



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ATAS DE COMISSÕES

VOLUME II / II

ANO LXII - SUP."A" AO Nº 100 -SÁBADO, 30 DE JUNHO DE 2007 - BRASÍLIA-DF

MESA DO SENADO FEDERAL

Presidente
Renan Calheiros – PMDB-AL
1º Vice-Presidente
Tião Viana – PT-AC
2º Vice-Presidente
Álvaro Dias – PSDB-PR ⁽¹⁾
1º Secretário
Efraim Morais – PFL-PB
2º Secretário
Gerson Camata – PMDB-ES

3º Secretário
César Borges – PFL-BA
4º Secretário
Magno Malta – PR-ES

Suplentes de Secretário
1º - Papaléo Paes – PSDB-AP
2º - Antônio Carlos Valadares – PSB-SE
3º - João Vicente Claudino – PTB-PI
4º - Flexa Ribeiro – PSDB-PA

LIDERANÇAS

MAIORIA (PMDB) – 20	BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB/PC do B/PRB/PP) - 26	LIDERANÇA PARLAMENTAR DA MINORIA (PFL/PSDB) – 30
LÍDER VICE-LÍDERES LÍDER DO PMDB – 20 Valdir Raupp VICE-LÍDERES DO PMDB Wellington Salgado de Oliveira Valter Pereira Gilvam Borges Leomar Quintanilha Neuto de Conto	LÍDER Ideli Salvatti – PT VICE-LÍDERES Epitácio Cafeteira João Ribeiro Renato Casagrande Inácio Arruda Marcelo Crivella Francisco Dornelles LÍDER DO PT – 12 Ideli Salvatti VICE-LÍDERES DO PT Eduardo Suplicy Fátima Cleide Flávio Ams LÍDER DO PTB – 5 Epitácio Cafeteira VICE-LÍDER DO PTB Sérgio Zambiasi LÍDER DO PR – 3 João Ribeiro VICE-LÍDER DO PR Expedito Júnior LÍDER DO PSB – 3 Renato Casagrande VICE-LÍDER DO PSB Antônio Carlos Valadares LÍDER DO PC do B – 1 Inácio Arruda LÍDER DO PRB – 1 Marcelo Crivella LÍDER DO PP – 1 Francisco Dornelles	LÍDER Demóstenes Torres VICE-LÍDERES LÍDER DO PFL – 17 José Agripino VICE-LÍDERES DO PFL Kátia Abreu Jayme Campos Raimundo Colombo Edison Lobão Romeu Tuma Maria do Carmo Alves LÍDER DO PSDB – 13 Arthur Virgílio VICE-LÍDERES DO PSDB Sérgio Guerra Álvaro Dias ⁽¹⁾ Marisa Serrano Cícero Lucena
LÍDER DO PDT – 4 Jefferson Péres VICE-LÍDER DO PDT Osmar Dias	LÍDER DO P-SOL – 1 José Nery	LÍDER DO GOVERNO Romero Jucá - PMDB VICE-LÍDERES DO GOVERNO Delcídio Amaral Antônio Carlos Valadares Sibá Machado João Vicente Claudino

(1) O Senador Álvaro Dias licenciou-se do exercício do mandato a partir de 26 de março de 2007, pelo prazo de 121 dias, de acordo com o Requerimento nº 258, de 2007.

EXPEDIENTE

Agaciél da Silva Maia Diretor-Geral do Senado Federal Júlio Werner Pedrosa Diretor da Secretaria Especial de Editoração e Publicações José Farias Maranhão Diretor da Subsecretaria Industrial	Cláudia Lyra Nascimento Secretária-Geral da Mesa do Senado Federal Maria Amália Figueiredo da Luz Diretora da Secretaria de Ata Denise Ortega de Baere Diretora da Secretaria de Taquigrafia

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal. (Art. 48, nº 31, RISF)

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

VOLUME I

1 – ATAS DE COMISSÕES

1.1 – Comissão de Assuntos Econômicos – CAE

Ata da 12ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 24 de abril de 2007, às 10:30 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 8

Ata da 13ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, ordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 08 de maio de 2007, às 10:00 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 41

Ata da 14ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, ordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 15 de maio de 2007, às 10:00 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 53

Ata da 15ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 22 de maio de 2007, às 09:00 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 73

Ata da 17ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de maio de 2007, às 09:00 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 94

Ata da 18ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, ordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 12 de junho de 2007, às 10:00 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. .. 126

Ata da 19ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de junho de 2007, às 09:30 horas, na sala de reuniões nº 19 da Ala Alexandre Costa, Senado Federal. ... 144

1.1.1 – Subcomissão Temporária da Regulamentação dos Marcos Regulatórios

Ata da 6ª Reunião da Subcomissão Temporária da Regulamentação dos Marcos Regulatórios, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária

da 53ª Legislatura, realizada em 28 de maio, de 2007, às 17:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal..... 185

Ata da 7ª Reunião da Subcomissão Temporária Da Regulamentação Dos Marcos Regulatórios, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 4 de junho, de 2007, às 17:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal..... 213

Ata da 8ª Reunião da Subcomissão Temporária da Regulamentação dos Marcos Regulatórios, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 18 de junho, de 2007, às 17:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal..... 234

Ata da 9ª Reunião da Subcomissão Temporária da Regulamentação dos Marcos Regulatórios, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 25 de junho, de 2007, às 17:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal..... 255

1.1.2 – Subcomissão Temporária da Reforma Tributária

Ata da 5ª Reunião da Subcomissão Temporária da Reforma Tributária, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 12 de junho, de 2007, às 19:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal. 280

Ata da 6ª Reunião da Subcomissão Temporária da Reforma Tributária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada, em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, em 14 de junho, de 2007, às 11:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal. 300

Ata da 7ª Reunião da Subcomissão Temporária da Reforma Tributária, extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 20 de junho, de 2007, às 19:00 horas, na sala de reuniões nº 19, Ala Alexandre Costa, Senado Federal. 327

1.2 – Comissão de Assuntos Sociais – CAS

Ata da 22ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 24 de maio de 2007, quinta-feira, às 10 horas. 351

Ata da 23ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 30 de maio de 2007, quarta-feira, às 11 horas..... 356

Ata da 24ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 6 de junho de 2007, quarta-feira, às 11 horas..... 379

Ata da 25ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 13 de junho de 2007, quarta-feira, às 11 horas..... 399

1.2.1 – Subcomissão Permanente de Promoção, Acompanhamento e Defesa da Saúde

Ata da 4ª Reunião, extraordinária, da Subcomissão Permanente de Promoção, Acompanhamento e Defesa da Saúde, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 12 de junho de 2007, quarta-feira, às 9 horas e 30 minutos. 427

1.2.2 – Subcomissão Permanente do Trabalho e Previdência

Ata da 3ª Reunião, extraordinária, da Subcomissão Permanente do Trabalho e Previdência conjunta com a Ata da Décima Oitava Reunião da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 3 de maio de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 466

Ata da 4ª Reunião, extraordinária, da Subcomissão Permanente do Trabalho e Previdência conjunta com a Ata da Vigésima Sétima Reunião da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 31 de maio de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 494

1.3 – Comissão de Educação – CE

Ata da 20ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação e 4ª Reunião Extraordinária da Subcomissão Permanente de Cinema, Teatro, Música e Comunicação Social da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de maio de 2007..... 540

Ata da 21ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 05 de junho de 2007..... 566

Ata da 22ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 06 de junho de 2007..... 601

Ata da 23ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 12 de junho de 2007. 626

Ata da 24ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de junho de 2007..... 644

Ata da 25ª Reunião extraordinária da Comissão de Educação da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 21 de junho de 2007..... 666

1.3.1 – Subcomissão Permanente de Cinema, Teatro, Música e Comunicação Social

Ata da 5ª Reunião ordinária da Subcomissão Permanente de Cinema, Teatro, Música e Comunicação Social da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 13 de junho de 2007..... 693

1.4 – Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle – CMA

Ata da 16ª Reunião, ordinária, da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, do dia 29 de maio de 2007 às 11:30 horas. 696

Ata da 17ª Reunião, ordinária, da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, do dia 12 de junho de 2007 às 11:30 horas. 708

1.5 – Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa – CDH

Ata da 11ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para 29 de março de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 713

Ata da 12ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para o dia 3 de abril de 2007, terça-feira, às 14 horas. 734

Ata da 13ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, conjunta com a 10ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para o dia 4 de abril de 2007, quarta-feira, às 10 horas..... 751

Ata da 14ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para 12 de abril de 2007, quinta-feira, às 9 horas..... 768

Ata da 15ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para o dia 19 de abril de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 779

Ata da 16ª Reunião, extraordinária, da Comissão Direitos Humanos e Legislação Participativa, conjunta com a 15ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para o dia 25 de abril de 2007, quarta-feira, às 14 horas. 827

Ata da 17ª Reunião, extraordinária, da Comissão Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, convocada para 26 de abril de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 837

Ata da 18ª Reunião da Comissão Direitos Humanos e Legislação Participativa, conjunta com a 3ª Reunião da Subcomissão Permanente do Trabalho e Previdência, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 3 de maio de 2007, quinta-feira, às 9 horas. 846

Ata da 19ª Reunião da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, conjunta com a 17ª Reunião da Comissão de Assuntos Sociais, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, convocada para o dia 3 de maio de 2007, quinta-feira, às 14:00 horas. 874

Ata da 20ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, convocada para 10 de maio de 2007, quinta-feira, às 9:00 horas. 903

1.6 – Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional – CRE

Ata da 16ª Reunião ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia vinte e quatro de maio do ano de dois mil e sete, às dez horas. 909

Ata da 17ª Reunião ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, da 1ª sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia trinta e um de maio do ano de dois mil e sete, às dez horas. 916

Ata da 18ª Reunião ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária a 53ª Legislatura, realizada no dia quatorze de junho do ano de dois mil e sete, às dez horas. 932

Ata da 19ª Reunião ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia vinte e um de junho do ano de dois mil e sete, às dez horas. 953

VOLUME II

1.7 – Comissão de Serviços de Infra-Estrutura – CI

Ata da 8ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 22 de março de 2007, quinta-feira, às 10 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II. 972

Ata da 9ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de março de 2007, às 9:00 horas, na sala de reunião nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.... 1023

Ata da 10ª Reunião, ordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 03 de abril de 2007, às 14 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II. 1063

Ata da 11ª Reunião, ordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 10 de abril de 2007, às 14 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II. 1065

Ata da 12ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 12 de abril de 2007, às 10:00 horas, na sala de reunião nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.... 1066

Ata da 13ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, 11ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e da 10ª Reunião da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, Extraordinárias, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em conjunto no dia 17 de abril de 2007, às 10 horas e 30 minutos, no Plenário nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II. 1148

Ata da 14ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de abril de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II... 1177

Ata da 15ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada em 26 de abril de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II... 1180

Ata da 16ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 2 de maio de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II... 1186

1.8 – Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR

Ata da 1ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura,

realizada em conjunto com as demais comissões permanentes, em 6 de fevereiro de 2007, às 16:00 horas, no plenário do senado federal. 1211

Ata da 2ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 01 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1213

Ata da 3ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 08 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1238

Ata da 4ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 15 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1246

Ata da 5ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 22 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1259

Ata da 6ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1266

Ata da 7ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de abril de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas. 1276

Ata da 8ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 26 de abril de 2007, quinta-feira, às 14:30 horas. 1288

Ata da 9ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 10 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas. 1296

Ata da 10ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 17 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas. 1318

Ata da 11ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 24 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas. 1320

1.9 – Comissão de Agricultura e Reforma Agrária – CRA

Ata da 13ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 1ª Sessão

Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 30 de maio de 2007. 1347

Ata da 14ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 13 de junho de 2007. 1364

1.9.1 – Subcomissão Permanente dos Biocombustíveis

Ata da 4ª Reunião da Subcomissão Permanente dos Biocombustíveis, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 30 de maio de 2007. 1374

1.10 – Comissão Parlamentar de Inquérito – Apagão Aéreo

Ata Circunstanciada da 4ª Reunião de 2007, realizada em 28 de maio de 2007, segunda-feira, às quatorze horas e trinta e um minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores: Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino; Sargento Jomarclo Fernandes dos Santos; Sargento Lucivando de Tibúrcio de Alencar; Sargento Leandro José dos Santos Barros; Sargento Antônio Francisco Costa de Castro; Sargento Francisco Roberto Agostinho Freire; e Sargento Alexandre Xavier Barroca. 1376

Ata Circunstanciada da 5ª Reunião de 2007, realizada em 29 de maio de 2007, terça-feira, às dez horas e vinte e três minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores: Coronel Aviador Rufino Antonio da Silva Ferreira; Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho; Senhor Edgard Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos; Constantino de Oliveira Júnior – Presidente da Gol Transportes Aéreos S/A; Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A e Paulo Cezar Castello Branco, Vice-Presidente de Planejamento e Alianças, na qualidade de convidado. 1414

Ata Circunstanciada da 6ª Reunião de 2007, realizada em 30 de maio de 2007, segunda-feira, às dez horas e trinta e um minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores: Lucas Rocha Furtado – Procurador Geral do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União; Cláudio Candiota Filho – Presidente da Associação dos Passageiros do Transporte Aéreo – ANDEP e Delegado Renato Sayão Dias – DPF. 1488

Ata Circunstanciada da 7ª Reunião de 2007, realizada em 4 de junho de 2007, segunda-feira, às quatorze horas e cinquenta minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores: Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA; Plínio de Aguiar Júnior, Pre-

sidente da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL; Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho; e Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho.	1532	Ala Senador Nilo Coelho, destinada ao final das inquirições à Senhora Sílvia Terezinha Pfeiffer e oitiva dos Senhores Georges de Moura Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico, Brigadeiro-do-Ar, Álvaro Pequeno, membro da Comissão CSN/ATM, e do Major-Brigadeiro-do-Ar, Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário Geral da OACI.....	1721
Ata Circunstanciada da 8ª Reunião de 2007, realizada em 06 de junho de 2007, quarta-feira, às 14 horas e sete minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à apreciação do Primeiro Relatório Parcial do Senador Demóstenes Torres.	1602	Ata Circunstanciada da 13ª Reunião de 2007, realizada em 27 de junho de 2007, terça-feira, às doze horas e nove minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a um debate, em reunião reservada , com a presença dos Senhores Milton Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Major-Brigadeiro-do-Ar, Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento de controle do Espaço Aéreo – DECEA; Tenente-Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO; e Major-Brigadeiro-do-Ar, Jorge Godinho B. Nery, representante do Ministério da Defesa.	1754
Ata Circunstanciada da 9ª Reunião de 2007, realizada em 12 de junho de 2007, terça-feira, às dez horas e trinta minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores Ozires Silva, Ex-Presidente da Embraer, Varig, e Ex-Ministro da Infra-Estrutura; Jéferson Vaz de Oliveira, Comandante Especialista em Aviação; Cláudio Carvas, Diretor da ATECH; e Rubens Teixeira Alves, Consultor.	1623	2 - Atas de Comissões do Congresso Nacional	
Ata Circunstanciada da 10ª Reunião de 2007, realizada em 20 de junho de 2007, quarta-feira, às nove horas e cinquenta e quatro minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva dos Senhores Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL, Gustavo Soares Silbert, Diretor-Presidente da Star One, e do Major-Brigadeiro-do-Ar, Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA.....	1662	2.1 – Comissão Mista Especial – Mudanças Climáticas	
Ata Circunstanciada da 11ª Reunião de 2007, realizada em 20 de junho de 2007, quarta-feira, às dez horas e nove minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada à oitiva da Senhora Sílvia Terezinha Pfeiffer.....	1683	Ata da 11ª Reunião da Comissão Mista Especial, criada pelo Ato nº 001, de 2007, destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil, realizada no dia 23 de maio de 2007, às 14 horas e 59 minutos.....	1754
Ata Circunstanciada da 12ª Reunião de 2007, realizada em 26 de junho de 2007, terça-feira, às onze horas e trinta e seis minutos, na Sala nº 2 da		Ata da 12ª Reunião da Comissão Mista Especial, criada pelo Ato nº 001, de 2007, destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil, realizada no dia 30 de maio de 2007, às 15 horas e 11 minutos.....	1766

SECRETARIA DE COMISSÕES**SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES
PERMANENTES****COMISSÃO DE SERVIÇOS
DE INFRA-ESTRUTURA**

Ata da 8ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 22 de março de 2007, quinta-feira, às 10 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às onze horas e quatro minutos do dia vinte e dois de março do ano de dois mil e sete, na sala de reuniões da comissão, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com a presença das Senhoras e Senhores Senadores **Serys Silhessarenko, Delcídio Amaral, Ideli Salvati, Francisco Dornelles, Inácio Arruda, Fernando Collor, Valdir Raupp, Wellington Salgado, Adelmir Santana, Eliseu Resende, Jayme Campos, Heráclito Fortes, Raimundo Colombo, João Tenório, Flexa Ribeiro, João Durval, Fátima Cleide, Renato Casagrande, Garibaldi Alves, Gilvam Borges, Neuto de Conto, Demóstenes Torres, Jonas Pinheiro, Romeu Tuma, Cícero Lucena, Eduardo Azeredo**. Presentes, também, os Senadores **Edison Lobão, Magno Malta, Arthur Virgílio e José Agripino**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando-se a leitura da ata da reunião anterior que é dada como lida e aprovada. É aprovada a inversão da Pauta. Em seguida, a Presidência dá início à primeira parte da Pauta: **Item Único - Decisão Terminativa - Projeto de Lei do Senado, nº 137, de 2006**, que “determina que empresas operadoras do Serviço de Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”, de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto e da Emenda nº 1 e pela rejeição da Emenda nº 2, ambas de autoria da Senadora Serys Silhessarenko, nos termos do Substitutivo. A Presidência concede vista coletiva, nos termos regimentais. A matéria é Adiada. Após, a Presidência passa-se a segunda parte com a realização de Audiência Pública destinada a ouvir o Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado das Minas e Energia, *Silas Rondeau*, o Presidente da PETROBRÁS, *José Gabrielli* e o Presidente da ELETROBRÁS, *Valter Luiz Cardeal de Souza*, a fim de participarem de debate so-

bre o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, em atendimento aos Requerimentos nºs 011 e 016, de 2007-CI, ambos de autoria do Senador Marconi Perillo e outros, e ao Requerimento nº 10, de 2007-CI, também de autoria do Senador Marconi Perillo. A Presidência responde ao questionamento da Senadora Ideli Salvati, esclarecendo que incluiu a questão do Gás Boliviano na presente Audiência Pública, por entender que as autoridades convidadas teriam condições de discorrer sobre o assunto, evitando, assim, a necessidade de voltarem à comissão em outra oportunidade. Ato contínuo, assume a Presidência dos trabalhos o Senador Delcídio Amaral. Fazem uso da palavra, para os seus questionamentos os Senadores Marconi Perillo, Francisco Dornelles, Flexa Ribeiro, Eliseu Resende, João Tenório, Valdir Raupp, José Agripino, Delcídio Amaral, Raimundo Colombo, Wellington Salgado, Inácio Arruda, Arthur Virgílio e Ideli Salvati. A Presidência solicita ao Presidente da Petrobrás, senhor José Gabrielli, que encaminhe à Comissão informações detalhadas a respeito do Gasoduto do Sul e Centro-Oeste. O Senador Raimundo Colombo solicita ao Ministro de Estado de Minas e Energia, senhor Silas Rondeau, que encaminhe à Comissão dados detalhados do número de licenciamentos ambientais. A Comissão aprova, ainda, as seguintes matérias constantes da Extrapauta **Item 1 – Requerimento nº 27, de 2007-CI**, de autoria do Senador Romero Jucá, subscrito pelo Senador Delcídio Amaral, requerendo o aditamento do nome do senhor Amin Alves Murad, Diretor-Presidente da Supervia, entre os convidados para a audiência pública a realizar-se no dia 29 de março de 2007, por ocasião da aprovação do Requerimento nº 2, de 2007-CI, de autoria dos Senadores Eduardo Azeredo e Inácio Arruda, para discorrerem sobre os sistemas dos trens metropolitanos no País. **Item 2 – Requerimento nº 28, de 2007-CI**, de autoria dos Senadores Renato Casagrande, Marconi Perillo, Wellington Salgado, Eliseu Resende e Eduardo Azeredo, convidando o Ministro de Estado dos Transportes, senhor Paulo Sérgio Passos, os Governadores dos Estados do Espírito Santo, Paulo Hartung, de Goiás, Alcides Rodrigues e de Minas Gerais, Aécio Neves, e os Diretores-Presidentes da Companhia Vale do Rio Doce, senhor Roger Agnelli e da Agência Nacional de Transporte Terrestre, senhor José Alexandre Nogueira Resende, para comparecerem em Audiência Pública a fim de discutirem as soluções que visem desobstruir os gargalos para consolidar o corredor Centro-Leste. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezesseis horas e um minuto, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no

Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

Ata 8ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 22 de março de 2007 às 11 horas e 05 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental declarado aberta a 8ª reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura Extraordinária da 1ª Sessão Legislativa da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os trabalhos proponho a dispensa da leitura da ata da reunião anterior. Os Srs. e Srª.s. Senadores e Senadoras que aprovam permanecem como se encontram. Aprovada.

Há requerimento sobre a Mesa os quais serão deliberados extrapauta. Há também o primeiro item da pauta que diz respeito a discussão e deliberação em relação ao Projeto de Lei nº 137 de 2006, decisão terminativa que “determina que empresas operadoras do Serviço de Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”.

Esta matéria exigirá *quorum* em maioria para ser deliberada e aprovada ou rejeitada. A segunda parte diz respeito a Audiência Pública, com a presença dos Excelentíssimos Srs. Ministro de Estado de Minas e Energias Silas Rondeau, do Presidente da ELETROBRÁS Valter Luiz Cardeal de Souza e do Presidente da PETROBRÁS, José Gabrielli. Esses requerimentos têm como objetivo a discussão em relação ao Programa de Aceleração do Crescimento, já que tanto em relação a PETROBRÁS quanto em relação a ELETROBRÁS, coordenados pelo Ministério de Minas e Energia, existem recursos altos destinados ao Programa de Aceleração do Crescimento.

Por outro lado, também há um outro requerimento de minha autoria com o objetivo de discutir a questão do último contrato estabelecido entre o Governo Brasileiro e o Governo da Bolívia, em relação ao gás natural. Portanto, nós teremos duas discussões a serem feitas: uma para ouvir esclarecimentos das autoridades convidadas em relação ao acordo Brasil/Bolívia sobre o gás e o outro, para debater e ouvir dos Excelentíssimos Srs. Expositores, informações específicas em cada uma dessas áreas de atuação em relação ao Programa de Aceleração do Crescimento.

Como esta deliberação relacionada ao Projeto de Lei 137 exige *quorum* qualificado, eu proponho aos Srs. Senadores e às Srª.s. Senadoras a inversão da pauta. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como estão. Aprovada. Então nós fizemos a inversão da pauta, a fim de que possamos ter *quorum* para deliberar o item único da pauta e os requerimentos extrapauta.

Já se encontra aqui na Presidência o Exmo. Sr. Ministro de Minas Gerais e Energia Silas Rondeau, a quem tenho a honra de convidar para compor a mesa.

Os Exmos. Srs. Presidentes da PETROBRÁS e da ELETROBRÁS, já estão se deslocando, aliás, eu sou informado aqui pelo Exmo. Sr. Ministro, que o Dr. José Gabrielli, acaba de chegar. Então, eu tenho a honra de convidá-lo para sentar-se à mesa.

Estamos informados, ainda, de que o Exmo. Sr. Presidente da ELETROBRÁS, o Dr. Valter Luiz Cardeal de Souza, já está se deslocando do Palácio do Planalto para comparecer e participar desta reunião.

Como autor dos requerimentos, gostaria de informar aos Exmos. Srs. convidados alguns dos motivos que nos levam a iniciativa desse convite. Primeiro, em relação a questão do acordo do gás Brasil/Bolívia. Gostaria de fazer algumas considerações que motivaram ou que justificaram a iniciativa do requerimento. E depois, em relação ao Programa de Aceleração do Crescimento, outro motivo primordial deste nosso convite.

No dia 13 de março, a Câmara dos Deputados da Bolívia aprovou emenda à Lei referente aos 44 contratos assinados pelo Presidente Evo Morales com a PETROBRÁS e outras 11 empresas petrolíferas. A norma precisa ainda ser aprovada no Senado. Caso seja ratificada pelos Senadores, entrarão em vigor os novos contratos que o governo negociou com as petrolíferas no fim de outubro de 2006, após a nacionalização decretada em 1º de maio. O atraso na aprovação dos contratos levou a PETROBRÁS e seus sócios a pagarem, no dia 12 de março, 32 milhões de dólares adicionais em royalties e impostos sobre a produção de gás nos campos de San Alberto e San Antonio, os maiores da Bolívia. O valor se refere à produção de novembro. A estatal brasileira. [soa a campanha]

A estatal brasileira informou que o pagamento foi feito sob protesto e com “reserva de direitos”, entre aspas. Ela informou que, entre aspas, “lançará mão de todos os meios legais cabíveis para buscar ressarcimento do pagamento dessa diferença que julga indevida”. Em fevereiro Brasil e Bolívia chegaram a um acordo sobre o preço do gás. O preço de 4.30 dólares por milhão de BTUS, estabelecido em contrato não muda, mas valerá apenas até o limite de 8900 quilocalorias por metro cúbico. A partir desse patamar o Brasil vai

pagar um valor maior, segundo cotação internacional, por componentes nobres do gás como etano, gás liquefeito de petróleo e gasolina natural.

O Ministro Boliviano de Hidrocarbonetos, Carlos Villegas, estima que seu país receberá cerca de 100 milhões de dólares a mais por ano, um aumento de cerca de 8% em relação ao que o Brasil importou no ano passado, ou seja, um bilhão, duzentos e sessenta milhões de dólares. O Ministro de Minas e Energia do Brasil, Dr. Silas Rondeau disse prever reajuste de 3 a 4% no máximo, ou seja, 50 milhões de dólares; um número bastante discrepante em relação à afirmação do Ministro Boliviano.

Para que o valor inicial comece a ser cobrado PETROBRÁS e Governo Boliviano farão aditivo ao contrato existente estabelecendo a partir de qual faixa o gás será desmembrado e ficará mais caro. Vale mencionar que a brasileira BRASKEM retomou as negociações com o Governo da Bolívia para instalar no país um pólo petroquímico, um investimento de um bilhão e quatrocentos milhões de dólares que vinha sendo estudado há seis anos, mas que teve suas negociações interrompidas depois que o Presidente Evo Morales assumiu o cargo de Presidente no início de 2006.

O objetivo é produzir polietileno a partir do gás natural boliviano. A companhia está disposta a seguir em frente com o projeto, desde que o país garanta condições condizentes, entre outras, “com a realidade de mercado”.

Além disso, a Bolívia quer uma parceria nas usinas que ficariam do lado boliviano do Rio Madeira em projetos que estão em avaliação como da Hidrelétrica de Cachoeira Esperança. O projeto dessa usina tem potencial de geração de cerca de três mil megawatts. Mesma capacidade projetada para cada uma das hidrelétricas do complexo do Madeira, do lado brasileiro do rio. Essa usina ficaria a cerca de 100 quilômetros da fronteira dos dois países.

Além disso, Sr. Ministro e Srs. Presidentes, nos preocupa muito o fato de termos recebido informações, de que as reservas bolivianas serão muito insuficientes para atender aos contratos e aos projetos já firmados até o presente momento. Existem ramais de gasodutos que já estão parados há anos, projetos de ramais que já estão parados há anos, como o projeto do ramal que liga Campo Grande, no Estado de Goiás até o Triângulo Mineiro, dentre outros ramais importantíssimos para o aquecimento da nossa economia, para o nosso crescimento econômico.

De modo que nos preocupa muito essas questões e mais, também, a informação de que o Governo Brasileiro, isso segundo a imprensa, estaria disposto

a bancar vinte milhões de dólares para a viabilização de um projeto de biocombustível na Bolívia.

De modo que essas são as primeiras, as preliminares preocupações dessa Comissão de Serviços de Infra-estrutura em relação a estes contratos assinados recentemente com o Governo Boliviano. Não só essa Comissão, mas os formadores de opinião de maneira geral, no Brasil, têm enorme preocupação em relação a esses contratos.

Por outro lado, Sr. Ministro e Srs. Presidentes da PETROBRÁS, da ELETROBRÁS, também nos interessa sobremaneira discutir aqui, as questões relativas ao Programa de Aceleração do Crescimento. É claro, já dissemos na presença dos Ministros Chefe da Casa Civil, da Fazenda e do Planejamento, que em nossa opinião para que o país cresça serão necessários cortes de gastos públicos, redução da carga tributária, redução das taxas de juros etc. Mas nós sabemos da importância, do papel da PETROBRÁS, do papel da ELETROBRÁS e do Ministério de Minas e Energia, enquanto indutores desse projeto de crescimento e, como peças fundamentais para que efetivamente o PAC possa deslanchar e, efetivamente, cumprir com seus objetivos, ou seja, estartar, depois de longo período de crescimento bastante abaixo da média internacional e, sobretudo, bastante abaixo da média na América Latina, o Brasil possa, efetivamente, reencontrar o caminho do crescimento.

Nós temos absoluta convicção de que o Ministério de Minas e Energia, que ao longo dos últimos anos tem adotado providências e medidas importantes, sobretudo em relação a questão do suprimento de energia, garantia de construção de novas geradoras, de novas hidrelétricas e de novas fontes de energia certamente contribuirão muito para que o PAC possa, efetivamente, se tornar uma realidade e contribuir para que o país possa crescer.

Com essas preliminares, Sr. Ministro e Srs. Presidentes, eu agradeço em nome de toda a nossa Comissão a honra que V.Ex^{as}. nos dão em comparecendo aqui para debater esses assuntos de tamanha relevância e passo a palavra ao Exmo. Sr. Ministro de Minas e Energia, Silas Rondeau, para que ele possa discorrer sobre os dois temas por um período de vinte minutos.

Com a palavra o Exmo. Sr. Ministro de Minas e Energia, Dr. Silas Rondeau. Lembrando, aqui, senhor Ministro, que se V.Ex^a. necessitar de mais tempo, com certeza, essa mesa terá o máximo prazer em conceder.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Muito bom dia a todos. Eu saúdo com muita alegria os Srs. Senadores que estão aqui presentes. Agradeço o convite e faço

um agradecimento especial ao Sr. Presidente da Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, o Senador Marconi Perillo. E eu quero, também, saudar a equipe que me acompanha.

Srs. Senadores, eu trouxe comigo, como é de costume, uma equipe de apoio, meu Secretário de Petróleo e Gás, Secretário de Planejamento, Secretário de Energia, Geologia e Mineração, enfim.

E o objetivo, segundo eu conversei rapidamente com o Sr. Presidente, seria fazer uma apresentação rápida do Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal e tentar responder os questionamentos, as dúvidas que, eventualmente, sejam colocadas aqui. E com esse intuito, eu trouxe então a nossa equipe de apoio, se for necessário nós estaremos recorrendo diretamente a eles.

Sr. Presidente, eu, na realidade, eu queria uma orientação sua ou da Casa. Eu tenho um convite, cujo tema que me foi pedido que apresentasse era um debate sobre o Programa de Aceleração de Crescimento. Eu estou entendendo que esses assuntos que foram discorridos, lidos por V.Ex^a. Sobre a questão Brasil e Bolívia, enfim - está aqui, dia 26 de fevereiro - podem ter sido incluídos dentro do aspecto do PAC porque, de uma forma absolutamente correta, quando nós estamos falando de gás da Bolívia, eu estou falando da auto-suficiência energética do Brasil e, o PAC enxerga essa posição, sim.

