem a minha conta, a sua,...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Isso, claro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ... tem a dele, tem de todo mundo.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Claro.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É mais ou menos isso aí. Eu não posso mexer na sua conta. O senhor planeja o seu gasto do ano e vai tirando do banco assim que precisa. Eu, por exemplo, tiro da minha, ele tira da dele. Então, cada casinha tem a sua receita própria e tem a sua autorização para gastar. Eu posso explicar depois com bastante clareza.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Pois não. Qual o posicionamento pessoal de V.Exa. a respeito da desmilitarização do controle do tráfego aéreo civil? Caso fosse adotado o modelo de separação do atual sistema integrado do controle de tráfego aéreo da defesa aérea, teria como referência para outros países como essa mudança seria processada e operacionalizada? Quanto tempo seria necessário para implementar o novo modelo? Eu estou fazendo já as perguntas todas, porque V.Exa. já as têm na mão e pode respondê-las todas de uma vez só, pois os Deputados têm um tempo limitado. Eu, como sou o autor, tenho até um pouco mais, sou privilegiado, tenho 15 minutos. Já o Relator tem o tempo que quiser. Portanto, somos limitados, como todo o setor. A Aeronáutica é limitada nos seus recursos, nós aqui somos limitados na fala. A INFRAERO tem repassado sistematicamente os recursos destinado à Aeronáutica? Pendências, resíduos? Quais os valores? V.Exa. praticamente já respondeu a essa pergunta, até porque, pelo que eu entendo, já que a Aeronáutica tem todo o controle *on line* de tudo o que acontece na INFRAERO, ou seja, qualquer avião que levanta vôo, imediatamente, o senhor deve ter a tabela de cobrança, da INFRAERO, com todas as tarifas; imediatamente, o DECEA pode calcular, pode saber quanto aquela aeronave está pagando para voar. Então, imediatamente V.Exa. sabe a sua receita. V.Exa. tem condição de saber a receita *on line*. O que pode não saber é o tempo da aeronave estacionada no aeroporto, quanto paga, esse tipo de coisa. Mas quanto à tarifa de cada avião que voou, a Aeronáutica tem como saber imediatamente. Com ampla experiência, quais as sugestões, as contribuições adicionais que V.Exa. gostaria de dar para o aperfeiçoamento do Sistema de Controle do Tráfego Aéreo e também do sistema de defesa, considerando a posição estratégica do Brasil no cenário internacional e a garantia da nossa soberania sobre o espaço aéreo? Essas perguntas todas estão nas mãos de V.Exa. Se V.Exa. puder, aquelas que já não



foram respondidas em função das perguntas feitas pelo Relator, eu gostaria que V.Exa. o fizesse e, no final, faria as considerações finais.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, primeira pergunta é: segundo a imprensa, o antecessor, o Brigadeiro Ramon, do DECEA, do Brigadeiro Vilarinho, teria afirmado que, enquanto no exercício da função, teria solicitado por diversas vezes recursos adicionais para investimentos no setor, pedidos esses que não teriam sido plenamente atendidos. Eu tenho conversado com o Brigadeiro Ramon e com o Brigadeiro Vilarinho. Eles fizeram realmente as suas pré-propostas lá na frente, mas nunca reclamaram à imprensa sobre créditos adicionais, sobre isso. Tenho convivido com eles. Claro que os recursos adicionais são sempre bem-vindos, a gente sempre pede, mas nem sempre é possível ser atendido. Esse eu peço para toda a Força Aérea, mas nem sempre sou atendido, porque não é possível. A segunda: eu gostaria que se discorresse sobre a questão de investimentos, que parece ser o ponto fundamental.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Praticamente V.Exa. já respondeu isso aí.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Já respondi. Quatro sistemas implantados. O patamar de investimento também é compatível. Acho que já expliquei isso. Quadro orçamentário do setor. Também expliquei aqui: 7 anos. Realmente, há uma sobra entre o arrecadado e o executado. Há ali 364 milhões que não foram gastos.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Que vai para o fundo, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ficou lá no fundo, mas a gente não quer aquilo ali, porque eu não posso gastar para nada. Está lá parado.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Essa que é a pergunta.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Então, ali, eu quero que gaste mesmo, estou pedindo para gastar em 3 vezes.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Então, ele vai para o fundo. Se não houvesse essa crise, não houvesse nada, o que se faria com esse dinheiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, ajudaria o sistema a acelerar o CNSATM, etc. É essa a idéia. Nós estamos pedindo 123, deve estar chegando o projeto de lei.



**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Nós estamos com 360 milhões.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Trezentos e sessenta. Mas, veja bem, se der 554 mais 123, eu acho que não vai dar tempo de gastar. Nós estamos em julho.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Mas esse dinheiro que está no fundo já vem se juntando há vários anos.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ele veio, eu fiz um levantamento de 95 para cá. Eu não quis falar de ninguém. Eu não quis falar de "A" nem de "B". O que existe são 360 milhões.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Agora, o que é estranho é exatamente isso. Tem um dinheiro no fundo...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

**O SR. SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Tá, Sr. Presidente. Nobre Relator, veja, esse dinheiro está disponível no Fundo, está parado no Fundo, a Aeronáutica não pode dispor e falta recurso para investimento, para comprar equipamento, e esse dinheiro fica parado. Essas são coisas da burocracia do Governo que ninguém entende. V.Exa., inclusive, agora está pedindo esse dinheiro em 3 parcelas para vir como adicional, um adicional do dinheiro que já está no Fundo, e não é do Tesouro, nada. É um dinheiro que está destinado exatamente para isso. O senhor não acha que isso é uma incoerência?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Deputado, o problema é o seguinte: ou a gente gasta esse recurso dentro do ano ou ele fica como excesso. Se é excesso de arrecadação do ano, a gente perde. O resto vira superávit. Ele fica ali como superávit. Já não é de agora, mas em 2000 existia um superávit lá dentro. Foram dados 2 créditos suplementares, um em 2000 e outro em 2001. Então, a receita do bolo não é diferente da do passado. Ela é igualzinha. O que estamos tentando é reaver esse recurso — que é uma receita apropriada, com essa finalidade — para o sistema.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - E que não é do Tesouro. É um recurso que já está aí, já existe, foi arrecadado e está parado. Deveria haver um



mecanismo para não precisar que o dinheiro desse Fundo fosse reinvestido em equipamento já, imediatamente, sem precisar de burocracia de se necessitar de crédito suplementar.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Deputado, a lei é clara. Ela tem de vir ao Congresso Nacional, porque é uma receita do ano anterior. Isso é lei. O próprio TCU, se eu fizer isso, se eu meter a mão nesse dinheiro, manda me prender. Tem que aprovar aqui no Congresso.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Coisas da burocracia.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É a lei.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Encerrado, Deputado? Vamos ao próximo...

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Como o meu tempo acabou, Presidente, eu não posso fazer mais nada. O Brigadeiro não acabou de responder, mas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Brigadeiro pode responder.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O que eu posso ver aqui... Posição pessoal a respeito da desmilitarização, é isso? A posição já foi dada pelo meu Comandante. Eu sou bastante disciplinado e ele já falou aqui. Ele disse que esse assunto está a cargo do Governo e a Aeronáutica vai-se posicionar dentro do que a lei, o Congresso disser e aprovar, e o Governo encaminhar para cá. Evidentemente que temos 30 anos dentro de um sistema que vem funcionando bem. Temos de medir as despesas, os custos operacionais dessa mudança. Toda mudança gera uma reação e é melhor acomodar um pouco essa situação, não se pensar nisso agora. Vamos acalmar o sistema, fazer os investimentos, e voltamos a discutir isso posteriormente. Essa acho que é uma posição razoável.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Obrigado, Brigadeiro. Sr. Presidente, muito obrigado pelo tempo. Gostei quando V.Sa. disse que é disciplinado. Gostaria realmente que em todos os lugares da Aeronáutica a disciplina imperasse, não houvesse *bypassed* e os Ministros não fossem ouvir diretamente controladores, passando por cima de todos os Comandantes da Aeronáutica. Obrigado.





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Vic Pires Franco, por 10 minutos, começando às 15h29min e terminando às 15h39min.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tenente Brigadeiro Dieguez, é um prazer o senhor estar aqui conosco hoje. Vou tentar fazer com que o senhor, dentro daquilo que pode responder, é claro... O senhor presidiu o IPM, que foi o inquérito policial militar sobre a crise que atingiu o País no final do ano. O senhor pode me falar um pouco sobre esse IPM?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O IPM foi destinado a verificar as causas da paralisação da atividade, aquela confusão no aeroporto. O que observamos ali, o que aconteceu no acidente, no acidente alguns controladores tiveram... Nós já estávamos funcionando com o efetivo mais ou menos na conta certa. O sistema está funcionando com efetivo previsto, mas na conta certa. Então, o desfalque de 11 pelo acidente nos deu um problema: primeiro, o impacto, quando tivemos de afastar 11 controladores das consoles. Em seguida, houve um problema psicológico, quando alguns controladores tiveram dispensas médicas bastante acentuadas. Conversei, naquela época, com o Diretor do DECEA, o Comandante do CINDACTA, ouvi várias pessoas e ninguém tinha me indicado nenhuma ação, assim, de paralisação voluntária dos controladores ou apenas uma necessidade operacional de reduzir o efeito da redução do efetivo, de diminuir o número de consoles. E, quando se diminui o número de consoles, há um atraso nos vôos, espaçamento dos vôos. Então, aquilo foi sucessivo, sucessivo. Depois, observamos também que havia certo descontentamento dos controladores.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tá, dos controladores.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - E, naquela época, eles foram à imprensa, isso foi público e notório, aquela voz de pato rouco, eles denunciando o sistema contra... dizendo que o sistema tinha falhas. E, na realidade, vi tecnicamente...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Voz de pato rouco?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Voz de pato rouco, não se consegue identificar a voz das pessoas, é metálica?

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



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Recurso que a televisão usa para disfarçar, para não...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Uma voz metálica; desculpem-me, é uma voz metálica...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, voz metálica.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Metálica, onde o controlador ia...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É só para entender.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, aquela voz rouca, e a gente não conseguia identificar.

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - De modo que aquilo, se fossem descobertas as pessoas que foram até lá, seria um crime, uma indisciplina ou um crime militar.

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Porque foram denegrir a imagem do sistema.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. Responda-me uma coisa: dentro da hierarquia da Força Aérea, porque, até o início desta CPI, eu não entendia a diferença entre tenente-brigadeiro e major-brigadeiro, e tenente-brigadeiro é mais que major-brigadeiro porque é tenente-coronel-brigadeiro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso aí.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois então, porque, na minha cabeça, o major sempre foi mais que o tenente. Então, tenente-brigadeiro. Fui entender. É normal, por exemplo, então, o senhor, como tenente-brigadeiro, no ápice da carreira militar, presidir um inquérito militar dessa natureza?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É porque tinha o Brigadeiro Vilarinho, que era um 4 estrelas, e tinha de ser um oficial...

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ...acima dele.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, por isso.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - E tive de ouvi-lo, ouvi todos os... Foi só por isso.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Uma questão de hierarquia da Força.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - De hierarquia, para respeitar...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vou ler, aqui, para o senhor. *“Uma operação-padrão dos controladores de tráfego aéreo que provocou atrasos em vôos em todo o País, no ano passado, e quase levou à demissão do Ministro da Aeronáutica, Waldir Pires...”*

*(O Presidente faz soar as campainhas.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É para mim, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para os demais, que estão conversando.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - *“...foi caracterizado como um motim, um crime grave no Código Penal Militar”,* como o senhor falou, ainda há pouco, se fosse comprovado. *“Essa é uma das conclusões do relatório de inquérito policial militar aberto pela Aeronáutica”* e conduzido por V.Exa., *“em dezembro, para apurar a possível insubordinação dos operadores de vôo”*. O senhor concorda com essa...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - A conclusão foi essa e foi encaminhada para o Ministério Público. O Ministério... O encarregado do inquérito não tem o poder de denunciar ninguém, cabe ao Ministério Público denunciar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É. *“No relatório, o Tenente-Brigadeiro Neimar Dieguez”* — V.Exa. — *“teve o cuidado de fazer sugestões à Aeronáutica para melhorias do controle de tráfego aéreo”*. O senhor, não sei se o senhor sabe, eu tenho menos de 10, menos de 8 minutos. O senhor poderia rapidamente dizer as sugestões ou se houve realmente? Porque esta é uma matéria que saiu no *Correio Braziliense*.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - As sugestões eram mais no sentido de verificar a parte dos controladores, essa parte disciplinar. Acho que tinha de ter uma supervisão, um pouco de supervisão melhorada dentro das consoles. Era mais nesse sentido, aí, para que...

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Interno, é, de âmbito interno.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E isso começou a ser feito?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Foi.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. tenente-brigadeiro, o senhor confirma todos os termos do seu depoimento, que o senhor deu no Senado, em novembro de 2006?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Todos os prognósticos... Não é confirmar de jeito... desculpe-me o termo. O senhor foi à Comissão de Infra-Estrutura, Defesa... Permita-me, aqui... Presidente, ainda tenho mais... Pelo senhor, 2 minutos, com certeza? Quatro minutos. O senhor foi, no dia 21 de novembro, à Comissão de Infra-Estrutura, Relações Exteriores e Meio Ambiente, junto com o Ministro da Defesa. E na sua explanação o senhor fala aqui em números, em alguns prognósticos que o senhor fez para 2006.