De sorte que, eu queria propor, eu fiz uma síntese do Programa de Aceleração do Crescimento que diz respeito à infra-estrutura, uma síntese com números e os aspectos que ele aborda. Eu entendo, com a chegada do Cardeal, da ELETROBRÁS, e mais do Gabrielli, em função de questões específicas relativas à área de energia elétrica ou do petróleo, nós tentaremos estar respondendo a cada um desses questionamentos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Pela ordem. Só um minutinho, Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sim.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Se for possível. Eu tenho só uma preocupação de nós--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, pela ordem, a ilustre Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Obrigada, Presidente. Eu só tenho assim uma pequena preocupação, acho que tem que ser uma preocupação de todos nós.

O objetivo de a audiência ser respeitada, digamos assim, os temas, por conta que determinados assuntos, inclusive, este do gás, por envolver relações internacionais, nós temos que ter sempre muito cui-

dado ao tratá-lo. Porque aqui está sendo transmitido, é coisa pública.

Então, eu queria apenas ressaltar, porque se as autoridades que foram convidadas não foram alertadas para este assunto, poderão não estar munidas de todos os dados relevantes que um assunto como este pode suscitar. Então, eu só queria fazer esta pequena observação, Presidente, para gente poder focar, na questão do Plano de Aceleração do Crescimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Só respondendo a questão de ordem de V.Ex^a, eu gostaria apenas de informar que este requerimento relativo ao acordo Brasil/Bolívia, foi aprovado no dia 16 de fevereiro passado.

É um Requerimento que se tornou público. Foi aprovado pela unanimidade dessa Casa. E eu não vejo, Senadora, nenhum problema em debatermos esse assunto aqui, que é de relevante importância para o país. Devolvo a palavra ao ilustre, Exmo.--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois, não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eu não estou querendo fazer polêmica, obviamente, que as autoridades têm tranquilidade para tratar do assunto, até porque cuidam do assunto, cotidianamente, mas a minha única preocupação é que o tema que está inclusive aqui no tema da audiência é o Programa de Aceleração do Crescimento.

Então, se foi aprovado o requerimento, ele deveria pelo menos então estar aqui, também, contemplado como assunto. Só isso. Na pauta da audiência.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois, não. Com a palavra, pela ordem, o ilustre Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Só para aduzir ao que V.Ex^a. colocou na abertura do trabalho de que ao tratarmos dos investimentos no PAC estamos tratando, também, da questão de investimento da PETROBRÁS em gás. E esses investimentos da PETROBRÁS em gás, evidentemente, que têm ligação direta com o gás que vem da Bolívia.

Então, são assuntos que têm interface, são interligados. E os nossos convidados, aparentemente, a primeira vista, não se colocaram contrários à sua proposição de discutir também isso.

Então, a nobre Senadora Ideli, como Líder do PT, eu acho que ela tem que deixar que a audiência pública tenha a transparência que a Nação Brasileira precisa. Então, é um processo democrático, que a

TV Senado estende a todos os brasileiros para que a gente possa debater.

E eu quero aqui agradecer e festejar a presença do Ministro Silas, do Presidente Gabrielli, da PETROBRÁS e do Presidente Cardeal, da ELETROBRÁS, porque eu acho que é importante discutirmos uma questão que é fundamental para o sucesso do PAC, que é a questão da energia. Sem energia não há PAC. Isso é definitivo.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pela ordem, Sr. Presidente.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu estou com a proposta do Presidente para que a discussão seja ampla, não haja limitação de tema dentro do PAC.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, pela ordem, o ilustre Senador Demostenes Torres.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, V.Ex^a. tem inteira razão em debater esse tema. Eu acho que nós não temos que ter o melindre, acho que a Senadora preocupada, com razão, porque pode ser que isso acabe, de alguma forma, causando um estremecimento com o Presidente Boliviano. Mas acontece que o Presidente, também, não teve nenhum prurido, quando rompeu os contratos com a PETROBRÁS. Ele tem vindo tanto ao Brasil, que eu acho que ele quer ser Presidente da FUNAI, porque não é possível.

Então, acho que nós temos que debater com informação, com espírito público, não é? Explícito. Eu acho que o Presidente, o Presidente Evo Morales, teve a sutileza de um elefante numa casa de louça conosco, com todos os brasileiros.

Então, por que é que nós não podemos debater o assunto? Senador, por exemplo, Marconi Perillo, logo lá no Presidente, logo que entrou disse: “Olha, nós estamos com as obras atrasadas”, e é verdade. Agora, como é que nós tocamos as obras com a insegurança que nós temos em relação ao Presidente Boliviano - especificamente, não com o povo boliviano. Agora, são questões que o Presidente da PETROBRÁS, principalmente, tem como responder, não é? E nós queremos ouvir.

Então, sem gerar qualquer constrangimento ao povo boliviano, não é? Eu acho que é um direito nosso.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [inaudível] Com o Presidente junto.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente. Eu acho que o Evo Morales, nós o respeitamos. E até se ele mudar a nacionalidade podemos

indicá-lo a Presidente, embora não tenha intimidade [inaudível] para ser o Presidente da FUNAI.

Agora, nós vamos sim, vamos sim, fazer esse debate que nós temos já, inclusive, iniciado. O Presidente Silas Rondeau já começou a fazer a sua exposição. E todos os demais vão fazer, agora, sem a preocupação... É claro que temos essa prudência, mas sem a preocupação de esconder a verdade, porque isso poderia melindrar A ou B.

Então, eu discordo de V.Ex^a., nesse aspecto, Senadora.

SENADORA FÁTIMA CLEIDE (PT-RO): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu agradeço as questões de ordem dos ilustres Senadores, Ideli Salvatti, Flexa Ribeiro, Demostenes Torres.

Concedo a palavra, por questão de ordem, pela ordem, à Senadora Fátima Cleide, depois nós vamos devolver a palavra ao Exmo. Sr. Ministro, para que ele possa fazer a exposição.

SENADORA FÁTIMA CLEIDE (PT-RO): Sr. Presidente, eu pedi a palavra pela ordem, apenas para fazer um registro lamentável da fala do Senador Demostenes Torres, não dá para deixar passar essa questão da sugestão, de que o Presidente Evo Morales possa vir a ser Presidente da FUNAI.

Eu acho um desrespeito com a autonomia e a soberania dos povos, do povo boliviano e com a autonomia e soberania dos povos indígenas do nosso país.

A FUNAI é um órgão com todos seus defeitos e os seus problemas que precisa ser encarado pelo Senado Federal, como representante dos povos indígenas brasileiros. E nós temos, Senador Demostenes, aqui no Brasil, tirando os não indígenas, nós temos também indígenas que podem chegar à Presidência da FUNAI. Eu só queria fazer esse registro, porque eu lamento.

Acredito que foi um equívoco, uma infelicidade do Senador Demostenes, que precisa ser registrado e que, com todo o respeito ao povo boliviano, ao Presidente Evo Morales e à FUNAI e aos índios brasileiros, aos indígenas brasileiros.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pela ordem.

SENADORA FÁTIMA CLEIDE (PT-RO): Então é uma forma preconceituosa de se colocar com relação a um povo que constituiu a nossa formação social e cultural do Brasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a manifestação de V.Ex^a.

Com a palavra para réplica o Senador Demostenes.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO):

Digo e repito. Digo e repito que, claro que foi um chiste e não teve intenção nenhuma em ofender, nem os índios brasileiros nem... V.Ex^a. sabe muito bem disso, claro que se utilizou da oportunidade política. Isso é interessante, não é? Mas só para registrar que também não quis ofender o povo boliviano de forma alguma.

Mas que o Presidente vem tanto aqui, vem sempre querendo criar problemas, principalmente, para a matriz energética brasileira, principalmente em relação ao gás boliviano.

SENADORA FÁTIMA CLEIDE (PT-RO): Respeitando a autonomia e soberania do povo boliviano também, não é Senador?

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Também. Também respeitamos. É nossa obrigação.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a todas as manifestações feitas através de questão de ordem.

Eu queria apenas para encerrar essa celeuma, essa polêmica, informar aos ilustres convidados, aos ilustres Senadores e Senadoras, que como fui autor dos dois requerimentos, apenas por uma questão de economia processual e sabedor do tempo escasso de ambos; Sr. Presidente da ELETROBRÁS, Sr. Ministro, apenas por uma questão de economia processual e tendo convicção e consciência do tempo de cada um dos Srs., que é precioso, resolvi agrupar aqui os dois requerimentos para que V.Ex^{as}., não tivessem, depois, a necessidade de voltar aqui a essa Comissão convocados, já que os senhores estão aqui convidados para nossa honra e para a nossa satisfação.

Então, para não fazê-los voltar aqui uma outra vez para discutir apenas o tema gás, eu resolvi agrupar, agregar os dois requerimentos.

Com a palavra, o Exmo. Sr. Ministro Silas Rondeau.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Muito obrigado, Sr. Presidente.

Retomando então a questão do PAC. Quero só registrar da minha satisfação em participar de um ambiente democrático e construtivo como esse. Eu acho que esse é o lugar realmente para que nós coloquemos todas as nossas questões e, a nossa obrigação é essa mesma de estar respondendo a todas aquelas dúvidas.

Só quero, combinar então, com o Sr. Presidente e os Srs. Senadores, eventualmente, qualquer tipo de questionamento que não tivermos aqui no momento a resposta, nós estaremos encaminhando a esta Casa

juntamente com a cópia da apresentação que nós estaremos deixando aqui.

Quero também, finalmente, só para iniciar já a apresentação, dizer que meu propósito é puxar, através de uma lógica do PAC da infra-estrutura e ser complementado pelos segmentos de eletricidade e petróleo e gás, pelos dois Presidentes. Tentarei ser breve, sem prejuízo do conteúdo que nós julgamos, são os pontos mais relevantes do PAC, do Programa de Aceleração do Crescimento, que diz respeito a infra-estrutura.

Quando nós estamos falando de Programa de Aceleração de Crescimento do Governo Federal, na realidade ele foi segmentado em três eixos principais.

1. A infra-estrutura social e urbana. A infra-estrutura que nós chamamos logística, estradas, portos, aeroportos, enfim, e a infra-estrutura energética da qual eu estarei falando agora aqui.

Infra-estrutura energética, estou falando de usinas hidrelétricas, linhas de transmissão, petróleo, gás, fontes renováveis, GNL, eólicas, enfim, esse conjunto de obras que serão necessárias durante o processo de suprimento das condições energéticas para que o país cresça. Esse subconjunto que nós estamos chamando de PAC, no que diz respeito ao eixo que chamamos da infra-estrutura energética, ela está a cargo do Ministério de Minas e Energia.

Como nós encaramos isso então, Srs. Senadores? Simplificando, nós vamos tratar de duas coisas aqui: combustível e energia elétrica. Dois objetivos bem definidos onde, no que diz respeito à energia elétrica nós temos como objetivo: Assegurar o suprimento de energia elétrica e sua universalização de maneira geral estamos definindo dessa forma. E o objetivo específico no que diz respeito a combustíveis é: Assegurar o abastecimento do petróleo, do gás natural e dos combustíveis renováveis. Com esses dois objetivos, então, nós dividimos em cinco programas.

No que diz respeito ao primeiro objetivo afeito à eletricidade que é assegurar o suprimento de energia elétrica e sua universalização nós temos três programas: Geração de energia elétrica ou de transmissão de energia elétrica e o programa “Luz para Todos”, que está sob a responsabilidade do Ministério de Minas e Energia, mas está sendo acompanhado, lá no eixo da infra-estrutura social e urbana. Mas é de responsabilidade do acompanhamento da implementação pelo Ministério da Minas e Energia, através da ELETROBRÁS.

E, com respeito ao objetivo que nós chamamos de petróleo, assegurar o abastecimento de petróleo e gás natural ao país, nós temos dois programas importantes que é: Petróleo e gás natural e o de biocombustíveis. Essa estrutura da minha apresentação que eu,

repito, vou passar muito rapidamente, principalmente com os principais números que nós consideramos os mais significativos.

De uma maneira geral, então, dos 504 bilhões de reais que é a previsão dos investimentos do PAC, no período 2007 a 2010, nós temos então, inicialmente esse desdobramento em que nós temos os programas de energia elétrica até o ano de 2010, com 54 bilhões, entre 2008 e 2010; ou seja, soma o ano que eu vou dar uma ênfase que é 2007, mais os três anos subsequentes, 2008, 2010, 65.9 bilhões de reais serão investidos no programa de geração de energia elétrica.

No programa de transmissão de energia elétrica nós temos um investimento de 12.5 bilhões, aonde em 2007 já temos uma programação para estar investindo 4,3 bilhões.

Na área de petróleo e gás, dá para ver, o mais expressivo dele, no quadriênio nós temos uma previsão de 179 bilhões, dos quais 35.9 praticamente 36 bilhões é o que se pretende investir no segmento de petróleo e gás. E combustíveis renováveis, 17.4 bilhões; ou seja, nós estamos - após incluir o programa do “Luz para Todos”, que está previsto 8,7 bilhões, isso vai ser nos dois anos, 2007/2008, porque a previsão é universalizar em 2008, nós temos então uma previsão de investimentos totais no Programa de Aceleração do Crescimento relativo a infra-estrutura de 283.5 bilhões de reais.

Aquela última coluna que está lá após 2010, nós só estamos assinalando que: em virtude do esforço do programa, dos investimentos que nós estaremos fazendo, principalmente, no que diz respeito a geração quando ela é hidráulica ela tem... É assim: normalmente você tem cinco anos para, começando a obra, a primeira máquina rodar e, mais cinco anos para motorizar quando é o caso de grandes hidrelétricas, ou menos, quando é um pouco menor.

Mas é uma obra que, normalmente, ela em qualquer circunstância, mesmo em situações favoráveis, nós temos em torno de cinco a 10 anos para executar. E aqueles 20.7 ali, de geração de energia elétrica, são as obras que tiveram início nesse esforço 2007/2010 e que dão continuidade. Transmissão elétrica da mesma forma. E petróleo e gás, que é o mais expressivo deles, também, pelas mesmas razões.

Então, a última coluna ali é o seguinte: O que significa a inércia do PAC; o que nós estamos fazendo e o que será assegurado a partir do seu início, em função das obrigações que se têm com contratos para complementar essas obras, que não dá para fazer tudo nos quatro anos. Então esse é o quadro de previsão de investimentos, 283.5, praticamente 2/3 dos investimentos do PAC está nesse eixo da infra-estrutura.

E aqui, nós fazemos um destaque regionalizado. A região Norte, Nordeste, enfim, como nós estamos distribuindo esses 283, 5 bilhões nas diversas regiões do país. Chamando a atenção que existem alguns programas que nós chamamos nacionais, que pode estar ocorrendo em qualquer uma que seja das regiões, cito como exemplo: os blocos de petróleo, ou uma grande linha de transmissão que ligue Rondônia ao Rio de Janeiro, que passará por duas regiões ou mais, como é o caso das interligações Norte/sul.

Como é que nós vamos fazer isso? Rapidamente eu peço a paciência dos Srs. Senadores só para dizer. Como é que o Governo, o Ministério de Minas e Energia, está enfrentando esse desafio de administrar um programa de 284 bilhões de reais? Qual a metodologia?

Rapidamente. Não vou me deter muito nessa lâmina, apenas dizer que: na Casa Civil foi criado um grupo gestor e uma réplica, um rebatimento, nós criamos no Ministério, através da Portaria 30, do dia 05 de fevereiro, em que a coordenação geral é do Ministro e nós estamos administrando, então, os quatro principais programas, eletricidade, no que diz respeito a geração transmissão, petróleo, combustível e “Luz para Todos”, com um comitê técnico que fecha o banco de dados, interage diretamente com as empresas relacionadas ou os agentes relacionados.

Então, existe uma estrutura formal criada dentro do Ministério para acompanhar o PAC com, nominalmente, coordenadores específicos para isso. E temos reuniões de acompanhamento praticamente toda segunda-feira e, que esse acompanhamento é feito também com a Casa Civil toda sexta-feira.

Estamos acompanhando todos os cronogramas. E, o nosso papel é não só acompanhar o status em que se encontram essas obras, mas principalmente criar as condições ou desimpedir qualquer óbice que nós tenhamos no processo de acompanhamento desse programa importante.

E qual é a metodologia que nós adotamos no Ministério de Minas e Energia [soa a campainha], para acompanhar com essa estrutura? Nós usamos o quê? Isso é rapidamente; nós conhecemos como o tal do PDCA, que é PLAN, DO, CHECK e ACTION; ou seja, eu planejo, eu executo, eu checo e isso vai rodando dentro de um processo iterativo, cujas ações vão sendo implementadas no transcurso de cada segmento de acompanhamento. O P, por exemplo, que é planejar ou projetar, nós definimos o objetivo do programa. Foi isso que foi feito naquela fase até o lançamento do PAC.

Aqui estiveram presentes principalmente os documentos - isso é importante eu dizer para os Srs. Senadores - que o Plano de Gestão 2007, feito no Mi-

nistério mais o Plano Nacional de Energia, que está sendo finalizado agora - que eu falei com os Srs. Senadores na reunião anteontem sobre este tema [soa a campanha]--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo ao Exmo. Sr. Ministro, nosso expositor, prorrogação do seu tempo em mais dez minutos.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Obrigado, Sr. Presidente.

Então, nós temos esses documentos que subsidiaram a definição dos programas; ou seja, o PAC é um substrato de um planejamento que nós temos decenal, do anual, ou dos 25 anos próximos, para dar consistência às obras que foram selecionadas, o subconjunto dessas obras que fazem parte do que nós chamamos PAC. E essa primeira parte do planejamento está lá sendo coordenada pelo Ministério de Minas e Energia.

A parte do D, do DO, que é fazer e executar, ele ocorre basicamente em dois ambientes distintos, um que executa as tarefas - e isso é feito diretamente pelos Departamentos de Minas e Energia - estão aqui a maioria representados. E, os agentes - cito dois agentes importantes - que é a PETROBRÁS, e a ELETROBRÁS, mais os agentes privados que estão dentro desse segmento do nosso ciclo PDCA, que é de executar as tarefas.

Nós no Ministério estamos acompanhando, através dos departamentos cada um desses agentes, através de um rebatimento daquele comitê, como eu mostrei ali no início. Foi criado um espelho também na PETROBRÁS e um espelho daquela estrutura na ELETROBRÁS, para acompanhar a execução de cada um desses projetos.

E, no segundo ambiente nós temos a fiscalização e o andamento dos projetos porque existe concessão e existem os dois órgãos ANEEL e a ANP, que se encarregam dessa fiscalização.

No C, que nós chamamos de verificar, controlar, também dois ambientes distintos acontecendo concomitantemente. Nessa parte do ciclo nós temos um monitoramento que é feito pelos departamentos também do Ministério de Minas e Energia e, principalmente, pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico que reúne uma vez por mês e repassa todos esses pontos que diz respeito ao atendimento de energia elétrica ou de suprimento de combustíveis.

Nesse segundo ambiente também nós precisamos verificar e promover as articulações necessárias. Isso é feito por aqueles coordenadores que eu mostrei na primeira planilha, dos coordenadores de cada um dos programas.

E, finalmente, ação: nós temos que agir, proceder em cima desse ciclo, corrigir rumos, ocorre também em dois ambientes distintos, aonde nós temos que atuar preventivamente na análise e reorientação desses programas. Esse ciclo nós estamos rodando praticamente semanalmente, isso é feito pelo Grupo Gestor do Ministério de Minas e Energia e a definição das políticas energéticas.

A retomada, a correção de rumo, que isso é feito num comitê que assessora o Presidente da República, o CNPE, que ocorre com a participação de sete Ministros em que as grandes questões são ali, então, uma vez identificado o problema são corrigidos. E roda o que nós chamamos do ciclo PDCA, que vai acontecendo e, essa é a ferramenta que nós utilizamos juntamente com o Comitê para acompanhar o desenvolvimento desse programa.

Vou falar, então, sobre o subprograma energia elétrica que constitui transmissão e geração. O que é que nós temos no PAC previsto para o setor de energia elétrica, dentro daqueles 69 bilhões de reais que eu mostrei lá? Para isso nós utilizamos - como eu falei na transparência anterior - o planejamento decenal, o planejamento de longo prazo, os documentos da matriz energética, o plano de gestão do Ministério.

E, nós temos então, fundamentamos a eleição dos programas chamados “prioritários” para fazer parte do PAC. O planejamento que considera três tendências, a tendência de crescimento baixo, de referência ao crescimento alto, em que o mercado de energia pode estar variando entre 3,9% e 5,5% de crescimento. Isso é ajustado, volto a insistir, por isso eu mostrei aquela figurinha chata do início, do PDCA.

Isso tem que ser ajustado em tempo real, para que a energia do próximo terceiro ano na frente ou do próximo quinto ano, sejam tomadas às providências com antecipação, para que a falta de energia não venha a provocar uma alteração na velocidade ou na aceleração desse crescimento ou que o excesso de energia venha a trazer um preço de energia mais caro. Então, utilizamos mecanismos de planejamento como está mostrado.

A síntese é: nesse quadriênio 2007/2010, nós estaremos agregando geração 12 mil, ali está errado, viu, faltou um ali: 12 mil, 336 megawatts nos quatro anos. E em transmissão nós estamos agregando 13 mil, 826 quilômetros. Repito. No quadriênio 2007/2010, dos programas que estão sendo contemplados no PAC, nós temos 12 mil, 386 megawatts e 13 mil, 826 quilômetros de transmissão.

Se fizer a conta nós vamos observar que existem outras obras de geração que estão em andamento e que não estão no PAC, até porque não precisava de um

acompanhamento mais estreito porque elas estão em fase de complementação. Nós temos, nessa situação, alguma coisa da ordem de mil megawatts, posso citar, por exemplo, Tucuruí que está entrando 1125 megawatts, é muito importante, uma carga importante está entrando, mas não está aí, porque ela já está praticamente desdobrando.

E o PAC são obras que carecem de uma atenção especial por parte do Ministério, da ELETROBRÁS e dos agentes, para que ocorra essa oferta de energia e garanta o crescimento dentro da previsão do Governo, que é crescer 4,5% em 2007, 5% em 2008/2009/2010. Nós temos que criar um mecanismo para que, em necessitando, nós tenhamos condições de atender toda essa energia.

Ali embaixo eu botei uma observação, rapidinho, só para dizer o seguinte: que aquele rescaldo, aquela inércia significa que, em função das ações do PAC, mais 27.420 megawatts estarão sendo agregadas por conta desse Programa de Incentivo no segmento de geração e, mais 5257 quilômetros nos anos após 2010.

De uma forma sintética: como é que vai crescer a geração do país? Em 2003, nós tínhamos 83 gigawatts disponíveis. E nós chegaremos até o final de 2010, com 110 mil megawatts: 01 gigawatts, 1000 megawatts. De quê forma? Nós vemos nitidamente esse crescimento em que em 2007 nós estamos agregando novos 4,7 mil megawatts. Em 2008, 3, 8, chegando, então, essa posição que do ano passado, 2006, para o ano de 2010, nós estamos agregando esta geração nova conforme nós estamos mostrando aí.

Esse é o desafio do PAC: Garantir o crescimento desta oferta de geração, que é o que esta - segundo declarações do mercado -, requisitado para suas energias através de suas distribuidoras e agências de maneira geral.

No que diz respeito à transmissão, também, nós temos um crescimento mostrado, como está no gráfico, em que nós saímos de uma posição de dezembro de 2007 com 86 mil quilômetros de linha de transmissão, chegando a 100 mil quilômetros de linha de transmissão. De quê forma? O que é que está no PAC?

Então, nós como dividimos ali por região, temos aqui na Região Norte, nós temos duas usinas, Santo Antônio e Giral que são usinas que deverão - estamos nos esforçando para que o leilão ocorra em 2007, provavelmente a primeira delas já em julho de 2007. O processo de licenciamento está em andamento. Estamos aguardando manifestação do grupo de licenciador do Ibama para isso.

Temos ainda obras iniciando 2007, São Salvador e Estreito. Estreito já está com canteiro de obras lá, já iniciou efetivamente, São Salvador, enfim. E plane-

jamento e projetos são as usinas que estamos trabalhando nesse período, para finalizar todos os estudos, licenciar e colocar em leilão.

Não significa, por exemplo, que uma usina como Belo Monte, que tem uma previsão da primeira etapa de cinco mil megawatts, esses megawatts estejam disponíveis já na primeira fase. Mas significa que o esforço do PAC, não só concluir, colocar em operação, como possibilitar a entrada futura desses empreendimentos.

Então, esse é o quadro da Região Norte, no que diz respeito a geração. No que diz respeito a transmissão nós temos destaque para três linhas importantes, uma é ligando Tucuruí a Manaus, atendendo [soa a campanha] ao Estado do Amapá, chegando a Manaus. Outra é o terceiro circuito Norte - Sul, que faz a interligação do Sistema Norte, Nordeste com o Sistema Sudeste, Centro-Oeste e Sul.

E uma linha de interligação que já está em construção - segundo nós podemos estar vendo ali: início de construção em 2007, mas praticamente já iniciou -, que são as obras de ligação entre o sistema até então isolado Acre/Rondônia, com o sistema interligado nacional e, também, em projeto um grande eixo de escoamento de energia que traria a energia vinda do Rio Madeira. Essas são as obras previstas de geração e transmissão no Norte.

Temos aqui no Nordeste, então, esse conjunto de obras, o que está em branco, volto a insistir, são obras que estão em planejamento, portanto, têm chances, estamos trabalhando. Esse que é o esforço do Ministério, no sentido de liberar os estudos, liberar as licenças para que elas sejam licitadas e sejam incorporadas à disponibilidade da geração da matriz do país.

As que estão em azul iniciam as obras em 2007. Nós estamos iniciando em 2007, 28 obras importantes de geração no Nordeste. E, em planejamento e projetos são estas que estão em branco, são sete.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo mais cinco minutos ao Exmo. Sr. Ministro, para concluir a exposição.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Região Nordeste, nós temos então essas linhas de transmissão, só destaco a interligação Norte/Nordeste, que é um último reforço que possibilitará mais um intercâmbio da ordem de duas mil megawatts para a Região Nordeste.

Na Região Sudeste nós vemos está bem colorido, são bastantes obras. Nós temos iniciando obras em 2007, 18 obras. Obras que estão em andamento dez e que entram em operação em 2007, cinco obras. E nós temos, na Região Sudeste também, esse grupo de obras, a mesma coisa - esse material está sendo disponibilizado para os Srs.

Na Região Sul, nós temos hidrelétricas entrando em operação. Termoelétricas, enfim. Na Região Centro-Oeste também todas essas azuis, volto a insistir, estão iniciando obras em 2007. Entram em operação 16 obras no Sudeste, obras de geração entram em operação no Sudeste. E, estamos trabalhando fortemente para colocar mais dez projetos em condições de serem licitados. Na Região Centro-Oeste, que temos o desafio de linhas de transmissão são as que estão aí - repito, inclusive, aquela linha preta ali, é a interligação das Usinas do Madeira ao centro consumidor do Sudeste, Sul, Centro-Oeste.

Esse quadro aqui mostra, então, outro aspecto que foi encarado com bastante empenho na eleição pelo Ministério de Minas e Energia para o PAC, que são os estudos de viabilidade técnica econômica. Nós temos então condições de incorporar até o ano 2010, mais 25 mil, 768 megawatts de potência que estarão disponíveis para futuros leilões.

Os leilões ocorrem a partir dos seus estudos de viabilidade aprovados, sua licença prévia liberada e os leilões são feitos em cima disso; ou seja, a prateleira de oportunidades se constrói a partir dos estudos de viabilidade ou, então, a partir dos estudos de inventário que desdobra com os estudos de viabilidade, que nós estamos inventariando, conhecendo, identificando tecnicamente as possibilidades de utilização da geração hidráulica em pelo menos 32 mil, 950 megawatts, cujo inventário deve estar pronto, esse conjunto de inventários deve estar pronto também até o ano de 2010.

Aqui, rapidamente, só tem essa lâmina do “Luz para Todos”. Nós temos uma meta de universalização para até o ano 2008, que é atender pelo menos dez mil, 676 pessoas. Nós, hoje, 10 milhões, 676 mil pessoas. Que está aqui embaixo, que é o quê? A aplicação de oito bilhões e 700 milhões nesse programa. E, complementar com cinco milhões, 150 mil pessoas que, somadas àquela última coluna de cinco milhões, 526, deve perfazer aquela previsão lá de dez milhões, 676 mil pessoas atendidas somente na área rural. Nós temos uma previsão em torno de dois milhões a dois milhões e meio, também, que serão atendidos na área urbana.

Petróleo e gás natural. Eu vou passar rapidinho em função do meu tempo que já estourou Gabrielli e eventualmente, naturalmente, eu vou só passar os grandes números e, só um flash e poderá ser, naturalmente, complementado pelo Presidente da PETROBRÁS.

É dizer que o programa do PAC, a atuação do Ministério de Minas e Energia na área de petróleo e gás não coincide necessariamente com a PETROBRÁS. A PETROBRÁS é um agente, nós temos atuando no Brasil outros agentes, Shell, iniciativa privada, no que

diz respeito não só ao petróleo, como a biocombustíveis, etanol e tudo o mais.

Sem dúvida nenhuma, a PETROBRÁS é o agente mais expressivo. É o mais importante. E é um agente que tem como seu acionista controlador o Governo. Portanto, é de uma importância muito grande e, esse destaque para a PETROBRÁS [soa a campainha], nós procuramos dar aqui na apresentação que pode ser confirmada na apresentação também sucinta que eu pedi ao Gabrielli que fizesse.

Então na área de petróleo e gás natural nós temos, basicamente o que é que nós temos? Vou tentar também ser rápido. O Brasil hoje, ele tem uma relação reserva/produção, ou seja, aquilo que se eu gastasse exatamente o que eu estou gastando esse ano, quanto tempo eu sobreviveria, se eu não botasse mais nada no meu estoque? Eu tenho 12,5 anos, não é isso? Minha relação reserva/produção. E uma das metas do PAC é que a indústria do petróleo brasileiro, com PETROBRÁS e todos que estão no segmento consigam agregar, anualmente, uma média de 800 milhões de barril de petróleo. Com isso significa que nós saímos de uma posição, é só somar, três mil e 200, mais os 15 de praticamente 19, sai da minha reserva produção de 12.5 para praticamente 19, no ano de 2010. Isso é muito importante ter o estoque.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senhor Ministro, dada a relevância de vossa exposição eu prorrogo por mais cinco minutos para conclusão.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Eu agradeço e peço desculpas se não calibrei o meu tempo nos vinte minutos. Mas tentei, eu confesso reduzir o máximo de tempo, por conta de que realmente, é um programa muito grande, são 2/3 praticamente do Programa do PAC está na infra-estrutura.

Mas essa questão como eu dizia, Sr. Presidente, é importante que a PETROBRÁS, juntamente com as empresas da área de produção tenham como meta assegurada. E a PETROBRÁS quem assegurou para o Governo, esse esforço no sentido de garantir pelo menos uma média de um incremento de 800 milhões de barris de petróleo/ano. E ainda, sair dos 1,8 milhões de produção diária no Brasil para, em 2010, com 2,60. E ainda, adicionar pelo menos 350 mil barris de petróleo em novas refinarias e petroquímicas.