O senhor está lembrado? O senhor disse, por exemplo, aqui: *“Para 2006, nós já arrecadamos 460 milhões e executamos 373, o que nos dá um saldo de 86 milhões, que pretendemos gastar até o final do ano.”*

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor gastou?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Gastamos. Quinhentos e vinte e um milhões foram empenhados.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - *“Pois bem, o outro quadro nos dá...”* Eu estou apenas repetindo...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O DECEA. Não fui eu. O DECEA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, eu sei, claro. Eu só estou apenas... Aqui eu estou repetindo apenas o que o senhor falou, tá? O senhor pode me corrigir na hora em que o senhor quiser. Não corrigir, mas o senhor pode apenas dizer se mudou alguma coisa de lá para cá.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, mudou; 521 milhões.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. Até o final do ano.

*“Pois bem, o outro quadro nos dá a situação do Fundo Aeronáutico. É uma outra pergunta que todo mundo está dizendo: ‘Poxa, mas tem 1 bilhão e 900 no Fundo da Aeronáutica’”* — o senhor teria falado. *“O Fundo Aeronáutico foi criado e*



*ele recebe várias receitas. São receitas oriundas*” — como o senhor falou — “*de saúde, assistência médica, moradia, uma série de convênios. São receitas arrecadadas pelos Comandos, pelas unidades que vão para o Fundo da Aeronáutica. Então, o Fundo da Aeronáutica, o que tem o DECEA, são apenas 450 milhões disponíveis hoje.*” Naquela época.

O senhor confirma, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Foi.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - “*De 1 bilhão e 900, nós temos 450 milhões, que são aqueles 364 milhões, mais 80 milhões que nós vamos gastar até o final do ano.*”

Lá para frente, o senhor diz aqui o seguinte: “*Então, para o Sistema de Proteção de Vôo nós prevemos ter uma receita deficitária, esse ano, em 18 milhões*”.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É o que eu errei.

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu errei.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor errou?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - A receita veio. Ela veio todinha.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A receita veio toda. Então, não houve...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não houve frustração de receita.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não houve frustração de receita.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Tanto é que foi empenhado...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi uma previsão sua que...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - A minha previsão estava...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro. Isso é normal.

Aí, o senhor diz: “*...o que significa que a Lei Orçamentária, dos 530 milhões, nós vamos gastar menos do que foi autorizado*”.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim, se eu não tivesse arrecadação, eu não poderia, porque a Lei de Responsabilidade Fiscal. Mas, como nós chegamos...

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



Aí o senhor continua aqui. Desculpe, o senhor queria complementar? Desculpe.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - *“Então, não existe 1 bilhão e 900 para o Sistema de Proteção ao Vôo no Fundo da Aeronáutica. O que existe são 450. Desses 450, 364 são de superávits anteriores.”* Aquilo que o senhor falou que o senhor quer dividir em 3 vezes. *“Para 2007, em função de atraso de alguns pagamentos, a SOF...”* O que é isso, Brigadeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Secretaria de Orçamento Federal.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - *“... está prevendo uma receita de 485 milhões. Embora a nossa necessidade seja maior, o comando do SIDEA é para gastar 600 milhões.”* O senhor podia só me dar uma...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. A pré-proposta é 600 milhões, mas...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Proposta da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Proposta da Aeronáutica. Mas a SOF só vai me dar o limite da previsão da arrecadação, 485. E é a lei que veio para cá. Acontece que tem 500, porque foi colocada uma emenda aqui no Congresso de 60 milhões.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E aí o senhor diz: *“Como nós temos um superávit nos exercícios anteriores de 85 milhões...”*

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, 364.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Desculpa, desculpa.

*“Mas o que o Governo está estimando para a arrecadação para o ano que vem é de 485 milhões. Significa que ele está mandando para o Congresso uma provisão orçamentária de 485 milhões. Como nós temos um superávit de exercícios anteriores, nós estamos propondo ao Ministério do Planejamento que se gaste esse superávit primário em 3 anos, gastando 120 milhões”* — aquilo que o senhor falou — *“a mais em 2007, 2008 e 2009, e com isso a gente zeraria todo o superávit existente no Fundo da Aeronáutica.”*

É isso mesmo?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso mesmo.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É isso que está acontecendo?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso aí. Vem 123 agora.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Aí, o senhor diz assim: *“Essa é a proposta. E finalmente: quais foram os gastos com o Sistema de Proteção de Vôo de 95 a 2005? Nós tivemos a implantação do SIVAM. O SIVAM foi financiado por recursos do Tesouro que não foram recursos de receitas próprias, ou seja, foi feito um financiamento de 3 bilhões e 5”...*

Estou encerrando, Sr. Presidente.

*“Além disso, foram ejetados...”* Um termo que eu não... *“ejetados recursos do sistema em 1 bilhão e se gastou 4 bilhões e 600 para implantação do SIVAM”.*

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Injetados, não?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Aqui está ejetados. O termo aeronáutico.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ejetados é...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas aqui na transcrição... Eu tenho que ler o que está na transcrição aqui. Como está “ejetados”... Eu acho que é injetados, não é? Ejetados é quando manda o piloto para...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É de injeção, e não de ejeção.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É de injeção. Está. Recursos.

*“... o Sistema de Proteção ao Vôo investiu 1 bilhão, 480 milhões, o que nos dá um investimento de 10 anos de 6 bilhões no sistema. Isso significa, em média, 600 milhões por ano, o que não é pouco. Tanto é que o Brigadeiro Vilarinho” — o senhor diz — “mostrou um sistema com vários radares, todos integrados e está funcionando. Era essa a minha explanação. Muito obrigado.”*

O senhor encerra. É isso mesmo? O senhor confirma?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso mesmo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Está certo, Brigadeiro. Muito obrigado, tenente-brigadeiro, pela sua explanação e parabéns pela sua presença.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputada Solange Amaral, começando às 15h41min e terminando às 15h51min.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Boa-tarde, Brigadeiro.



Vamos falar de números, porque V.Exa. é Secretário de Finanças da Aeronáutica, não é isso? Só pedir para o senhor ser preciso e breve, na medida do possível, porque nós temos pouco tempo.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim, senhora.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - O senhor tem críticas ao contingenciamento que é feito pelo... Como é que é o órgão? Secretaria do...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Do Orçamento Federal, não é?

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - É. O senhor tem críticas ao contingenciamento?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Veja bem, Deputada. Evidentemente que a gente quer receber todos os recursos. Ninguém quer ter o contingenciamento. E é uma briga constante nossa em busca dos recursos que são aprovados em lei, tanto é que estamos tentando recuperar os 364 milhões do DECEA. Não é crítica. Acho que o Governo tem uma responsabilidade, uma responsabilidade fiscal. Depois de 95 para cá, há um controle rígido entre receita e despesa. Então, os gastos do Governo estão sendo muito controlados. Há uma necessidade de se fazer um superávit para que não se gaste aquilo...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Mas isso deixa o Ministro da Fazenda falar, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Veja bem...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Falar sobre gasto primário. Vamos defender nossa Aeronáutica, o nosso Controle de Tráfego Aéreo.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu gostaria de receber, eu gostaria de receber...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - O senhor está lá há quanto tempo?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Desde 2001.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Desde de dois mil e...?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Desde 2001; 2001.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - A gente pode constatar no Sistema, no SIAF, no ano de 2003... São documentos que, em princípio, oficiais.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim, senhora.





**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Na rubrica Sistema de Controle do Espaço Aéreo Nacional foi gasto 58%. No outro, implantação do Sistema do Controle Nacional, 45%. E assim a gente pode... Investigação e prevenção de acidentes, 68%. Revitalização e modernização do SIST... O que é SIST, Brigadeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - SIST é o Sistema...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Sistema de ...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - De Telecomunicações, não é?

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Treze por cento foi gasto. Depois eu posso até...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, eu gostaria de ver.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - ...encaminhar para o senhor.

No ano de 2004, execução orçamentária, no Programa 0623, Proteção ao Vôo e Segurança do Tráfego Aéreo, foi gasto 70%. Num outro, Operação e Manutenção de Equipamentos dos Sistemas de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro — estamos em 2004 —, 82%. Modernização e Revitalização, 69, 37.

Depois, 2005, Modernização e Revitalização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo brasileiro, 29% em investimento, 66% em custeio. Operação e Manutenção de Equipamentos do Sistema do Controle do Espaço Aéreo Nacional, investimento, 43%. Tem item aqui que tem 0%, Brigadeiro.

Estou do lado da Aeronáutica, estou junto, quero ajudar. Modernização e Revitalização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, SISCEAB — é esse o nome? — zero por cento no ano de 2005. Cartografia Aeronáutica, idem. Investigação e Prevenção de Acidentes, 89, 65.

Eu não sou especialista no tema, sou mais ou menos leiga — era, quando comecei nesta Comissão, Sr. Presidente —, mas eu acho que os dados da execução orçamentária destinados à proteção, tanto de custeio quanto de investimento, que um é o item 3 e o outro é 4, não é isso? Custeio é 3, o investimento é 4. Eu me dediquei aqui, com a nossa assessoria do Democratas. É, não vou dizer alarmante, mas acho que as coisas precisam se transformar.

Então, eu queria ouvi-lo inicialmente sobre isso e saber se o senhor confirma esses números.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Perfeitamente, Deputada. Eu mostrei um quadro aqui... Porque isso aí tem o negócio de empenho, restos a pagar, pagos, tem várias coisas.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Estou falando de anos para trás; estou falando de executado.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, mas é isso mesmo. Ele é restos a pagar para 2004, ele é restos a pagar para 2005, restos a pagar para 2006.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Mas eu li para o senhor 2003, 2004, 2005. Então, o restos a pagar deve estar... Resto, resto...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não, ele é executado no ano seguinte. Eu mostrei um quadro aqui...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Mas... Não quero lhe... Mas eu falei aqui de anos seqüentes. Em todos os anos é 40, 60, fica sempre... Tenho alguma experiência também na instância pública.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, Deputada, eu tenho um quadro que ele é, vamos dizer assim, um resumo de tudo. É o que a gente arrecadou e o que pagou. Então, se nós arrecadamos 4 bilhões e gastamos 3 e 800, 3 bilhões e 800, restam em caixa 364. É uma conta bem simples, que nós estamos pedindo que o Governo devolva para o Sistema. Agora é claro que isso é muita confusão, porque é empenho, não sei o quê, restos, não sei o quê. Posso conversar com a senhora depois, vendo a planilha.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Não, é...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Posso depois.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Por exemplo, em maio, a posição do Fundo Aeronáutico... Estamos falando da segurança, do investimento, da modernização, do investimento em equipamentos. Certamente V.Exa. deseja fazer; todos nós.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Claro, claro.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Em maio, a operação e manutenção de equipamentos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro tinha gasto 4%; o desenvolvimento e modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo tinha à sua disposição, o SISCEAB Nacional, 138 milhões, 243...



Isso aqui eu acessei na Internet, viu, Brigadeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, está certo.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - E foi gasto 067 do que estava previsto.

Enfim, investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos nacional, já tinha — estou falando de 2007 — 4,42% em maio. Já tinha acontecido o acidente há 8 meses, 7 meses.

Então, Brigadeiro, V.Exa. reconhece essas informações?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Eu posso lhe explicar alguma coisa. Eu posso lhe explicar. Posso?

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Por favor.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Então, veja bem. A gente tem um recurso para gastar. A lei é aprovada... Eu expliquei aqui, no início da minha apresentação, que a Lei Orçamentária de 2007 foi aprovada em 28 de dezembro, aproximadamente, e o decreto de execução só foi liberado no dia 22 de fevereiro. Até então, os recursos que estavam disponibilizados eram duodécimos. Então, na realidade nós temos... Até que isso chegue na ponta da linha, nós temos a execução de março, abril e maio. O mês de junho, pela metade: 20, hoje; 25, 26, hoje, não é? Então, 3 meses e meio. Além disso, existe um processo que é o processo licitatório. Não se pode comprar nada sem licitação. Uma licitação de equipamentos, dentro do sistema, 2 meses, 3 meses. Isso quando a empresa não entra com recurso embargando aquela decisão, a homologação do ordenador de despesa. Além disso, esses equipamentos, a maior parte dos equipamentos, não existe no Brasil; temos de comprar no exterior, o que demanda um tempo enorme, de 6 meses, 7 meses. Muitas dessas compras, eu... O que a gente tem que ver é o empenho. Eu mostrei o empenhado do sistema: dos 547 milhões, estamos com 240 milhões, aproximadamente, empenhados. E empenhados significa compromisso daquele recurso com aquele investimento, está certo?

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Salvo se o Governo manda desempenhar.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, mas isso é pouco provável. Acho que pouco provável. De forma que a execução... Eu não sou o gerente. Quem



executa não sou; quem executa é o DECEA. Eu acho que eles estão num ritmo grande de gerenciamento; eles merecem credibilidade nossa. Eu vejo a execução deles e a dos demais, porque eu tenho a tela do radar lá ligada, do SIAF. O meu acompanhamento é constante. Aí eu vejo todo mês e apresento ao Alto Comando a execução de todos os órgãos do Comando da Aeronáutica. E faço uma crítica: “Olha, a sua execução está baixa”. Eu faço essa crítica todo mês. Amanhã eu tenho uma reunião no Alto Comando, depois de amanhã, e eu vou apresentar esse quadro orçamentário do Comando da Aeronáutica. É quando eu faço críticas: “Olha, você tem que se desdobrar mais para empenhar, porque os recursos são difíceis de a gente adquirir e você não gasta. Então, tem que gastar. Mesmo porque estão me cobrando lá, vão me cobrar lá na Comissão.” Eu acho que a execução está razoável do DECEA, está boa.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Qual tem sido, em média, anualmente, o nível execução orçamentária da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Cem por cento. Quase cem por cento. Todo crédito que colocam na gente eu faço um esforço danado. O último dia... Eu não tiro férias em dezembro. Fico lá até fechar o SIAFI. Não quero um crédito sobrando. Se a gente perde um crédito eu fico morrendo de raiva, porque já é difícil de conseguir.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Satisfeita, Deputada? (*Pausa.*)

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Gustavo Fruet, começando às 15h51min e terminando às 16h01min.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Boa-tarde, Brigadeiro. Seja bem-vindo.