O refino, ampliação e modernização da maioria das suas plantas onde será possível processar o óleo pesado, aquele nosso brasileiro e diminuir a importação do óleo mais leve, por conta da PETROBRÁS através de um programa de modernização e melhoria das suas plantas. Construção de 44 petroleiros, dos quais dois são superpetroleiros. E a utilização e a introdução do

óleo vegetal bruto no processo de refino, das Refinarias da PETROBRÁS que em 2007, já temos capacidade de incluir pelo menos 256 mil metros cúbicos de óleo vegetal no refino, chegando até 2010, através, dessas melhorias tecnológicas a serem feitas nas plantas de PETROBRÁS chegarmos à capacidade de processar, pelo menos 425 mil metros cúbicos de óleo vegetal, diretamente nas Refinarias da PETROBRÁS.

Esse é o resumo geral. Aqui, rapidamente, eu não vou me ater nisso. Somente dizer que aqui estão entrada em operação, obras em andamento, início em operação. Que nós temos dos principais, dos principais projetos que estão dentro do PAC para atender a meta do petróleo e gás. Refino e petroquímica também nós temos aqui. Eu deixo - mais uma vez insisto com a Presidência da Mesa esse o nosso material.

HBIO, foi o que eu falei e me referi a pouco, pelo menos quatro dessas refinarias estarão até o ano 2010, aptas para introduzir na sua cadeia o processamento direto do óleo vegetal, que é o que nós chamamos de HBIO. Aqui, a ampliação da frota dos petroleiros, aqueles 44 navios que eu me referi, dos quais dois são superpetroleiros em estaleiros instalados em Suape, Rio de Janeiro e Itajaí.

Nós temos então o PLANGAS, que é um esforço de antecipação da disponibilização do gás natural para o mercado brasileiro e com isso, até o ano 2010 já estarmos bastante avançados no projeto de independência energética brasileira e a caminho da auto-suficiência energética brasileira, no que diz respeito ao gás natural. Isso é um grande desafio para PETROBRÁS e as empresas que estão empenhadas nesse projeto como um todo e isso pode ser detalhado, através de uma pergunta dos Srs. Senadores, aproveitando a presença do Sr. Presidente da PETROBRÁS, o Gabrielli que está aqui conosco.

Aqui é muito importante a infra-estrutura para o escoamento desse gás, nós estamos falando então da construção desses gasodutos que temos, praticamente nós vamos ter uma quantidade de 4400 quilômetros adicionais de gasodutos até 2010. E, temos a incorporação ainda também, não só do escoamento desses reservatórios que nós temos para o gás, como também a introdução de gás natural liquefeito nos Portos de Perseu, no Ceará e no Porto da Guanabara, na Baía de Guanabara no Rio de Janeiro; que totaliza também a disponibilização técnica de pelo menos vinte milhões de metros cúbicos diários através da regaseificação. [soa a campanha]

Combustíveis renováveis. Nós temos aqui só a destacar, que temos no Programa do biodiesel um crescimento de 3,3 bilhões de litros/anos; introdução de pelo menos 26, com 20 de 2007, 46 novas usinas de

biodiesel. No Programa de Produção de Combustíveis Renováveis temos uma meta extremamente ousada de chegamos a 2010 produzindo 23 bilhões de litros de álcool e introduzindo algo da ordem de 77 novas usinas, novas refinarias, novas destilarias, especificamente a grande maioria delas voltadas para o álcool.

E, no que diz respeito à logística a construção de 1150 quilômetros de dutos, alcooldutos ou polidutos que apoiarão na logística da distribuição ou na coleta para a centralização nos centros de distribuição nacional do etanol produzido no Brasil todo.

Temos aqui uma perspectiva também bastante positiva no que diz respeito ao Programa do biodiesel. Estão entrando em operação em 2007, pelo menos 20 usinas de biodiesel e tem planejado, nós temos em projeto, pelo menos mais 26 plantas de biodiesel no país como um todo. E, usinas de etanol também cada um desses triangulinhos, se é amarelo é porque entra em operação em 2007; em branco, nós temos em planejamento; ou seja, é um conjunto bastante grande são 77 usinas de etanol que estão previstas, principalmente concentradas na Região Centro-Sul do país.

Álcoois e polidutos nós temos um já em andamento avançado dos estudos e viabilidade, enfim, e a PETROBRÁS encarregada desse processo que é do alcoolduto, Senador Canedo, que chegará a São Sebastião. O outro em estudo ainda, é um poliduto que poderá chegar, a partir de Cuiabá, chegar ao Porto do Paranaguá.

Isso aqui é bastante importante. Isso aqui é o seguinte: biodiesel, 2005, praticamente ninguém falava em biodiesel no país. Em 2006, nós já tivemos uma produção de 75 milhões de litros. E, esse amarelinho é o incremento na produção de biodiesel nacional, a partir daquele esforço que nós estamos acompanhando e foi mostrado na lâmina anterior.

E o que é interessante é o seguinte: para que o Brasil chegue a condição já definida em lei de utilizar o B2, ou seja, 2% do biodiesel no diesel mineral, nós precisamos de 840 milhões de litros. Portanto, essa meta já está praticamente garantida para 2008, conforme mostra ali no gráfico. E, a meta de introduzir até 5% até 2013, nós podemos dizer que com esse esforço nós já podemos pensar de que até 2010, antecipando três anos, nós já poderemos estar utilizando o B5, porque a perspectiva de produção é de três bilhões e 33 milhões de litros em 2010 e, o necessário para a produção em 2010, a introdução de 5% é somente dois bilhões e 200 milhões.

Portanto, aquilo ali é uma questão que estamos discutindo em nível do Ministério, enfim, do Governo, se isso corresponde a uma antecipação do B5 no Brasil, ou se isso fará parte de uma política de expor-

tação do biodiesel, que também é possível, isso está em estudo ainda. Mas o importante é que o Programa do biodiesel é um sucesso sim, conforme está sendo mostrado e tem surpreendido muito a nós do ponto de vista positivo.

No que diz respeito ao etanol, rapidamente também, só assinalar que aqui está a nossa curva de produção também do etanol, que chega aqueles 23 bilhões e 300 milhões de litros no ano de 2010. E esse amarelinho nessa barra casada aqui, é o incremento anual que deve ser impresso a taxa de produção do etanol brasileiro, por conta dos investimentos que nós mostramos ali nas novas usinas no sistema de transporte também, enfim, estaremos chegando ali.

E, do lado direito, nós observamos que o mercado interno, que é faixa verde, já nos possibilita pensar sim, em garantir contratos de exportação - que é essa faixinha aqui; aqui é o mercado nosso interno, aqui é a produção, isso aqui foi o incremento no ano e aqui, o que nós temos condições inclusive de estar exportando, como sendo uma das metas que o Brasil tem de fixar a posição do Brasil como grande produto de etanol, dentro de um conceito de combustível renovável mundial. Estou terminando, com os destaques para 2007. Desculpe se eu estou correndo muito, minha idéia é cumprir o prazo, porque já furei duas vezes.

Mas vejam só, um destaque muito importante que diz respeito diretamente a esta Casa é a Norma Legal 351, que já está na fase final de apreciação pelas duas Casas, mas que tem um impacto muito positivo - não vou entrar no detalhe - mas apenas dizer o seguinte; significa... Só para, se eu considerar somente a geração de emergência elétrica que nós - a emergência nova que eu estarei incrementando no próximo segmento, por conta do reflexo da Medida 351, já pode significar benefícios de até 20% no custo da energia. Atenção: Eu não estou dizendo que nós vamos baratear o custo de energia em 20%, por conta da Medida Provisória 351.

Eu estou dizendo que: o crescimento marginal dos megawatts próximo que nós estaremos introduzindo, por conta dos benefícios que serão transferidos para o consumidor no momento do leilão pode chegar a até 20%, portanto, é uma medida extremamente importante para o Programa e, eu peço particularmente um apoio dessa Casa no momento que esta matéria estiver chegando para sua aprovação aqui nesta Casa [soa a campanha].

Para energia elétrica, eu queria apenas dizer que as obras já foram iniciadas no Estreito, 1087 megawatts, em Fontes Chapecó 1455. A interligação Acre/Rondônia já me referi, do sistema interligado já está em implantação com previsão de conclusão em 2008,

sem nenhum prejuízo para as fontes térmicas porque estão lá hoje em Rondônia, especificamente na cidade de Porto Velho onde está previsto também o gasoduto chegar lá. E, essa geração que hoje é da ordem de 450 megawatts ficar disponível trocando com o sistema interligado a energia térmica, quando for solicitada em função de uma hidroeletricidade baixa.

A retomada dos estudos de inventário, como eu falei, nós temos capacidade de deixar inventariados pelo menos 33 megawatts até o ano de 2010, e os estudos de viabilidade econômica e ambiental, aqueles que são os próximos passos a partir da licença prévia para ser licitado, nós temos condições de até o ano de 2010 estar deixando nessa prateleira algo em torno de 26 mil megawatts. Isso é um grande feito, se considerarmos que no início de 2003, nós não registrávamos mais do que três mil megawatts de oportunidade de nova energia de geração hidráulica disponível, sob a forma de inventário.

Aqui o destaque como eu falei, Usina do Rio Madeira. Essa é uma grande luta que nós estamos travando no sentido de viabilizar isso. Estamos contando já com o cronograma de que a licença prévia saia em março de 2007, um *hotshow* sendo apresentado em abril de 2007. É importante ressaltar que a Usina do Madeira é o primeiro grande empreendimento em hidroeletricidade que nós estamos fazendo nos últimos 20 anos, o último deles foi em Tucuruí.

Portanto, nós estamos tentando fazer com todo cuidado e um deles e a questão ambiental que está sendo travada. E, nós estamos aguardando por parte do Ibama, do Ministério de Meio Ambiente a liberação dessa licença prévia para prosseguirmos com esse processo e o leilão, enfim, ser possível ser realizado em julho de 2007, quando nós pudemos então estar assegurando a entrada de pelo menos mais 03 mil 150 megawatts a um investimento de 9.2 bilhões de reais, que isso será feito sob uma modalidade de projeto *fines*(F), utilizando com certeza, a participação privada e pública no processo.

Finalmente, nós temos então, leilões que nós estamos realizando de energia elétrica nesse ano, um em maio, um em junho, enfim, com energias novas e fontes alternativas. Esse é o primeiro leilão que nós estamos fazendo especificamente vocacionado para fontes alternativas dentro de um processo competitivo. Estamos também com pelo menos três leilões previstos em linha de transmissão, para atender aquela meta do crescimento que nós temos ali de 373 quilômetros no primeiro lote, mais 1800 quilômetros no segundo lote.

E, finalmente, o terceiro leilão de linha em transmissão previsto para novembro com 2023 quilômetros.

São investimentos importantes e na área de petróleo e gás nós temos - é a síntese do que eu falei - mas a produção nacional de óleo de dois bilhões de barris, em 2007 está chegando a dois bilhões de barris/dia; entradas em operação da Bacia de Campos, da P52 e da P54 e, que as duas somam 360 mil barris de petróleo adicionais/dia.

Entrando em operação, já entrou em operação, aliás, o Campo de Manati, está em fase de aumento de produção, não é isso Gabrielli? O Manati que chegaremos ao final de 2007, com seis milhões de metros cúbicos de gás natural. Temos também como ponto de destaque para o cronograma de 2007, a entrada em operação do Campo do Piranemo com 20 mil barris; entrada em produção da Fase II de Peruá; entrada em operação dos gasodutos de Campinas, Rio, Cabiúnas, Vitória, Vitória, Cassinos, todos nas datas que estão entre parênteses.

Processamento de óleo vegetal, o HBIO que nós chamamos de até 256 mil metros cúbicos, naquelas quatro refinarias que eu mostrei no gráfico anterior. E assinatura dos contratos para construção de 16 navios em 2007, aonde 10 já foram assinados no mês passado em Suape, que nós estivemos lá presentes e 13, estão para serem produzidos no Rio de Janeiro e três em Itajaí.

No que diz respeito ainda a petróleo e gás natural, é importante, nós estamos trabalhando. Na reunião do CNPE do dia 27 nós estamos nos esforçando para aprovar já a definição dos blocos, as áreas já foram definidas e aprovadas também pelo CNPE. Se tudo correr bem dentro desse cronograma nós temos condição de ofertar num leilão até 29 de agosto, novas áreas para exploração e produção de petróleo, que nós chamamos: a 9ª Rodada de Licitação.

Pedindo desculpas, então, pelo estouro do tempo, esta é a síntese do novo PAC Infra-Estrutura e Energética. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu agradeço a exposição bastante ampla, bastante elucidativa de parte do Exmo. Sr. Ministro de Minas Gerais e Energia.

Informo a V. Ex^a. Sr. Ministro, que dada a relevância, a importância dessa exposição, esta Comissão concedeu a V. Ex^a., 55 minutos para que fosse feita a exposição.

Passo a palavra, agora, com muito prazer ao ilustre Presidente da PETROBRÁS, Dr. José Gabrielli, pelo período de 20 minutos.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Ilustre Senador, Srs. Senadores e Senhoras Senadoras. Eu vou tentar ser o mais breve possível para possibilitar o debate posteriormente. Esperem, o pessoal está preparando a apre-

sentação. Eu imagino que a discussão sobre a situação da Bolívia nós vamos fazendo a discussão, porque na nossa apresentação não tem uma situação da Bolívia, mas no debate nós estamos disponíveis para responder as perguntas. Eu vou tentar passar rápido para não repetir as informações do Ministro. A idéia inicial é fazer uma aderência entre o PAC da PETROBRÁS e os diversos problemas governamentais; localizar os investimentos que estamos fazendo; fazer uma apresentação breve dos diversos projetos e, terminar com alguns pontos de atenção para a execução desse projeto. Em relação a aderência, portanto, esses números são praticamente os mesmos dos Ministros. Nós estamos concentrados em cinco subprogramas: Petróleo, exploração e produção, refino, transporte e petroquímica, gás natural, energia elétrica porque a PETROBRÁS, também, produz energia elétrica e energia renovável. Próximo. Aqui nós temos, o nosso investimento total dentro do PAC é de 171,7 bilhões de reais. Aqui nós resolvemos fazer a distribuição percentual, portanto, 100% ali corresponde a 171,7 e quem quiser compor os valores é só aplicar as diversas percentagens. 58% dos nossos investimentos está no programa de oferta de petróleo e gás natural, sendo que a maior parte desses 58,2, está no nosso programa de exploração e produção da PETROBRÁS. Nós temos 6,2% de parceiros que não são da PETROBRÁS.

No nosso programa de gás natural de oferta de petróleo e gás natural nós temos 10,3, de tal maneira que, a maior parte dos nossos investimentos estão na área de oferta de petróleo e gás natural. O segundo componente importante é a área de refino onde nós alocamos 18% do nosso investimento total, sendo que quase 15% está na área de refino, transporte e petroquímica e nós temos parceiros com 1,4% dos investimentos. Na área de transporte dutoviário nós estamos investindo 4,5% dos investimentos totais; 3,4% no transporte marítimo. Energia nas diversas regiões nós estamos investindo em torno de 0,8%, em torno de 1% e, o programa de gás 7,3% do total dos investimentos. O próximo, por favor. A localização dos investimentos. Nós temos em termos de distribuição regional, nós temos a maior parte dos investimentos no Sudeste, 74% no Sudeste, onde está a maior parte de nossas reservas de petróleo, uma vez que nós concentramos os nossos investimentos na área de oferta de petróleo e gás natural. A maior parte dos investimentos, portanto, se concentram na Região Sudeste. 16% está no Nordeste, dentro do Nordeste um elemento importante é a perspectiva de refino de petróleo, essencialmente nós estamos construindo em conjunto com a PEDEVESA, uma refinaria nova no Nordeste Brasileiro, a Refinaria Abreu Lima, em Pernambuco. E, a oferta de petróleo

e gás que também se elevará bastante no Nordeste, absorvendo 6,9% dos investimentos. O próximo, por favor. Em termos de petróleo e gás a nossa meta de produção está colocada. A nossa entrega total de gás natural no final de 2010, é em torno de 70 milhões de metros cúbicos/dia, o que significa um aumento significativo em relação a entrega de hoje. Os projetos, por favor. Os projetos estão alocados aí.

Nós temos, portanto, na área de produção os principais projetos: Em 2007, nós temos a FPSO Rio de Janeiro, com cem mil barris de petróleo por dia que já está em operação; a produção de Piranema, que é uma produção de 20 mil barris por dia, que deve começar a operar em meados deste ano é uma produção em Sergipe com um petróleo de alta qualidade. Em Roncador o P-52 deve entrar em operação com 180 mil barris/dia de capacidade de produção, em setembro. E, o Roncador com P-54, mais 180 mil barris por dia em setembro desse ano. Portanto, nós temos 460, 490 mil barris a mais em 2007 de capacidade de produção. Isso não significará, necessariamente aumento de produção nesse volume, porque nós temos o declínio natural dos campos que estão sendo substituídos por esses novos sistemas de produção. Em 2008, o FPSO Niterói, com cem mil barris e Marlim Sul, P-51, também entrando. Portanto, em 2008 nós estamos prevendo adicionais, capacidades de produção de 280 mil barris. Em 2009, 180 mil barris em janeiro de 2009, com P-53. O Projeto FRADE em final de 2009 entra em operação. O Projeto FRADE é um projeto operado, não é operado por nós é operado por uma empresa americana, nós somos sócios e temos esse 100 mil barris de volume adicional desse Projeto FRADE. 2010, Jubarte, com P-57 mais 180 mil barris fazendo, portanto, com que a nossa produção em 2010 atinja em torno de 2.4 milhões de barris de petróleo no Brasil. Próximo, por favor.

Em termos de produção de gás, nós já temos Manati com início de produção agora esse ano, atingindo 100 milhões de metros cúbicos/dia no final do ano é um campo de produção na Bahia. Peruá deve entrar em operação esse ano com 5,2 milhões de metros cúbicos. Portanto, esse ano nós estamos adicionando 11 milhões de metros cúbicos/dia de produção em 2007. Em 2008, Merluza, Lagosta, Camarupim e Canapu são campos tanto na Bacia de Campos como na Bacia do Espírito Santo, elevando a produção, portanto de mais de 6.5 milhões de barris em 2008. Em 2009, Mexilhão adiciona mais seis milhões de metros cúbicos. Mexilhão é um grande campo na Bacia de Santos e temos a ampliação da UTGC, que vai permitir ampliar a capacidade de sete milhões de metros cúbicos/dia em 2009. A produção de Uruguá-Tambaú em 2010,

adiciona mais 5,6 milhões de metros cúbicos/dia de produção nacional. Em termos de refino de transporte petroquímico, por favor. Nós vamos aumentar a capacidade de processamento de petróleo nacional. O grande salto no processamento do petróleo nacional será em 2012, depois de entradas em operação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro e da entrada de operação da Refinaria de Pernambuco. Nós temos projetos chama-se de conversão, são projetos que aumentam a capacidade de processamento do petróleo pesado nacional, isso faz com que haja um melhor resultado das nossas refinarias mais adaptadas à matéria prima produzidas por nós e, portanto, tornando mais sustentável a auto-suficiência brasileira. Nós vamos sair de uma utilização em torno de 80% de petróleo nacional para chegar e atingir em 2011, 90% de petróleo nacional nas nossas refinarias.

Os investimentos em modernização são investimentos que envolvem a melhoria da qualidade dos nossos produtos, envolve o aumento de processos. Isso significa, portanto, que nós não somente teremos um aumento da nossa capacidade de refino nas nossas atuais refinarias, como também um aumento da capacidade de produzir um petróleo de melhor qualidade, um derivado de melhor qualidade, uma gasolina e um diesel de muito melhor qualidade em termos de emissões de enxofre para o futuro. É importante dizer que nesse período nós estaremos construindo duas grandes estruturas de refino; uma que é a Refinaria de Pernambuco e a outra que é o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro. Esse Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro tem uma característica tecnológica bem mais avançada e desafiadora, porque será o primeiro grande complexo do mundo que vai utilizar petróleo pesado para produzir derivados petroquímicos diretamente do petróleo pesado e isso vai fazer, portanto, com que às condições de fornecimento dos produtos petroquímicos se alterem substancialmente no Brasil, substituindo e saindo das rotas tradicionais que utilizam a NAFTA e o gás natural para produzir petroquímicos. Próximo, por favor. Do ponto de vista, como eu disse, os projetos de qualidade envolvem uma redução da emissão de enxofre hoje em torno de mil partes por milhão de gasolina, a partir de 2009, baixarmos isso para 50 partes por milhão e, o diesel também baixar dos atuais 500 a 2000, para 50, 500 e 2000, em 2010. Próximo, por favor. Em termos de gás natural, nós vamos ampliar. Então, esses são os gasodutos importantes e a produção de gás do PLANGAS, como eu disse, é o momento da produção do PLANGAS e, vamos ter, portanto em torno de quatro mil e 500 quilômetros de novos gasodutos entrando em operação até 2010.

Portanto, implantando uma rede de gasodutos no Brasil de mais de nove mil quilômetros de gasodutos no Brasil. Do ponto de vista de energia elétrica, nós vamos ter uma capacidade adicional de geração de energia elétrica dentro do Sistema PETROBRÁS de 640 megawatts. Nós já temos hoje em torno de capacidade de geração em torno de quatro mil megawatts e temos contratos hoje em torno de 2000 megawatts/hora. A nossa energia renovável, nós vamos ampliar a produção. Nós estamos construindo da PETROBRÁS três plantas de biodiesel para iniciar a produção em 2007/2008, início em 2008. Estamos participando com empresas privadas em cerca de uma dezena, um pouco mais de uma dezena de projetos para participação minoritária da PETROBRÁS em plantas de biodiesel no Brasil. Do ponto de vista de produção e óleo e [inaudível] natural, esses são os volumes, portanto de valores equivalentes, de óleos equivalentes; nós estaremos atingindo em 2011 uma produção de 2.4 milhões de barris de óleo equivalente no Brasil. Estamos nesse período também construindo duas unidades da regaseificação de gás natural, uma unidade no Ceará, outra no Rio de Janeiro. Estamos em estudos outras unidades em outros locais do Brasil, mas ainda estão em fase de estudo. Mas no PAC nós estamos viabilizando, portanto, um aumento da nossa capacidade de transformar o gás natural liquefeito em gás, regaseificando esse gás adicionando, portanto, de forma flexível a oferta de gás natural de mais 20 milhões de metros cúbicos até 2010. Eu acho que com isso são os grandes itens do PAC da PETROBRÁS. O próximo, por favor.

Nós gostaríamos de destacar alguns pontos de atenção na implementação desses projetos. Nós temos problemas de rapidez do licenciamento ambiental. Nós temos problemas na regulamentação de contratações de obra. Em alguns momentos nós precisamos adotar procedimentos mais acelerados para a contratação, de forma a viabilizar a rapidez e os cronogramas que nós temos. Nós temos dificuldades, uma vez que a recuperação da indústria brasileira é mais lenta do que o crescimento de nossas demandas industriais em termos de conteúdo local. Nós temos certeza que a indústria brasileira vai responder a esse desafio, mas nós temos que ajustar essa demanda no tempo, de tal maneira que não tenhamos estrangulamentos na indústria brasileira fornecedora de equipamentos e serviços para o nosso programa de investimentos. Vamos ter limitações importantes na capacidade da mão-de-obra nacional, estamos adotando um programa junto com o Ministério de Minas e Energia e outras entidades brasileiras, chamado de Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo, onde nós vamos pretender treinar até 2008, cerca de 70 mil

novos profissionais em setecentas e poucas ocupações, mapeadas em diversas regiões do Brasil, para que essa mão-de-obra seja capacitada para atender a cadeia de fornecedores da PETROBRÁS. E, teremos discussões também nas diversas atividades nossas em termos das eventuais restrições que possam ocorrer no orçamento do Governo. Não sei se cumpri o meu prazo, mas...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): [interrupção no áudio] Agradece a exposição do ilustre Presidente da PETROBRÁS eu agradeço pela generosidade em relação ao tempo. Muito obrigado ao Dr. Gabrielli. V. Ex^a., está absolutamente sintonizado com o Exmo. Sr. Ministro, um colaborou com o tempo do outro. Obrigado. [risos] Com muita honra convido para fazer uso da palavra e realizar a sua exposição, o Exmo. Sr. Presidente da ELETROBRÁS, Dr. Valter Luiz Cardeal de Souza, pelo período de 20 minutos.

SR. VALTER LUIZ CARDEAL DE SOUZA: Senador Marconi Perillo, Presidente da nossa Comissão de Infra-Estrutura do Senado. Honra-me, sobretudo, a oportunidade de estar aqui nesta Casa para poder apresentar de forma bem rápida a questão do PAC, o envolvimento da ELETROBRÁS. E quero iniciar dizendo, que sobre a questão das obras do PAC, o Ministro Silas já apresentou de forma bem completa, todas as obras que estão em desenvolvimento a responsabilidade da ELETROBRÁS. Bem a nossa Empresa ELETROBRÁS hoje, ela controla. As principais controladas, que nós chamamos de subsidiárias, Furnas, ELETRONORTE, Chest e a nossa ELETROSUL. No âmbito carvão, a nossa CGTE, Eletronuclear e a Itaipu Binacional, com uma empresa de participação chamada Lightpar. O nosso Centro de Pesquisa de Excelência, o maior Centro de Pesquisa de Excelência da América Latina, o CEPEL. E nossas - chamadas empresas de distribuição federalizadas, onde atuam no Estado de Rondônia, a CERON, Roraima, Boa Vista, Amazonas, através da CEAM e a Manaus Energia. No Estado do Piauí, a CEPISA e, no Estado de Alagoas a CEAL. A ELETROBRÁS é responsável hoje por, praticamente, 70% de todo o transporte de energia do *grid* nacional e 40% de toda a energia produzida no país. A ELETROBRÁS é uma empresa com aproximadamente 80 bilhões de patrimônio líquido. Dentro desse contexto, a similitude com que o Ministro desenvolveu no âmbito do Ministério de Minas e Energia, nós da ELETROBRÁS, também criamos um Comitê Gestor espelho específico para o PAC. Nesta linha, atuamos na área de geração de energia elétrica sobre os pontos de vista do que se refere às gerações outorgadas, as conversões das UTS, um amplo programa de conversão das UTS

a óleo, contribuindo sobremaneira para a redução da conta de combustível que está muito pesada para a nossa sociedade como um todo. O nosso programa de fonte alternativa, um dos maiores programas do mundo, 3300 megawatts em pleno andamento; as novas gerações a licitar, leilões de energia. Participamos do desenvolvimento de todos os inventários e potenciais hidroelétricos e os estudos de viabilidade. Na área de transmissão também as transmissões outorgadas, os leilões de novas linhas de transmissão e os projetos estruturantes, Tucuruí, Macapá, Manaus e Ji-Paraná, na realidade, é Cuiabá. Ji-Paraná, Jauru, Ji-Paraná, é a nossa capital de Rondônia, Rio Branco, Porto Velho e Acre, Rio Branco. A ELETROBRÁS, também desenvolve importante programa e atuação no que se refere ao Programa “Luz para Todos”, são mais de 375 contratos já assinados com as concessionárias. Já investimos em torno de cinco bilhões só no Programa “Luz para Todos” e atendemos mais de cinco milhões e 280 e poucas pessoas. O programa - como foi falado pelo Ministro - vamos atender até o ano 2008, ou seja, de 2007 e 2008 mais cinco milhões 150 pessoas, totalizando um volume, um contingente humano de nossos irmãos brasileiros nas regiões importantes do nosso país, em torno de dez milhões. Atuamos também diretamente nas interligações, algumas obras, só para ficar bem claro: Nas interligações Norte-Sul. Lá estamos trabalhando nas Colinas-Miracema, Gurupi-Peixe, Miracema-Gurupi, Peixe e Serra da Mesa, obras da Chest, ELETRO-NORTE, em parceria também com a iniciativa privada. Linhas de transmissão do Norte, como já falei, Ji-Paraná, Pimenta Bueno e Pimenta Bueno-Vilhena, que são as novas obras, a ELETRONORTE está fazendo 100% dessas obras. No Nordeste, estamos trabalhando em Funil, Ibicoara, Milagres, Recife, Milagre-Picos, Tauá, Paraíso, obras da Chest e 100% da Chest. Ainda, no Sudeste em transmissão Macaé, Campos, Itapeti, Tijuco Preto, Furnas, 100% dessas obras. Irapé, Araçuari, Itutinga, Juiz de Fora, Furnas, também Furnas, 100% dessas obras. Sul: Campos Novos, Nova Santa Rita, ELETROSUL em parceria 49%. Caxias: Caxias do Sul, [inaudível] Ângelo Lacerda, Estevão, Palhoça, também ELETROSUL 100% das obras.

Programa de Geração de Energia Elétrica no âmbito da ELETROBRÁS. No Sudeste estamos trabalhando em Baguari, Furnas com participação com a iniciativa privada. Em Simplício, Furnas com 100%. No Sul, com a ELETROSUL, Mauá, 49%. Foz do Chapecó, Furnas com 49%. E, Passo São João, ELETROSUL com 100%. No Centro-Oeste, Batalha, Serra do Facão, Furnas 100% e Dardanelos e Chest com ELETRONORTE com 49%. Então, como podemos ver a ELETROBRÁS atua fortemente no PAC colocando à disposição recur-

sos, seu corpo técnico e toda a sua tradição de empresa-alavanca, empresa-braço do Governo, empresa essencial, para a implementação de infra-estrutura do país. Aqui eu vou fazer uma ênfase especial, vendo o meu amigo e Senador Valdir Raupp, sobre a questão do Gasoduto Urucu-Porto Velho. Esse gasoduto ele está em estudo, mas com certeza deveremos construí-lo. Por quê? A Usina Âncora de 400 megawatts, mais a conversão de uma usina de 80 megawatts, propriedade da ELETRONORTE estão sendo convertidas para o gás, gás da Amazônia. Então, o gás da Amazônia, assim como depois de 20 anos, implementamos. Estamos lá na Amazônia convertendo as máquinas da Amazônia para usar o gás brasileiro, o gás da Amazônia e ainda em 2008, se Deus quiser. O mesmo deveremos fazer com o Gasoduto Urucu-Porto Velho, todos os licenciamentos estão resolvidos, inclusive, da ANP, licença de obras. Os estudos estão concluídos, estamos já trabalhando nas minutas da contratação do gás. O gás quando definido, o gás de Urucu para a utilização desse importante insumo nacional e que reduz e contribui essencialmente para a redução do consumo, da conta de consumo de combustível fóssil. E mais do que isso, reduzindo a emissão, contribuindo ambientalmente naquela região desenvolvida no nosso país. Então Senador, tenha certeza, que o nosso Gasoduto Urucu-Porto Velho deverá ser implementado, dado que a nossa Usina Âncora, usina bi-combustível, usina em ciclo combinado está lá aguardando ansiosamente pelo gás. Obrigado, era isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradecendo a exposição do Exmo. Sr. Presidente da ELETROBRÁS, nós vamos iniciar agora a fase dos questionamentos. Existem inscrições de inúmeros Senadores que desejam participar do debate.

SENADOR VALDIR RAUPP (PMDB-RO): Sr. Presidente. Pela ordem, Sr. Presidente. Eu aqui. É uma proposta que eu queria fazer a exemplo como foi feito no Plenário com a audiência pública com a Ministra Dilma, com o Ministro Mantega e o Ministro Paulo Bernardo, diminuir o tempo, já são meio-dia, quase meio-dia e quarenta, está acontecendo a reunião do Congresso nesse momento. Então, diminuir para três minutos para perguntas, a intervenção dos Srs. Senadores e o mesmo tempo em bloco de cinco ou dez para agilizar um pouco. Só para dinamizar, Sr. Presidente o tempo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): [interrupção no áudio] A Mesa acolhe a questão de V. Ex^a. e do Senador Valdir Raupp.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu peço inscrição, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Líder do PFL, Senador Agripino.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Eu queria além de pedir inscrição, eu queria fazer uma ponderação a V. Ex^a. Eu acho a oportunidade que é dada a Comissão de reunir o Ministro das Minas Gerais, o Presidente da PETROBRÁS e o Presidente da ELETRÓBRÁS é uma oportunidade rara que os Senadores não podem desperdiçar. Então, eu acho que com todo respeito a colocação feita pelo Senador Valdir Raupp, nós temos que tirar partido dessa oportunidade, fazer as perguntas que nos ocorrerem e tentar obter as respostas convincentes ou não, mas obter as respostas por inteiro. Então, eu me permitiria ponderar ao Senador Valdir Raupp, claro que todos nós temos compromisso, e que nós precisamos tirar o proveito devido desse encontro, para que as perguntas fossem feitas - claro que o tema é muito importante é fundamental - e as respostas pudessem ser conclusivas. Porque senão terá sido de pouca valia a presença de autoridades, que é não fácil reunir numa sala numa oportunidade única. É a ponderação que faço a V. Ex^a., e ao plenário.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A Mesa acolhe as duas ponderações acho que ambas são pertinentes. Sugiro apenas aos ilustres Senadores e Senadoras, que as questões sejam direcionadas a cada um dos expositores para que eles possam fazer respostas específicas, sem que haja necessidade que todos os três possam estar respondendo ao mesmo tempo, como aconteceu com a audiência última com presença dos Ministros. Como autor do requerimento--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sr. Presidente, eu gostaria de pedir a palavra.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, senhor.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO: (PFL-SC): É que fica muito injusto. O Ministro falou uma hora, nós vamos ter três minutos e eu acho que é inadequado esse procedimento. Claro que agora já aconteceu, mas eu quero sugerir que nas próximas reuniões se atenham ao tempo, porque nós aqui ficamos numa situação extremamente desigual, muito prejudicado. Gostaria que isso não ocorresse outras vezes.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Senador, não é objetivo nosso obstacularizar ou atrapalhar a participação dos Senadores. Pelo contrário. Esta Audiência Pública foi convocada, exclusivamente, com o objetivo de propiciar o debate e a participação dos ilustres Srs. Senadores.

Então, essa oportunidade será concedida a V. Ex^a., e a todos os demais.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO: (PFL-SC): O senhor concorda que a gente fica prejudicado, não é?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Perfeitamente.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO: (PFL-SC): Ok, agradeço.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Acolho a manifestação de V. Ex^a. Como autor dos requerimentos tenho algumas questões rápidas a fazer, iniciando ao Presidente da PETROBRÁS. Em fevereiro, quando o Presidente Evo Morales aqui esteve, Sr. Presidente, ele disse com todas as letras “que iria cumprir”; ou seja, “vamos cumprir com todos os contratos que temos com a PETROBRÁS. Nunca faltará gás para o Brasil”. Eu pergunto a V. Ex^a. - por que essa visita motivou muitos rumores, as últimas decisões do Presidente da Bolívia também foram motivos de muitos questionamentos. Então eu pergunto: Quais as expectativas da PETROBRÁS em relação a implementação dos novos contratos de compra de gás entre Brasil e Bolívia? A segunda pergunta também é dirigida ao ilustre Presidente da PETROBRÁS. Em fevereiro, como já disse anteriormente, Brasil e Bolívia chegaram a um acordo sobre o preço do gás; o preço de quatro e 30 dólares por milhão de BTUS estabelecido em contrato não muda, mas valerá apenas até o limite de oito mil e novecentos quilocaloria de metros cúbicos. A partir desse patamar o Brasil vai pagar um valor maior por componentes nobres do gás, como etano, gás liquefeito, petróleo e gasolina natural.

O Ministro Boliviano de Hidrocarbonetos, Carlos Villegas estima que seu país receberá cerca de 100 milhões de dólares a mais por ano, um aumento de cerca de 8% em relação ao que o Brasil importou no ano passado, um bilhão, 260 milhões de dólares. O Ministro de Minas e Energias aqui presente, Dr. Silas, disse prever reajuste de apenas 3.4% e não em relação aos 8% previstos pelo Ministro Boliviano; ou seja, no máximo 50 milhões de dólares a mais adicionais em relação a esse novo contrato. Para que o valor adicional comece a ser cobrado PETROBRÁS e Governo Boliviano deverão realizar um aditivo ao contrato existente, estabelecendo a partir de qual faixa o gás será desmembrado e ficará mais caro. Qual é efetivamente Sr. Presidente da PETROBRÁS a estimativa do Governo Brasileiro, da PETROBRÁS em relação a esses custos adicionais? Também deve fazer uma pergunta intrigante, que foi motivo também de um outro questionamento nosso quando da presença dos Ministros. Nós temos informações - e a Folha de

São Paulo divulgou - essa pergunta eu faço ao ilustre Presidente da ELETROBRÁS e ao ilustre Ministro de Minas e Energia. Segundo matéria da Folha, do dia 03 de fevereiro, aspas: “Os níveis de riscos de falta de energia superam o aceitável a partir de 2009, ficando mais críticos a partir de 2010 - isso na Região Sudeste, onde mais se produz e certamente mais se consome energia no Brasil”. Segundo a Folha: “O risco em 2009 é de 12.75%, em 2010, 21%. Em 2011, 27.15%, de risco de racionamento de energia ou de apagão, como queiram analisar. Um outro dado que temos Sr. Presidente e senhores Ministro até 2010, segundo informações que temos, o gargalo de energia elétrica poderá ser a geração, há alto risco de falta de energia no final da década senão chover bastante e, se a PETROBRÁS não conseguir gás natural para as térmicas que estão fora do sistema já a partir de 2009. Segundo agentes privados esse risco é de pelo menos 25%, quando na verdade, o risco natural seria de 5%. Por fim, Sr. Ministro, eu coloco uma outra questão.

Como é que os senhores analisam a questão do estudo de bacias, a questão ambiental em relação a esses investimentos que serão feitos? E, para não deixar de lado a minha região, eu gostaria de também colocar duas perguntas, uma ao Sr. Presidente da ELETROBRÁS e outra ao Sr. Presidente da PETROBRÁS, já agradecendo ao Sr. Presidente da PETROBRÁS, pela assinatura do contrato de projeto do alcoolduto, quando ainda era Governador. Eu quero agradecer a PETROBRÁS por essa priorização, mas queria saber por que uma região como a Região Centro-Oeste, que é a região que produz muito acima da média brasileira, gera mais empregos, o seu PIB cresce mais, as exportações... Ainda não viabilizou o projeto do gás natural, compreendendo Campo Grande até Goiânia e o triângulo mineiro. Esse é um projeto estratégico para o futuro da nossa região. Eu queria perguntar: Quais os motivos levam esse projeto a estar até agora sem uma definição e sem constar no PAC. Nós estamos há seis anos trabalhando esse projeto com a participação do Senador Delcídio, o nosso Vice-Presidente, os Governos do Mato Grosso do Sul, Goiás, enfim. Eu gostaria de saber o porquê da não priorização no PAC do gasoduto, do ramal do Gasoduto Campo Grande até Goiás e triângulo mineiro. Por fim, eu gostaria de perguntar ao Presidente da ELETROBRÁS, o Dr. Cardeal, se efetivamente nós teremos como cumprir as metas de universalização rural e urbana e até quando. Agradeço muito a atenção de V. Ex^{as}., e passo a palavra para sua pergunta, ao ilustre Senador Francisco Dornelles. Eu gostaria de deixar aqui três ou quatro ou mais Senadores fizessem os questionamentos e depois V. Ex^{as}., fariam as respostas. Muito obrigado,

pela atenção. Com a palavra o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE):

Pela ordem [inaudível]. Pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pela ordem de inscrição o Senador Francisco Dornelles, o Senador Flexa Ribeiro que está ausente, o Senador Eliseu Resende, o Senador João Tenório, o Senador Valdir Raupp, o Senador José Agripino, o Senador Delcídio Amaral, o Senador Raimundo Colombo e Cícero Lucena, Wellington Salgado, Expedito Júnior e Inácio Arruda. Inscrevo, agora, o nosso Governador Garibaldi.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE):

Você vê que eu pedi antes do Agripino, mas ele me botou por último.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu estou colocando o Agripino aqui, no lugar do Senador Jonas Pinheiro

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE):

Fez corretamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): É do mesmo partido dele. Se o senhor quiser, eu troco também por algum Senador do PC do B.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE):

De forma nenhuma.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Muito obrigado.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE):

Eu considero V. Ex^a., do PC do B.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Então, eu cedo o lugar a V. Ex^a.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE): V. Ex^a. falou [inaudível].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Senador Francisco Dornelles.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ):

Sr. Ministro, eu tive oportunidade dias atrás de cumprimentar V. Ex^a., pelo grande e importante trabalho que vem desenvolvendo no Ministério de Minas e Energia. Duas perguntas pontuais. Em primeiro lugar por que motivo o Governo, às vezes, transmite a impressão de que oscila muito em relação à construção de Angra III? E uma segunda posição. Eu queria dizer que os autoprodutores estiveram ausentes dos últimos leilões, alegando não há isonomia de condições em relação aos demais participantes. Que medidas o Governo planeja implementar nos próximos leilões para estimular a produção dos autoprodutores? Em relação ao Presidente José Gabrielli, eu quero dizer que eu defendo muito que nas compras de bens e serviços,

o Poder Público deve dar preferência as empresas domiciliadas no país. E defendo também que em certos setores o Governo tem que fazer políticas setoriais, para desenvolver certos setores da indústria nacional. Nesse ponto eu tenho que cumprimentar V. Ex^a., pelo grande e importante trabalho que vem desenvolvendo na PETROBRÁS e que o meu Estado tem sido um grande beneficiado. Porque foi só em decorrência dessa política da PETROBRÁS, que foi possível recuperar a indústria naval do país, a indústria naval do Rio que hoje está empregando um número muito grande de pessoas desenvolvendo renda e emprego. Mas eu fiquei preocupado Sr. Presidente com notícias divulgadas na imprensa nas últimas duas semanas em relação às plataformas 55 e 57, que a PETROBRÁS teria mudado a sua posição em relação à construção dessas usinas no país. Eu pediria a V. Ex^a., se pudessem comentar esse assunto. E por último, em relação ao Presidente de ELETROBRÁS eu perguntaria se era possível dar uma visão sobre as condições de como se encontra a situação, a construção da usina de Simplício, no Centro Norte do Rio de Janeiro. Muito obrigado, senhor Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu agradeço a manifestação do ilustre Senador Francisco Dornelles. E concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro, lembrando que o tempo é exíguo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senador Marconi Perillo, Vice-Presidente, Senador Delcídio Amaral, um *expert* no assunto. Ministro Silas Rondeau, Presidente José Gabrielli da PETROBRÁS, Presidente Valter Cardeal de Souza da ELETROBRÁS, Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores. Eu não tive oportunidade de ouvir todas as explicações que tive que ir a Sessão do Congresso que é iniciada hoje pautando os vetos presidenciais, com 28 vetos sendo levados a apreciação do Congresso. Depois, ainda, na Comissão de Relações Exteriores, tive que votar a apreciação de dois Embaixadores para países amigos do Brasil. Mas eu gostaria de fazer alguns questionamentos aos nossos ilustres convidados. O primeiro deles Ministro Silas Rondeau, o PAC ele na sua configuração, ele estabelece um crescimento de 5% da economia, começa com 4,5 no primeiro ano, a partir daí ele estabelece um crescimento de 5%. Em função disso, há um abatimento na arrecadação da União para dar sustentação aos investimentos públicos a partir desse crescimento do PIB. Então, imagine-se e haja já estabelecido pelo Governo que os investimentos previstos, que são poucos do Governo, gira em torno de 60 bilhões em relação aos quinhentos e tantos bilhões do PAC, mas mesmo assim há necessidade de se

ter recurso do Tesouro para enfrentá-lo. Ora, a dúvida que me assiste é que com relação ao crescimento de energia o Plano Decenal de Energia Elétrica ele prevê um crescimento de 4,4% ano de 2006 a 2015. Como nós sabemos que há uma relação entre crescimento do PIB e geração de energia de algo em torno de 1.2, 1.3, nós chegamos a conclusão - e aí gostaríamos de ter esclarecido por V. Ex^a. - chegamos à conclusão de que ou o plano decenal precisa ser revisto ou o país não irá crescer nas taxas atribuídas pelo PAC e haverá um impasse: Não cresce porque não tem energia, não tem energia por que não cresce.

Então como é que nós vamos corrigir isso? Porque a expansão de energia prevista pelo PAC entre 2007 e 2010, dito pela ANEEL é de 12 mil, 386 megawatts. A da ANEEL - isso pelo PAC - a da ANEEL também é 10 mil 5225 megawatts, também há uma defasagem para menor em nível de geração. Então, eu queria saber como é que nós vamos conciliar essa questão. Uma outra questão, eu não sei se é para V. Ex^a., ou poderia ser ou para o Presidente da ELETROBRÁS. A questão da geração de energia hídrica, com o efetivo início da Hidroelétrica de Belo Monte no Estado do Pará. Eu tenho dito e repetido que Belo Monte é importante, não para o Pará, ela está localizada no Pará, até porque o Pará é exportador de energia elétrica há muito tempo com a Tucuruí. E lamentavelmente, Senador Agripino o único insumo que é tributado no consumo que o Governo quer mudar, agora, o único insumo tributado no consumo é energia elétrica. Então, os Estados exportadores de energia, como é o caso do Pará, são penalizados porque exportam energia e não cobram ICMS na produção. E, quem se beneficia dos ICMS, são os Estados que se beneficiam com a energia, se desenvolvem com a energia que é produzida no Pará. Então, isto é um absurdo. É um absurdo que penaliza os Estados exportadores, como é o caso do Pará. Então, eu perguntaria a V. Ex^a.: Como? Se Belo Monte efetivamente está resolvido o problema para início de implantação, que não pode atender o PAC, porque não vai gerar a tempo de atender o PAC. Segundo. Como V. Ex^a. vê, essa questão de ser o insumo energia o único que indevidamente - a meu ver - é tributado no consumo e não na produção. A planilha que V. Ex^a. Colocou aí, e que a Ministra Dilma tinha posto, que o aproveitamento hidrelétrico está em estudos de EIA/RIMA, de viabilidade técnica econômica, alguma coisa em torno - o senhor colocou aqui trinta e poucos mil megawatts - a Ministra Dilma colocou á 25 mil, 768 mil megawatts. Mas é importante que o Brasil saiba que 90% desta geração hídrica está no Estado do Pará. É Belo Monte, é Usina de Marabá, é a Usina de Teles Pires, é a Usina de São Luis do Tapajós. E, para que

não sabe tem uma geração maior do que Tucuruí e maior que Belo Monte. Belo Monte seria maior, se fosse feita em conjunto as duas etapas, mas como será feita uma etapa só de cinco mil megawatts, São Luis do Tapajós tem nove mil e 80 megawatts e Cachoeira Porteira e Prainha. Quer dizer 90% dessa energia hídrica está sendo no nosso Estado do Pará. Então, é importante que possamos rever essa legislação. O Estado do Pará não pode mais permanecer sendo penalizado pela União Federal, não só com isso como também a questão da exportação dos seus produtos minerais in natura.

A outra questão que eu colocaria é a questão do gás, aí eu pediria ao nosso ilustre Presidente Gabrielli, que responda. Lamentavelmente, a nosso ver, a PETROBRÁS ela se omitiu com relação a prospecção e a produção de gás ao longo desse tempo. Não quero dizer que tenha sido só neste Governo, mas em outros Governos. Eu não sei se pela competitividade entre petróleo e gás e saímos para ir buscar o gás da Bolívia. Após o lamentável incidente com o Presidente Evo Morales, a PETROBRÁS então, deu uma notícia de que dentro de dois três anos o Brasil seria auto-suficiente em petróleo, em gás, desculpe, em gás. Então, primeiro saber se isso tem procedência? Segundo. Se tem procedência, por que a dois ou três anos atrás não fizemos isso para não ficássemos dependentes de um Presidente instável, que não merece confiança não só do Brasil, como de qualquer país que se respeite. Terceiro. Eu perguntaria a V. Ex^a.: Qual projeto ou planos que tem a PETROBRÁS de estender o Gasoduto do Nordeste, o GASENE, para atender - porque ele vai até São Luis da Maranhão - para atender o GASENE, ou através do Gasoduto que vem pelo Centro-Oeste. E, saber de V. Ex^a., eu quero parabenizá-lo. Eu quero parabenizar V. Ex^a., pela atitude de defender a soberania brasileira no episódio da Bolívia. V. Ex^a., deu uma declaração de que não aceitaria a espoliação do patrimônio brasileiro na Bolívia e não aceitaria a revisão do preço do gás, contratado com a nação brasileira. Lamentavelmente - eu e eu quero parabenizá-lo por aquela posição corajosa que tomou naquela altura e que todos nós brasileiros gostaríamos de ter tomado. Mas lamentavelmente o que nós vimos e o que aconteceu foi exatamente o contrário do que V. Ex^a., declarou à imprensa. Então, eu quero saber: Quem mudou? Mudou V. Ex^a. ou estava errado quando disse aquela primeira declaração ou está errado o Governo quando aceita o aumento do gás, rever o preço do gás que atinge diretamente o setor produtivo nacional? Eu teria mais algumas outras perguntas, mas o Presidente já está fazendo sinal aqui há bastante tempo. E, como eu tenho o maior respeito por ele eu vou encerrar aqui

e, depois, encaminhando à V. Ex^{as}., outras dúvidas que tenho aqui.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, Senador Flexa Ribeiro. Com a palavra o Senador Eliseu Resende.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Sr. Presidente dessa Sessão, Sr. Ministro, Sr. Presidente da ELETROBRÁS, Sr. Presidente da PETROBRÁS. Nós todos sabemos que a variação do produto interno bruto de um país, depende de estar ligado na demanda de energia elétrica ou energia do petróleo. Há uma correspondência. A minha pergunta é: Se tanto a ELETROBRÁS quanto a PETROBRÁS, tinha uma curva de crescimento do produto interno bruto e a curva correspondente de crescimento da oferta, da oferta de energia, seja energia elétrica, seja energia do petróleo? Porque nós não estamos tratando. O PAC não representa programa de crescimento. O PAC representa, Programa de Aceleração de Crescimento. É importante observar isso, porque são duas coisas completamente diferentes. É preciso saber como que as estatais e os agentes econômicos do país aceleraram o seu crescimento para cumprir um Programa de Aceleração do Crescimento do país. Se porventura, quando lançado o PAC, a ELETROBRÁS e a PETROBRÁS, voltaram a reexaminar os seus programas de produção, para que nos anos de 2007 a 2010, houvesse o acompanhamento do crescimento do produto da economia, como deseja o Governo e como colocou nas suas metas. Se porventura a PETROBRÁS, a ELETROBRÁS, reuniu seu Conselho de Administração, mudou o seu plano estratégico e aumentou seus investimentos com créditos orçamentários adicionais. E basicamente, quais foram esses projetos? Porque um projeto de energia elétrica com um novo bloco de produção de petróleo, não se entra em operação em menos de quatro anos. O Governo fez um programa de quatro anos, admite que haverá uma aceleração do crescimento.

Qual foi a forma encontrada para aumentar a demanda de energia para acompanhar esse crescimento? Eu faço uma pergunta adicional ao Presidente da PETROBRÁS, e fico muito preocupado com relação ao Programa de Conservação de Energia do Petróleo do Brasil. Nós temos Programa de Conservação de Energia Elétrica. Todas as ameaças de apagões são precedidos de Programa de Conservação de Energia Elétrica que tem surtido efeito, a sociedade tem cumprido o seu... Está solidária com todos esses programas e se comporta para promover realmente uma redução do consumo de energia elétrica. No campo do petróleo, o que se faz para reduzir o consumo de energia do petróleo? Isso é muito importante, Presidente, por-

que a PETROBRÁS evidentemente quer crescer sua produção, para crescer as suas vendas. Então, quanto mais crescer o consumo, quanto mais crescer o consumo, quanto mais crescer o consumo supérfluo, quanto mais houver o desperdício dos combustíveis - e aqui eu quero citar especificamente dos combustíveis automotivos melhor para a PETROBRÁS como empresa, mas isso seria melhor para o Brasil?

Então, eu pergunto se há um Programa de Conservação de Energia, porque nós estamos muito perto da auto-sustentação, da eficiência, da suficiência de produção de petróleo para cumprir a nossa demanda, estamos muito perto. E o que se sabe é que no campo dos transportes que são os únicos consumidores de gasolina e diesel, que são os principais derivados de petróleo, craqueados na refinaria do país este consumo é absurdo. Se haveria condição de reduzir esse consumo por um programa de conservação e o excedente da produção de gasolina e diesel seria exportado e o Brasil poderia ser considerado como um país pertencente a OPEP, talvez, na produção ou na exportação líquida de derivados de petróleo. Então, a pergunta é essa: Se a ELETROBRÁS pareou o seu programa, também a PETROBRÁS, para cumprir a aceleração do crescimento? Não quer dizer... É variar a concavidade da curva. É o coeficiente angular da curva do crescimento que mudou. Então, é preciso ver se houve alguma ação da PETROBRÁS e ELETROBRÁS para produzir isso, porque nós precisamos... O Presidente da República disse que os efeitos vêm até 2010. E, no caso específico eu gostaria de perguntar ao Presidente da PETROBRÁS, se há intenção de produzir ou promover um programa de economia de energia do petróleo. E ao Ministro eu perguntaria o seguinte, Ministro: O país há muito tempo que tem de pensar e não está pensando num programa declusas. No nosso crescimento da economia precisamos construir muitas hidrovias. Falou-se aqui em Belo Monte, tem as Usinas do Madeira, as Usinas do Tapajós. Nós sabemos que essas hidrelétricas não podem condenar os rios a serem navegáveis. A quem pertence a decisão de construirclusas neste país? São só as perguntas.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, Senador Eliseu Resende.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Pela ordem, Presidente. Gostei do coeficiente angular. Nós vamos falar agora de gradiente de crescimento, não é meu caro Senador e Ministro Eliseu Resende.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, essa ordem vai ser respeitada da inscrição, não é?

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Absolutamente respeitada, meu caro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Ah sim, porque eu estou sentido que tem que mesclar, para que haja um pouco de elogio também para os membros da Mesa, porque se não se puder... Eu acho que não vai poder porque tem que observar a listagem, mas é só de pressão, de repente a gente têm alguns elogios para fazer também.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Não, mas ocorrerão os elogios. Agora, o que nós precisamos é acordar mais cedo para inscrever antes não é meu caro, Senador Wellington.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Presidente.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Eu estava na reunião na Presidência de Comissões com o Presidente do Senado.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Senador Flexa.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Mas nós precisamos dar sequência.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): É rapidamente para responder ao nobre Senador Wellington, nosso amigo. Dizer que todos os participantes da Mesa foram elogiados. Eu fiz elogio ao Ministro Rondeau, ao Presidente da PETROBRÁS e ao Presidente da ELETROBRÁS. Agora, essa questão de inscrição V. Ex^a. respondeu. O Senador Wellington e a base do Governo tem que acordar cedo, tem que vir aqui e fazer inscrição, como faz a oposição.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Art. 14, Sr. Presidente. A minha Comissão é a que se reúne mais cedo aqui nesse Senado, às 15 para às nove.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Todos nós sabemos que V. Ex^a. é um madrugador. Como nós falamos lá em Mato Grosso do Sul: O senhor começa a marchar cedo. [risos] Com a palavra o Senador João Tenório, de Alagoas.

SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Sr. Presidente, Sr. Ministro Silas Rondeau, Sr. Presidente da PETROBRÁS, Sr. Presidente da ELETROBRÁS. Tem sido muito recorrendo, digamos assim, a discussão sobre o fato de que nesse orçamento apresentado para o PAC, há uma superposição de números e de valores; ou seja, que os números que são estão sendo ofertados como componente do PAC já consta de outros programas de outros ordenamentos financeiros do

Governo. O PAC está prevendo investimento até 2010 de 503,9 bilhões de reais dos quais 437 vêm das empresas estatais e das empresas privadas. Segundo a imprensa e a Agência Brasil, quase 150 bilhões, ou seja, praticamente 30%, viria da PETROBRÁS esse investimento, da ordem de grandeza de 150 bilhões. Tem aqui uma declaração do Sr. Paulo Maurício Tino de Campos do dia 28 de fevereiro, que está no site da empresa que diz simplesmente o seguinte, abre aspas, todo investimento da PETROBRÁS no PAC consta do Plano Estratégico 2007/2011, aprovado em 2006 e amplamente divulgado ao mercado. O PAC não alterou os investimentos projetados que priorizam o aumento da produção e reservas aumentando o refino bem como a quantidade de nossos produtos, fecha aspas. Ou seja, segundo esse seu Diretor, Gerente de Relacionamento dos Investimentos da PETROBRÁS, essa superposição existe; ou seja, aproximadamente 30% do total de investimentos previstos para o PAC como um todo, já constava nos programas de investimento da PETROBRÁS. Então seria uma superposição de valores, seria um requentar, digamos assim, como nós dizemos no Nordeste: “Seria um café meio que requentado”. Então esse é uma questão que reduziria... É muito forte isso, porque se esses números forem verdadeiros são 30% do total de investimento do PAC que está contemplado em outros programas do Governo. Então, a minha pergunta seria: Se de fato procede essa visão que está muito difundida hoje na mídia, está muito difundida no mercado que de fato o PAC nada mais é ou pelo menos parcialmente o é, uma superposição de programas já estabelecidos pelo Governo. E colocaria para o Presidente da ELETROBRÁS, se esse número é verdadeiro para a PETROBRÁS, se existe de fato também no caso da ELETROBRÁS esse procedimento, que elevaria ainda mais uma redução do efetivamente disponível para investimento na infraestrutura pelo PAC do Governo.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO) Com a palavra o ilustre Líder do PMDB, Senador Valdir Raupp.

SENADOR VALDIR RAUPP (PMDB-RO): Sr. Presidente, Senador Marconi Perillo, Srs. Convidados, Sr. Ministro Silas Rondeau, das Minas Gerais e Energia, Sr. Presidente da PETROBRÁS José Gabrielli, Sr. Presidente da ELETROBRÁS, Valter Cardeal e, nosso querido Senador, Vice-Presidente da Comissão, Delcídio Amaral. Que time hein, Wellington? Falou que não tinha elogios. Se um dia eu for Presidente da República, eu quero esse time todo no meu Governo, nos Ministérios, na PETROBRÁS, na ELETROBRÁS e o Delcídio junto, que é um grande técnico também.

Eu não posso passar dos três minutos porque eu fui o autor da proposição de três minutos. Tenho que ser bem rápido, mas o Líder do PFL poderá se estender um pouco, deixar um pouco de tempo para ele. Eu queria falar do Gasoduto Urucu-Porto Velho. Eu acho até que o Presidente da ELETROBRÁS não gosta muito desse projeto. Eu fiquei triste, porque eu não vi o quadradinho aqui nesse quadro aqui dos gasodutos o quadradinho de Urucu Porto Velho, tem Coari-Manaus, tem todos os outros do Brasil todo e Porto Velho não tem. Sei que é uma obra cara, mas de muita importância e o Presidente da ELETROBRÁS, o Cardeal, me falou um dia no meu gabinete que não construiu o Gasoduto Urucu-Porto Velho é um crime de lesa-pátria, porque está se queimando mais de um milhão de litro de óleo diesel por mês, aliás, por dia; Por dia 2,8 milhões de litros por dia. Por dia, numa térmica ciclo combinada que pode queimar gás a hora que tiver o gás lá. E, essa obra do gás ela vai demorar dois anos ainda. Nós demoramos cinco anos para tirar licença ambiental. Eu me preocupo - eu não quero entrar na questão das usinas, mas eu me preocupo porque eu sei que vai sair, porque o Brasil precisa delas da Usina do Madeira e a Usina do Belo Monte, mas eu me preocupo a questão da licença ambiental Ministro, a demora. Já marcaram algumas datas, a exemplo do gasoduto que até que enfim saiu, depois de um termo de ajustamento de conduta com o Ministério Público Federal, com as organizações não governamentais e saiu a licença ambiental. E essas usinas se continuar do jeito que está indo, marca data não sai, se arrasta aqui, se arrasta ali, pode passar o tempo e chegar o sufoco de 2010, 2011 e 2012 da crise de energia elétrica. Se o PIB for crescer mais de três pontos como já cresceu segundo os novos ajustes do IBGE, mais de 3% no ano passado e deve crescer mais de 3,5% esse ano e chegar a 5%, como o Presidente da República quer o ano que vem e nos anos seguintes. Será que nós vamos ter, sem as usinas do Madeira e as usinas de Belo Monte e as nossas térmicas funcionando: Há energia suficiente para sustentar esse crescimento a partir de 2009 e 2010? Mas a pergunta que eu faço é especificamente ao Presidente da PETROBRÁS. A Dilma me falava, quando era Ministra das Minas e Energia que o gasoduto ia sair.

O Ministro Silas continua falando o tempo todo que o gasoduto sai, que é uma prioridade. O Presidente Cardeal da mesma forma. Tive uma reunião antes do natal com a Ministra Dilma, da Casa Civil, e o Ministro Silas por mais de uma hora, uma hora e meia e ficou certo que teria um reserva de dois milhões de metros cúbicos de gás para Porto Velho, para a térmica de Porto Velho. Eu sei Presidente, desculpe citar o seu

nome, V. Ex^a., é economista e economista sempre é muito seguro, ele me falou que é uma obra cara e teria que baixar os custos porque têm poucas empresas no Brasil, capacitada para construir gasoduto, nós sabemos disso. E que a obra realmente ela pode ser cara, mas mesmo assim compensa, porque ela vai economizar na diferença do preço do óleo diesel e também da despesa que está dando para a CCC, são em torno de quatro bilhões ou mais de quatro bilhões por ano que se gasta no sistema isolado com subsídios de óleo diesel para as térmicas a diesel. Eu acho que tudo isso aí vem a compensar. Então, a construção do gasoduto vai ser importante tanto para a PETROBRÁS para o Brasil, para Rondônia, para o Norte Brasil, que vai deixar de poluir e vai ter uma energia mais barata. Então essa é a minha pergunta. Eu acho que fiquei dentro dos três minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Líder do PFL, Senador José Agripino em permuta com o João Pinheiro.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente e Sr. Vice-Presidente, Sr. Presidente da PETROBRÁS, Sr. Presidente da ELETROBRÁS e Sr. Ministro. Eu vou procurar ser muito pragmático, muito objetivo e muito focado, para que nós possamos ter o rendimento que todos os Senadores estão procurando dar a esse encontro. Para começar pelo Líder do PMDB, que eu acho que fui muito preciso. Ele de certa forma reportou-se a seu liderado, ele não elogiou, ele cobrou. E na mesma linha, Presidente Gabrielli, eu queria fazer uma sugestão ao Ministro Silas Rondeau. Uma sugestão pragmática. Está em discussão o PAC. Dentro do PAC, o Governo tem dito que pretende dar prioridade ou focar como assunto prioritário, a definição do marco regulatório do gás. A proposta do Governo está numa Comissão, ainda em estágio preliminar de análise e sabe-se que no Congresso a avaliação de fatos como esse demoram e o marco regulatório do gás não pode esperar. Eu queria deixar aqui uma sugestão e fazer uma pergunta por que não aproveitar o PL 226 que o Senado já aprovou - é o marco regulatório do gás - é um projeto de lei que o Senado já debateu, o Relator foi o Senador Rodolpho Tourinho, ex-Ministro de Minas e Energia, um homem ponderado, sensato, bom coordenador de entendimentos, que fez um belo trabalho no Senado; já levou à aprovação esse projeto de lei, já está na Câmara e com o esforcinho do Governo o marco regulatório do gás fica pronto. E aquilo que é o objetivo do PAC, com um peteleco pode ficar pronto. É uma sugestão que quero dar ao Governo, ao Ministro Silas.