Também pelo tempo e de forma objetiva, aprofundar alguns temas. Ontem, entre as medidas anunciadas para enfrentar a crise, fala-se em redimensionamento das aerovias, novos corredores ou até redução de determinados vôos, em determinados horários. E um dos temas cogitados é uma gratificação para os controladores.



Então, a primeira pergunta: essa proposta é da Aeronáutica, é da sua responsabilidade? E, se isso acontecer, vai sair da dotação pessoal que a Aeronáutica hoje administra?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, essa questão da gratificação é do Comandante. Ele é que, com o Ministro da Defesa, está tratando. É um problema antigo; é uma coisa que está sendo discutida já há algum tempo. O que acontece? Os controladores, de alguma forma, já têm um adicional de 20% pela atividade e tem também uma questão (*ininteligível*) que eles ganham um pouquinho mais que os demais servidores, ou seja, os sargentos do Comando da Aeronáutica. Eles têm uma etapa de alimentação que é praticamente *full* para atender, porque normalmente eles não almoçam em casa. Então, eles têm que... Não tem refeitório para eles no CINDACTA. Então, eles têm que ter o dinheiro para realmente fazer uma alimentação em casa ou ir numa cantina. Essa gratificação tem que ser vista, porque tem o Exército e a Marinha. Talvez... Será que vai ser entendido isso? Eu acho que existe um estudo lá na Defesa também, que os 3 Comandantes já viram. Seria uma proposta de um aumento de uma gratificação de atividade militar. Isso, sim, para todo mundo, para as 3 Forças, no sentido de que não haja defasagem. Isso é em função de um estudo que foi feito de defasagem salarial nas Forças Armadas. Então, esse estudo está no Ministério da Defesa e depende, claro, de impactos orçamentários, uma série de coisas. Mas essa gratificação foi encaminhada ao Ministério da Defesa também para ser analisada.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Brigadeiro, o Deputado Gustavo Fruet me permitiu.

O senhor poderia me dizer... Está-se falando muito na imprensa, agora, nessa gratificação, nesse abono. Eu gostaria que o senhor fosse um pouquinho, assim, direto conosco: o senhor é contra ou a favor desse abono somente para os controladores?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu acho que o abono só para os controladores poderá ter problema nas Forças Armadas, nas 3 Forças.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - O que está se falando é que a medida provisória está pronta, no valor de 1.100 reais. É o que se diz.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É uma análise que tem que ser decisão política. Eu acho que...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Mas isso não foi... Não tem origem, então, no seu setor ou não decorre da dotação orçamentária...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Foi pedido ao Ministério da Defesa que analisasse uma gratificação. Então, foi feito em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - É um complemento. Necessariamente, é uma suplementação, se acontecer.

Na sua avaliação, isso pode ter um efeito dominó? Eu não falo nem das outras Forças; eu me refiro especificamente à FAB.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Na FAB e nas outras Forças também.

Deseja um aparte, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pelo que eu entendi do que ele falou, eles estão propondo para todas as Forças, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Essa gratificação é só para os controladores. Agora, existe um outro estudo que é uma defasagem salarial, que está sendo estudada no Ministério da Defesa, e essa atenderia todas as forças. Seria na atividade militar.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Desculpe, Brigadeiro, até por causa do tempo, mas qual seria o impacto em relação especificamente aos controladores e essa outra proposta com relação a todas as forças? O senhor tem esse percentual ou em valores absolutos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Não tenho.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Nem para os controladores, especificamente.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Os controladores é isso que a Deputada falou, em torno de 500, 600, mil.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Mil e cem reais. É o que está se falando. Está na medida provisória.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ah, eu acho que não é isso tudo não. Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, vou continuar.

Falou-se no contingenciamento, falou-se na questão do superávit, mas eu quero aprofundar com o senhor a questão das pré-propostas, o que é solicitado pela Força e o que é efetivamente proposto no orçamento. O senhor afirmou que os recursos são suficientes.

Mas nós fizemos um levantamento com base nos dados do Tribunal de Contas enviados à CPI. E segundo as cópias dessas pré-propostas, bem como das propostas de custeio e investimento do sistema, nos anos 2004, 2005, 2006 e 2007, que foram lançadas no sistema, para as ações específicas, operação e manutenção de equipamentos e sistemas do controle do espaço aéreo brasileiro e desenvolvimento e modernização do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, apresentam déficit em todos os anos entre o planejado, entre o pedido pela Força Aérea Brasileira e o efetivamente orçado como descrito.

Em 2004, pedidos: 715 milhões — proposta da Secretaria de Orçamento, 468. Foi a maior diferença.

Em 2005, a diferença chegou a 172 milhões; em 2006, a 45 milhões; em 2007, estima-se em 125 milhões. Coincidentemente, é um número próximo desse pedido de crédito suplementar agora da Força.

O senhor deu um total acumulado de 590 milhões de reais. Ou seja, o equivalente a praticamente um ano do planejado pelo SISCEAB.

Está-se pedindo a mais do que se vai gastar? Ou o corte tem sido consistente nesse período? Eu insisto no que se fala em contingenciamento. Significa que a Força está tirando água de pedra. O que esse corte prejudicou nos investimentos nos anos referidos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Posso responder? *(Pausa.)* Bom, Deputado, eu tentei explicar o seguinte: tem um pedido que é pré-proposta. Se vier aquela pré-proposta, seiscentos e poucos milhões, certamente que o sistema gastaria. Acontece que a execução, o planejamento do orçamento do DECEA, é em função da receita arrecadada. Então, não adianta o DECEA querer 617 milhões se não tiver aquela receita da *(ininteligível)* que eu expliquei.



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Eu concordo com o senhor, mas eu entendi. É só para explicar. Eu me referi aqui basicamente talvez a 2 operações, a 2 setores que recebem o grosso dos investimentos.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - São 2 ações.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - A pergunta que eu faço, entendendo a questão do que vai ser arrecadado, é por que foi planejado para se investir em 2 áreas que são importantes para o setor: manutenção de equipamentos, sistema de controle e desenvolvimento e modernização do sistema. Porque foi pedido um valor e foi, efetivamente, executado um valor inferior, entendendo a questão da arrecadação.

Eu pergunto: isso prejudicou... Eu me referi a 4 anos, o déficit acumulado é equivalente à solicitação, praticamente, de um ano. E a pergunta é: está havendo uma superestimativa da Aeronáutica? Porque a diferença entre a proposta da Aeronáutica e o efetivamente apresentado pela Secretaria de Orçamento é dentro de um ano. A inflação não existe. E se isso prejudicou os investimentos nessas rubricas.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Uma coisa é... A gente precisa, e só tem o problema da receita. O senhor entendeu bem a diferença?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Então, o.k. É saber se com isso que foi dado foi o suficiente. E a resposta do Brigadeiro Ramon tem sido... O que acontece? É questão da gerência. Ele vem e o que ele faz? Eu só tenho 500 milhões, eu precisava de 600. Então, o que ele faz? Ele pega aqueles 500 milhões, refaz o planejamento dele e a principal preocupação é com relação à segurança. Então, ele vai deixar de comprar alguma coisa que não tem efeito nenhum no investimento e vai priorizar o investimento no equipamento de comunicação. Tanto é que eles conseguiram modernizar o CINDACTA I com esses recursos. Estão modernizando Curitiba e vão modernizar Recife. Quer dizer, é questão de gerente. Os gerentes são bons, do DECEA. Eu, na minha avaliação de economista, vejo que eles foram bons gerentes. Eles conseguiram priorizar com os recursos existentes e deram uma resposta ao sistema. É um sistema operacional que está sendo modernizado. Foi modernizado em Brasília, está sendo modernizado em Curitiba,





estão recebendo as consoles em Curitiba, e vão remodelar Recife. Então, se vier mais, o que acontece? Aquelas coisas que ficaram guardadas ele vai fazendo subsequente, acelera o processo.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Por fim, há uma discussão muito grande aqui por conta do excesso de medidas provisórias. No nosso caso, a Bancada do PSDB tem criticado muito a falta de previsibilidade. Portanto, não aceitando a forma de se fazer determinados gastos com medida provisória.

Até abril deste ano, para dar um exemplo, o Governo, para justificar uma série de gastos, incorporou do superávit financeiro do Balanço Patrimonial da União de 2006 mais de 1 bilhão, 180 milhões de reais.

A pergunta que eu lhe faço: nós temos 2 pesos e 2 medidas. O Governo vai resolver esse crédito suplementar por medida provisória ou por projeto de lei? Segundo, o valor a ser apresentado será de 123 milhões de reais?

Eu insisto que é uma coincidência com o déficit entre a proposta da Aeronáutica para 2007 e o valor efetivamente orçado pelo Governo Federal. Evidente que entendo o seu cuidado. Eu sou realista — e também fazendo uma crítica de períodos anteriores, não se trata aqui de fazer uma crítica, agora, a este Governo, de esquecer problemas anteriores —, mas o fato é o desvirtuamento. E mostrando que quando há interesse há essa possibilidade. Mais de 1 bilhão e 180 milhões de reais por medida provisória. Nós estamos perguntando se a Aeronáutica terá 123 milhões em crédito suplementar também por medida provisória.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Pelo que estou sabendo, é um projeto de lei, não é medida provisória.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Rocha Loures, começando às 16h03min e terminando às 16h13min.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Brigadeiro, ficamos, nós todos, que fomos, a semana passada, visitar o CINDACTA I, muito preocupados. E chegamos até a considerar a hipótese de colaborar com as partes para encontrar um entendimento que me parece — o desenlace diferiu, foi diverso daquele que a Comissão imaginava —, até o momento, vai bem ou foi correta ou foi acertada. Esse



não é um comentário, mas é uma constatação do fato. Parece-me que o País está vivendo um clima de normalidade, pelo menos até a informação desta manhã, com relação ao tráfego aéreo. Mas até com certa ansiedade nós esperávamos ter essa conversa com o senhor, na semana passada. E até com a obrigação de poder fazer bem o papel da Comissão, eu dei uma olhada nos papéis, que inclusive já foram enviados aqui para a CPI, e verifiquei, olhando os números, que algumas das acusações que eram feitas ou sinalizadas para nós não se refletiram nos números. Eu só queria confirmar.

O Deputado Gustavo Fruet parece que já falou dessas 2 contas, a 2923, que é Operação e Manutenção de Equipamentos e Sistema de Controle, e a 3133, Desenvolvimento e Modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Eu tenho os dados aqui, neste documento que foi enviado para a CPI, e aqui me parece que os valores — só a título de confirmação —, eu tenho aqui por volta de quase 236 milhões, mais 124 milhões para essa conta 2923, e 48 milhões e mais 112 milhões nessa outra rubrica, 3133, que são investimentos referentes à Operação e Manutenção e Desenvolvimento e Modernização. Os números aqui dão quase 500 milhões de reais, o que significa que houve um investimento ou uma manutenção nos equipamento. É isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso mesmo, Deputado.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - É isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso. Todos os recursos que foram disponibilizados foram gastos.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - A outra informação que nós tínhamos... Eu pedi uma análise da ajuda de custos e das diárias distribuídas entre oficiais e sargentos. Eu tenho aqui, eu separei, iluminei o CINDACTA I, por estarmos... Foi lá que nós visitamos, e, com alguns controladores e membros da própria CPI, nós comentávamos. Esta é uma das informações que vieram à CPI.

O número que eu tenho aqui — e também peço a sua confirmação, Brigadeiro Dieguez —, mostra que no ano que passou, 2006, a ajuda de custo foi maior para os sargentos, no valor de 1 milhão, 794 mil reais, e aí terceiro-sargento, segundo-sargento, e também as despesas com diárias. A despesa dos oficiais foi por volta de



1 milhão, e a despesa com os sargentos foi por volta de 1 milhão, 794. As diárias, por volta de 1 milhão e 80 mil reais para os sargentos e 475 para os oficiais.

Eu só gostaria de confirmar se essa informação confere, de acordo com esse relatório da Força Aérea Brasileira.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu tenho esse documento também.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Então não procede essa informação que veio a nós de que não havia apoio, enfim...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. O deslocamento, Deputado, é em função da necessidade de serviço. O senhor viu aí como o CINDACTA tem muito (*ininteligível*) remota...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Só para colaborar, até, o senhor poderia descrever o que são diárias e conceituar ajuda de custo? Diária? O que é isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Diárias é o movimento até 15 dias. Se eu movimento um pessoal até 15 dias, eu pago diária. Acima de 15 dias, passa a ser uma ajuda de custo, porque envolve um afastamento muito prolongado do militar da unidade. Uma forma bem simples de explicar.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Eu também, Brigadeiro, achava que estava tudo em tranqüilidade, normalidade. Aí a minha esposa — parece que foi no *Fantástico* ou em algum lugar, no jornal ou no *Fantástico*, eu não vi — mas esse suíço, que já foi... Não sei se a Deputada Luciana Genro já fez um requerimento convidando para que venha à CPI, mas eu quero, Presidente, também encaminhar o requerimento para que esse senhor venha à CPI.