O marco regulatório do gás está em estágio embrionário de avaliação na Câmara, na Comissão Especial. O PL 226 está no forno, foi aprovado no Senado, foi arredondado por um Relator competente, ex-Ministro como V. Ex^a. o é atualmente e homem do ramo, trabalhou na praia dele, o Senador Delcídio sabe disso. O marco regulatório - que foi Presidente do Senado - é uma bela peça, por que não aproveitar e avançar com esse marco regulatório e queimarmos etapa? O segundo ponto. Ainda dentro da linha do pragmatismo e aí a minha pergunta é focada diretamente ao Dr. Gabrielli. Dr. Gabrielli, eu não quero discutir aqui a questão do gás, poucas coisas no Brasil nos últimos 50 anos causaram tanta espécie ao brasileiro que tem amor próprio, como a discussão sobre o cerco as Refinarias da PETROBRÁS na Bolívia. A truculência com que o Governo Boliviano tratou da justa, repito, justa, do justo pleito de refazimento da tarifa do gás cobrado pela Bolívia ao Brasil que era baixo e que os bolivianos com justiça pleiteavam o reajuste, que provocaram a indignação do povo brasileiro e uma posição meio - pelo viés ideológico - meio conciliatório demais do Governo Brasileiro com relação a Bolívia. Se o pleito da Bolívia era justo foi leniente a atitude do Governo Brasileiro. Mas o que é fato é que ficou disso tudo do entendimento sobre o preço do gás, um fato que eu, pessoalmente como brasileiro não aceito, o cerco que Evo Morales ordenou que fosse feito ao patrimônio da PETROBRÁS em território boliviano. O que passa para mim é a insegurança de investimentos que a PETROBRÁS possa fazer na Bolívia, porque o cesteiro que faz um cesto faz um cento. Aquele que foi fez o que foi feito pode fazer muito mais. E aí vem a minha pergunta: Está-se apesar de tudo pretendendo - creio que através da BRASKEM - promover um investimento pesado de mais de um bilhão de dólares na fronteira Brasil-Bolívia, em território boliviano para fazer dentro suponho do PAC, um investimento, um pólo para acho que fazer poliuretano ou polipropileno com gás da Bolívia.

Quem é que me assegura que em algum momento os bolivianos sob o comando de Evo Morales, não vão cercar esta planta industrial? E aí vem o contraponto, a minha preocupação Ministro Silas. Eu sou potiguar, no Rio Grande do Norte existe um distrito chamado Diguar, é o distrito potiguar que produz mais de 100 mil barris de petróleo por dia. Mas mais do que isso produz o gás que é injetado no GASENE; que leva o gás para Pernambuco; que leva o gás para o Ceará; que alimenta dentre outras coisas, por exemplo, a usina siderúrgica que está em vias de se completar no Ceará em Fortaleza e abastece o mundo de consumidores ao longo do trajeto em direção ao

Norte e em direção ao Sul. Eu não sei se a direção de gás do Diguar está sendo mantida, se ela está caindo, se ela perspectiva de crescimento. Mas uma coisa é certa, uma coisa chamado eteno é 5%, é uma fração que se obtém de 100% do gás, 5% são eteno. Eteno. Eteno para misturar com cloro, energia elétrica. O que eu quero perguntar? Eu não compreendo, não cabe na minha cabeça que o Brasil corra o disco de dentro do PAC, permitir que se faça um investimento superior a um bilhão de dólares numa *joint-venture* com uma empresa privada, com a BRASKEM, para ficarmos reféns de eventuais cercos: O cesteiro que faz um cesto faz um cento. Cercos. Quando nós temos gás potiguar no Estado de Rio Grande do Norte que há anos recebe, e recebe com muita alegria a PETROBRÁS, oferecendo educação, saúde a centenas de funcionários da PETROBRÁS que são muito bem tratados no meu Estado. A PETROBRÁS que tem serviço prestado ao meu Estado, e meu Estado que recebe tão bem a PETROBRÁS. Eu não entendo como é que em Guamaré – Ministro, V. Ex^a. deve saber tanto eu; a ELETROBRÁS tem, Dr. Cardeal, no Município perto Pendências chamado Alto do Rodrigues, um empreendimento de porte médio chamado Termoçu, é a Termoelétrica de Açú. É um empreendimento da PETROBRÁS associado a uma empresa privada. Está ficando pronta.

A geração de energia elétrica em território potiguar, Ministro. A 40 quilômetros de distância estão as Salinas de Macau. Todo dia, pela força do sol, se produz sal que abastece o Brasil inteiro. Energia mais sal produz cloro e solda cáustica. Eteno se pode produzir tirando-se 5% do gás que em Guamaré se produz. Guamaré fica distante 40 quilômetros de Macau, que fica distante 40 quilômetros de Alto do Rodrigues, que fica, mais uma vez, 40 quilômetros distante de Guamaré. É um triângulo. É um triângulo de ocorrências que em lugar nenhum do mundo existe. Em lugar nenhum do mundo existe sal, energia elétrica e eteno justapostos um ao lado do outro. Só no Rio Grande do Norte que recebe a PETROBRÁS com tanta fidalguia. Eu não entendo como é que o Governo do Brasil vai encarar - claro que tem o direito - encarar um investimento de um 1.4 bilhão de dólares na fronteira Brasil/Bolívia, para propiciar uma planta, um pólo químico com um gás do qual nós somos reféns, quando em território brasileiro que ninguém nos tomará nunca aquele gás. Nunca! O Rio Grande do Norte não vai fazer nenhuma guerra separatista, nunca! Quando com o gás do Rio Grande do Norte se poderá produzir uma coisa chamada resina de PVC, que vai retirar do Nordeste de um pedaço do Nordeste definitivamente a condição de pobreza. Alto do Rodrigues, 40 quilômetros de distância de Macau, 40 quilômetros de distância

de Guamaré: Eteno, cloro e energia elétrica. Mistura eteno com cloro produz resina de PCV que é matéria prima para plástico. Eu queria que V. Ex^a., me desse uma explicação de por que no PAC não está previsto isso. Eu reputo uma injustiça ao meu Estado. É uma coisa focada, não é nenhum provincianismo. É questão de filosofia. Por que o PAC não prevê o aproveitamento de oportunidades reais, de vocações naturais, competitivas em que o Brasil competirá em qualquer circunstância. E, para produzir uma coisa da qual o Brasil é carente. O mercado é crescente pode até ser que nesse momento não existe o mercado, mas daqui até esta planta ficar pronta, com absoluta certeza, haverá mercado suficiente para a demanda desse eteno produzido com sal potiguar, com energia brasileira e com gás do Rio Grande do Norte.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Agripino pela presença e participação nessa Comissão. Concedo a palavra ao senhor ilustre Vice-Presidente dessa Comissão de Infra-Estrutura, Senador Delcídio Amaral.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu queria cumprimentar o Presidente Senador Marconi Perillo, cumprimentar o Ministro Silas, cumprimentar o Presidente da PETROBRÁS Gabrielli, o Presidente da ELETROBRÁS Cardeal. Primeiro registrar e mais uma vez destacar a apresentação aqui feita, não só pelo Ministro, mas pelos Presidentes Gabrielli e Cardeal, nos dando uma visão muito clara, lúcida, objetiva dos programas principalmente voltados para a área de energia, uma vez que o PAC ele tem uma... A componente energética no PAC é absolutamente fundamental, como foi muito bem dito aqui. O crescimento está absolutamente associado ao consumo de energia, seja energia fóssil renovável, elétrica. E, portanto, eu quero registrar não só a importância, essa iniciativa da Comissão de Infra-Estrutura, mas destacar, também, as diferenças do Programa de Aceleração do Crescimento com relação a outros programas de desenvolvimento estruturados no país. Especialmente no que se refere às alterações na legislação, legislação de licitações, uma definição clara dos licenciamentos ambientais dos Municípios, dos Estados, aquilo que está no âmbito federal. A desoneração tributária que foi muito bem apresentada aqui, numa tela só pelo próprio Ministro Silas. E, a minha preocupação que já foi destacada aqui, especialmente no que se refere aos licenciamentos ambientais. Nós temos Coari-Manaus com as dificuldades que sabidamente conhecidas, Manaus é um parque térmico que consome óleo diesel, portanto, muito mais poluente. Porto Velho, o Senador Raupp foi bastante claro na sua exposição.

E um projeto que foi idealizado para utilizar gás natural de Urucu e o Gasoduto de Urucu patina, Urucu-Porto Velho, sem falar nas Usinas do Madeira, que não só envolvem questões ambientais como Belo Monte aqui foi citado pelo Senador Flexa, mas também especialmente pelas relações binacionais, no caso do madeira com a nossa vizinha Bolívia. Portanto, eu acho que o Programa de Aceleração do Crescimento é um grande desafio. Ele entra na legislação e isso é fundamental para que o programa dê certo. Entra nessa questão fiscal, na questão tributária e, portanto, é efetivamente um avanço que se bem compreendido e debatido e aperfeiçoado na Câmara e no Senado, eu não tenho dúvida nenhuma de que ele se tornará realidade. Então eu faço questão de registrar isso até por tudo que já estudei e acompanhei, principalmente na questão de energia olhada sob todos os aspectos. Não poderia deixar de destacar também, meu prezado Ministro Silas, essa leitura da agroenergia, do biodiesel, do etanol e o meu Estado o Mato Grosso do Sul é um Estado com um potencial extraordinário, para fazer frente a esses desafios voltados para a agroenergia, voltados para o seqüestro de carbono, voltados para as emissões as metas de emissão definidas pelo Protocolo de Kyoto. E quero saudar também a apresentação de V. Ex^a., quando mostra o poliduto saindo de Cuiabá atravessando o Mato Grosso do Sul e também atravessando o Paraná chegando até o porto de Paranaguá. Esse projeto é de extrema relevância e importância para os Estados da Região Centro-Oeste, como também o é - e foi muito bem dito pelo Presidente - esse alcoolduto, Senador Canedo, e depois chegando até Paulínia em São Paulo. Eu não poderia também deixar de registrar finalmente a implementação dos gasodutos interligando a malha Sudeste a malha Nordeste, fortalecendo a região, principalmente, os projetos na região especialmente do Ceará. Promover essa integração das bacias de gás natural e também do gás natural importado através do GASENE, do fortalecimento que já está em execução da área do Rio de Janeiro, através do Gasoduto de Campinas. E evidentemente todo esse processo também ligado a termoeletricas como disse o Presidente Gabrielli, abastecidas por gás natural. E todo esse programa que se desenha, em função do consumo de energia elétrica crescer com uma elasticidade sempre maior do que o PIB. Portanto, o desafio é muito grande.

Eu queria não só registrar ao Ministro Silas, a importância também dos projetos que foram encaminhados pelo Governo do meu Estado e a Bancada especialmente no fortalecimento do suprimento de energia ao nosso Estado. E, gostaria de restringir essa minha participação, respeitando as opiniões aqui emi-

tidas pelo Líder Agripino e também pelo próprio Presidente Gabrielli, que fala do pólo do Rio de Janeiro que é uma tecnologia nova. Nós que importamos nafta vamos produzir um projeto petroquímico usando óleo pesado, o que é um avanço extraordinário mostrando a competência do nosso Centro de Pesquisa, do CEMPES, lá na Ilha do Fundão. Eu gostaria de limitar aqui a minha participação a duas perguntas, depois de todos esses registros. Primeiro. Reiterar o questionamento feito pelo Presidente Marconi Perillo, no que se refere aquele famoso Gasoduto do Brasil Central que foi inclusive discutido intensamente aqui no Senado Federal e dentro do projeto que falou sobre a universalização, que foi aqui intensamente registrado, e que é um Projeto “Luz para Todos”, que é um projeto de extrema importância e relevância para o país. Mas nessa ocasião na Medida Provisória nós discutimos e segregamos da CDE, da Conta de Desenvolvimento Energético, recursos para esse Gasoduto do Brasil Central, e que nós não tivemos mais um *follow-up* de como esses projetos caminharam. E o segundo ponto, fruto das negociações com a Bolívia e principalmente negociações que, a despeito de todas as dificuldades, eu entendo que tanto o Presidente Lula, o Ministro Silas e o Presidente Gabrielli, souberam conduzir, apesar de todas as dificuldades, conduziram com competência essa negociação, compreendendo até, também, aquilo que o Presidente Evo Morales defende, que é uma questão atávica, que eu sou fronteiriço, eu conheço bem a realidade da Bolívia. A Bolívia foi um país espoliado a vida inteira, desde os espanhóis. Então discursos como o do Presidente Evo Morales, para nós que somos da fronteira não é novidade, porque isso percola na sociedade boliviana como um todo. A agregação de valor àquilo que é produzido na Bolívia. É uma questão histórica, não é uma questão, porque um Presidente entrou ali, isso o povo boliviano traz ao longo da sua história sofrida.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): E o Pará também.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Eu gostaria de destacar: Como essa negociação foi feita e houve um debate muito intenso, no que se refere ao gás nobre e respeitando a possibilidade da implantação de outros projetos petroquímicos no Brasil, especialmente ressaltando esse do Rio de Janeiro, que é um tremendo avanço em função do óleo pesado - petroquímica utilizando óleo pesado. Eu gostaria de enfatizar a importância do Pólo Gás-Químico na região de fronteira através de uma separadora na divisa, na cidade de Corumbá - coincidentemente a minha cidade. Essa separadora seria de vital importância - e do outro lado Porto Soares, porque ela não só separaria o gás

como o etano, o propano e butano. O Etano sendo uma matéria-prima para o eteno e o polietileno e um futuro pólo utilizando o polietileno para a indústria plástica. Como também o etano e o propano sendo utilizado na produção de GLP e essas separações propiciando a produção de fertilizantes na região de fronteira, que vai atender Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás. Portanto, eu gostaria também até de ouvir do Ministro Silas, do Presidente Gabrielli, a leitura que se faz com relação a esses projetos de separação do gás na região de fronteira, porque para nós eles são de extrema importância e mais do que nunca a relevância para desenvolver o nosso Estado e, desenvolver a Região Centro Oeste como um todo.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu encerro esse primeiro bloco de questionamentos e passo a palavra ao ilustre Ministro de Minas e Energia, Senador Silas, para responder aquelas perguntas pertinentes aos Senadores. Logo depois, nós vamos continuar os questionamentos. Tem mais oito, V. Ex^a. É o primeiro do próximo bloco. Com a palavra o Exmo. Sr. Ministro Silas Rondeau para fazer as respostas.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Sr. Presidente me desculpe, primeiro, se eu não for fiel a toda essa lógica, porque eu não sou muito acostumado a isso, minha memória, ainda, não adquiriu essa... Eu tentei registrar aqui - e só pediria, se isso for possível aqui no ritual da Casa - eventualmente se eu esqueci de algum detalhe que for considerado importante, o Senador que fez a pergunta e eu não atendi meu reafirmasse. Eu tentei registrar aqui e vou tentar, também da mesma forma com todo esforço, responder em cima dos questionamentos. Começo, então, com a intervenção do Sr. Presidente, Senador Marconi Perillo. Eu vou tentar também bastante breve, se não satisfizer, por favor, também digam: “Olha, você não foi sucinto demais, não sou obrigado a entender essa sua linguagem”, enfim. E a gente vai tentando complementar, mas o objetivo também é respeitar os tempos dos Srs. Que estão aqui com tanta paciência aqui, escutando esse grupo, o Ministro, dois Presidentes da PETROBRÁS e ELETROBRÁS sobre esses temas que acho que é muito importante para nós podermos nos comunicar com essa Casa e darmos a nossa posição acerca deles. Bem, o Senador Perillo falou primeiro sobre a questão do risco do déficit de energia e, algumas perguntas eu observei que de certa forma eu vou estar respondendo uma próxima lá. Risco de déficit de 5%. Saiu uma reportagem na Folha de São Paulo, dizendo: “Olha, do jeito que vão as coisas quando der em 2010, 2011 e 2012, o risco de déficit vai ser tamanho e...” E o é o seguinte: Nós temos - e já respondo uma

das perguntas que foi feita aqui, pelo Senador Agripino: Se nós acompanhamos a curva de carga... Senador Eliseu Resende - a curva de carga e demanda”. Nós acompanhamos sempre aquele organismo que nós colocamos lá de Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, nós acompanhamos permanente e mensalmente todo o balanço estático como se fala que é: Tudo que eu tenho de energia que está entrando e toda a energia que vai ser demandada: Como é que você faz isso? Nós permanentemente através das distribuidoras estamos em contato com todo o mercado para dizer quais vão ser as cargas que estarão entrando; uma indústria que vai se instalar que vai lá e diz: “A partir de tanto eu preciso de tanto megawatts”. O somatório de tudo isso é a visão de que o Brasil vai precisar consumir. E em função dessa carga nós lá no Ministério, juntamente com os demais agentes promovemos um mecanismo de acompanhar sempre o mais próximo possível, visto que todas as distribuidoras no ambiente de contratação regular são obrigadas a contratar 100%, fica aí. E o consumidor livre ele tem por definição e por opção dele próprio na responsabilidade de ir buscar essa fonte também. Então, nós estamos acompanhando isso. Quando se diz 5% do risco de déficit foi um número que nós estabelecemos no Ministério de Minas e Energia--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: A folha chega a colocar a possibilidade de até quase 30% em 2011.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Exato. O nível de 5% ele está estabelecido no CNPE como sendo um nível de segurança. Se nós tivéssemos um risco zero, o custo de energia ia para o infinito. 5% é um risco que nós podemos suportar dentro de um preço considerado razoável na política de modicidade tarifária perseguida pelo modelo. Aquele estudo leva em consideração principalmente a questão da saída de três mil megawatts da PETROBRÁS, por conta do gás térmico. Está absolutamente de acordo com o modelo matemático que enxerga-se. Depois de rodar duas mil séries sintéticas dentro de um algoritmo complexo chamado Modelo Estocástico Dual, em que você simula duas mil séries a partir de todo o histórico já registrado, ele diz o seguinte: “Existe a possibilidade de eu frustrar pelo menos com 1% a falta de energia nessas duas mil séries”. Isso é um conceito. Eu quero assegurar sem querer ser muito técnico na questão e acho que já sendo, mas dizer o seguinte: O risco de déficit é um mecanismo que nós temos para assegurar a energia mais barata e o menor risco, por conta da entrada de novas fontes lá na frente. E também ele sinaliza o custo médio, ele juntamente com o CMO, ele sinaliza o custo médio dessa energia “spot” lá na frente. Então, nós temos aí toda uma discussão - inclusive hoje à tarde com

a PETROBRÁS, de que forma nós podemos incorporar os três mil megawatts que estão instalados. E, nós temos algumas dificuldades por conta ou de contrato ou de disponibilidade, agora, de gás ou por conta da entrada do gás da Bolívia ou do reforço do Gasoduto Campinas Rio, para avaliar essa situação.

O que eu posso dizer para essa Casa, para os Srs. Senadores não estão aqui, os Srs. Senadores que não estão aqui, mas devem estar em seus gabinetes, enfim. É que nós estamos permanentemente acompanhando esse processo e não há nenhum motivo de alarme com respeito a esses números. São números gerados absolutamente dentro de um modelo estatístico que está correto. O modelo estatístico está correto e isso reforça a nossa preocupação em rapidamente encontrar uma forma de retomar pelo menos essa carga, que por conta dos despachos que foram feitos no final do ano passado eles estão em fase de estudo. Tão logo se consiga resolver isso ou entrar com nova térmica no seu lugar ou então resolver um problema de suprimento do gás, nós vamos rodar o sistema - isso é feito todo dia primeiro do mês lá no CNS, a gente vai observar que esse nervosismo da curva ele se estabiliza. Sobre a questão de estudos de bacias eu queria dizer o seguinte. Existe sim, uma preocupação do Governo - e foi isso que eu disse logo no início - a retomada do planejamento estratégico energético do país fez com que nós colocássemos, após a criação da Lei 10.848, na responsabilidade da EPE fazer os estudos de planejamento e levantamento de todas as bacias onde a avaliação ambiental integrada leva em consideração toda a questão da bacia aonde qualquer empreendimento venha a ser implantada. Senador Francisco Dornelles, o Governo oscila sobre a questão da definição de Angra III? Eu diria: Não.

O que existe na realidade sempre foi o seguinte, após a paralisação do projeto de Angra III - que não foi nesse Governo, naturalmente nós já encontramos com essa situação do jeito que estava lá. Nós estamos pagando em torno 20 milhões de dólares por ano para conservar adequadamente os equipamentos e essa obra leva pelo menos 17 anos que está paralisada. A questão é: Qual é o preço da energia que vai ser colocada para o consumidor pagar a partir de Angra III? Vários estudos foram feitos nesse Governo no sentido de refazer inclusive as questões de financiamento ou inovações tecnológicas e de engenharia que fossem adequadas para que se chegasse no preço competitivo. Eu posso lhe assegurar que hoje a questão de Angra III, o seu custo de referência já está próximo do custo de geração, por exemplo, de carvão mineral. Portanto, voltamos a conversar sobre a questão de Angra III. E, do ponto de vista elétrico o que me move a definição

de entrada ou não de Angra III, é a questão custo. Foi por isso que ela fez parte e está contida no Planejamento Decenal com a possibilidade de estar entrando até em 2013 e 2014, caso a decisão seja tomada agora. Na oportunidade em que eu estive com o Sr., lá na outra audiência, eu disse que além da questão absolutamente elétrica tem uma questão de natureza estratégica do país como um todo em função - e eu não vou entrar aqui na questão - da natureza da fonte. Mas isso eu posso lhe assegurar que o Presidente coordena uma discussão em que esse assunto está sendo tratado da melhor forma possível, com todos os outros Ministérios envolvidos, Defesa, Ciência e Tecnologia e tudo. Do ponto de vista de preço da energia ela já está num patamar competitivo para entrar e dar sua contribuição de Angra III. Arelado a ele está naturalmente a definição do Programa Nuclear Brasileiro que este sim, atravessa um pouco mais a definição unicamente desse Ministério. Sobre a questão dos autoprodutores é muito interessante, obrigado pelo Sr. Ter levantado essa questão. Nós estamos agora às vésperas de um leilão e isso sempre vem à tona. O que acontece é que os autoprodutores não se sentem muito ou, aliás, tem reclamado e tem sido atendido lá no Ministério é de um chamado Fator Alfa - tudo bem, Senador? O que é esse fator Alfa? Esse fator Alfa significa o seguinte: “Olha, eu tenho uma cachoeira - vamos dizer assim, simplificando - e que gera energia elétrica e essa concessão é da União. Eu vou dar essa concessão para um empreendedor gerar energia”. Se ele gerar energia para o ambiente de contratação regulado esse que todas as concessionárias comprem energia, eu tenho uma fórmula que é um leilão. Eu vou lá e pergunto: “Quem quer fazer essa usina, me diga qual o preço da energia que você me entrega e pronto”.

O que oferecer o menor preço para gerar os mesmos megawatts horas leva. Se for privado, se for autoprodutor e ele quiser aquela energia a indústria dele específica, primeiro ele tem duas coisas. Primeiro ele tem que deixar pelo menos 30%, para o ambiente lá que todo mundo tem que comprar que eu estou chamando “ambiente regulado”. Ele vai estar num ambiente livre. E segundo. Tem um fatorzinho Alpha em que ele vai pagar aquilo, visto que ele vai ser um acesso direto aquela energia, portanto, ele vai pagar pela concessão essa diferença desse privilégio que ele tem desse bem da União não estar indo para todo mundo e estar indo só para o empreendimento dele. É o chamado Fator Alpha. Esse fator foi muito importante no início dos processos porque de certa forma privilegiava nós que não temos uma usina só para nós. Mas o investido privado pode fazer uma usina só para ele. Agora, nesse exato momento o que nós estamos fazendo

do para atender esse pleito? Nós estamos reduzindo esse Fator Alpha, de sorte que no último leilão esse Fator Alpha que já foi muito maior do que isso já reduziu para 0,32 e nesse próximo leilão nós no Ministério, estamos trabalhando para que ele seja bem próximo de zero. Como está em lei eu não posso dizer que ele é zero, mas nós podemos ajustar para que incentive a tomada de carga por conta desses autoprodutores, numa energia mais próxima do que qualquer um do setor regulado estaria recebendo. Ou seja, é um assunto que está conosco já fomos procurados, isso está sendo resolvido. Eu acredito que a contento, porque a associação que trata desse assunto já esteve conosco e está bem encaminhado. Senador Flexa Ribeiro, meu caro Senador, paraense e amigo. Olhe de fato o que o senhor colocou é o seguinte: O PAC vai ter problema de recurso para poder disponibilizar energia? E como é que vocês estão enxergando isso? Se entre 2006 e 2015 você considera 4,2% o crescimento de energia elétrica e em função do crescimento da economia e se a economia crescer 4,5, 5 e 5, 5, como é que vocês vão dar conta dessa energia? Primeiro dizer o seguinte, só para tranquilizar o senhor e os demais Senadores que até o ano de 2011, cinco anos depois do último leilão que nós fizemos, nós estamos com todas as demandas registradas e declaradas por todos os agentes do ambiente regulado nós estamos com todas elas atendidas. Como é que vai funcionar? Suponha que não seja 4,5, que seja cinco, que cresça a economia nós temos mecanismo, através do próprio mecanismo do modelo de leilões, para suprir a energia que atenda o próximo ano; três anos que estiver na frente, cinco anos que estiver na frente ou um ano. Certamente se essa energia entrar ela será mais cara, mas não será o consumidor final que estará pagando visto que ele está num ambiente regulado. Em tese, essa energia seria uma energia que seria colocada no “spot”, onde quem estava descontratado estaria pagando o custo dessa energia pela responsabilidade de entregar a energia ao preço que foi acertado nos contratos que já estão enxergando até cinco anos; ou seja, existem mecanismos próprios e ágeis que possibilitam o atendimento do equilíbrio da carga e da demanda dentro do modelo. O que nós temos que fazer é acompanhar - e eu expliquei para os senhores aqui naquela introdução meio chata como é que funcionava a CNSE mensalmente acompanhando isso. Ou seja, não nos surpreenderá qualquer nível de crescimento da economia, porque ela não acontece amanhã. Eu tenho um tempo em que ela vai reagindo e a oferta de carga pode ser feita mais cara ou mais barata, quer seja ela uma hidráulica que leva cinco anos para fazer e é muito mais barata ou uma térmica que leva até 18 meses para suprir. A

solicitação até o ano de 2010 e 2011, ela está praticamente do ponto de vista de contrato atendida. Temos preocupação? Temos. Temos muito trabalho para fazer? Sim. O principal deles é acompanhar diariamente como é que está sendo essa evolução. Agora, o que não é justo dentro dessa proposta do PAC ou de qualquer Programa de Manutenção do Crescimento da Economia, tomando como base a disponibilidade de energia elétrica é você sobreofertar o mercado. Porque se eu sobreofertar o mercado, você vai estar pagando uma energia que não vai estar usando. A sobreoferta trava o crescimento. A sobreoferta encarece e pode também travar o crescimento. O segredo vai estar na linha de equilíbrio e isso o modelo que está implantado faz muito bem. Isso que eu quero deixar os Srs. Senadores tranquilos, sem querer me alongar na parte técnica da explicação que eu poderia até isoladamente explicar com maiores detalhes sem quer querer naturalmente me estender por conta do tempo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Ministro, eu só queria um esclarecimento. Então, a Agência Nacional de Energia Elétrica ela não acredito no crescimento do Brasil, porque quando ela estabelece o crescimento de 4,4% na geração ou melhor dizendo, o Plano Decenal de Energia do Ministério das Minas e Energia não acredita no crescimento do Brasil. Porque quando ele coloca 4,4% como taxa de crescimento de energia ele estabelece que o Brasil vai crescer algo em torno de 3,5% e não os cinco que o PAC está dizendo e que o Ministério do Planejamento e do Desenvolvimento está afirmando. Então é preciso corrigir os dados lá, porque acredite-se no crescimento, porque todos nós queremos que cresça até mais do que cinco, porque os outros países cresce a nove e dez e o Brasil tem que acompanhar o ritmo e fazer então só a adequação dos dados.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Eu estava chegando nesse ponto muito obrigado. Senador é o seguinte: Acredita. Primeiro o Ministério acredita. Não só acredita, porque a metodologia inclusive leva em conta que nós estamos revisando anualmente. O Plano Decenal de Energia ao qual o senhor se refere é o que feito para o período 2006 e 2015, nós estamos soltando 2007 e 2016. Essa revisão como eu falei ela é feita anualmente no documento do Plano Decenal de Energia, mas é feito mensalmente o acompanhamento através do Comitê de Monitoramento, ele é extremamente dinâmico. O que nos conforta e volto a dizer é que o modelo permite essa adequação, vamos dizer em tempo real do processo. Nós não só acreditamos como na simulação do Senado - eu mostrei o crescimento do país. Nós temos 5%, considerando a economia crescendo até 5.1%. Nós temos os mecanismos para

nos ajustar a essa faixa com o tempo suficiente para dar conta da energia, para não comprometer o crescimento, mas também com a responsabilidade suficiente para não sofreofertar o mercado e com isso trazer uma energia mais cara para todos nós. É isso que eu queria dizer. Então, rapidamente, também, quanto a diferença entre o Plano Decenal enxergou um crescimento, uma necessidade e de 12 mil megawatts e a ANEEL de 10. Por quê? Quem é que está... Isso é capacidade instalada. Como eu não sei quem vai ganhar o leilão, se vai ser uma hidroelétrica ou uma térmica, um critério é: 70% disso vai ser da elétrica e outra é térmica, porque o fator de capacidade de uma para outra... Deixa eu explicar para não querer... O fator de capacidade é quanto eu coloquei ali que ele pode gerar. Uma térmica você praticamente gera 80 a 90% daquilo que o gerador tem condição de gerar. Uma hidráulica como tem verão e tem inverno tem uma época que sobre água e outra que diminui, ele tem um fator de capacidade de mais ou menos 50%; ou seja, se eu pegar isso aqui e multiplicar pelo número de horas do ano é como se ele tivesse gerado só a metade em relação ao fator de capacidade. Portanto, uma hidráulica é mais barato, mas tem um fator de capacidade menor. Essa diferença é que deve dar entre ANEEL e... Mas isso não nos preocupa.

O importante é que nós estamos acoplando em cima do que nós chamamos de energia assegurada. Esta sim, em função de cada fonte o que ela vai proporcionar. No que diz respeito a questão que o senhor falou e essa reclamação é bastante recorrente sobre a tarifação no consumo. Podemos, o Ministério de Minas e Energia ou o Governo, juntamente com esta Casa fazer uma grande discussão, afinal de contas trata-se de matéria de legislação tributária. Eu acredito que aqui no Senado enfim no Governo, nós estamos... Está na pauta a discussão da reforma tributária. É um bom momento para a gente discutir essa questão, apenas lá no Ministério ou os agentes têm que cumprir a lei da forma como ela foi aprovada. E a regra é essa que nós temos obrigação de cumprir. Veja, eu diria que é a que está vigorando, então, é ela que nós temos que cumprir. E essa discussão tem que ser feita em cima na Casa que é responsável mesmo que é aqui no Congresso. Eu acho que nós temos que fazer a discussão é do Congresso mesmo e tem o apoio absoluto do Ministério de Minas e Energia, aonde recebemos várias demandas por conta de agentes. Existe quem goste e existe quem não goste. O Estado, eminentemente receptor, vai gostar. O gerador, como é no caso do Pará, normalmente tem essa posição.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu sugestão a V. Ex^a. que apre-

sente um requerimento convocando uma audiência para tratar desse assunto, Senador Flexa.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: O Senador Eliseu, ele também fez uma pergunta, fez algumas considerações mas perguntou exatamente o seguinte: O Programa de Eclusas a quem compete a decisão? A decisão é Ministério do Transporte. O Ministério de Minas e Energia nos seus projetos quando avalia e encaminha e essa a política que nós temos conduzido lá é que para cada barramento desses sejam previstas as eclusas. Mas não está no custo da energia elétrica do consumidor que vai adquirir aquela energia o preço da eclusa, que faz parte do sistema de transporte que eu acho que é absolutamente justo. Defendo inclusive que essas eclusas tem que ser feitas realmente, mas dentro de uma equação que isso daqui é para o sistema hidroviário e não para aparecer na nossa conta no final do mês não é que a gente está pagando eclusa. Essa é uma decisão que também não é nossa, mas que é bom deixar claro como é que ocorre. Sobre se a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS fizeram um ajuste em seus orçamentos por conta do PAC? Eu diria o seguinte; que a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS fizeram foi ao eleger as obras a que eles se candidatam para que se o a PAC dê a resposta necessária eles têm que se preparar orçamentariamente para enfrentá-las. Por quê? No caso de ELETROBRÁS, quer seja linha, quer seja usina é um leilão. A ELETROBRÁS ela disputa no leilão igualmente com os outros privados. Se ela ganha sim, se ela ganha ela tem que ajustar o orçamento, captar recursos, enfim. O modelo para a expansão da geração e da transmissão é um modelo que é incorporado através de leilões. Então, o máximo que a ELETROBRÁS tem que fazer e foi isso que ela fez, foi dizer o seguinte: “Eu tenho uma disponibilidade de recursos para investir até seis bilhões, por exemplo, que é o nível de investimento previsto nesses quatro anos disponíveis para investir caso a ELETROBRÁS, com muita competência vá lá e consiga na disputa do leilão, arrematar através das suas empresas essas unidades geradoras. Senador Eliseu Resende. Senador João Tenório. O PAC é uma maquiagem dos programas estratégicos da PETROBRÁS e da ELETROBRÁS? É um prato requentado? Eu digo: Não. O Senador João Tenório não está aqui, mas eu gostaria que ele... Talvez, ele esteja me vendo agora. Mas veja: Não.

Eu diria o seguinte muitas obras, muitos projetos e na sua grande maioria tanto da PETROBRÁS como da ELETROBRÁS, estavam nos seus planejamentos. São duas empresas que tem a tradição de fazer planejamento de curto, médio e longo prazo, seria estranho se não tivesse. O que o PAC faz é priorizar as obras cujos efeitos sejam melhor percebidos dentro do desa-

fio desse crescimento, dentro de uma perspectiva de aceleração. Eu diria que o PAC, ele não é uma tabela. O PAC não é um número. O PAC não é uma relação. O PAC ele diz muito mais simplificando. Como uma questão de atitude. Dessas obras que estão no meu planejamento, quais são as que são mais viáveis e quais são aquelas que nós podemos imprimir um outro ritmo e priorizar de forma que seus resultados, dentro de uma curva de ABC, sejam os mais expressivos para enfrentar o desafio do crescimento. É isso o PAC. Para quem tinha planejamento foi muito bom, foi muito mais fácil estar dentro do... Enfrentar essa seleção de prioridades que foi o PAC. Agora para quem não teve e não tem conhecimento de quem estava nessa segunda condição, mas certamente teria uma dificuldade muito maior. Então, eu aproveito inclusive para dizer que esta de parabéns as duas Casas, pelo fato que são duas empresas que têm tradição de planejamento e foram sim, beneficiadas no momento em que teve um desafio nacional de enfrentar, de apresentar programas prioritários que fizessem a diferença na velocidade com que o Brasil cresce. E a ELETROBRÁS e PETROBRÁS, apareceram rapidamente com essa resposta. A questão quando eu digo que o PAC não é um número o PAC é muito mais uma questão de atitude eu fiz questão - volto mais uma vez naquelas duas palestras iniciais - é a forma como eu estamos enxergando. Foi criada uma estrutura só para isso. Foi defendido um modelo de acompanhamento disso e mecanismos de correção de rota para que o produto do PAC que é energia elétrica na ponta, no caso de geração; capacidade da transmissão no caso de linhas ou disponibilidade de petróleo na medida da necessidade da auto-suficiência fosse atendida. É isso que está por detrás do processo como um todo. Senador Valdir Raupp, Líder do PMDB e nosso grande defensor das térmicas de Rondônia Urucu-Porto Velho e Manaus está sim, no PAC. Nós temos toda uma luta, o senhor conhece muito bem isso.

As dificuldades, como o Senador Delcídio colocou aqui, começam por todos os segmentos e estão sendo superadas, cinco anos para o licenciamento ambiental e, agora, nós estamos na avaliação do plano de negócios que envolvem a PETROBRÁS que vai fornecer o gás; a estrutura do transporte, que não é só a PETROBRÁS é uma empresa privada e quem vai comprar o gás, por quanto vai e quem faz o contrato. Ele vai liberar o gás e construir o gasoduto a hora que ele tiver um contrato. Isso a ELETROBRÁS está encarregada de fazer juntamente com a ELETRONORTE e está andando. O que acontece e que isso é positivo é que paralelo a ação nós estamos desenvolvendo o que chamamos de Modelo do Sistema Isolado, para evitar

que ao ligar, simplesmente ligar o gás eu fique com um contrato fixo lá e não ter como vender isso, sem que dê oportunidade para que as usinas lá de Porto Velho estejam contribuindo para restante do país através da interligação do sistema. É isso que ocorre. Nesse modelo para sistemas isolados nós estamos prevendo uma transição que estimule, que estimule a sub-rogação da CCC, ou seja, a CCC que é aquela conta de combustíveis que todo mundo paga, enfim. E que estimule dizendo o seguinte: “Olha, nós vamos continuar pagando um pouquinho mais, mas em compensação a conta do combustível...” Que hoje o milhão de BTU do óleo diesel especial, o chamado PTE, chegue lá na ordem de 20 dólares, caía para quatro dólares ou cinco dólares, que é o que nós esperamos que seja o preço do milhão de BTU negociado com a PETROBRÁS, cuja discussão hoje está em andamento entre a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS. Senador Agripino Maia, também, rapidamente, ele fez uma pergunta mais dirigida, eu vou pedir que o Presidente Gabrielli responda, que é essa questão do triângulo virtuoso, que ele citou lá do sal, energia elétrica e etena(F) na possibilidade da produção de resina de PVC. Senador Delcídio Amaral, eu agradeço bastante a forma como ele se dirigiu, realmente, esse esforço do Governo no sentido de dar uma nova dinâmica, uma nova forma de trabalhar no diz respeito a disponibilização da infraestrutura necessária para o Brasil crescer no que diz respeito a energia elétrica e derivado de petróleo, mas ele também fala sobre o Gasoduto do Brasil Central, que eu peço também que o Gabrielli responda isso. E, dizer que a unidade de separação de gás na região de fronteira, também passa por uma avaliação de natureza econômica financeira, ou uma seja, de planos de negócios da PETROBRÁS ou não, mas que, só para terminar essa é a última resposta que eu fiz os registros aqui, do Agripino já, não do Senador Agripino, desculpe, é porque eu tinha levantado o e alguém anotou para mim. O Senador Agripino me pergunta sobre a Lei do Gás, mas sobre a separadora de gás na região de fronteira, também, a PETROBRÁS a discussão com a Bolívia tem esse tema que pode esclarecer, tá Gabrielli? Eu deixo contigo essa. O Senador Agripino Maia, fala sobre a Lei do Gás. Eu quero dizer que nós no Ministério também estamos apoiando integralmente com a maior celeridade um marco regulatório que discipline, mas que principalmente incentive os investimentos na área do gás natural, porque isso deve incentivar a indústria e melhorar às condições de fornecimento e quem sabe até deixar os preços do gás natural nos níveis que o mercado exige, enfim. Mas só dizer rapidamente esse assunto está em franca discussão desde junho julho de 2005, quando a ANP apresenta ao Ministério de

Minas e Energia a sua proposta do gás natural. Nós temos tramitando e paralelamente também o projeto de lei que foi feito pelo Senador Tourinho que também é muito bom.

A única coisa que eu queria deixar registrado é que o projeto de lei do Governo que está na Câmara não conflita com o projeto do Senador Tourinho. O que nós estamos tratando, agora, é de que a criação de uma Comissão Especial na Câmara de Deputados destinada especificamente para proferir um parecer sobre essa Lei do Gás, ela seja absolutamente ajustada os contornos em que na nossa visão o projeto de lei do Governo ele abrange muito mais do que simplesmente o transporte. O projeto de lei do Governo ele incentiva todos os outros segmentos e tenta disciplinar prioridade do gás, enfim, e disciplinar o processo como dever ser, inclusive, nos mercados maduros como europeu e americano, para que esse combustível, efetivamente, ele se consolide na matriz energética brasileira e não simplesmente, seja um fator que ofereça risco por conta de seu fornecimento. Senador Delcídio, eu terminei. Eu acho que, se fiquei devendo, por favor, alguém me ajude, mas eu tentei com isso responder a todas as solicitações feitas pelos Srs. Senadores.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao ilustre Ministro Silas Rondeau pelas respostas cuidadosas, muito bem feitas e muito bem elaboradas a todos os Senadores que interpelaram. Muito obrigado pela consideração a esta Comissão, a esta Casa e a cada um dos Senadores. Com a palavra o ilustre Presidente da PETROBRÁS, Dr. José Gabrielli.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Sr. Senador Marconi Perillo, eu vou começar pelas perguntas do Senador Marconi Perillo, que faz uma pergunta sobre quais são as expectativas para os novos contratos de compra de gás da Bolívia. Eu vou aproveitar essa pergunta para tentar esclarecer um pouco mais a complexidade dos contratos com a Bolívia. Em nenhum o momento do contrato de compra de gás da Bolívia foi questionado ou pela Bolívia ou por nós. Esse contrato é um contrato chamado GSA, que é um contrato que tem validade até 2019 e esse contrato está em plena vigência. E todas as discussões desse contrato são feitas no âmbito dos termos estrito desse contrato. Em nenhum momento esse contrato foi questionado. Em 2003, nós dentro dos termos estritos do contrato solicitamos uma revisão dos preços do gás, porque achávamos que o preço do gás estava muito alto. A Bolívia, dentro dos termos estritos do contrato disse que os preços não estavam altos. Agora, dentro dos termos estritos do contrato a Bolívia solicitou a revisão dos preços do gás. Dentro dos termos estritos do contrato nós dissemos que não

achávamos que não era necessário aumentar o preço do gás, porque o preço do gás acompanhava uma cesta de óleos e o preço do gás, portanto, não estava baixo, estava adequado ao mercado internacional. Tudo isso foi acordado e foi uma discussão intensa, normal, dentro dos termos estritos do contrato, que nunca foi questionado nem pela Bolívia e nem por nós. O que nós fizemos de acordo recente é uma outra coisa. O aditivo que está para ser assinado é um aditivo reconhecendo a natureza e a composição das correntes que nós compramos da Bolívia; ou seja, nós estamos comprando um conjunto de gases e estamos pagando um outro tipo de coisa. Então, nós estamos reconhecendo que num conjunto de gases que nós estamos comprando, nós temos um componente a mais o que o coloca - aí eu já vou responder a pergunta do Senador Delcídio Amaral - a necessidade da acelerarmos projetos de separação de gases. Porque a separação de gases vai permitir o aproveitamento econômico de algo que estamos recebendo, sem utilizar. E agora temos que pagar. Então, esse é um problema de aceleração da discussão da separação dos gases para viabilizar a utilização desses componentes nobres do gás que nós trazemos da Bolívia.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: E daí o PAC.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Quanto--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Daí o PAC para acelerar.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Exatamente. Daí o PAC para acelerar esse processo. Quanto vai ser o impacto final sobre o preço do gás? É muito difícil dizer, porque do processo de medidas acima de 800 mil e 900 quilocalorias da Bolívia, vai depender da composição a cada momento. Então, é muito difícil antecipadamente com precisão - a estimativa apresentada pelo Ministro Silas de três e a estimativa apresentada pelo Ministro Villegas de oito, são a margem existente do efeito final que ocorrerá sobre os preços do gás, que só saberá após a viabilização desse aditivo. Esse aditivo não está implementado ainda. Por quê? Porque no mesmo termo do acordo existiam dois elementos desse acordo que eram importantes. Um era o reconhecimento dessa qualidade das correntes de gás que nós trazíamos da Bolívia. E a outra questão que era a chamada protocolização ou na linguagem mais brasileira, se me permitam os Senadores, os registros em cartório dos contratos aprovados pelo Congresso Boliviano, não sobre a compra de gás - aí vem o segundo tipo de contrato que é o contrato da exploração e produção de gás dentro da Bolívia, que é um contrato completamente distinto do contrato de compra de gás da Bolívia pelo Brasil. Como é completamente distinto do contrato de venda de gás dentro do Brasil para as distribuidoras

de gás brasileiras. São três contratos distintos que são entre: A PETROBRÁS Bolívia YPFB dentro da Bolívia; entre a PETROBRÁS Brasil e a YPFB entre o Brasil e a Bolívia e entre a PETROBRÁS e as distribuidoras estaduais dentro do Brasil. São três contratos distintos com componentes distintos e assinantes distintos. Esse contrato interno à Bolívia foi alterado por modificações regulatórias internas à Bolívia. Esse contrato que nós acordamos em outubro do ano passado com a Bolívia ele estabelece uma condição diferente da que nós tínhamos anteriormente, que é a condição de que nós vamos produzir o gás na Bolívia e essa produção de gás na Bolívia vai estar sujeita a um imposto de 50% sobre a receita que nós temos na Bolívia. Esse imposto será pago, portanto sobre a receita. Em cima desses 50% restantes nós temos custos ressarcíveis que serão mensalmente analisados e serão pagos pela YPFB a PETROBRÁS. O componente restante desse contrato é dividido entre a PETROBRÁS e a YPFB de acordo com a curva que depende do ritmo dos investimentos, depende da produção e depende do preço de mercado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Isso é bom ou mal para o Brasil, Presidente?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Esse é um contrato que é economicamente atraente, porque ele dá uma taxa de retorno médio acima de 15% ao ano. E, portanto, é um contrato atraente para quem está produzindo na Bolívia.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: E em relação às condições antigas?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Em relação às condições antigas, é pior do que as relações das condições antigas, vai ser uma mudança interna do povo boliviano. A alternativa é pegar ou largar essa que é a questão. E nós temos 50% do gás brasileiro vindo da Bolívia. Nós temos uma responsabilidade com os contratos que nós temos com o povo brasileiro.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Todo o contrato prevê um contrato de longa duração, o contrato prevê que existem lucros cessantes.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Não. Mas não é lucro cessante, porque mudou, me permite o Senado, mudou a lei.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sim, mas a PETROBRÁS não tinha expectativa de ter uma lucratividade acima?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Lucros cessantes quanto a mudança legislativa, não tem.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sim, mas o contrato previa ou não uma lucratividade maior?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Há uma mudança na legislação não há como ter lucro cessante quando há mudança da lei.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Soberanamente defendi-da pelo Congresso Nacional. Essa é uma Casa do Congresso Nacional, nós não poderíamos admitir jamais no Brasil, alguém dizer que a lei brasileira não vale.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Depois dessa “quebra de contrato”, eu diria entre aspas, da Bolívia com o Brasil, com a PETROBRÁS, quais as medidas que estão sendo tomadas pela PETROBRÁS, no sentido de garantir segurança jurídica em relação aos contratos. Porque na verdade, nós todos brasileiros compreendemos que houve quebra de contrato, que de segurança... Ou seja, desconfiança no mínimo, do Governo Boliviano em relação aos contratos que existiam, então essa questão--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE): Na verdade, já houve uma repactuação entre o Governo Brasileiro e o Governo Boliviano.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Então, na verdade eu quero saber... Os novos contratos já foram celebrados Senador Inácio Arruda, o que eu quero saber é o seguinte: A PETROBRÁS confia a partir dessa nova pactuação na segurança jurídica da Bolívia em relação ao que está firmado a partir de agora?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Senador Marconi Perillo--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, deixa eu só traduzir o questionamento do Presidente Marconi Perillo. V. Ex^a., disse que houve uma nova legislação e com relação a nova legislação não se discute tem que adequar. Então, qual exatamente a pergunta do Senador Perillo: Qual a segurança que o Brasil tem, a PETROBRÁS tem que amanhã o senhor Evo Morales não amanheça com dor de cabeça ou com problema de estômago e resolva alterar novamente a legislação. E aí, a PETROBRÁS vai de novo se adequar à nova legislação? E enquanto isso ela está usando recursos da sociedade brasileira para aplicar na Bolívia?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Senador Flexa Ribeiro e Senador Marconi Perillo --

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): É mais ou menos parecido a gente chamar aqui o Chefe do Setor Imobiliário Norte Americano, para saber se a gente também vai resolver essa questão, porque está lá uma bolha imobiliária que impacta a Bolsa Brasileira. Então, eu não sou nem um defensor da PETROBRÁS

nesses termos, aqui está o Presidente da PETROBRÁS para defender. É mais ou menos comparando--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Inácio, isso não é crítica nós estamos tratando de uma questão de Estado, Estratégia para o Brasil não é nem para o Governo é uma questão de Estado.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Qual é a estratégia para o Brasil? Então, nesses termos—
[tumulto]

SR. JOSÉ GABRIELLI: Eu gostaria de poder responder.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente, Presidente. Na mesma vertente do Senador Marconi Perillo--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [inaudível] Não está inscrito e quer perguntar, vai ficar uma--

SR. JOSÉ GABRIELLI: Eu gostaria de poder responder. Como a resposta--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Essa Casa é uma Casa democrática, nós estamos aqui para debater--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Claro. Eu quero debater e estou inscrito.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Eu gostaria de poder responder.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente, aliás, só para complementar.
[tumulto]

Se o contrato previa... O senhor tem esses cálculos? Até o final do contrato a PETROBRÁS lucraria “X”. Hoje com as novas regras a PETROBRÁS vai lucrar “X” menos tanto. O senhor tem esses dados?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu asseguro a palavra ao Presidente da PETROBRÁS, Dr. José Gabrielli, para concluir as suas respostas.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Isso. Então, respondendo as perguntas dos Ilustres Senadores, nós tivemos no que se refere ao contrato de exploração e dentro da Bolívia, nós tivemos uma mudança lei boliviana, que é anterior inclusive ao Presidente Morales. É anterior, porque a Lei do Gás da Bolívia é anterior ao Presidente Morales. É anterior ao Presidente Morales é uma lei existente anteriormente a que foi implementada pelo Presidente Morales. Essa alteração da lei muda as condições econômicas do contrato na Bolívia--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Perfeito.

SR. JOSÉ GABRIELLI: As condições do contrato que nós chegamos a assinar com a Bolívia são condições a nosso ver que permitem avaliar investimentos na Bolívia pela taxa de retorno adequada para isso, uma vez que do ponto de vista da empresa PETRO-

BRÁS, ela tem como máximo de segurança jurídica os macros legais aprovados pelos Congressos nos países soberanos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Sr. tem os números?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Porque mais do que isso nós não podemos esperar! Mais do que uma lei aprovada pelo Congresso do país, não tem como ter mais segurança jurídica do que isso, infelizmente. A não ser que nós façamos como certos países que usam o Exército para impor suas vontades. E não acreditamos que o Governo Brasileiro vá fazer isso... Não acreditamos que isso seja a garantia jurídica. A garantia jurídica e o império da lei. É o império do Congresso Nacional.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Sr. tem os números da redução da expectativa de lucro?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Então, eu vou dizer ao senhor. O que acontece no novo contrato evidentemente que nós saímos de um imposto que correspondia em alguma coisa em torno de 40% e chegamos a um imposto que começa com 50% e pode chegar a 80%. Até porque nós não podemos saber antecipadamente qual vai ser o imposto, uma vez que ele ocorrerá sobre o lucro adicional além dos custos ressarcidos. Portanto, é muito difícil prever antecipadamente. Então, dessa forma o contrato que nós temos com a Bolívia aprovado pelo Congresso Boliviano é um contrato que permite a rentabilidade, que permite estudar novos projetos. Qual é o problema da insegurança que nós temos nesse momento? A insegurança que nós temos nesse momento é que o contrato não foi ainda registrado em cartório. E, como não foi registrado em cartório e existiram problemas formais no contrato, no encaminhamento da YPFB, isso voltou ao Congresso Nacional Boliviano e está sob a avaliação do Congresso Boliviano. Enquanto estiver sobre a avaliação do Congresso Boliviano ele, portanto, não leva ao acordo que nós fizemos à possibilidade de reconhecimento das frações nobres nas correntes de gás que nós temos e, portanto, não se implementa o aditivo referente ao valor adicional do etano, propano e cinco mais--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Os contratos da Bolívia são referendados pelo Congresso caso a caso.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Caso a caso. É a diferença da legislação daqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): E é uma boa medida.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Pode ser, é uma boa medida--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Quem sabe nós não temos a mesma sorte no embate com a PETROBRÁS.

SR. JOSÉ GABRIELLI: A soberania dos países e do Senado, entendeu? Bom. Então, conseqüentemente, essa situação dos contratos na Bolívia é importante se mencionar. No que se refere as refinarias. As refinarias é uma situação completamente diferente. No que se refere as refinarias a mudança na legislação boliviana também exige que 50% das refinarias sejam repassadas ao controle da YPF. Só que a Constituição Boliviana diz que isso tem que ter indenização prévia e justa, o que significa a necessidade de avaliar o valor das refinarias. Nós já contratamos bancos que fazem essa avaliação para nós. Estamos esperando que a Bolívia faça a avaliação da parte dela. Objetivamente, nós nunca perdemos em nenhum momento o controle operacional de nossas refinarias. Em nenhum momento nós deixamos de ser operadores e controladores de nossas refinarias na Bolívia. Do ponto de vista dos novos componentes então eu acho que a explicação foi dada, ela vai significar... E a necessidade de acelerar a utilização econômica dessas novas correntes que já está incluídas, porém, agora acelera a necessidade de fazer a separação. O que se refere... O Senador “Marcones” Perillo, ainda, menciona a questão do alcoolduto, nós agradecemos. O alcoolduto de Goiás para... Não, não o Brasil Centro, o alcoolduto de Goiás--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Campo Grande para o triângulo mineiro, passando por Goiás.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Não, não, eu estou falando do alcoolduto.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Ah, sim, desculpa. Sim. Eu pensava que era [inaudível].

SR. JOSÉ GABRIELLI: O alcoolduto nós fizemos um acordo, temos um acordo, um memorando de entendimentos com a Mitsui e com a Camargo Corrêa, estamos avançando no estudo técnico do traçado e das condições técnicas desse alcoolduto. Temos um acordo com a Mitsui para analisar 40 usinas adicionais que irão produzir ao longo desse alcoolduto para exportação para o Japão. Temos uma empresa no Japão, uma *joint-venture* entre PETROBRÁS e a NIPPON ALCOHOL HANBAI, que é a empresa monopolista. É uma empresa estatal japonesa que tem o monopólio de importação de álcool químico e farmacêutico no Japão, portanto, os processos de decisão de análises do alcoolduto estão em andamento e acreditamos que dentro do tempo de gravidez normal o alcoolduto se tornará efetivamente uma questão efetiva. O Senador “Marcones” Perillo também menciona o Gasoduto do

Brasil Central. Eu vou aproveitar a resposta ao Senador “Marcones” Perillo sobre--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Marconi.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Marconi. Não é “Marcones”, é Marconi, desculpe, Senador. Sobre o gasoduto do Brasil Central para comentar um pouco o gasoduto Urucu-Porto Velho, porque essa estrutura de gasodutos desenvolvidas nesse período há alguns anos atrás ela envolve um problema de sócios e de proprietários dos gasodutos. A PETROBRÁS não é proprietária nem do Gasoduto Brasil Central e nem do Gasoduto Urucu-Porto Velho. A PETROBRÁS é sócia minoritária desses contratos, portanto, o processo de decisão desses gasodutos não depende só da PETROBRÁS depende dos sócios. Esse é um primeiro elemento societário importante a ser chamado a atenção. Um segundo ponto importante para chamar a atenção mais para o Gasoduto Brasil Central do que para o Gasoduto Urucu-Porto Velho é que para definir um gasoduto é necessário você que estabelecer o volume de transporte que vai ocorrer nesse gasoduto que seja economicamente suficiente para pagar o gasoduto. Então a definição da possibilidade de transporte em função da distância pode tornar inviável certos tipos de gasodutos em função dos mercados que têm nas pontas, se nós não tivermos mercados ao longo do gasoduto. Esse estudo é um estudo necessário de ser feito no caso do Brasil Central para mostrar e demonstrar que ao longo do gasoduto, ele torna viável um investimento que é fixo, que é longo e que acaba rebatendo sobre a tarifa de transporte. Evidentemente que um gasoduto... A fonte de suprimento do gasoduto é outro elemento importante. A fonte de suprimento do gasoduto, portanto, no caso do Brasil Central tem algumas alternativas possíveis.

A Bolívia foi um momento inicial pensado. A nossa expectativa para a Bolívia de importação de gás da Bolívia para o Brasil mantêm-se em 30 milhões de metros cúbicos até 2019, porque é esse o contrato que nós temos com a Bolívia. E esses 30 milhões de metros cúbicos/dia da Bolívia não permitem garantir suprimento para esse outro gasoduto no volume que seria necessário para viabilizar o pagamento dele. Então teríamos que pensar nesse caso em alternativas de suprimento envolvendo redirecionamento de suprimento da produção do Sudeste Brasileiro para o Centro-Oeste Brasileiro ou eventualmente no futuro, a incorporação do gasoduto do Sul trazendo da Venezuela para a região. Portanto, são estudos bastante longos que não tem como ter uma decisão no curto prazo sobre esse gasoduto. No que se refere ao Gasoduto Urucu-Porto Velho a questão central como eu

menção é a questão da negociação com o sócio. A discussão do preço com a ELETROBRÁS é um ponto em relação ao modelo do custo do gasoduto nós já temos um modelo que me parece que está equilibrado, falta agora finalizar a discussão de quanto é que ele vai pagar, o Cardeal vai pagar pelas moléculas, entendeu? [risos] Então, estamos em fase final de negociação sobre isso, porque a molécula existe é uma questão de definir preço entre a PETROBRÁS e ELETROBRÁS. O Senador Dornelles. O Senador Dornelles fez uma pergunta sobre as compras, a política de conteúdo nacional em relação ao Brasil. E citou o caso da P-55 e P-57, que são duas grandes plataformas que nós vamos construir para entrar em operação até 2010. E que nós recebemos as ofertas dos estaleiros no Brasil bastante elevadas e preços acima das expectativas que nós tínhamos.

Nós cancelamos as licitações e estamos apresentando, estamos dentro de poucos dias apresentando alternativas no processo de contratação dos fornecedores, do processo de contratação dos fornecedores com a manutenção da política de conteúdo nacional. Mas não será na mesma forma que nós estávamos fazendo. Ela mantém a política de conteúdo nacional, nós devemos alterar, dividir em mais etapas, devemos provavelmente, oferecer alguns dos componentes chaves já adquiridos pela PETROBRÁS. Vamos padronizar, vamos diminuir a customização dos modelos, dos projetos e, portanto, vamos dar condições para que a indústria nacional se ajuste às novas condições mais padronizadas e, portanto, ao nosso ver possam baixar os preços para o gasoduto. Portanto, Senador, nós mantemos a política de conteúdo nacional, vamos querer o mesmo percentual de conteúdo nacional, estamos mudando a forma de contratação para viabilizar uma redução de custos, porque os custos vieram muito acima das expectativas que nós tínhamos. O Senador Flexa Ribeiro, faz três perguntas. Pergunta primeiro, se nós vamos ser auto-suficientes em gás. A nossa posição é que nós não vamos ser auto-suficientes em gás nesse período. Nós vamos ser independentes da produção de gás. A nossa expectativa é que nós vamos aumentar a produção brasileira para 71 milhões de metros cúbicos/dia em 2010, 2011. Então, portanto nós vamos aumentar para 71 milhões de metros cúbicos a produção. Vamos aumentar a capacidade da oferta intermitente com o GNL de mais 20 milhões, portanto, 91 milhões e vamos continuar importando 30 milhões da Bolívia. Só que os 30 milhões de 121 milhões, que segue a nossa expectativa de demanda para 2011 é muito menos relativamente do que os atuais 24 milhões em relação aos 42 milhões que nós usamos hoje. Nós vamos diminuir a importância relativa do gás da Bolí-

via, mas não vamos ser auto-suficientes na produção de gás dentro do PAC e até 2011.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Qual é a expectativa de auto-suficiência?

SR. JOSÉ GABRIELLI: Nós não temos no horizonte estratégico nosso que é 2011, a perspectiva de busca de auto-suficiência. Isso aí eu já vou aproveitar para responder a pergunta do Senador José Agripino. O gás ele é um... A experiência brasileira... E vou com isso também responder a pergunta que o Senador fez num primeiro momento dizendo que a PETROBRÁS omitiu a prospecção de gás. A PETROBRÁS evidentemente concentrou a sua preocupação na produção de petróleo e o petróleo vem associado ao gás. Então, o petróleo vem associado ao gás e nós não tínhamos descoberto nenhum volume significativo de gás não associado até 2003. A partir de 2003 nós encontramos alguns volumes significativos - veja que eu não estou usando a palavra reserva - porque esse é um outro componente importante para explicar o problema que nós temos. Os volumes são volumes de gás não associados, por exemplo, Manati que começou a produzir esse ano é uma produção gás não associado. Nós vamos ter a produção de gás não associado em Espírito Santo. Vamos ter produção de gás não associado na Bacia de Santos. Nós vamos ter onze campos de produção de gás não associado até 2011. Então, nós vamos ampliar a produção de gás não associado. Isso é bom? É. Mas isso tem um outro problema.