Eu queria aproveitar, Brigadeiro, para fazer algumas perguntas: o senhor acha que tem algum interesse nessa pessoa em desacreditar o sistema de tráfego aéreo brasileiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Deputado, é difícil de eu fazer um diagnóstico assim, de pronto. Mas, certamente, o próprio Comando da Aeronáutica, em nota oficial, desautorizou essa pessoa. Porque ele é Presidente do sindicato lá na Europa e tem vínculo com o nosso pessoal, os nossos controladores, aqui no Brasil, com sindicatos civis. E ele não conhece... Ele era controlador de vôo de APP, e não de centro, e não conhece o nosso sistema. Esteve aqui, se não me engano,



por ocasião do acidente, até dando apoio psicológico. Não lhe foi permitido entrar em área, fazer investigação do acidente, nem nada. Então, o próprio Comando da Aeronáutica — estou com a nota aqui, se o senhor quiser, foi assinada pelo Brigadeiro Bermudez, que é nosso CECOMSAER. Ele diz que o Comando repudia veementemente as declarações apresentadas no programa *Fantástico*.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Eu até queria...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só para informação, Deputado Rocha Loures e Tenente-Brigadeiro Dieguez, eu já encaminhei, agora há pouco, 3 requerimentos a esta CPI. O primeiro, à entidade, a qual representa esse cidadão, a IFACTA, pedindo que ela nos informe sobre o relatório produzido; o segundo à Aeronáutica, para que os explique as condições em que esse cidadão esteve no CINDACTA — se é que ele lá esteve, porque ele afirma que esteve 1 semana dentro do CINDACTA — e o terceiro, ao ACI, para saber se essa entidade tem autorização ou tem reconhecimento para realizar análises desta natureza e desta envergadura. Até porque — já expressei isto aqui pela parte da manhã, Deputado Rocha Loures — me surpreendeu enormemente que um suíço, que teve no seu espaço aéreo, cerca de 4 anos atrás, um acidente gravíssimo, venha dar opiniões e sugestões sobre o espaço aéreo brasileiro, ainda com a veemência que o fez.

E o fiz com a preocupação de quem está fazendo um trabalho sério nesta CPI, investigando. Tenho certeza de que qualquer um aqui dos Deputados e Deputadas desta CPI, se tivesse alguma dúvida sobre a segurança do espaço aéreo brasileiro, teria imediatamente denunciado e parado ou trabalhado no sentido de parar as operações do espaço aéreo brasileiro, porque esse, porventura, poderia representar algum risco.

Então, me senti ofendido com as afirmações feitas por esse cidadão, mas não quero aqui fazer nenhum juízo de valor. Por isso é que eu estou pedindo essas informações também e querendo ter mais informações sobre o trabalho realizado por esse cidadão aqui no Brasil.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - De qualquer forma, Relator Marco Maia, eu faço questão de apor esse requerimento, até para manifestar claramente também o meu estranhamento com essa atitude.



Eu não sei se... Até chegaram informações de que a Força Sindical ou algum outro movimento teria feito ou estaria fazendo uma movimentação pedindo uma paralisação geral dos controladores. E eu não sei se houve algum material apreendido em alguma base ou na porta de alguma base ou se há algum documento. O senhor tem conhecimento de alguma coisa Brigadeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, Deputado. Mas acho que o nosso Serviço de Inteligência está procurando a veracidade dessa informação. E, se isso aconteceu, será um caos. Isso não é possível. A gente precisa ter calma, ter tranquilidade para retomar as atividades.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - O senhor sabe se, por alguma razão... Imagino que a Inteligência da Força também já tenha feito algum levantamento se esse senhor suíço possui alguma ligação com a ABCTA, com a FEBRACTA e com os representantes Suboficial Moisés, do CINDACTA I, Sargento Trifilo, de São Paulo, e Sargento Wellington do CINDACTA I?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Parece que há algumas trocas de *e-mail* entre eles.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - E essas trocas de *e-mail* foram realizadas dentro do Força Aérea, com computadores e equipamentos da Força Aérea?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Parece que sim. Eu não tenho informação adequada.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - O Deputado Gustavo Fruet falou muito bem, como sempre, sobre essa questão da gratificação. O senhor acha que...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro) - Deputado V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - O senhor acha que esse encaminhamento, rememorando aqui que os controladores, se não me engano — e eu peço a sua confirmação —, quando iniciam a sua carreira, ganham, se não me engano, 2.400 reais, podendo chegar até 4 mil reais. Não é isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É isso mesmo.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - E essa gratificação, no caso de quem... Seria fornecida para os mais antigos, ou também... Qual é...



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Quem é controlador de vôo tem uma gratificação de 20% que a maioria não tem. Como o aviador também tem. Eu, como aviador, recebo 20% pela atividade aérea.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Eu queria, se é que esta vai ser a estratégia... Existem outras estratégias, talvez, como, por exemplo, reformar aqueles que vão para a reserva, aqueles mais antigos. Existem talvez outros caminhos. O que o Brasil não quer é parar.

Eu faria um apelo: dentro da sua possibilidade, caso isso venha, que não venha por medida provisória, como dizia o Deputado Gustavo Fruet; que isso seja uma iniciativa da Casa para restabelecer a ordem do nosso sistema de tráfego aéreo.

E agradeço, cumprindo o tempo, Sr. Presidente, a sua presença e as informações.

Aproveito, independente de estarmos juntos aqui ou não, estas informações que eu acho relevantes, importantes, caso a Inteligência da Força Aérea as encontre, encaminhar, naturalmente, para esta Comissão, para que a gente possa ter a correta percepção das coisas.

Obrigado, Brigadeiro Dieguez.

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

O Brigadeiro respondeu, ainda há pouco, e eu achei uma coisa, assim, muito grave, quando o nosso colega perguntou se houve uma troca de *e-mails* com computadores da Força. E o senhor disse que não sabia...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não sei se é da Força, mas...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ... mas não tem como não saber, Brigadeiro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu não tenho o documento em mãos, mas eu vi um documento...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor poderia pedir agora? Porque isso aí fica registrado, e não tem como não saber se houve uma troca de *e-mails* entre o controlador e o suíço da IFATCA. É só para apenas o senhor determinar que se procure.

*(Intervenção fora do microfone. inaudível.)*



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então vai ser fornecida essa informação.

Vamos então ao próximo inscrito, nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 16h4min e terminando às 16h24min.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito obrigado, Brigadeiro, pela sua presença em nos dar informações para que a gente possa concluir o nosso trabalho aqui na CPI.

Nós estamos avaliando, Sr. Brigadeiro, algumas questões aqui nesta CPI, e uma das questões que me preocupou na sua fala, na questão orçamentária, foi o seguinte: há uma diferença, como disse o Deputado Gustavo Fruet, de 2004 a 2007, entre o planejado e o que efetivamente foi o orçado na proposta remetida a esta Casa nesses anos todos. Uma diferença de 590 milhões.

A sua resposta acho que foi bem clara. É evidente que, se nós tivéssemos esses recursos, nós teríamos possibilidade de gastá-lo dentro de um planejado, porque, se houve um planejamento de gastar nessas 2 áreas — e vou repetir aqui, se me permite: ações orçamentárias, 2923; operação e manutenção de equipamentos e sistemas de controle de espaço aéreo brasileiro, 3133; desenvolvimento e modernização do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro.

Eu quero entender, Sr. Brigadeiro, a não ser que eu esteja errado e queria ser corrigido, que essa 2 ações orçamentárias necessariamente dirigem os recursos nelas aplicados a operações de muita relevância para a segurança e modernização do sistema de tráfego aéreo. Quando se diz que em 2004 uma pré-proposta de 715 milhões feitas pela Aeronáutica se resumiu numa diminuição de 264 milhões, eu quero crer que, tanto quanto em 2004 e nos anos subseqüentes, houve um planejamento de investimento nessas 2 áreas vitais para a segurança e para o controle de tráfego aéreo.

Como é que se dão os cortes nessas áreas fundamentais para o controle de tráfego aéreo? Qual é a mecânica? Onde é que está o momento da decisão onde a Aeronáutica — e o senhor, particularmente, que já estava no comando dessas ações —, conversando com o Ministério do Planejamento, chega à conclusão de que tais e quais áreas não podem ser atendidas porque haverá necessidade de um corte orçamentário. E nós estamos com os números aqui trazidos pelo Tribunal de



Contas, que, até onde eu sei, não contestado pelo Governo, se transformam numa realidade. Qual é o momento dos cortes? Onde eles são efetivamente realizados, no momento em que eles são realizados, nessas 2 áreas fundamentais e nevrálgicas para o controle de tráfego aéreo?

Então, eu queria uma informação do Brigadeiro para nós termos a segurança de que recursos fundamentais... E nós compreendemos que a hierarquia militar, com toda a segurança, quero dizer, pressupõe uma alternativa de comando único e, neste caso, o Ministério da Defesa, Presidência da República precisam dar esse comando, Mas eu queria entender, Sr. Brigadeiro, quais são os cortes efetivados nessas 2 áreas. Eu não consigo imaginar como é que se corta recurso da operação; como é que se corta recursos da manutenção de equipamentos; como é que se cortam recursos dos sistemas de controle do espaço aéreo brasileiro; como é que se cortam recursos do desenvolvimento e modernização do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro.

Além disso, Sr. Brigadeiro, nós temos notícia que não só o Fundo da Aeronáutica tem recursos, mas também há recursos do Tesouro, que é tanto quanto os recursos do Fundo da Aeronáutica.

Então, o Governo se apropria desse recurso na área do Tesouro? Esses recursos deixam de ser alocados nessas áreas? Como são feitos, Sr. Brigadeiro? Por favor, se puder me explicar, eu agradeço.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Pois não, Deputado. É feita, então a pré-proposta que o senhor leu, não é? Há um momento de definição dos limites e há um momento em que é feita uma previsão de arrecadação, porque o DECEA, ele vive dessas 2 tarifas da TAM e da TAT. Então, o corte é em função da futura Receita. Não é o Governo que simplesmente diz: "Olha não vai ter, porque não..." O sistema, ele é auto-sustentado; ele vive dessas 2 receitas. Se houver arrecadação, eu posso orçar 600 milhões, posso orçar 700 milhões. Mas, se eu não tiver previsão de receita, eu não posso colocar os 600 milhões que eu coloquei na...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O Tesouro não coloca nenhum recurso além do Fundo da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não coloca, não coloca.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Em todos esses anos...





**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Nesse sistema...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ... puramente recursos...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eles colocaram no SIVAM. O SIVAM, como eu falei aqui, deu 1,2 bilhão dólares, quase 3 bilhões, foi recursos do Tesouro.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. Quando se fala em recurso do Tesouro, aqui, nessa proposta apresentada...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não entra nada aí par o DECEA.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não entra nada no DECEA.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Nada para o DECEA.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Apenas em outras áreas?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O Tesouro, ele é o vôo, atividade aérea, manutenção, combustível, alimentação, fardamento.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem.

Agora, em relação ao investimento em mão-de-obra, o senhor podia dizer alguma coisa sobre isso? Mão-de-obra especializada civil ou militar para operação no sistema de tráfego nos anos que citei, 2004, 2005, 6 e 7?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É o que se tem é uma escola de formação em Guaratinguetá, que forma os nossos graduados — em várias especialidades, e não só em controle de tráfego aéreo. Mecânicos de vôo, administração, enfermagem, uma série de especialidades são formadas na Escola de Guará, e dentre eles tem o nosso controlador de vôo.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E nessa questão de controladores, como é que foi essa mecânica de investimento nessa área, ao longo desses últimos 5 anos? O senhor podia dizer alguma coisa a respeito disso? Qual foi o volume de recursos?

É evidente que o senhor diz que a questão aeronáutica se planeja com, às vezes, décadas de antecipação. Havia, nos últimos 5 anos, claramente, um processo de crescimento da demanda de tráfego aéreo no País. Isso, demonstrado pela própria Aeronáutica, pelo próprio Presidente da ANAC, que aqui esteve, pelos Presidentes das empresas aéreas. É muito claro que havia de parte de todos uma absoluta convicção desse processo de crescimento.



A Aeronáutica tinha conhecimento desse processo de crescimento da demanda por aeronaves e sentia necessidade de investimento na formação de novos controladores?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, tanto é que ela aumentou... Nós fizemos alguns investimentos na... Aumentamos o efetivo de alunos em Guará, nessa área. Mas eu acho que a expectativa foi além do que nós esperávamos, o.k.? Dentro do volume permitido por lei, na distribuição dessa formação, porque existem outras atividades, foi feito um incremento, sim, senhor. Foi feito um incremento. Aumentamos a formação de controladores, mas talvez não no número que talvez...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Necessário.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ... fosse o necessário, quer dizer, previsto, não é? Entre o previsto e o estimado, eu acho que foi o possível fazer.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Agora, há uma determinação legal, Sr. Brigadeiro, para que o número de sargentos da Aeronáutica seja definido. O senhor disse aqui que cada Força tem o seu limite legal, não é? É possível contratar-se mais controladores de vôo — ou melhor, sargentos, não é, porque todos são sargentos —, e ficar dentro desse limite legal que a Aeronáutica tem para colocar mais controladores no sistema? E por que que uma lei não foi mandada para o Congresso, a fim de aumentar esse limite legal, a fim de que nós pudéssemos atenuar esse drama da necessidade de mais controladores?

É **O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, eu...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Até onde eu sei, foi mandada uma proposta para cá e foi retirada pelo Governo.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, o que existe é um número específico para que se aumentasse esse número de controladores. O que eu falei aqui é que realmente existe uma demanda maior, porque a Força cresce como um todo, e não só no efetivo de controladores. Há necessidade do crescimento de unidades. Nós estamos abrindo, na fronteira da Amazônia, várias bases, projetos de futuras bases na Região Amazônica, onde haverá necessidade de a gente aumentar, por lei, esse efetivo. Isso é um estudo que já foi encaminhado para a Defesa e deve estar chegando proximamente, acredito.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Agora, Brigadeiro...



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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Só para concluir. É a última pergunta.

Se precisarmos contratar mais controladores, sargentos, hoje, tem limite legal para isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não existe limite. O limite é o tempo de formação. Por exemplo, o Comando da Aeronáutica aumentou de 150 para 200 e pouco. Aumentou, quase que dobrou, o número da sua necessidade, em função da demanda. Isso, só que leva um tempo para se formar. Leva cerca de 1 ano e meio na escola e mais um tempo para que esses controladores estejam à disposição do controle de tráfego.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Apenas uma finalização. V.Exa. entende, como aviador que foi, que a nossa infra-estrutura aeroportuária está adequada a esse aumento de demanda da aviação comercial brasileira, ou há necessidade de mais investimentos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bom, o que existiu até o momento, vamos dizer assim, atendeu. O que é necessário é que haja um plano de expansão, porque certamente a aviação vai crescer e aí haverá necessidade de novos investimentos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Agradeço, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Concedo a palavra ao nobre Deputado Otavio Leite, começando às 16h26min e terminando às 16h36min.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Muito obrigado.

Sr. Brigadeiro, inicialmente, uma indagação acerca desses dados trazidos pelo eminente Relator, no que tange seja o somatório das receitas provenientes do sistema INFRAERO. As taxas todas — TAT, TAM, ATAERO — e outras 30 que o senhor disse serem partículas de um conjunto que perfazem um somatório que, para 2006, por exemplo, foi da ordem de 3 bilhões, 228 milhões, sendo que, destes, 27% destinaram-se ao Comando da Aeronáutica, 67% à própria INFRAERO e 6% ficaram no Tesouro.

E aí, Relator, eu acho que esse é um dado importante porque esses 197 milhões do exercício de 2006 que ficaram no Tesouro, tenho para mim que por lá



ficaram, por lá permaneceram e para outro canto não foram. É quase que um depositário, que, a título, deveria ser um depositário fiel, foi um depositário infiel de recursos que são importantes para um sistema.

A pergunta é: o senhor tem notícia, Sr. Brigadeiro, se esses valores, que, numa perspectiva de 98 a 2006 — em 8 anos, portanto —, ou seja, o percentual desse sistema de arrecadação que ficou retido no Tesouro perfaz 1 bilhão e 400 milhões. Esses recursos o senhor tem notícias se são utilizados para outros fins ou por lá ficam e, contabilmente, se dissipam ao fim de um exercício financeiro e fiscal?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu acho que, para o sistema, não são 3 bilhões, não. Existem outras tarifas que ficam coma INFRAERO, as aeroportuárias... Esse somatório de receita, 3 bilhões, é todo o sistema de arrecadação, e grande parte da infra-estrutura aeroportuária vai para a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sim. Perfeito.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Agora, tem... O que mais? Não entendi.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - A indagação é a seguinte. O Relator nos trouxe um dado, da fonte INFRAERO, que versa sobre a arrecadação do sistema e trouxe numa perspectiva histórica, inclusive. A leitura inicial que se depreende é que, do total arrecadado, 67% em média fica com a INFRAERO; 27% vai para o Comando da Aeronáutica e 6% fica no Tesouro Nacional. A indagação é esta: esse que fica no Tesouro Nacional, pela sua experiência, ele vai para algum canto ou por lá permanece e se dissipa, ao final do exercício financeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso é a Tarifa de Embarque Internacional. Ela foi criada por lei e ela vai, realmente, para o Governo. Diz o Governo que esse recurso é destinado a esses eventuais problemas, depois do acidente em Nova Iorque, e que poderia utilizar isso em segurança nos aeroportos.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Relator, eu acho que esses dados aqui precisam ser bem verificados. Eu não estou entendendo bem.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, é que, quando fala aqui em INFRAERO, estamos falando aqui dos valores totais arrecadados pela INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Isso.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não tem aqui uma separação entre o que é taxa aeroportuária, o que não é, ou receitas extra-operacionais da INFRAERO. De tudo o que a INFRAERO arrecada, 67%, no ano de 2006, foi para o Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Não, não, 67% ...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sessenta e sete por cento, com a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então, 67% ficou com a INFRAERO e 27% foi para o Comando da Aeronáutica, sendo que a INFRAERO tem outros recursos que são arrecadados que ficam com a INFRAERO e que não vão ao Comando da Aeronáutica. E destes, 6% foi contingenciado aqui pelo Tesouro.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não é contingenciado, é (*ininteligível.*) tarifa de embarque internacional.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Isso mesmo.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Essa é a dúvida que eu quero dirimir. Muito bem...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Falo o valor de 67% aqui da INFRAERO é porque são valores totais da INFRAERO, de tudo aquilo que a INFRAERO arrecada.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perfeito. A INFRAERO, nesses 8 anos, 14 bilhões; Comando da Aeronáutica, 5 bilhões; Tesouro Nacional, 1 bilhão. Esse 1 bilhão foi gasto ou não foi gasto? Só isso. Eu não sei.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu também não sei.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Também não sabemos, essa é a dúvida...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso vai para o Tesouro Nacional, não fica com a gente.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - É, temos que saber junto ao Tesouro Nacional, porque são valores arrecadados com o fito de destinarem-se ao sistema e, pelo visto, não foram gastos.

Abstraindo essa informação da INFRAERO, eu quero trazer, Sr. Brigadeiro, uma informação que nós extraímos do próprio FICON. Perdão, FICON era no Rio de



Janeiro, do próprio SIAFI. Muito bem, eu fiz uma perspectiva de 2004 para 2007 e peguei o clássico programa Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo, que tem aí dois importantes eixos: a manutenção, o custeio do que existe de equipamentos, sistemas, etc. do controle do espaço aéreo, e o desenvolvimento e modernização do sistema SISCEAB, que, leia-se, é o avanço tecnológico que posso extrair dessa leitura.

Muito bem. Entre o que foi orçado a cada ano e o que foi executado há uma diferença, que eu intitulo como não-gasto. Em 2004, não foram gastos 322 milhões; em 2005, 276 milhões; em 2006, 464 milhões do Fundo Aeronáutico. Mas, do Programa Segurança de Vôo é um pouco menos. Na verdade, 2004, 2005 e 2006 somados, volto a dizer, entre o que foi orçado e o que foi gasto, há um não-gasto, um recurso não aplicado na ordem de 578 milhões.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perguntou isso? Desculpe. Ele já fez exatamente essa pergunta?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Já.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Que bom. Então, você fez o mesmo estudo que eu. Vejam como é que o partido pensa junto aqui. *(Risos.)* Mas, me desculpa, eu fui correndo, por conta da reforma política...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É cabeça de tucano.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - É, enfim, os tucanos têm uma... São afinadíssimos. Esse bico está afiado.

Em linhas gerais, era isso. Eu queria exatamente saber acerca desse Programa Segurança de Vôo. No exercício de 2007, nós temos uma perspectiva de investimento maior, há um empenhamento já na ordem de 50%, estamos no meio do ano, é mais ou menos isso. No início do ano, nós fizemos várias observações acerca de uma certa inércia, na nossa leitura.

Bom, o fato é o seguinte. Em desenvolvimento e modernização do sistema, significa despesa de capital.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, Deputado, só para organizar seu tempo aí.



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Ou seja, significa aquisição de equipamentos. O que está sendo... Eu queria que o senhor desdobrasse um pouco mais onde se pretende gastar esses 73 milhões já empenhados — apenas 8 milhões pagos, mas 73 milhões empenhados?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pode.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Dentro disso, se me permite, no tempo do meu colega Otávio Leite, nós estivemos no CINDACTA I e vimos lá a primeira troca de um console de tela plana. Os demais, todos, têm mais de 5 anos de uso. Esse é um processo, dentro dessa perspectiva dos gastos de 2007, que fala o meu colega Otávio Leite, que vai se dar rapidamente e a partir de quando que esses equipamentos começaram a ser comprados?

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Só para fechar, então, qual era a preocupação, Sr. Brigadeiro? Exatamente o fato de que esses números revelam que houve orçamento, mas não houve o gasto na sua plenitude. Deixou-se de gastar um valor significativo. Problemas eclodiram, queremos avançar tecnologicamente. Os recursos que foram aportados não foram usados na plenitude, essa que é a questão.

Queria que o senhor discorresse um pouco sobre essas colocações. Obrigado.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Os recursos foram gastos, Deputado. É o problema de empenho e pagamento. Eu expliquei aqui que, feita essa encomenda... Nós estamos modernizando o CINDACTA de Curitiba, vamos modernizar o CINDACTA de Recife e tudo isso leva um tempo. Entre a demanda, o pedido, a compra e o recebimento leva um tempo. Por isso aparece a figura do restos a pagar. Aqui, restos a pagar são compromissos que assumi ano passado, empenhei, e estou recebendo a mercadoria esse ano e vou pagar.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - O dinheiro fica no financeiro, em caixa, para esse fim?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Fica, guardado ali.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perfeito. Aí, a indagação é a seguinte, se esses restos a pagar, dentro dessa perspectiva, chegaram à plenitude do que foi o empenhado total. E o empenhado total nem sempre foi o total orçado, embora a



execução orçamentária do Comando da Aeronáutica não seja das piores em termos percentuais brasileiros, 85, 90%, coisas do gênero. Mas, a rigor, às vezes não nos é possível ver no SIAFI se os restos a pagar foram todos pagos ou não, porque o empenho não significa dizer que foi pago.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É fácil de ver, Deputado. É só ver o que a lei autorizou e o que foi empenhado. Façam a diferença. Então, acho que só 1 milhão e 150 que não foi... Ele foi empenhado mas foi glosado, porque o sistema recusou, no último dia do ano, 1 milhão e pouco.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Do exercício anterior, de 2006. Eu estou falando de 4, 5 e 6. Eu fiz um somatório que revelou que houve um valor muito grande não gasto.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não, não. Tudo RP.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Esse seria um dado interessante para a gente, depois, obter...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Tudo RP. A conta simples que mostrei aqui é entre o valor que nós arrecadamos de dinheiro, porque, no final, o que vale é o dinheiro. Nós arrecadamos 4 bilhões, 200 e tanto e pagamos 3 bilhões, 800 e tanto. O que eu tenho em caixa, que não foi gasto por diversas razões, são 364 milhões, que nós estamos pedindo em 3 parcelas para recuperar essa...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo orador inscrito, nobre Deputado Efraim Filho, começando às 16h38 e terminando às 16h48.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Meu caro Presidente, Marcelo Castro; meu caro Relator, Deputado Marco Maia; Tenente-Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro, as minhas saudações.

Ao lado do meu companheiro Vic Pires Franco, temos visto a coisa aqui um pouco morna hoje, muito tranqüila. Mas alguns fatos, com muita habilidade trazidos por V.Sa., nos deixaram um pouco inquietos. Algumas coisas nos chamam a atenção.

A primeira que gostaria de abordar, e vamos tratar basicamente da parte orçamentária do DECEA e, depois, do IPM, do Inquérito Policial Militar, o Tribunal de Contas da União, em uma auditoria, que acredito que seja do conhecimento de V.Sa., cujos documentos estão nas CPI, qualquer dúvida e análise, é taxativo e,





inclusive, reitera diversas vezes a questão do apelo. Eu não diria que é nem pedido. Chega-se a usar o termo “apelo” do DECEA para que as questões orçamentárias sejam atendidas no nível que ele entende que seria satisfatório. Isso vem de 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 e 2006 até que ocorreu o acidente.

Vou ler aqui a pré-proposta orçamentária de 2004, só para ilustrar, para a gente poder entrar no tema: *“caso tais recursos não sejam alocados na plenitude, a continuidade dos empreendimentos iniciados no exercício de 2002 ficará prejudicada, com risco de não se corrigir a situação emergencial do SISCEAB”*. Ou seja, desde 2002 já se rotulava a situação do controle aéreo brasileiro como emergencial.

Então, eu queria saber de V.Sa., para iniciar: se se sabia desde 2002, se já era diagnosticado, foi falta de planejamento ou falta de gestão? Foi visão míope do Governo ou da Aeronáutica ter ocorrido a crise do setor aéreo brasileiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O setor da crise aérea não está no DECEA, não está no sistema do CINDACTA, não está aí. Os investimentos...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Se não está no DECEA, está aonde?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não sei. Temos que averiguar onde está.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então, está no Governo?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não sei. Veja bem...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - O senhor está desde 2001 lá...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Estou desde 2001. Olha, o que foi preciso fazer de investimento dentro da realidade da receita, que eu tenho explicado aqui... Por que o TCU fala isso, né? É preciso verificar se o Governo, além do que o sistema arrecada, se é possível ele suplementar com recurso do Tesouro Nacional. Isso está no relatório do TCU.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Está no relatório. Esse é um fato incontroverso, tanto que a Aeronáutica reconhece, nós reconhecemos e o Governo reconhece. Agora, o que é fato é que se tinha conhecimento de uma situação emergencial, conhecimento da Aeronáutica e conhecimento dos Governos, o anterior e este, e nada foi feito até que ocorreu um acidente, uma crise e um caos agora em 2006.