A curva de produção de gás não associado ela tem um pico e ela declina muito rápido. Ela declina, ela envelhece tanto como os seres humanos e ela perde força como os seres humanos. Ela diminui a capacidade de produção como os seres humanos. Então nos campos de produção, você mantém a produção descobrindo novos campos; mantém a produção investindo em novas tecnologias de recuperação, porém isso tem um limite físico e tem um limite econômico. Esta é a limitação fundamental por que no Rio Grande do Norte, nós apesar de termos essa combinação de elementos mencionados pelo Senador José Agripino os volumes de produção do Rio Grande do Norte são declinantes. Portanto, fazer um projeto que depende de grandes volumes de gás numa região que tem volumes declinantes é provavelmente criar um problema para o investimento. Apesar disso nós temos um memorando de entendimentos com o Governo do Rio Grande do Norte para estudar a viabilidade técnica e econômica desse complexo de PVC lá no Rio Grande do Norte, no entanto nós sabemos que há uma limitação física da capacidade. Guamaré é muito importante. A produção do Rio Grande do Norte é muito importante, sem dúvida nenhuma, mas dado o crescimento da demanda do

Nordeste nós temos um problema de falta de gás no Nordeste e não de sobra de gás no Nordeste. Nesse momento há falta de gás no Nordeste e não excesso de gás no Nordeste.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: E a interligação do sistema--

SR. JOSÉ GABRIELLI: Mesmo com a interligação do sistema dado o crescimento da demanda previsto no Brasil, nós estamos dizendo que a demanda vai crescer para 121 milhões de metros cúbicos/dia, e a nossa oferta vai crescer para 71 + 20, 91 ficando dependente dos 30 milhões da Bolívia. Portanto, também mesmo com a interligação nós não temos excesso de gás suficiente talvez para diversificar a utilização de gás muito intensiva no país. Ou seja, nós temos que tomar consciência que o país não é rico em gás. O país é um país pobre em gás. E, portanto, nós não podemos desperdiçar o gás, nós temos que usar o gás de maneira mais eficiente possível, porque o gás não é como se pensava no passado uma disponibilidade fácil. Quando nós chegamos na PETROBRÁS em 2003, todos os contratos e todos os investimentos no Brasil/Bolívia já estavam feitos cabia a nós otimizar isso, porque nós não alternativa mais. Não havia mais alternativas. Os contratos já estavam feitos, o investimento já estava feito e cabia então otimizar esses investimentos porque era nossa responsabilidade como gestores da companhia. O GASENE, estender o GASENE até o Pará é uma possibilidade, não acredito que seja a possibilidade mais viável no curto prazo. Nós não temos ainda decisão de estender até o Maranhão, portanto estamos estudando nesse momento. Até o final tem um memorando de entendimento com a Venezuela para estudar o gasoduto até o PECEN, portanto trazer de Guáira, no Norte da Venezuela até PECEN. Está em estudos nós temos até dezembro desse ano--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Passaria pelo Pará.

SR. JOSÉ GABRIELLI: E aí passaria pelo Pará, então, a alternativa seria mais do Norte para o Sul, do que do Sul para o Norte. Mas isso está em estudo são gasodutos complexos. Eu pediria aos Senadores que entendessem que não são coisas que se decidem só pela vontade são questões muito complexas que exigem estudos. Hoje nós temos mais de 60 pessoas técnicos, trabalhando só nisso e é um processo que não é uma coisa fácil decidir. Portanto em resposta aos preços ao Senador, os contratos, os preços continuam sem se alterar, nós não alteramos o preço do contrato. Nós reconhecemos um produto diferente que nós estávamos não pagando, isso é um aditivo distinto do que nós estamos fazendo. As cláusulas do contrato são absolutamente mantidas. E o que eu disse eu

mantenho, certo? Nós alteramos os preço em função da mudança da fórmula de preço. Senador Eliseu--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Pela ordem. Só para parabenizá-lo, saída política para o aumento de preço.

SR. JOSÉ GABRIELLI: O Senador Eliseu Resende faz uma pergunta técnica muito importante que eu gostaria de responder. Quando nós fazemos a curva de produção petróleo nós fazemos a curva de produção do petróleo em função dos investimentos que nós temos para desenvolver os campos que nós temos e para elevar a produção. E evidentemente que a escolha dos projetos envolve uma expectativa que nós temos do crescimento da produção. Como é que nós estamos projetando a nossa produção? Nós estamos projetando a nossa produção para que ela atenda 20% acima do crescimento do consumo brasileiro; ou seja, nós estamos fazendo a projeção de nossa produção em função de uma estimativa do crescimento do mercado brasileiro, 20% acima do que nós projetamos do crescimento do mercado brasileiro na hipótese de que no longo prazo, o crescimento do PIB Brasileiro é em torno de 4%. Portanto nós estamos admitindo 20% de crescimento da oferta de petróleo acima desse crescimento de 20% desse mercado. O que foi acelerado? Nós aceleramos várias coisas. Nós - como disse o Ministro Silas - nós reordenamos a nossa carteira de projetos. Nós intensificamos os investimentos na infra-estrutura de gás; nós intensificamos o nosso investimento na produção de gás; nós intensificamos a produção de óleo leve; nós intensificamos investimentos nas Unidades de Tratamento de GLP para viabilizar a expansão da cadeia de produção de gás. Nós intensificamos a alocação de projetos em termos de que alguns projetos passem a adotar o que nós estamos chamando de “ritmo rápido”, adotando processos de clones, ou seja, uma unidade exatamente igual a outra construída ao lado ao invés de fazer uma unidade completamente, diferente para otimizar e acelerar o processo de decisão e de implementação e posta em marcha dos projetos.

Então, nós fizemos uma série de decisões que aceleram o ritmo de crescimento e o ritmo de investimentos que nós tínhamos dentro da empresa. Conservação de petróleo. O Senador fez um raciocínio de que para a PETROBRÁS o desperdício do petróleo derivado era melhor do que o não desperdício. Eu queria respeitosamente discordar do Senador, o Programa de Conservação de Energia é dirigido pelo Diretor de Gás e Energia da PETROBRÁS. Nós temos longas negociações com a indústria automobilística brasileira para fazer redução de emissões e para reduzir consumo de combustíveis, para ter motores mais eficientes

na utilização de gás. Nós temos avançado na certificação da indústria de fogões brasileiros para otimizar e já temos resultados nisso, otimizar a utilização do gás liquefeito no Brasil. Nós temos avançado na certificação de geladeiras e de eletrodomésticos, para diminuir o uso de energia elétrica que é fortemente hidroelétrica, mas que vai acabar tendo um impacto marginal na produção de gás no futuro no mundo inteiro. Esse é um elemento chave para o uso de fósseis no mundo inteiro, porque o componente fóssil na geração elétrica no resto do mundo é muito maior do que no Brasil. E, portanto, nós temos trabalhado e temos acelerado não depende só de nós. O caso dos automóveis dos caminhões depende da indústria automobilística nós temos intensas discussões. Temos um selo pronto de conservação de energia para incluir nos automóveis esse selo de conservação, portanto, nós estamos trabalhando na conservação de combustíveis também. Além do que o Brasil tem um exemplo para o mundo. Cerca de 40% da gasolina equivalente utilizada no Brasil é álcool é 23% de anidro misturada na gasolina C, que não é pura, não há possibilidade de você usar gasolina pura no Brasil, você tem 23% de álcool.

E, além disso, você tem de uma frota *flex fuel* crescente que faz com que o volume de álcool hidratado corresponda mais ou menos a 40% do mercado de gasolina no Brasil, o que é uma alternativa muito grande para a conservação em termos de combustíveis fósseis. O Senador João Tenório mencionou a questão do que ele chamou de requestrar valores, a superposição de valores. Eu acho que já expliquei o que nós fizemos foi acelerar uma série de projetos, incluir alguns projetos para viabilizar a expansão. O Senador Valdir Raupp eu já expliquei acho que a situação do Urucu-Porto Velho. O Senador José Agripino menciona a questão do PVC no Rio Grande do Norte, a explicação fundamental é a estimativa e volumes no futuro para o gás do Rio Grande do Norte que ao nosso ver não é suficiente ainda, mas estamos estudando isso, para viabilizar um complexo que usa intensamente o gás. O Senador Delcídio pergunta sobre o pólo gás químico e a separação dos gases e fertilizante. Eu acho que a visão que ele apresenta é uma visão adequada de otimização de valor na fronteira com a Bolívia, depende essencialmente da estabilização das condições regulatórias na Bolívia. Acreditamos uma vez que o Congresso Nacional Boliviano aprova o contrato na medida em que os contratos sejam registrados em cartório e que a gente possa rediscutir novos investimentos na Bolívia, esses projetos devem andar, mas está dependendo um pouco da situação boliviana. Acho que respondi a todos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a participação e as respostas do ilustre Presidente da PETROBRÁS, gostaria apenas de solicitar a ele que nós enviasse informações mais detalhadas em relação ao Gasoduto Brasil Central, já que eu mesmo iniciei a elaboração desse projeto quando Governador a sete anos. E, realmente nós temos demanda em relação ao gás proveniente da Bolívia de Campo Grande. E a outra colocação que faço diz respeito ao alcoolduto. Agradeço a V. Ex^a., por ter confiado no Governo do Estado de Goiás, nós assinamos juntos o primeiro convênio, o primeiro contrato para a realização do projeto e cumprimento o Governo por ter inserido no PAC, a realização desse alcoolduto. Agradeço ao Ministro e a V. Ex^a. Com a palavra o ilustre Presidente da ELETROBRÁS.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pela ordem, Sr. Presidente. Senhor Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com as escusas do Sr. Presidente da ELETROBRÁS, concedo a palavra pela ordem ao Senador Demostenes.

SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, apenas para indagar a V. Ex^a. Se ainda colocará em votação hoje o Projeto de Lei n. 137.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senadores Demóstenes infelizmente será humanamente impossível em função da ordem o dia, mas... Desde já eu quero determinar a Secretaria da Comissão, que insira como primeiro item da ordem do dia da próxima da reuniões extraordinárias dessa Comissão. Com a palavra o ilustre Presidente da ELETROBRÁS, Dr. Luiz Cardeal.

SR. VALTER LUIZ CARDEAL DE SOUZA: Obrigado, Senador Marconi. Bem, eu queria ser bem objetivo porque a ELETROBRÁS tem duas respostas a ser dadas em relação aos empreendimentos sobre sua responsabilidade. As demais questões em relação aos demais Senadores com certeza o nosso Ministro respondeu de forma consistente e adequada. Então Senador Francisco Dornelles, eu começo respondendo a sua pergunta sobre a Hidrelétrica Simplício. É uma bela de uma usina, 305 megawatts, com energia firme de 191 megawatts, 100% de responsabilidade de FURNAS, uma empresa controlada da ELETROBRÁS. As notícias boas são que no dia 15 de 01, ou seja, 15 de janeiro deste ano de 2007, a licença parcial para iniciar os túneis já foram emitidas. E no dia 09 de março desse mês corrente foram autorizadas a subpressão da vegetação para o início das obras. O cronograma está em estrito andamento, está em estrita consonância com o planejado. Nós estamos, então

iniciando a obra, iniciamos a obra nesse trimestre de 2007. Era isso.

Em relação a pergunta do Senador Flexa Ribeiro, nosso Senador do Estado do Pará, sobre Belo Monte. Eu iniciaria dizendo Senador, que felizmente nós conseguimos em 2006 no final de 2006, pela primeira vez após 20 anos de estudos, protocolar no Ibama o pedido de licenciamento ambiental. E esse licenciamento ambiental tinha sido obstado pela Justiça, pelo Ministério Público e estamos então, agora, novamente na condição de desenvolver o assunto que foi removido esse óbice. Estamos devolvendo os estudos de impacto ambiental os relatórios de impacto, os relatórios de impacto ao meio ambiente. A questão da peça antropológica, a questão da avaliação ambiental integrada, exigida pelo Ibama. Ontem no Ministério de Minas e Energia tem uma Comissão Permanente trabalhando isso, onde desenvolve a ELETROBRÁS, o Ministério de Minas e energia coordenando, e empresas que estão juntamente conosco desenvolvendo esses estudos, estabelecendo um cronograma final para o empreendimento Belo Monte. Então, estamos também dentro do cronograma, graças a Deus agora está indo bem. Eu não sei se respondi. Era isso.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente, só ainda a respeito de Belo Monte. O Presidente da Comissão de Infra-Estrutura aprovou um requerimento de minha autoria, para que fizéssemos uma Audiência Pública para discutir exatamente a implantação de Belo Monte com a participação do Ministério Público Federal, para que se defina de vez a questão dos embargos que são repetidos todas às vezes que se quer tomar, inclusive com um Decreto Legislativo que foi aprovado aqui no Congresso e que o Supremo derubou para que tenha que ser feito. Eu falei com o Dr. Antônio Fernando que foi um dos convidados para participar de tal forma que a gente possa nessa Audiência Pública definir um sistema que atenda todas as exigências e transforme em realidade o início da hidroelétrica de Belo Monte.

SR. VALTER LUIZ CARDEAL: Muito bom, Senador. Agradeço. Bom, o Senador Marconi Perillo perguntou sobre [inaudível]. Se as metas seriam atingidas. No que se refere às metas do Programa “Luz para Todos” lá do Ministério da Saúde no campo tenhamos certeza que sim, Senador. Estamos exatamente na metade do programa um pouco mais em dois anos de desenvolvimento e esse ano de 2007 a 2008, deveremos atenção atingir aquela meta de [inaudível] de mais e dez milhões de pessoas. No que se refere a administração urbana isso é um assunto tratado diretamente com as concessionárias e fiscalizado pela ANEEL, isto é lei estabelecida. Obviamente que o acompanhamen-

to disso também fazemos e estão em andamento. E também as notícias que temos são alvissareiras também devemos atingir a administração urbana na meta definida em lei.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a participação do Presidente da ELETROBRÁS e nós vamos, agora, para o segundo e último Bloco de questionamentos por parte dos Srs. Senadores. Existem quatro Senadores inscritos aqui presentes. Eu concedo a palavra ao ilustre Senador Raimundo Colombo.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC): Sr. Presidente Marconi Perillo, Sr. Ministro e senhores Presidente da PETROBRÁS, da ELETROBRÁS, senhores companheiros, o que eu gostaria de colocar, o Brasil um vantagem estratégica em relação a energia hidráulica nós somos terceiro maior volume do mundo, o primeiro é a Rússia, o segundo a China e terceiro o Brasil, mas nós temos o melhor perfil, portanto, poderemos ter o melhor resultado. Entretanto está crescendo exatamente o inverso à oferta de energia, o investimento de energia termoeletrica. Os índices de crescimento de energia no país são claros, nos últimos cinco anos cresceu 150% no seu custo. Hoje megawatts é mais de 200 reais. E o último leilão mostrou a oferta de energia termoeletrica e nós estamos perdendo essa vantagem estratégica porque nós não conseguimos ampliar as nossas plantas hidroelétricas, isso fica muito claro. O que está acontecendo? Por que a gente não libera os novos investimentos? No meu Estado, na minha região tem uma usina a Paiquerê que está aqui no PAC que está há mais de cinco anos esperando a tal licença ambiental do IBAMA. Existe uma flagrante dificuldade de relação entre o Governo de Minas e Energia que quer oferecer a sustentação para o crescimento econômico e outra parte do Governo que é a questão ambiental que não permite. De forma clara Ministro, essa é a pergunta: Há quanto tempo nos últimos dois anos que o senhor é Ministro ou perto disso, quantas autorizações ambientais foram concedidas? No conhecimento que eu tenho parece que foi só uma e está é a triste realidade. A nossa região é vítima dessa dificuldade. Nós temos um potencial hídrico tranquilo com um impacto ambiental mínimo, com a concordância de todos; só para dar uma idéia do perfil, não realoca uma família, não alaga praticamente nenhuma propriedade e a burocracia ambiental excessiva impede a implantação desta usina que gera 292 megawatts/hora. Aqui já foi dito e todos nós sabemos o que isso representa para o futuro do Brasil, a gente não vai sentir isso agora, mas é um catástrofe senão houver uma atitude firme e corajosa.

Então, o PAC não será verdadeiro senão enfrentar essa questão dentro do próprio Governo que as questões ambientais. Essa questão, a pergunta é simples: Quantas licenças foram autorizadas nos últimos dois anos? Para mim ter uma idéia se a informação que eu tenho está correta ou não, porque eu não quero basear o meu fundamento em cima de informação errada. E o nosso Presidente da PETROBRÁS cumprimentando, eu gostaria de colocar. Aumentou a produção de brasileira de petróleo, parabéns para nós, nós temos quase a auto-suficiência; caiu o preço do mercado internacional, a PETROBRÁS acusa lucros extraordinários para orgulho de todos os povos brasileiros. A minha pergunta é simples, simples como é o povo brasileiro. Por que não baixa o preço do combustível na bomba? Eu sei que é uma *commodity*, eu sei que tem uma carga tributária absurda, mas vamos tratar também dessa questão que é importante porque ela prejudica a economia inteira do nosso país. Objetivando seriam essas duas perguntas e eu acrescento os elogios que o Senador Wellington colocou no começo implícito nas minhas perguntas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente Marconi Perillo, Sr. José Gabrielli, meu querido amigo Ministro de meu partido Silas Rondeau e o nosso Cardeal. Na verdade, eu bem falei porque--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Não pode esquecer Cardeal [risos].

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): É claro. Eu queria primeiramente parabenizar o Presidente Marconi Perillo, porque em pouco tempo como Presidente dessa Comissão já trouxe a essa Comissão a nata do Governo. Porque da outra vez, nós tivemos aqui a Dilma, Bernardo e o Mantega e agora as nossas três figuras também importantíssimas nesse Governo. Então está de parabéns o Presidente, porque já chegou realmente mostrando porque veio. Agora, eu queria Ministro Silas inclusive já tenho estado mais com ele do que com o próprio Ministro Hélio Costa, porque toda a atividade que está tendo aqui a nossa líder Ideli Salvatti fez muito bem uma sessão fechada para apresentação do que é PAC. Eu participei, então, uma série de dúvidas que eu tinha inclusive com a questão da GEOBRAS com a descoberta de gás lá no Noroeste de Minas, já foi me dada a explicação pela sua assessoria aqui em *in off*, mas já me deu uma explicação, conversamos sobre a dúvida que eu tinha, então, conseqüentemente eu não tenho mais dúvidas com relação a isso. Ao

Presidente José Gabrielli eu queria parabenizar pela compra da Ipiranga porque demonstra realmente que uma empresa com maioria de capital estatal consegue competir a nível de mercado com as demais e conseguindo inclusive crescer.

Eu acho que isso é muito importante, talvez, se nós não tivéssemos vendido a VALE hoje nós teríamos uma administração muito parecida inclusive com ações pulverizadas e não na mão de minoritários e que daria o mesmo resultado que a PETROBRÁS. Com relação a ELETROBRÁS também tive uma apresentação de novo que foi colocada pela nossa Líder onde mostrou que está sendo muito bem acompanhado inclusive pela ANEEL, a Agência de Energia Elétrica tem acompanhado fazendo um trabalho muito conjunto. Agora eu teria três perguntas simples. Eu tinha organizado porque você quando fica por último, eu que sempre tive... Tenho o nome com letra W e também sou grande e maiores para o final o W sempre no final do alfabeto e sou sempre o último. Me parece muito claro que o primeiro Governo do Presidente Lula ele procurou colocar comida na barriga e, agora ele vai gerar empregos. Quer dizer, você alimentado pode ir atrás do emprego. Está bem claro isso. E também o chamado PAC, com certeza, a oposição vai acompanhar todos os índices e vai questionar e vai colocar, vai discutir, mas eu acho que o mais importante é ter criado essa expectativa que nós podemos crescer, nós vamos crescer. Então você em todo o local que você vai esta todo mundo falando em PAC. Eu que venho da iniciativa privada eu vejo que quando você quer motivar a sua equipe você tem que criar um ideal e falar nisso. E a equipe do Presidente Lula tem mostrado isso tem falado em PAC, a oposição tem questionado o PAC. Em todo o local que eu vou seja Minas, Goiás, Pernambuco que eu freqüento só se fala em PAC. Todo mundo discutindo isso. Eu acho isso importantíssimo de criar expectativa e ficar todo mundo otimista que nós podemos crescer. Esse é o grande fato do PAC. Agora, se vai acontecer ou não isso vai depender. Eu acredito que vai acontecer, porque se está todo mundo acreditando vai acontecer. Tive uma audiência, audiência não, o Embaixador do Irã, senhor Embaixador do Irã, Sr. Seyed Jafar, nós tivemos um conversa que inclusive foi acompanhada de mais dois Senadores, o Senador Romeu Tuma e mais um Senador que eu não lembro agora, nós estivemos conversando aonde ele colocou para mim numa conversa, nessa conversa que o preço que nós pagávamos pelo gás da Bolívia era um preço abaixo de mercado, uma conversa informal. E o que acontece hoje? Todo mundo questiona nesse momento quanto é que a PETROBRÁS perdeu em todos esses acontecimentos já colocado aqui pelo Presidente da

PETROBRÁS. Agora se somar tudo o que a PETROBRÁS ganhou até o momento que houve esse corte e o que ela está perdendo agora a PETROBRÁS está no prejuízo ou no lucro para os acionistas? Isso que eu quero saber, porque para mim foi colocado pelo Embaixador numa conversa que não tinha nem esse sentido nós estávamos conversando sobre a questão de energia limpa para fins pacíficos, que eu acho que o Brasil precisa. Ministro Silas, sempre quando se fala em energia atômica como fonte de risco todo mundo fala com muito medo eu sinto isso: “Não, existe.”

Existe a possibilidade de estudo, está sendo gasto”, mas todo mundo fala com muito medo. Eu acho que essa vai ser a saída do Brasil com toda essas questões do meio ambiente que nós estamos sofrendo, mas eu acredito muito nesse tipo de energia. A questão... Já falei. Eu tenho um aqui um... Eu fui procurado quando eu assumi a Liderança do PMDB por alguns representante da PETROBRÁS onde colocavam para mim que a quantidade de buracos que nós perfuramos para ver se tem gás ou se tem petróleo quando eles me compararam com que o Canadá faz era uma coisa absurda, absurdamente inferior. Então eu fiquei com isso na cabeça. Presidente eu queria se existe essa questão realmente de poucos buracos que nós fazemos para procurar petróleo e gás no Brasil? Ou se eu cheguei e alguém me deu essa informação errada? Então para tirar essa dúvida nada mais do que esse momento. E por último vão algumas perguntinhas simples que eu fiz uma para cada um. Em relação a esse aumento que foi colocado pelo Presidente Marconi Perillo, que seria de 100 milhões de dólares a mais para a Bolívia eu não sei se é ano ou mês. Isso quando representa em função do lucro que a PETROBRÁS teve? Porque eu vi essa situação inclusive fique muito chateado com o Presidente da Bolívia, mas depois eu fui acalmando eu fui vendo. Essa situação me lembra muito você brigar com bêbado. Você quando briga com bêbado, se você brigar você apanha de bêbado ou bate em bêbado, então, é melhor acertar com o bêbado e deixa o bêbado lá. Então, esse eu acho que é o caso da Bolívia. É um bêbado a gente tem que ver como é que administra o bêbado. Se brigar bateu em bêbado se apanhar apanhou de bêbado, então deixa o bêbado lá e eu acho que foi isso que a PETROBRÁS e o Presidente conseguiram administrar. Então eu queria saber esses 100 milhões de dólares o quanto representa em função do lucro da PETROBRÁS só para a gente ter idéia de números. O Ministro Silas, foi a questão da energia atômica eu queria que V. Ex^a., falasse um pouco sobre esse assunto sem medo. V. Ex^a., é do meu Partido no meu Partido não tem ninguém com medo. É um Partido corajoso e por último a ELETROBRÁS.

Sr. Presidente Cardeal que eu não posso esquecer o sobrenome Cardeal. Existe energia para assegurar um crescimento de 5% ao ano? Perguntas simples e que eu acho que eu fiz um afago em cada, porque eles merecem também. É isso senhor Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A Mesa agradece as participações em termos de questionamentos por parte dos Senadores Colombo, Wellington Salgado e concede a palavra ao ilustre Senador Inácio Arruda, sem antes lembrar que nós já estamos há quase quatro horas aqui nesta Audiência Pública. Eu gostaria de solicitar aos três últimos oradores questionadores inscritos que dentro do possível, conseguisse conter suas questões para que os convidados possam responder e nós possamos prosseguir a nossa agenda. Com a palavra o ilustre Senador Inácio Arruda.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Muito oportuna a observação de V. Ex^a., Presidente Marconi. Eu quero primeiro registrar esse fato do Brasil estar planejando o seu presente e o futuro. Algo que ficou muito debilitado e que nós conseguimos resgatar. E é muito difícil nós olharmos o mundo e percebemos que seria possível fazê-lo sem o Estado. Isso ficou muito marcado também no nosso país, que o Estado não tinha responsabilidade com isso. Aquela política do Estado mínimo. Então, eu acho que não era correta. Eu acho que nós conseguimos repor essa questão. O Estado tem um papel estratégico de pensar o presente e o futuro. E as empresas que tomaram à frente desse processo são as empresas estatais também estratégicas, no caso de um país em desenvolvimento como o Brasil. Então, aqui está o Ministério das Minas e Energia com a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS. São empresas destacadíssimas no processo de desenvolvimento no Brasil. E empresas que no caso de PETROBRÁS principalmente hoje tem um leque de articulação com um conjunto muito largo de empresa empresas privadas, atua com um conjunto muito grande de empresas privadas. Você vê que uma série de empreendimentos de gasodutos já são feitas com participação majoritárias de empresas privadas, a PETROBRÁS é sócia minoritária, mas está dentro do processo de planejamento. Nós passamos a pensar o Estado Brasileiro. Eu acho que isso é muito positivo é um resgate positivo no processo de desenvolvimento de uma nação grandiosa como é o Brasil continental. Acho que temos uns problemas aqui que foram levantados. Eu acho que o Ministro levantou, Gabrielli levantou, mas que precisa ver como é que nós vamos tratar que dizem respeito à legislação, que são os problemas da regulamentação. Eu vejo que a gente começa, quer dizer, retomamos o planejamento, mas o processo de conseguir pôr isso

na prática, frente a regulamentação que exige regulamentação ambiental, trabalhista é um conjunto de regras, de normas, que vão segurando.

Então, como que a gente consegue sem causar prejuízos ao meio ambiente e sem criar dificuldade da valorização do trabalho que é fundamental para nós como é que a gente consigo andar mais rápido. Como dar mais velocidade. Nós já botamos aqui a palavra acelerar, mas acelerar nós estamos com um problema aqui, quer dizer, o processo não é um marco regulatório para poder garantir que os contratos sejam respeitados que eu estou falando. É das normas e exigências que fazem com que a gente consiga fazer um marco, mas a gente não consegue tirar o barco do papel de jeito nenhum, entendeu? Porque tem uma série de licenças de exigências de órgãos, de auditorias, de Tribunais. Quer dizer é um conjunto de exigências que o barco passa três anos, quatro anos e a gente não conseguiu tirar o barco do papel. Depois vem um problema que nós discutimos aqui no Congresso Nacional, o problema da inovação tecnológica que é uma questão para nós brasileiros, para nossa indústria. E nós estamos agora com problema, nós queremos que a indústria corra a indústria privada brasileira corra e a universidade corra também para ajudar a indústria brasileira na área de tecnologia para responder a essa demanda nossa a essa necessidade nossa e colocamos até percentuais. A expressão aqui de 60% de produto nacional, nesse barco que nós vamos construir ou nesse gasoduto ou nessa plataforma. Mas essa imposição legal de produção nacional, transformou-se num embargo a produção. Quer dizer, a inovação que nós impusemos como norma, quer dizer a partir daquele momento ela também causou um impacto de segurar uma obra importante. Então, como que a gente sai dessa amarra? Como que a gente desata esse nó para poder acelerar o nosso crescimento? E um problema concreto que eu examinei aqui na passagem das duas intervenções tanto do Gabrielli como do Ministro Silas, diz respeito aqui ao nosso problema do gás. Nós estamos aqui com... Nós íamos com o GASENE, eu peguei aqui, eu pedi um mapa a Assessoria para olhar, porque o GASENE ele sofreu... Pelo que eu olhei no mapa lá eu disse assim: “Não é possível”. Esse negócio ia cortando o Nordeste inteiro e chegava por acolá e chegava pelo Ceará e esse que vinha subindo ele está cortado aqui, ele não chega nesse mapa até o Ceará. Nós vamos ver o quê? Vem só por cima agora? Vem pela Venezuela? Vem descendo de lá para cá ou sofreu um corte aqui a construção do GASENE? Eu quero que a PETROBRÁS nos explique esse problema de gás no Ceará é um problema complicadíssimo, porque nós temos [soa a campainha] lá siderúrgica tem não sei o quê e

tudo depende de gás. E um outro problema aqui nosso também relativo a gás, são as plantas de regaseificação. Qual é a capacidade dessas plantas de regaseificação? E se esse gás que nós vamos adquirir nós vamos comprar gás em que mercado? Nós estamos comprando gás na África, nós estamos comprando gás na Ásia, e se esse gás que nós vamos comprar ele é mais vantajoso do que o gás boliviano, do que o gás venezuelano? Se nós temos noção já desse preço de gás fora desses mercados da Bolívia e da Venezuela que nós vamos trazer para essas plantas do Ceará e do Rio de Janeiro. Se ele tem um custo favorável de Santa Catarina, porque ela conseguiu aqui um novo barco ali, Itajaí pelo que eu estou vendo, deve ser Itajaí. Então ela pretende ter essa noção porque vai precisar de muito gás e se tem gás lá fora que a gente pode adquirir essas plantas de regaseificação são muito importantes e a gente precisaria ter a noção de preços desse gás se eles são vantajosos, se são importantes. Então, vamos buscar esse gás lá fora, porque é importante trazer para cá e qual a força que têm essas plantas aqui nessas regiões.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a compreensão do ilustre Senador Inácio Arruda.

Concedo a palavra ao ilustre Líder Arthur Virgílio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Muito bem Sr. Presidente eu cumprimento V. Ex^a., e os ilustres depoentes Ministro Silas Rondeau, o Dr. José Gabrielli o Dr. Valter Luiz Cardeal de Souza. E apenas para fazer um comentário, uma pequena deixa do Ministro Silas Rondeau, figura por quem tenho um enorme apreço pessoal.

Aqui eu não pretendo mesmo discutir o PAC, mas eu não acredito impacto do PAC um significativo das taxas de crescimento econômicos do Brasil. E menos, ainda, que eles sejam uma perspectiva duradoura, sustentável. É praticamente nenhum impacto em 2007, quem sabe um pequeno impacto em 2008 e não vejo que tenha fôlego para mais. O Brasil precisa de reformas estruturais, retomar o ciclo de reformas estruturais.

Resolver o seu nó fiscal que é responsável por juros elevados, repensar a Administração torná-la mais razoável, mais racional economizar, cortar custos, procurar aumentar a capacidade de investimentos. E eu acredito mais Sr. Ministro e Sr. Presidente, que a nova metodologia de cálculo do PIB é que poderá mesmo mostrar um PIB melhor. Eu não estou entre aqueles que dizem que a metodologia é ruim ou é desonesta. De jeito algum. Acho que é boa. Boa. Ela incorpora o

terceiro setor, ela incorpora mais fortemente a construção civil. Ela é boa. E ela coloca os pontos positivos e negativos aferidos pelos cálculos, pelos seus parâmetros.

Por exemplo, se é verdade que houve nesses últimos anos um acréscimo do PIB pela nova metodologia. É verdade também que tem um dado preocupantíssimo, menos investimentos proporcionais no social; um superávit primário menor; uma taxa de investimento absolutamente baixa de 16%, quando o Brasil precisaria de 25% para poder sustentar pela metodologia antiga algo parecido com 5% ao ano.

E, portanto eu pretendo até a semana que vem ir à Tribuna para fazer uma análise bastante sóbria, bastante séria da nova metodologia, pegando o Governo como cobaia, dizendo: “Olha, ela exibiu favoravelmente ao Governo os pontos tais e tais e exibiu - eu estou dando o exemplo da taxa de investimento da formação bruta de capital fixo - e exibiu deficiência de flancos”.