Nesse período de 4 anos, no qual o DECEA tinha conhecimento — e o DECEA tendo conhecimento, a Aeronáutica também o tem — com elaboração de proposta orçamentária, fazendo apelos, e apelos reiterados, dizendo que a situação é emergencial, por que não se fez nada? Por que não se buscou, a Aeronáutica ao Governo, demonstrar a situação emergencial para ele pudesse ter a visão de evitar o caos que estamos vivendo hoje? Ou seja, por que não se tomou uma medida preventiva e não repressiva na crise do setor aéreo?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O que aconteceu? O DECEA, quando recebeu o recurso, ele ajustou o seu planejamento para necessidades e priorizou a parte de emergência, a parte de segurança de vôo. Foi isso. Não existe um colapso. O sistema é seguro, é confiável. Então, o que se investiu foi o suficiente para atender a essas necessidades. Evidentemente que, talvez, algumas questões, além disso, precisávamos adiantar. Por exemplo, em vez de modernizar o sistema esse ano, eu vou modernizar o sistema no ano que vem. Eu adio a decisão. Foi isso que o DECEA... O que é mais importante hoje? É energia? É comprar radar? É comprar consoles? Ele pegou aquele recurso e investiu naquilo ali. O resto, ele replanejou para o outro ano. Aí foi... Entendeu?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Tudo bem, Tenente-Brigadeiro, eu entendo. Agora eu acredito que V.Exa. está fugindo um pouco da pergunta. Que a gente sabe que foi replanejado, é claro, porque era o possível. Mas está bem claro que uma coisa era o orçamento possível e outra era o orçamento necessário, e o orçamento necessário não foi atendido.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, o necessário não foi atendido.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então foi feito o possível dentro de uma situação emergencial.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Foi. Dentro do que existia, foi feito um plano...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Dentro das prioridades.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu não estou contestando as prioridades da Aeronáutica. O que eu estou dizendo é que existiu o orçamento



necessário, que o DECEA requereu, e o orçamento possível que chegou às mãos e ele estabeleceu as prioridades.

Que o controle de vôo seja seguro, essa é a opinião da Aeronáutica, que nós respeitamos, claro, porque é uma opinião técnica. Agora, dizer que não há um colapso, aí eu tenho, *data venia*, que discordar de V.Sa.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Deputado, é o seguinte. O...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Porque saiu da sua boca que não há colapso.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não, veja bem.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Não é isso que estamos vivenciando.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Nós temos alguns recursos que não foram investidos no sistema. Nós estamos pedindo uma suplementação de 123 milhões este ano e 120 para o ano que vem, e sucessivamente. Com isso, eu mostrei um quadro aqui, no início da apresentação...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Nós vimos no início.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ....que a necessidade do DECEA, no ano que vem, praticamente que a receita ela vai atender essa necessidade. Em 2009, fica faltando eu acho que 20 milhões. Isso é um comportamento de receita. E acredito, como se está implantando novos sistemas a partir de 2008, isso vai ser muito benéfico, porque nós temos uma projeção. Quando a aviação cresce, aumenta o faturamento das empresas para esse tipo de investimento, e a gente pode acelerar nas questões, entendeu, prioritárias, sempre dando prioridade à questão de segurança de vôo.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu entendo, Tenente. Agora eu volto a insistir, porque nós temos conhecimento, desde 2002, da situação emergencial. O que eu contesto é que essas decisões, ou essa pressão, ou essa coação que a opinião pública e a Aeronáutica estão fazendo nos órgãos que contingenciaram esses recursos, só esteja ocorrendo agora, de forma repressiva, e não preventiva. Essa é a minha angústia, porque, está aqui comprovado com documento, desde 2002 se tinha conhecimento, ciência de que a situação era emergencial. São as palavras do documento oficial.



Então, ficar dizendo que, lá em 2009, nós vamos estar perto, porque desde 2001, desde quando V.Exa. está lá no cargo e tomou conhecimento dessa situação crítica, não foi tomada nenhuma providência? Essa é a minha pergunta. Eu digo que, para isso, só existem duas respostas: ou é falta de planejamento por parte da Aeronáutica ou é problema de gestão por parte do Governo. Daí não escapa, porque nós tivemos um colapso em 2006. Ou é um, ou é outro ou então são os dois. Podem ter sido os dois. Mas não existe, dentro da lógica... Se eles têm conhecimento de uma situação emergencial desde 2002 e há um colapso em 2006, é porque não foram tomadas as providências; ou é falta de planejamento ou é falta de gestão.

Ainda tenho 2 minutos, não é isso, Presidente?

Eu queria saber se existe, gostaria que V.Sa. confirmasse se é do seu conhecimento, um adicional sobre tarifas aeroportuárias. Existe esse adicional? Ele é cobrado no controle do tráfego aéreo? É uma verba extra? É um recurso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Tem o adicional TAN/TAT, que corresponde a 50% da tarifa da principal, e ela é colocada no sistema, no SISCEAB.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E esse adicional, ele pode ser colocado para suprir essas demandas do DECEA?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Isso já está sendo colocado.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Agora? Porque antigamente...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sempre foi, sempre foi.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Quer dizer que esse adicional sobre tarifas aeroportuárias também consta do orçamento do DECEA?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Desde 1989, desde 1989 que isso é incluído.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então, é mais recurso que vem e não se consegue atingir o necessário; não é o extra para fazer investimento, não.

Bem, quanto à questão orçamentária, basicamente, eram essas as minhas dúvidas. Só para finalizar, V.Sa. presidiu o inquérito e eu gostaria de saber, o Deputado Vic perguntou, se chegou à sua conclusão de que não foi possível identificar vozes e tal, houve uma certa dificuldade, que é natural. Agora, se identificou o fundamento do problema, a causa do problema? Independentemente de



nomes, foi o movimento dos controladores? Porque se estudou a situação. Tudo bem, nomes não se foi possível obter, mas aquele movimento causou o problema, o caos?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não causou. Foi falta de controladores no sistema o que causou o caos ali.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - A falta de controladores causou. Agora, existia, por parte dos Ministérios, do Planejamento inclusive, autorização para que se fizesse um concurso, isso desde o início do ano, e só foi feito depois do acidente. É da sua órbita de competência também a não-ocorrência desse concurso? Porque o Ministério do Planejamento já o tinha autorizado, isso é do conhecimento desta CPI.

Infelizmente, mais uma vez, faltou atitude preventiva, cautelar, para se ter atitude repressiva. Eu acho que é isso, para concluir, Presidente, que nós temos que buscar e que o Relator e o Presidente também têm buscado no direcionamento desse trabalho: identificar as falhas, diagnosticar os problemas para que possamos fazer a terapêutica necessária. Então, vamos trabalhar.

Faço este pronunciamento também num tom de alerta para que procuremos não só ter atitudes repressivas, curativas, remendos, mas que procuremos prevenir eventuais problemas, e acredito que temos visto isso ocorrer de vez em quando.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Miguel Martini, começando às 16h49min e terminando às 16h59min.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Uma boa-tarde a todos.

Brigadeiro Neimar Dieguez, queria voltar a uma pergunta feita por um colega. Na identificação de que no CINDACTA houve mais pagamento de ajuda de custo e diárias para graduados e não para oficiais, com isso eu posso concluir que, havendo déficit de pessoal no CINDACTA, é um reconhecimento de que foi necessário trazer graduados para cobrir, ou foram os graduados do CINDACTA que foram sair para fazer cursos. Como se explica isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Existe uma necessidade operacional. O elemento que vai fazer curso no CINDACTA, ele ganha ou diária ou ajuda de custo. Existe também a necessidade de manutenção do sistema. A área do



CINDACTA não é só Brasília. O CINDACTA I tem vários sítios de radares espalhados pela região dele, onde é necessário mandar um técnico para fazer a manutenção do sistema. Vai um oficial e um técnico. Então, basicamente é isso aí. Não se cria uma despesa sem necessidade, e é uma necessidade de serviço. Se foi paga, é porque houve uma necessidade do serviço, para atender a um serviço.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É porque houve uma possível leitura simplista de quem ouviu a fala do Deputado e de V.Sa. de que os graduados estariam muito bem aquinhoados, ganhando essas ajudas de custo e diárias. Pareceu isso. Então, eu queria apenas identificar que não foram os controladores de vôo, necessariamente...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Pessoal de manutenção. Principalmente, o pessoal de manutenção.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O.k. Foi o normal...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O normal da atividade.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** -... da atividade, porque sai daqui e vai visitar... Acho que é importante dizer porque, senão, pode parecer...

Segunda questão. V.Sa. está, desde 2001...

Presidente, o som está péssimo aqui. Tem jeito de ver esse som, porque está uma retumbância total aqui. *(Pausa.)* Melhorou.

Não sei se V.Exa. fez parte de um desses comandos, mas o Ministério da Aeronáutica detinha o DAC, a INFRAERO e a DEPV – Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo. Quando começou a transferência da INFRAERO para o controle civil, saiu o DAC e foi para a ANAC e ficou o DECEA ainda com os militares. A pergunta é: de 2001 para cá, como V.Sa. participou desse processo do planejamento do sistema de tráfego aéreo no Brasil? Quem o convidou V.Sa? Como foi planejado isso, uma vez que já não estava mais no Ministério da Aeronáutica?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Deputado, eu não participei desse planejamento. A minha área é de execução orçamentária. Mas, certamente, o DECEA participou do estudo.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pois é, mas como, se V.Sa. é do financeiro, não foi consultado ...



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu entro depois com os pedidos. Eles depois encaminham o pedido, eu vejo a previsão orçamentária, se os recursos estão disponíveis ou não. Se não estiverem disponíveis, nós pedimos na orçamentação do ano seguinte, mas eu não vou lá para ver. É gerado um estudo do DECEA e ele estuda suas necessidades e encaminha a proposta orçamentária não é nem para mim, é para o Estado-Maior da Aeronáutica. Depois, feita a proposta orçamentária, vai e vem para o Congresso e é aprovada, então, a Lei Orçamentária.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O senhor tem conhecimento de quantas vezes isso foi feito, de 2001 para cá?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Todo ano é feito. Todo ano.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não. Então, eu acho que estamos falando coisas diferentes, porque DECEA, ANAC e INFRAERO não sentam faz tempo.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Elas conversam sempre.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Faz tempo que não planejam juntas.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Mas, tem o CONAC que não se reúne, né?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - CONAC que não se reuniu?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É verdade, mas eu não participo do CONAC, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Essa é a questão. Para se planejar qualquer ação, era preciso que alguém coordenasse essa ação, e não tem quem faça isso, até porque a agência reguladora não se subordina. Então, não tem quem planeje essas ações; não tem quem coordene essas ações. E como se planejar se não sabe, de antemão, quanto de financeiro vamos ter para executar isso que foi planejado? Como é que se planeja?

V.Sa está dizendo que, primeiro se planeja para, depois, traz a V.Sa. e V.Sa. diz assim: olha, não tem dinheiro para isso e tem dinheiro para aquilo. É assim que funciona?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Eu só digo para ele que o valor que ele quer não vai ser possível atender em função disso e daquilo. Aí, ele volta com o limite que tem e se replaneja. Eu não posso entrar no planejamento dele. Eu



não sei se o radar é mais importante que... Ele é quem faz o planejamento. Eu entro só no aspecto financeiro, para saber se aquilo é possível ser atendido dentro do orçamento do Comando.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Brigadeiro, falando assim abertamente, a verdade é que não se planeja desde 2000.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não. Eu acho que o DECEA planeja, sim.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O DECEA planeja, o DECEA, mas não há sintonia com a INFRAERO nem com o DAC. Essa é a questão. Antes havia sintonia quando o Ministério da Aeronáutica fazia as 3 coisas.

Por que estou querendo pontuar isso? O que nós estamos vendo dessa crise do sistema é que a estão querendo reduzir a uma crise militar; não é, e a Força Aérea Brasileira precisa estar atenta a isso. Essa não é uma crise militar que só o Comando da Aeronáutica precisa resolver. Está parecendo que é um problema entre controladores insubordinados e o Comando da Aeronáutica, e não é. É um sistema que não funciona; já faz 7 anos que não se planeja, que não se discute e que os atores não dialogam entre si. Eu já conversei, inclusive dentro da Aeronáutica, e tive essa informação.

Esse que é o grave problema. Então, quando vem falar agora que apenas... Não é a questão de desmilitarizar ou não desmilitarizar. É questão de planejar a médio e longo prazo, porque a aviação não se planeja a curto prazo. Esse é o grave problema.

Os militares, agora, estão em foco, por que ou o Comando da Aeronáutica acertou ao dar essas punições todas, ou, se vem uma crise, foi o Comando da Aeronáutica que errou. Só que não é um problema do Comando da Aeronáutica; é um problema do Governo Federal. Esse é que é o problema. E não se está trabalhando essa questão.

O CONAC foi pensando, maravilhoso. Não saiu do papel. O CONTAER foi criado, foi pensado, maravilhoso. Não saiu do papel. E agora vem estourar onde? É isso o que V.Sa. está dizendo. Faz-se o mínimo de diálogo, porque planejamento conjunto não existe. E aí, com esse diálogo, chega o Comandante do DECEA e diz





para V.Sa.: eu preciso de “x” milhões. V.Sa. diz assim: não tem. Aí é readequar, o processo é reajustado para aquilo que tem, e aí dá nisso.

Quer dizer, nós temos Manaus — não vou entrar muito nessa questão —, onde foi gasto tanto de recursos, mas que não está funcionando o sistema de tráfego aéreo ainda. Lá se opera convencional com os radares, vendo através dos radares, mas os equipamentos não estão ajustados. Essa é a informação operacional que existe. Eu li relatório de oficiais de lá dizendo isso: que se fizesse o controle convencional porque os radares não estavam dando as informações confiáveis. Usa-se o radar, mas faz-se o controle convencional. É aquele problema das etiquetas que não foi resolvido. E aí nós...

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Faltam 2 minutos, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Falta 1 minuto. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Esse é o problema na CPI. *(Risos.)* Tinha que pedir ao Relator para reduzir o seu tempo para aumentar um pouquinho o nosso tempo, mas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Esse minuto que eu falei que está faltando é em consideração a V.Exa. por não ter vindo pela manhã.

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

Eu quero concluir dizendo aos Parlamentares desta CPI e a todos que nos acompanham que não podemos reduzir o problema da crise aérea a uma questão unicamente de desmilitarizar ou manter a militarização. Nós não podemos dizer que o único responsável é a Força Aérea Brasileira. Esse é um grave problema, porque a sociedade está achando assim e nós estamos aceitando, mas isso não vai ser resolvido desse modo. Sem recursos para investimento, sem planejamento adequado, com os atores conversando e sendo coordenados adequadamente, nós não teremos a solução fácil desse problema.

O que V.Exa. acabou de dizer, nós já sabemos: o militar se adapta à situação, à circunstância. Há tanto de recursos é com isso que nós vamos viver, é com isso que nós vamos lidar, mas não é isso o desejável. Nós desejamos que haja recurso



suficiente para que todos os equipamentos sejam comprados a tempo e a hora e que haja planejamento para não sermos pegos de surpresa.

Nós não temos pessoal para atender; nós não temos pessoal no número desejável; nós não temos pessoal com a experiência e qualificação desejadas. Por quê? Em razão do sistema equivocados, do sistema não ser planejado. Pessoas estão saindo, e pessoas novas ainda, com pouca preparação, estão assumindo. Isso é grave.

Então, se a CPI não atacar...

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - ...se nós não atacarmos essa questão, se o Governo não assumir isso e jogar para apenas a questão militar, nós vamos ter um grande equívoco e problemas sérios neste País.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Eduardo Valverde. Começando às 17h11min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, eu, também, acho que vou fazer o meu discurso político. Há alegações de crise, e nem sempre aquilo que se alega expressa um contexto.

Ultimamente, os países emergentes, em face do seu crescimento, todos eles apresentam problemas de infra-estrutura porque o crescimento, muitas vezes, não é acompanhado dos recursos necessários pelo Estado, até porque boa parte desses estados sofreram um processo de desestruturação interna. Então, é óbvio que a economia é muito mais ágil do que o Estado. O Estado para acompanhar a economia, muitas vezes ele pena para poder se adequar a essa realidade. Os jornais recentemente estamparam aí que a Índia tem problemas na sua estrutura aeroportuária; como a África do Sul, como qualquer outro país emergente que busca crescer, e o Brasil não é diferente.

Passamos 20 anos com um baixo dinamismo econômico, e todo o aparato de planejamento do Estado foi desarticulado durante esse período. Fazer milagre em curto prazo não é fácil, é difícil recuperar a capacidade de planejar. Essa visão estratégica de futuro, que agora está sendo recuperada, não nos pode colocar nas



nossas costas aquilo que deixou de se feito no passado não muito distante, foi passado recente.

Pelos dados que estão sendo abordados aqui na apresentação do Sr. Brigadeiro, os recursos financeiros disponibilizados para o DECEA, de 1995 a 2006, foram arrecadados 4,2 bilhões, pagos 3,8 bilhões, ficando um resto de apenas 364 milhões. Então, não se pode dizer que houve falta de recursos. O que foi arrecadado pelo sistema foi efetivamente aplicado no sistema. Se é suficiente, podemos até repensar. Mas também não é suficiente aquilo que o Estado arrecada para poder manter a saúde, a educação, o sistema de transportes de trens ou o sistema de transportes coletivos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se nós formos comparar com a CIDE, que passou anos sendo arrecadada e sem ser aplicado nenhum centavo...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sim.

Então, agora, querer imputar uma suposta crise aérea, suposta crise aérea, aos problemas que o País passa hoje é ir muito além da crítica, é ir muito além da realidade.

A pergunta que faço, até porque cada vez que vem aqui uma autoridade, tanto civil ou militar ou outros depoentes que fazem parte do sistema aéreo brasileiro, e nos vem trazer algumas informações muito importantes que, muitas vezes, são contrárias àquilo que a imprensa divulga ou aquilo que, na disputa política interna, alguns abordam. Na opinião do senhor, de V.Sa... Obviamente não vou fazer uma pergunta que extrapole sua competência. O senhor é Secretário de Finanças da Aeronáutica, não é? Não posso perguntar, indagá-lo sobre o orçamento, porque isso é feito com outro departamento, ou sobre se o radar em tal canto funciona ou não funciona. Certo? Porque estaria fora do conhecimento de V.Sa.

Mas, no tocante ao sistema de controle aéreo brasileiro, comparativamente com os países similares ao nosso, o senhor veria alguma diferença a menor ao Brasil? O senhor poderia dizer a esta Comissão que o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, em comparação com países de igual porte — não podemos comparar com a Alemanha e com a Itália, porque, evidentemente, deve ser bem



melhor do que o Brasil. Mas, com relação aos países similares ao nosso, o nosso sistema de controle aéreo dá conta do recado? E se não dá conta do recado, qual é a ação que tem que ser feita para modernizar o sistema para poder atender à demanda de um país que cresce, de uma maneira sustentável, a partir de agora?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Bem, Deputado, eu acho que o sistema é adequado. Comparando com os países aqui do nosso Continente, ele está bastante superior a essa realidade que nós vivemos. A quantidade inúmera de radares que foram apresentadas aqui pelo Departamento, pelo Brigadeiro Ramon... Em 1970, nós não tínhamos nada no Brasil, radar. Nós tínhamos o radar de Porto Alegre, o radar de Rio de Janeiro e São Paulo. E era um radar de terminal, um radar de pouco, pouco alcance; não fazia controle de rota de forma alguma. Era só basicamente por uma aproximação final. A partir de 1975... E aí a visão de planejamento da Força Aérea de se criar um Sistema Integrado de Controle de Tráfego Aéreo e de Defesa Aérea que não existia no mundo, em nenhum país do mundo. Um sistema único. E eu acho que os nossos antepassados, aqueles que nos antecederam, tiveram essa visão de planejamento futuro e implantaram o CINDACTA I. Nós adquirimos os aviões de defesa aérea, os Mirage III. Então, foi um esforço muito grande do Governo, das autoridades, do Comando da Aeronáutica, então Ministério da Aeronáutica. A partir daí, nós tivemos um planejamento constante de evolução, onde já em 80, 85, nós criamos o sistema do sul do País, o CINDACTA II...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Se me permite, de quando... Qual era o período do planejamento que V.Exa. fazia? O planejamento, com que período?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O planejamento do DECEA hoje é de 15 anos. É de 15 anos. Eu apresentei aqui as necessidades até 2013, porque na transparência não cabia, mas eu tenho um planejamento de mais de 2013. Então, planejamos e instalamos o CINDACTA II, funciona; o CINDACTA III, que é a área de Nordeste, os aviões que voam para o internacional e na área do Nordeste; e, finalmente, a partir de 95, 96, 98, por aí — 98, se não me engano, se não me falha a memória — o SIVAM. O SIVAM foi um programa de Governo, também de idéia do Comando da Aeronáutica, para fechar toda a proteção de vôo do País. Foram investimentos altíssimos do Tesouro Nacional; não foram de receita. Muitos desses



investimentos não foram de receita das tarifas; foram esforço do Governo brasileiro, do Tesouro Nacional. E temos hoje um sistema exemplar. Desde a... A ICAO nos considera como Primeiro Mundo; a nível de segurança de vôo, de controle de tráfego, Primeiro Mundo. Então, de repente, a partir de um acidente com o avião da Gol, o sistema não presta? A Força Aérea deixou de ter a capacidade, de gerenciar o sistema, num período de 35 anos, onde recrutou pessoal, formou pessoal, porque nós não temos escola de controladores? A escola é nossa. Nós é que criamos a escola. Trouxemos inteligências do exterior, fizemos aplicação aqui no Brasil de controladores de vôo, de oficiais, de supervisores, de pilotos de defesa aérea, de controle de defesa aérea. Nós estamos num nível comparado até à Europa, Deputado, se permite. Se compararmos que a Europa ela está num território em dimensões pequenas, os investimentos foram muito menores do que foi necessário para investir no Brasil. Acho que os investimentos aqui foram de larga escala. Evidentemente que nada... A gente não pode só pensar no passado e ficar parado no passado. Nós temos que pensar no futuro. E esse futuro é hoje, amanhã, ano que vem, e é isso que o DECEA já planejou. Ele não está preocupado. A parte dele ele faz. A INFRAERO tem que fazer a parte dela; a ANAC tem que fazer a parte dela. Temos que considerar que a ANAC é um órgão que foi criado no ano passado, em 2005, ano retrasado. Ela ainda está na, está contratando gente. Ela foi criada com os oficiais e sargentos que eram da FAB, que vão sendo dispensados a cada ano. Um quarto desses oficiais e graduados voltam para a Força. Ela precisa adequar o seu quadro de funcionários e fazer prestar o seu serviço. Evidentemente, com a saída também da INFRAERO, que foi para a Defesa, a criação do Ministério da Defesa, eu acho que desorganizou um pouquinho, mas eu acho que é questão de as pessoas sentarem, conversarem e trabalharem em conjunto para que o futuro seja bom, continue bom. Em termos de controle de tráfego aéreo, asseguro ao senhor, Deputado, ele é seguro, é um dos melhores do mundo. Isso não sou eu que falo; são autoridades, aí sim, autoridades credenciadas para fazer auditoria e dar um certificado, homologar nosso sistema. Então, eu acho que... Vamos com calma. Existe um problema, uma crise aí, que tem que ser contornada. Eu acho que o Congresso Nacional é muito importante. Ele tem que apoiar não só as autoridades aeronáuticas nesse momento difícil, de dificuldade. Temos que ter compreensão.



Aqueles que conhecem o pessoal, os controladores, peçam para eles que tenham paciência. O Comandante, o Brigadeiro Saito, é uma figura de origem, pai e mãe, japoneses, tem uma paciência, é uma pessoa que recebe todo mundo; é uma pessoa humana. Ele não quer arrebentar com ninguém. Ele quer que a coisa funcione. O que não pode haver é um desrespeito ao nosso...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele não é da linha prende e arrebenta não, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, de forma alguma. Agora, ele não pode ver... Porque se ele não atuar como autoridade responsável, ele é, todos nós sabemos, conivente e ele pode ser punido. Se ele não agir com autoridade, não usar a sua autoridade, ele pode ser responsabilizado criminalmente. Então, ele não pode, de forma alguma, aceitar insubordinação, aceitar indisciplina. Então, os controladores têm que se colocar no lugar dele, ficar, e atender aos rigores. E vamos pensar talvez em desmilitarizar, mas vamos pensar isso com calma. Vamos primeiro arrumar a casa, organizar isso, mostrar que o sistema é confiável. Nós não podemos perder o crédito. As empresas estão investindo, todos os empresários que vieram aqui, eu já ouvi, todos eles afirmaram que o sistema é confiável, que eles vão continuar investindo no sistema, na sua empresa. A BRA está comprando aviões novos EMBRAER 195 para fazer a regional, comprando 20 mais 20 aviões, 40 aviões. Isso mostra o quê? Uma demanda de crescimento, e eu acho que precisamos dar um apoio de confiança, um voto de confiança para o Brigadeiro Saito. Ele está num momento delicado do seu comando. Ele quer...

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

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - ...exercer a autoridade. E o principal, o objetivo dele, é que haja, que o usuário do sistema seja respeitado e utilize, porque ele paga pelo sistema. Ele mesmo diz: o sistema tem que funcionar. Nós somos responsáveis, nós é que temos que atender à demanda.

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

O último inscrito é o nobre Deputado Ivan Valente, começando às 17h13min e terminando às 17h23min.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Brigadeiro, Tenente-Brigadeiro Neimar, eu até vim para fazer perguntas mais sobre a situação



do Sistema Aéreo Brasileiro. Quer dizer, hoje, agora mesmo, no plenário, 4 Deputados foram à tribuna. Tem um abaixo-assinado lá, Brigadeiro, com justificativas de faltas de Deputados. Tem mais de 30 já lá. Um abaixo-assinado. Está na mesa do Presidente, e todos estão indo se justificar com o apagão aéreo. Está lá, no plenário agora. E até anteontem tinham resolvido a crise aérea com a prisão de alguns militares e o afastamento de alguns controladores. Está lá. A lista está lá em cima da mesa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Hoje?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Hoje. Apagão não, atrasos, atrasos grandes. Todo mundo perdeu a sessão extraordinária da manhã.

Então, isso quer dizer o seguinte: que a crise não é pequena. Ela é de longo prazo e tem várias causas. Agora, eu não acredito, por exemplo... Tenho uma informação segura de que as pessoas que estão operando no CINDACTA IV agora são menos experientes do que as que estavam lá; têm menos horas de treinamento. Isso foi dito pelo Comandante de Brasília, que recebeu a Deputada Luciana Genro hoje de manhã com as mulheres de controladores. Ou seja, o sistema está operando com menos segurança, com menos segurança. É claro, porque não se substitui controlador, até porque há um déficit reconhecido de controladores.

Então, a primeira pergunta que eu queria fazer ao senhor, como eu tenho uma série de perguntas mesmo, não quero só ficar dialogando, é: quantos controladores há? O senhor é responsável por finanças, pelo... Qual é o gasto de pessoal da Força nessa área?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Trezentos e oitenta milhões.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Trezentos e oitenta milhões e quantos controladores são militares, não é, no caso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Nós somos 2.400, 2.600.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - E 380 milhões de gastos, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Sim, mas, aí, não é só controlador, o sistema DECEA são 13.600 pessoas. E todos são pagos...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Então, são todos os outros. Todo o sistema?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, todo o sistema.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Todo sistema. Muito bem, V.Exa. disse aqui na CPI que é contra uma gratificação que o Governo estava pensando. V.Exa. confirma isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu não sou contra não, eu acho que a gratificação tem que ser bem pensada para não trazer conseqüências que possam trazer prejuízo maior. Tem que ter um cuidado com isso. Temos que pensar no restante dos militares que também estão com problema de salário defasado. Será que dando uma... eu não sou contra, eu não contra nada. Eu acho que tem que dar, eu acho que eles até merecem, mas o problema é o momento. Será que seria adequado fazer só para eles? Quem sabe se fizesse um estudo no sentido de dar um reajuste para todos os militares que têm os seus salários também defasados? Existe um estudo, no Ministério da Defesa, para que isso seja feito. Há uma defasagem salarial de vários anos, aí.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, veja, é exatamente...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu não contra. Desculpa.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É exatamente por isso que eu queria colocar o seguinte: o Ministro da Aeronáutica, numa entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo*, colocou que o comandante, ele já está... a Aeronáutica já elaborou um plano de carreira militar, com 7 graduações. Inclusive, haveria nesta área — eu entendi isso — uma evolução de carreira, de sargento até coronel, se não me engano.

Então, eu fico pensando o seguinte: eu tenho uma visão que esta devia ser... a aviação civil deveria ser uma carreira de Estado civil, porque aí fica fácil você lidar com a categoria. Como tem outras carreiras de Estado civil, negociam com o Governo, etc. É verdade que, se os sargentos estão lá, e eles estão sobrecarregados, inclusive eles só fazem isso, eles ficam anos como sargentos. Tem gente que está há 15 anos lá como sargento e controlador de vôo. Então, os depoimentos foram feitos aqui. Isso significa que há naturalmente um estacionamento. Então, não se pode dar uma gratificação porque isso desbalanceia na força para oficiais ou sargentos da mesma, digamos assim, graduação com salários diferentes. Mas isso mostra a incoerência do Brasil manter — um dos pouquíssimos Países do mundo — um sistema de aviação, o controle de aviação





civil na mão do setor militar. Porque esses são os problemas reais, além dos da hierarquia, nesse caso. Então, não vejo como criar, inclusive, essa carreira militar nessa direção que foi colocada também, pelo mesmo motivo que V.Exa. colocou que não seria muito apropriado. Uma gratificação aqui iria gerar, não só na Força, mas nas outras Forças Armadas também um tipo de desnivelamento. Então, nós ficamos na seguinte situação: vai permanecer tudo como está. V.Exa. não concorda com isso? (*Risos.*) Nós estamos numa encalacrada, que serão os sargentos, serão com os salários que estão estabelecidos hoje gradualmente nas Forças Armadas, que estão todos sucateados, que os salários do Estado brasileiro estão sucateados. Nisso, todos têm razão. Então, é isso que eu queria perguntar a V.Exa., entende? Quer dizer, como é que se resolve um problema como esse?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu acho que tem que ver de um conjunto. Do mesmo modo... porque não são só controladores, Deputados, que fazem parte do sistema, tem o sargento de manutenção também, que ele atende o sistema. O controlador é o *iceberg*, é a pontinha.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, eu estou falando do sistema mesmo, do meteorologista, dos que...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - E eles são todos nível técnico, não é, e o controlador de vôo ele ganha mais do que os outros, ele ganha 20% de gratificação de atividade e ganha mais um auxílio para alimentação.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas, proporcionalmente, V.Exa. concorda...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Agora, existe carreira; existe carreira. O sargento, se ele ficar sargento, é porque é uma opção dele; se ele quiser, ele faz concurso, pode fazer concurso, pode ser oficial, ele vai até tenente-coronel. O que o Brigadeiro Saito fez é que teria uma carreira até coronel, estenderia de tenente-coronel até coronel.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas dentro dessa função, não é?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, dentro dessa...Ele vai ser supervisor, ele vai ser chefe de setor, (*ininteligível*) nível...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso, mas dentro da linha da função?



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ele deixa de ser controlador, passa com nível superior, mas tem um plano de carreira.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas, por que manter na mão dos militares, pergunto, Brigadeiro?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Ah, eu não estou... Eu não estou querendo...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Por quê? Por que o Brasil é um dos 3 países do mundo que insistem em fazer isso?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, nós não estamos insistindo. Existe um...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É claro que insistem, porque o Governo recuou. Brigadeiro, o Governo recuou. O Ministro da Defesa fez declarações peremptórias e públicas de que ele era a favor da desmilitarização na aviação civil. Depois, ele voltou atrás, o Governo voltou atrás. Então, o senhor, como um oficial de alta patente e tal, vou perguntar também ao Comandante da Aeronáutica: por que, qual é o argumento que existe que esse sistema é superior?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Mas ele respondeu, eu estava com ele aqui, quando ele respondeu. Ele disse que não era contra, não. Ele disse que ele segue o que o Governo e a lei mandarem, o Congresso determinar. Ele nunca disse que é contra. Agora, temos de pensar: este é o momento de falar isso? Vai resolver o problema? A transição, estamos vendo a ANAC, 2005, ela precisa de um tempo para se adaptar. As coisas, quando se mudam, têm um prejuízo. É bom fazer isso com cautela. Acho que é uma decisão de Governo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, a transição, acho que é um outro debate. Ok.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - O senhor concorda que...? Acho que... será que é o momento de a gente ficar batendo nisso, aí, como uma solução?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, eu não acho, mas eu também acho que não resolve com punições, afastamentos e arrumando bode expiatório para uma crise, que não é só da Aeronáutica e nem só da...



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Mas, Deputado, eles foram punidos, sabe por que eles foram...? Os controladores afastados não foram punidos, não! Eles saíram, deixaram de ser controladores e foram convocados no CONDABRA! Os que foram punidos são os que fizeram declaração à imprensa, sem autorização.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas eles falaram como líderes de categoria, eles não fizeram nenhuma ofensa. Eu li as entrevistas. Não vi nenhuma ofensa.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não! Denegriu todo o sistema e não pediu... Por que ele não pediu autorização? Bastava... O Wellington fez uma entrevista, pediu autorização e foi autorizado! Por que não pediram autorização?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É exatamente por isso que não defendo que o sistema seja militar, porque não precisa disso. Ele desgasta a Força, inclusive, a gloriosa Força Aérea Brasileira, entende, acho que ela sai desgastada.

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só queria fazer uma última pergunta, permite-me, Presidente? Mudando um pouco só. Uma última pergunta, permite-me, Brigadeiro? V.Exa., como... já ouviu falar do Sistema de Gerenciamento e Fluxo de Tráfego Aéreo, SINCROMAX, que foi feito pelo... produzido pelo ICEA e depois tocado por uma empresa chamada ATEC? Ele não está completo ainda. V.Exa. é capaz de me dizer quanto foi investido, quanto foi pago por esse sistema?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não sei.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não há essa informação, né?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não tenho essa informação.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ok, obrigado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - V.Exa. me permite 1 minuto só, para eu tirar uma dúvida?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quero comunicar aos Srs. Deputados que está havendo votação nominal.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É só uma pergunta. Pode ser? É só para eu entender. V.Exa. disse que está bom do jeito que está entre a ANAC, DECEA e INFRAERO ou reconhece que há uma dificuldade? É isso só.



**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, acho que tem de ter realmente... foi o que... deveria ser criado... parece que foi criado, no Ministério da Defesa, um órgão para coordenar...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - COTAER, mas não saiu do papel.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - É, mas, foi criado, né?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas, o senhor acha que há necessidade?

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Eu acho que há necessidade, as pessoas têm de falar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pela forma de V.Exa., pareceu que não precisava. Cada um fazendo seu papel...

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não, não. Precisa, precisa, precisa haver uma coordenação. Claro que precisa!

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - E que ela não existe hoje.

**O SR. NEIMAR DIEGUEZ BARREIRO** - Não sei. Acho que, aparentemente, precária. Ela existe, mas, de uma forma não ideal, digamos assim. Porque eles se falam, o Presidente da INFRAERO e o Presidente da ANAC conversam muito entre eles. Agora, precisa realmente formalizar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É que, se a gente não reconhece o problema, não dá como atacar. Acho que é esse o problema, a dificuldade que estamos tendo aqui, que a gente não reconhece. Então, não reconhecendo, não tem problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos precisar encerrar, Srs. Deputados. Tem votação nominal.

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

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É apenas uma observação. Em 99, essa história da desmilitarização dos setores de Controle Aéreo, lembro muito a criação do Ministério da Defesa em 99. Se perguntassem para um oficial ou para um membro das Forças Armadas a opinião, na época, é claro que seria a mesma que o Brigadeiro está dando aqui, porque há uma hierarquia. É o Presidente da República



quem faz isso, nós, do Congresso Nacional é que fazemos. Agora, que é uma coisa que não deu certo, não deu certo esse Ministério da Defesa. Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, só para...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Há controvérsias. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, é que... *(Risos.)*

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

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A pedido, aqui, do Deputado Vic Pires e não querendo pegar no pé do cidadão Christoph Gilgen, que teremos oportunidade, aqui, de analisar inclusive a competência deste cidadão em fazer as afirmações que ele fez, mas ele tem informações, inclusive depoimentos contraditórios dele. O Deputado Vic Pires Franco me entregou aqui uma reportagem da *Folha de S.Paulo*, do dia 10 de novembro de 2006, onde em duas oportunidades, primeiro, a *Folha* faz uma pergunta para ele: *O senhor considera que a situação do espaço aéreo brasileiro hoje está semelhante a da África?* E ele responde *O espaço aéreo brasileiro está sob suspeita, com problemas graves, mas não ao ponto de ser declarado como perigoso e dizer que é um controle falido.* Então, esta é a primeira resposta que ele dá. Depois ele é novamente interrogado: *Existe risco de a IFATCA declarar a região brasileira insegura?* E ele responde: *A não ser que haja uma catástrofe, acho difícil.* Aí, ele vem à televisão, esse final de semana, dar as declarações que ele deu. Só quero registrar isso aqui para mostrar um pouco...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu vejo isso, Relator, mais como um corporativismo sindical.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Então, nós queremos agradecer ao Tenente Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica, que hoje à tarde prestou aqui informações preciosas, trouxe um trabalho elaborado pela sua Secretaria e se houve com muita tranquilidade, com muita segurança, mostrando muito conhecimento de causa e, com certeza, suas informações, aqui, serão preciosas para o trabalho dessa CPI. Dizer que — aproveitar aqui enquanto o nobre Deputado Ivan Valente falava sobre a questão dos controladores —, não quero fazer o papel aqui de acusador, mas apareceu um controlador na televisão, evidentemente camuflado, para não saber



quem era, na semana passada, em que ele dizia claramente que o sistema era inseguro, que os equipamentos não eram adequados, que tinha um controlador gago, que tinha controlador surdo. Pelo amor de Deus! Quer dizer, um próprio controlador dizendo um negócio desse aí, isso provoca, evidentemente, uma intranqüilidade em todos. Se um líder da categoria vai para a televisão e diz que tem controlador gago, vai falar e não consegue, tem controlador surdo. Ele disse isso, eu assisti na televisão.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - E se tiver, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, se for um gagueira que não atrapalhe, mas o que ele estava querendo transmitir é que o sistema é inseguro. Ele estava querendo transmitir essa intranqüilidade para a opinião pública, querendo dizer que era inadequado, que tinha pessoa surda e pessoa gaga. Se fosse uma gagueira que não atrapalhasse, não precisava ele citar. Essa questão do sistema militar e civil é uma questão que o Brasil vai ter que se debruçar sobre isso. Não há menor dúvida que esse é um problema que vai ter que ser discutido e encaminhado. O que eu penso no momento? Ontem, eu fui instado numa televisão para dar entrevista sobre isso. É que, no momento, a minha posição coincide 100% com a posição aqui do Brigadeiro. Não é hora de nós tratarmos disso, temos que arrumar a casa primeiro, essa questão emergencial, a questão da mudança, se houver, de militar para civil. Isso é uma questão de médio e longo prazo, que temos de fazer isso com a maior tranqüilidade, com a maior segurança. Pegando as palavras do Geisel aqui, uma atitude lenta, gradual e segura, porque evidentemente não vamos sair de uma estrutura de décadas e passar para outra estrutura, da noite para o dia. Essa...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O Geisel foi muito lenta e gradual, levou mais de 10 anos de ditadura. E vai levar 10 anos também?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, mas foi segura. Nós estamos na democracia, hoje, aqui.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 27 de junho, às 12h, no Plenário 11, do Anexo II, para apreciação de requerimentos.

Está encerrada a presente reunião.