Quer dizer, se o Governo investe 16% ao ano fica aberrante falar em crescimento econômico avantajado; ou a taxa não é essa e aí seria o Governo a questionar a metodologia que o IBGE está aplicando ou a taxa de crescimento não será avantajada, porque não se obtém crescimento avantajado com irrisórios 16% a título de formação bruta de capital fixo.

Mas eu gostaria de maneira muito objetiva e pode ser tanto para o Dr. Gabrielli quanto para o Ministro Silas Rondeau, fazer basicamente três perguntas a respeito do Gasoduto Coari-Manaus. O Doutor Gabrielli da outra vez esteve aqui e de maneira muito generosa me denominou padrinho do gasoduto, então, eu quero saber como é que anda o meu afilhado. Basicamente, qual será o dispêndio total--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Pelo mapa também.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): É verdade. Eu quero saber qual será o dispêndio? Qual é o dispêndio anual previsto? E o prazo efetivo; o prazo realista, o prazo técnico efetivo para a entrega da obra? Ou seja, o que se pretende gastar? O que está gastando nesse ano? O que se pretende gastar até o final? Prazo para a entrega da obra e o dispêndio total? Quanto custará o gasoduto Coari-Manaus?

Apenas isso, obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a participação do ilustre Líder Arthur Virgílio e, tenho a satisfação de convidar a última oradora e questionadora inscrita a Líder do PT, Senadora Ideli Salvatti.

Informando aos ilustres expositores que 14 Senadores participaram desses questionamentos num

total de 18 inscritos. Registrando aqui o fato de que efetivamente todos aqueles que tiveram interesse em discutir essas questões tão relevantes para o país, inseridas no PAC ou pertinentes a questão do gás Brasil-Bolívia tiveram oportunidade de questionar e a oportunidades também de ouvir exposições muito abrangentes e muito contundentes a respeito de cada um dos questionamentos.

Eu agradeço a participação dos Senadores e agradeço também a disposição do Sr. Ministro e dos Srs. Presidentes de virem aqui em respeito a essa Comissão em respeito a essa Casa.

Com a palavra a ilustre Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Agradeço, Sr. Presidente. Em primeiro lugar eu quero cumprimentar o nosso querido Ministro Silas Rondeau, Presidente da nossa tão importante PETROBRÁS, a quarta em lucro o ano passado quase 26 bilhões de dólares. Nós estávamos até brincando aqui dizendo assim: “Olha, pelo tempo de permanência aqui e não é só aqui tem vindo com muita frequência, eu fiquei pensando assim, se isso não pode ter prejudicado um pouquinho a lucratividade da PETROBRÁS pelo tempo de Congresso”. E o nosso querido Dr. Cardeal também Presidente da ELETROBRÁS.

Eu vou fazer rapidamente algumas perguntas e depois eu tenho alguns comentários a fazer. A primeira pergunta é a seguinte: A PETROBRÁS historicamente se a gente pegar uma fatia de um certo período ela não investiu o montante dos recursos que estão agora incluídos no PAC. Então, a primeira pergunta é: Vai dar isso tudo mesmo? Porque é um volume de dinheiro Dr. Gabrielli, que a gente fica perguntando, a gente até fica... Porque tem uns que defendem Estado mínimo e depois pergunta quanto é que vai no mínimo para o Estado deles.

Eu terminei de ouvir aqui um dos defensores do Estado mínimo perguntando explicitamente quanto é que vai lá para o Estado dele. Mas a gente quer saber assim, se vai... Se vai ter mesmo todo esse dinheiro? Não está mais defendendo é o Estado máximo, desde que seja para a Amazônia, para o Amazonas.

A outra questão é o seguinte, nós sabemos o que foi, o que tem sido essa questão do HBIO - em primeiro lugar acho que temos que fazer aqui o registro da importante descoberta eu diria assim, deste produto novo que o Centro de Pesquisa da PETROBRÁS desenvolveu e eu acho que ele vai contribuir de forma significativa na nossa matriz energética. A determinação do Presidente Lula para que o biodiesel efetivamente se concretize e o etanol, o álcool que está depois dos motores flex, da retomada do PRÓALCOOL.

Agora, isto tudo no PAC ainda a gente acha... Agora eu posso, já que ele está presente, agora, eu posso citar. Viu, Arthur Virgílio? Eu fiz uma provocaçãozinha na sua ausência mas quero fazer na sua presença: “Estado mínimo mas bastante para o Amazonas, tá”. Então, para que não fique registrado que eu falei na sua ausência. Então... Máximo lá para o Amazonas, Estado máximo.

Essa questão do HBIO, do biodiesel, do álcool, do etanol, a sensação que passa é que ainda é pequeno no PAC. Está sendo algo que está tendo relevância internacional, nós estamos liderando isso. Fizemos... Teve até a questão da vinda do Bush, eu acho que foi essa a marca da vinda, porque precisa vir conversar com quem detém a tecnologia, com quem lidera em termos no cenário internacional essa questão da bioenergia.

E eu não poderia deixar aqui de registrar que fiz uma excelente reunião, até o Wellington já registrou o seminário que nós realizamos com a presença do Ministro de Minas Energia, o Silas Rondeau, do Ildo Sauer, do Kelman da ANEEL, que nos prestigiaram muito e nos passaram muitas informações subsidiando todo o nosso debate desse tema importante que é a energia.

Mas depois do seminário ainda tive uma reunião onde o Ildo Sauer junto agricultores, com pequenos agricultores do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina do Projeto de Produção de Álcool que a PETROBRÁS está desenvolvendo álcool e biodiesel com pequenos agricultores, para demonstrar que inclusive é possível produzir álcool e biodiesel modificando e se contrapondo às grandes áreas, aos imensos canaviais que a gente não quer que se reproduza no nosso país. Então, a pergunta é com relação se o HBIO, o biodiesel e o álcool ainda não é pequeno na questão do PAC.

E os comentários, a questão da bateira lá em Santa Catarina, eu quero dizer eu estou brincando com a bateira, mas nós queremos lá o ponto de regaseificação até porque, eu já quero transformar em pergunta; como o Sul do país depende exclusivamente do gás boliviano - inclusive, o Ildo Sauer está indo agora segunda-feira a Santa Catarina para fazer esse debate lá com os setores empresariais e dos portos do nosso Estado. A gente sabe que a regaseificação para a introduzir gás na emergência para o Sul do país é fundamental que esteja lá. E, nós não abrimos mão de ser lá na nossa santa e bela Catarina.

E os comentários que eu gostaria de concluir aqui da minha intervenção são sobre os seguintes aspectos. Primeiro. De tudo que nos foi brindado terça-feira com a participação das autoridades que vieram ao seminário para discutir a questão energética para

os Parlamentares do bloco de apoio ao Governo. E a audiência de hoje o principal destaque não pode deixar de ser realçado aqui de forma significativa que é a retomada do planejamento.

Um país como o nosso que não tem planejamento energético, ele não pode se constituir enquanto país, enquanto nação. Eu fico assim abismada, porque é assim; nós sequer utilizamos 30% do nosso potencial hidrelétrico, nem 30% a gente utiliza. Então é uma irresponsabilidade muito grande, porque não utilizar nem 30% e teve apagão por problema de chuva! Então, isso é um prova inequívoca da irresponsabilidade que durante um bom período nós ficamos por exatamente não termos o planejamento. É imperdoável para um país como o nosso que tem um potencial.

A França, por exemplo, ocupa integralmente 100% seu potencial hidráulico e nós não chegamos a 30% e sofremos apagão por causa de “choveu menos”. Então é inadmissível. Então, a retomada do planejamento de longo prazo pelo Estado Brasileiro eu acho que é assim, o que tem que ser louvado pela ação do Governo Lula, que teve à frente do Ministério de Minas e Energia, da ELETROBRÁS, da PETROBRÁS e tal.

A outra questão é a seguinte, me desculpe o Senador Raimundo Colombo, mas assim: Têm problemas entre a área energética e a área ambiental e vai ter problema, porque o Ministério de Meio Ambiente tem a obrigação de fazer cumprir a lei. E se não fizer cumprir a lei, eu acho que todos nós temos que exigir que faça cumprir a lei, porque até eu quero usar como exemplo.

Como exemplo de uma região inclusive de uma situação, que é da região do Senador Raimundo Colombo, a Usina Barra Grande que era uma das 45 que estavam imbricadas quando o Presidente Lula assumiu em 2003, hoje mais da metade já foi liberada. Mas a Usina Barra Grande foi um escândalo que aconteceu lá, porque deram licença para construir aquela usina quando aonde nós tínhamos uma das últimas reservas de araucária do Estado de Santa Catarina, quiçá Sul do país.

E a empresa construiu legitimamente que ela tinha licença que foi dada e aí, quando nós assumimos estava tudo imbricado, Ministério Público, MAB, e tal tudo um é de guerra, tivemos que fazer um termo de ajuste de contas. Levamos mais de três anos para poder negociar uma barbaridade que fizeram, que inclusive o processo corre ainda hoje. Eu espero que os responsáveis por terem dado aquela licença criminosa teve que ter uma compensação ambiental etc e tal.

Então se é para a gente não cumprir a lei, eu acho que está muito certo ter divergência em algumas situações pela Lei Ambiental tem que ser cumprida.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC):

Senadora, a senhora me permite um aparte, por favor?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Pois não, eu já terminei, mas agora está com o Presidente.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC):

É evidente que ninguém quer desrespeitar a lei eu não sou idiota. Mas também é óbvio e para qualquer cidadão sabe e os Ministros e as autoridades sabem é que há dificuldade de relacionamento entre o Ministério de Minas e Energia e o Ministério de Meio Ambiente. Eu não estou dizendo absolutamente nada que não seja a verdade.

E a usina de Paiquerê que eu fiz referência há uma enrolação - e qualquer pessoa de bom senso sabe são mais de cinco anos e ela não tem o impacto e todos os estudos foram concluídos. O que eu disse foi apenas o óbvio. E o que eu tentei foi ajudar e esse direito eu tenho, embora a senhora tenha de colocar, eu quero apenas deixar esclarecido e quero reafirmar mais uma coisa. Existem aspectos positivos, mas existe um risco muito grande, se não houver investimentos imediatos, de nós termos um apagão muito pior do que o que nós tivemos porque os investimentos não estão acontecendo.

E o Ministro vai poder responder quantas autorizações o IBAMA deu para construir novas usinas nos últimos dois anos e aí esclarece o nosso conflito.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eu encerrei, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A palavra pela ordem ao ilustre Senador Arthur Virgílio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): É para registrar que a líder labora num evidente exagero quando se refere à excelência do planejamento de hoje, em contra posição ao que seria nenhum planejamento no passado recente. Eu dou um exemplo do Avanço Brasil que para mim era um PAC mais organizado do que esse PAC, com o adendo de que o Governo passado tinha preocupação efetiva com reformas estruturais. Então esse PAC tem o mérito de focar nos investimentos. Ele tem a meu ver o demérito dele ser trabalhado quando não se têm no país marcos regulatórios convincentes.

Está se falando em energia e apagão. O Senador Colombo tem absoluta razão. Eu tenho presenciado seguidos fracassos nos [inaudível] de energia. E não estou vendo que vá ter êxito daqui para frente, se não se tiver a preocupação de estabelecer o ambiente jurídico que atraía com garantias efetivas o investimento.

Portanto, uma reunião como essa é muito boa para se trabalhar talvez diferente do que se faz em

Plenário. Não que no Plenário se dê menos seriedade às palavras, que se possa ter mais licença. Mas no Plenário se tem talvez mais liberdade para ser menos técnico, aqui eu entendo que aqui se deve procurar precisão, deve procurar a exatidão. E a exatidão - e esse é o meu espírito - é ver o que se tem de equivocando, esse é o meu papel de direito de um Partido de oposição, que o tem de equivocando no hoje e eu aponto defeitos e inocuidades no PAC.

Vi, por exemplo, Dr. Gabrielli uma pesquisa da CNI e o Governo conta com duzentos e tantos bilhões de capital privado para completar os tais quinhentos e tantos bilhões em quatro anos do PAC. Mais de 70% dos empresários consultados disseram que não se sensibilizaram, que não vão alterar suas prioridades para investimento em função do PAC, vão continuar fazendo exatamente o que faziam.

Se levarmos em conta o que já estava planejado na ELETROBRÁS, na PETROBRÁS adiante, nós vamos ver a redução daquele volume - que é um volume muito bom, do ponto de vista de marketing, então, é uma maravilha citar aqui aqueles tantos bilhões assim. Portanto, eu não vejo que esteja havendo toda essa perfeição no planejamento. Eu vi foi um certo apagão no planejamento no início do Governo passado, no Governo do Presidente Lula no início dele.

Eu louvo a tentativa de se tentar orientar o investimento e aí está outro mérito do PAC, focar na necessidade de que se aumente o investimento no país embora talvez sem os meios justos e precisos para obter isso na prática. E reintroduzir a figura do investimento que não tinha sido uma preocupação fulcral na primeira etapa. É apenas a minha...

Eu pretendo sinceramente que o país dê certo. Eu não trabalho como vi alguns trabalharem e no Governo passado foi assim, procurando se opor ao país. Afinal de contas se hoje se comemora exportação a maior, foi porque nós enfrentamos muitos piquetes aqui na porta para quebrar monopólios. Enfrentamos muitos piquetes aqui na porta para fazer alterações estruturais na economia brasileira.

E mais ainda, àqueles que tinham a posição que eu tinha e que tinha, por exemplo, o Presidente da Sesão eram apontados como se fossem vendilhões da pátria como se tivessem traindo o país. Nós estamos vendo que quebrado o monopólio da PETROBRÁS ela ficou mais pujante do que nunca. Eu não vou nem entrar no assunto da Ipiranga, porque seria prender o Dr. Gabrielli por... Nós íamos ter que ficar aqui até de noite. Porque eu tenho sérios questionamentos a fazer.

Sérios questionamentos. Quanto ao que houve aquela desconfiança quanto a informações privilegia-

das, a concentração de poderes que a gente teria que ver os prós e contras dela, mas--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): V. Ex^a., concede um aparte?

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Com muita honra, Senador Inácio Arruda.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Além do que sobre quebra de monopólio nós teríamos que listar ainda pelo menos uns quatro ou cinco monopólios privados, existentes no Brasil que não foram enfrentados até agora.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Quais seriam eles?

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Eu posso citar do aço, eu posso citar o do cimento para ficar em dois importantes que impactam em toda a economia nacional, que não até agora não se conseguiu enfrentar. Eu acho que nós temos que encontrar uma hora tanto na legislação como no Governo que se tenha coragem de enfrentar, que é um problema sério.

Eu acho que é um bom debate essa questão de monopólios, porque monopólio sempre se tem a idéia que é monopólio estatal e não é monopólio só estatal. É de determinados segmentos da economia nacional que podem estar nas mãos do Estado ou em mãos privadas esse que é o problema não é um problema só de o Estado máximo ou Estado mínimo.

É um outro debate para que a gente não possa prender os convidados que no tempo que V. Ex^a., imaginou que seria até às sete horas da noite .

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Eu pensei até em mais do que isso, eu pensei em meia-noite. [risos]

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Meia-noite. [inaudível]

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Mas quando o Senador Inácio Arruda, querido amigo, se refere a esse monopólio eu vi aí uma clara crítica ao Dr. Benjamin Steinbruch da CSN e, ao Dr. Ermírio de Moraes do cimento, enfim. E a economia tem que procurar ver quais seus convenientes.

No caso do aço é preciso muita escala é preciso investimento maciço é como na petroquímica. Na petroquímica não dá para qualquer um chegar no BNDES pegar um empréstimo e montar uma empresa de petroquímica, mas se o Senador me dá razão.--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC do B-CE): Foi oportuno então o aparte de V. Ex^a., essas áreas precisavam de escala, precisa de monopólio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Se o Senador me diz que é preciso quebrar monopólios privados, se ele julga que essa é uma prioridade, ele me dá razão quando nós imaginamos que teria sido

bom para a economia brasileira nós quebramos monopólios estatais. Para mim é evidente.

O telefone celular, pelo amor de Deus, era um motivo de esnobismo. Uma pessoa sentava no restaurante e ficava falando com a outra na mesa do lado para mostrar que tinha o telefone celular. Quem tinha linha de telefone fixo tinha que declarar no imposto de renda. As exigências que se faziam para as operadoras - hoje são outras exigências - naquela época eram as seguintes: De tantos em tantos metros tem que ter orelhão. Hoje em dia pouca gente...

Hoje em dia só quem gosta de falar em orelhão é seqüestrador não tem mais... Ninguém mais se preocupa com o orelhão. O celular está [inaudível] São 100 milhões de aparelhos celulares uma tecnologia que avança a cada momento. A economia brasileira é um processo. É um processo e eu reputo como importante as reformas estruturais do Governo passado.

Reputo como relevantes certas reformas microeconômicas feitas nesse Governo, como por exemplo, a Lei das Pequenas e Microempresa com o voto da oposição, com a nossa ajuda. A votação da Lei de Falência, isso tudo criou um ambiente propício para se ter uma economia que vai se azeitando aos poucos, enfim.

Mas eu não estou tranquilo como gostaria de estar em relação ao fornecimento de energia, se a gente pensa em um prazo mais longo. Eu não estou tranquilo eu gostaria de estar, mas não estou tranquilo. Eu tenho visto seguidos fracassos de leilão de energia e aqui nós temos o possível e temos tentado corrigir e estamos até avançando nisso.

Tem um projeto do Senador Tasso Jereissati que é bom para nós criarmos os marcos regulatórios convincentes. Esse projeto passou no Senado e está indo para o Plenário agora é uma PEC e é basicamente isso. E portanto, eu procurei dar a contribuição que me ocorreu nesse momento, para um debate que eu julguei muito proveitoso nesta Comissão, que é muito bem presidida pelo Senador Marconi Perillo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr^as Senadoras e Srs. Senadores, só corroborando com o ilustre Líder Arthur Virgílio, eu gostaria de dizer que como Governador de Goiás, não apenas fui e continuo a ser hoje como Senador, aberto ao planejamento estratégico como pratiquei o planejamento estratégico. Também não gosto da tese de ficar atirando pedras da vidraça alheia, de qualquer maneira eu lamento ainda que o planejamento estratégico nesse Governo comece apenas agora à medida que é lançado o PAC Brasil.

Com a palavra o ilustre Presidente da ELETROBRÁS, Dr. Valter Cardeal, para as últimas respostas.

SR. VALTER LUIZ CARDEAL DE SOUZA: Eu tenho a pergunta do Senador Wellington Salgado: Se existe energia para assegurar o consumo, assegurar em função do crescimento do Brasil assegurar a demanda de consumo de energia no nosso país?

Bom, primeiro nós começamos pelo nosso novo modelo institucional, que foi implementado no Governo do Presidente Lula, em que esse modelo assegura em que todas as concessionárias de distribuição de energia tenham 100% da sua energia contratada. Isso faz com que de acordo com o planejamento estratégico podemos, chamar assim ou o planejamento e ter que ser feito para uma usina aconteça num período X de anos ou que aconteça em três anos, no chamado A menos três; aconteça em cinco anos no chamado A menos cinco, ou empreendimentos de maior porte em número maior.

Essa energia tem que ser previamente contratada no planejamento determinativo da expansão onde tem a nossa chamada EPE, Empresa de Pesquisa Energética, responsável por esse instrumento - claro que outorgado e monitorado pelo Ministério de Minas e Energia - isto faz com que a oferta de energia fique assegurada e tem sido assim.

Então eu não concordo com o Senador Arthur Virgílio a dizer que os leilões têm sido um fracasso. Esse leilão próximo agora, habilitados para oferta de energia tem 25 mil megawatts listados que deverão ser habilitados. Quase sua totalidade para disputar em leilão público pelo menor preço e não como no passado se fazia; era o leilão para o uso do bem público quem pagasse o maior valor de bem público da usina é que levava o empreendimento. E isso acabou não acontecendo e não se tinha nenhuma garantia de que as concessionárias teriam que ter o seu mercado atendido em 100%. Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto que também vem reforçar é o nosso PAC em que contribui sobremaneira quando as condições financeiras são muito melhores disponibilizadas no PAC e, principalmente desonera nas questões de encargos fiscais; desonera os nossos pleitos e os nossos investidores. Então Senador Wellington, nós temos os mecanismos que é o modelo institucional o Programa do PAC e temos sim, trabalhado em inventários, em estudos de viabilidade sempre na vanguarda para garantir que os empreendimentos venham a acontecer.

Só exemplificando, no passado, quando aqui se implementou nesse país o Programa Chamado PPT, 49 térmicas gerando emprego e renda lá fora, não aqui dentro para não fazer... Nós não temos fábrica de [inaudível] no Brasil ainda a gás. Dessas 49 deve ter acontecido quatro e nove. Então, o que nós estamos

fazendo aqui nesse primeiro ciclo de Governo e agora, é garantindo *pari passu* a oferta com a demanda. E os instrumentos que esse Governo implementou e nós ELETROBRÁS estamos também num outro cenário.

Nós disputamos com todos os players privados os empreendimentos tanto de transmissão quanto de geração em igual condições. Então, somos uma empresa competitiva e não tememos competir com nenhum seguimento privado para garantir oferta de energia ao nosso país. Era isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Presidente da PETROBRÁS, para suas considerações finais e respostas aos questionamentos, Dr. José Gabrielli.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Ilustre Senador, vou tentar ser o mais rápido possível.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Cinco minutos.

SR. JOSÉ GABRIELLI: O Senador Raimundo Colombo fez quatro perguntas: Por que a PETROBRÁS aumentou a produção, caiu o preço internacional, tem lucros ótimos e por que não baixa o combustível na bomba? Primeiro. Para aumentar a produção precisa tem investimento nós saímos de cinco bilhões de dólares de investimentos em 2003, investimos 12 bilhões de dólares em 2006. E vamos investir quase 20 bilhões em 2007, porque senão não aumenta a produção precisa ter investimento.

Para ter investimento nós reinvestimos 75% do lucro, portanto para reinvestir nós temos que ter lucro e o lucro viabiliza o crescimento da produção. E o preço do combustível, portanto ele tem sido mantido estável ao longo do tempo do Brasil; o preço do combustível caiu, mas já subiu de novo e nós estamos mantendo ele instável. O Brasil passou o ano de 2006 sem enfrentar a crise do preço do petróleo, quando o mundo inteiro enfrentou esse preço do petróleo.

Então, a nossa política é uma política inclusive recomendada e elogiada pelo FMI, porque é uma política que minimiza os impactos das flutuações diárias do preço internacional e do preço doméstico.

O Senador Wellington Salgado menciona uma informação do Embaixador do Irã que eu gostaria de respeitosamente discordar do Embaixador do Irã. O gás natural diferentemente do petróleo não tem um preço internacional. O gás natural tem um preço que é determinado pela infra-estrutura de entrega do gás e pela existência de alternativas para o usuário do gás. Então isso determina os preços locais do gás, com exceção do GNL o gás natural liquefeito que crescentemente passa a ter preços internacionais.

Portanto, dizer que o preço da Bolívia estava mais baixo ou mais alto - não estava porque ele estava se

ajustando de acordo com o preço do óleo combustível que é o preço do combustível alternativo ao gás natural. Portanto, não estava mais baixo, ele vinha se ajustando ao preço do óleo combustível. E evidentemente que ao acompanhar o preço do óleo combustível, ele vinha acompanhando o preço do seu alternativo que é a maneira de determinar o preço máximo e remunerar nessa condição todo o investimento que é necessário para o gasoduto que leva o gás até o mercado final.

Então, desse ponto de vista não é correto dizer que a PETROBRÁS teve o lucro com o preço da Bolívia, pelo contrário, nós pagamos o preço que era o preço equivalente o preço justo. Em relação ao reconhecimento das correntes mais nobres do gás da Bolívia, também é difícil analisar isso em relação ao impacto da PETROBRÁS. Evidentemente no que curto prazo, se nós começarmos a pagar no curto prazo e não tivermos alternativas para utilizar essas correntes, isso vai ser um custo adicional para nós. Mas nós podemos utilizar essas correntes e visualizar projetos que permitam expandir o uso dessas correntes retornando mais do que nós estamos investindo nessa questão. Isso é uma questão de acelerar investimentos de novo para utilizar essas correntes.

Nós não fazemos buracos, não fazemos poços exploratórios evidentemente que a exploração no Brasil ela tem uma regra que é dada pela Legislação Brasileira. Nós só pudemos fazer poços exploratórios nas áreas que a concessão que nós temos concessão para fazer isso, que são áreas que estão via leilão da ANP. Nós temos que comprar essas áreas. Nós disputamos nesses leilões com todas as empresas internacionais e temos feito o máximo possível. Evidentemente comparando com outros países em condições que são distintas do Brasil, porque nós temos uma produção no mar, principalmente.

Temos uma condição bastante diferenciada de países que tenham uma produção em terra, portanto, a comparação não é adequada comparar número a número. Mas não é porque a PETROBRÁS faz menos poço exploratório do que precisa. Ela faz o máximo que pode com as áreas exploratórias que tem e com a disponibilidade da sondas que é um limitador hoje no mundo [soa a campainha] Que é a disponibilidade de sondas para exploração.

O Senador Inácio Arruda eu queria terminar. Ele me perguntou sobre a regaseificação, quanto é o volume de regaseificação e o preço que será pago. O projeto nosso é de seis bilhões de metros cúbicos/dia no terminal de PECEN. E 14 milhões de metros cúbicos/dia no terminal do Rio de Janeiro.

Os estudos de São Francisco, não os estudos de São Francisco e os estudos de outros lugares estão

em andamento, nós temos ainda uma decisão mas estão em estudos nesse momento. O que tem decisão são esses dois terminais. Esses dois terminais a idéia é que esses terminais não sejam terminais de uso contínuo, que sejam terminais de uso intermitente e os preços são os preços internacionais de GNL hoje, que hoje devem estar em torno dos seis dólares por milhão de BTU, que equivale mais ou menos ao custo de levar o gás boliviano ao Ceará, que equivale mais ou menos ao custo de trazer o gás da Venezuela ao Ceará [soa a campainha]. Portanto, esse é o custo que nós temos.

Senador Arthur Virgílio o meu tempo já estourou, eu vou só dar uma informação rápida e objetiva que eu queria comentar sobre a Ipiranga mas... Eu só queria, no que se refere--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Presidente, o senhor tem mais três minutos para concluir.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Três minutinhos. Em relação a Ipiranga. Eu queria dizer de forma clara a posição da PETROBRÁS que confia que energicamente a CVM vai descobrir e vai punir exemplarmente qualquer eventualidade de vazamento de informações.

Portanto, nós temos confiança que a CVM vai ser exemplar nessa punição de eventualidades de vazamentos. Temos tranquilidade que o nosso pessoal provavelmente não está envolvido nisso, portanto esperamos que a CVM seja exemplar nisso. Podemos discutir depois a questão da petroquímica, podemos discutir a questão da distribuição, mas como o Senador disse não dá para falar.

O nosso investimento do gasoduto afilhado do Senador é de um bilhão 438 milhões. Nesse momento o trecho GLP duto tem 14% de realização física, 23% de realização orçamentária; o trecho B1 tem 10% de realização física e 25% de realização orçamentária; o trecho B2, tem 16% de realização física e 28% de realização orçamentária. A diferença é porque nós temos a compra dos tubos já está feita, portanto, nós compramos os tubos e portanto isso em termos orçamentários é maior, mas a realização física vai depender um pouco da implantação desses tubos.

Aí nós estamos enfrentando um pouquinho mais de dificuldade com as águas e com a realidade dura que o Senador conhece do regime de águas no Amazônia. Nós estamos tentando o máximo possível estão todas as equipes mobilizadas, nós vamos ter mais de 2000 homens mobilizados nisso. Os equipamentos são enterrados em alguns lugares e estamos tentando o máximo possível de cumprir o cronograma.

A conclusão me parece que é 2008, não é isso?

SENADOR ARTHUR VIRGÍLO (PSDB-AM): 2008.

SR. JOSÉ GABRIELLI: [soa a campainha] Vai depender das chuvas, nesse momento nós estamos fazendo tudo que é possível, mas são coisas que a natureza... É junho de 2008. Essa é a nossa previsão agora a natureza é dura, às vezes--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Isso é o que se chama de Estado máximo para o Arthur Virgílio.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu só gostaria de complementar, viu Gabrielli? A pergunta do Senador Virgílio, que é muito importante. Investimento no gasoduto de um bilhão e 400, isso é menos que o valor do consumo de um ano de óleo na cidade [inaudível].

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sr. Presidente, eu gostaria apenas que V. Ex^a., tivesse em relação a questão do alcooduto o mesmo tratamento isonômico que V. Ex^a., tem em relação ao Senador Arthur Virgílio.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Isso é uma boa disputa, é uma boa disputa.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Nós somos mais urgentes com o alcooduto do Ceará, porque Urucu-Manaus levou quantos anos?

SENADOR ARTHUR VIRGÍLO (PSDB-AM): Goiás.

SR. JOSÉ GABRIELLI: O alcooduto de Goiás tem dois anos Senador e lá levou 20 anos. Então nós estamos indo mais rápido, muito mais rápido--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Porque agora tem planejamento por isso que--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: V. Ex^as., não respondeu... Sr. Presidente, Sr. Presidente.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Passou 20 anos, porque teve aquelas dificuldades passadas de Urucu e agora está acelerada.

[risos]

[tumulto]

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O Presidente não compreendeu o espírito da isonomia. Isonomia em relação ao apadrinhamento, Sr. Presidente.

[risos]

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu não sei por que mas acho que ele não tem saudade do passado agora o negócio está acelerado.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Ele anda mais prestigiado no atual Governo do que nos dois anteriores.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Presidente, pode concluir.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Bom, eu acho que já terminei.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Tá. Muito obrigado.

Com a palavra para suas considerações e respostas aos questionadores, aos nossos Senadores.

SR. JOSÉ GABRIELLI: Eu faltei falar da minha Líder Ideli--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Esqueceu.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois, não. V. Ex^a., tem mais dois minutos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Para quem não sabe bateira é o nome de barquinho lá em Florianópolis.

SR. JOSÉ GABRIELLI: A Senadora Ideli Salvatti, ela menciona uma questão dos biocombustíveis, se os investimentos são pequenos. Eu acho que estão mensurados de forma pequena no PAC, não que sejam os investimentos pequenos, porque eu acho... Ali estão os investimentos já conhecidos, mas existe um conjunto de projetos em andamento que estão se acelerando nesse momento que provavelmente vão aumentar muito esses investimentos na área de biocombustíveis mensurados pelo PAC, porque há uma clara aceleração de investimentos nessa área.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu agradeço a manifestação dos ilustre Presidente da PETROBRÁS.

E concedo a palavra para suas considerações finais e respostas aos Senadores que participaram dos questionamentos ao ilustre Ministro Silas Rondeau.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: O Senador Raimundo Colombo ele fala sobre a importância da participação hidráulica na matriz energética, mas elétrica brasileira eu concordo absolutamente. Realmente o país é um exemplo da utilização de fontes renováveis no Brasil. Essa sua preocupação é a preocupação do setor elétrico, a preocupação do Ministro, a preocupação do Governo em manter essa participação expressiva e exemplar no caso, por exemplo, da capacidade instalada no Brasil na relação de 70 para 30 entre hidráulico e térmico.

Mas No que diz respeito a geração de energia elétrica é de 93 contra sete, portanto isso faz parte sim, do rol de prioritário nosso de manutenção de políticas para o setor. Mas quero dizer que há sim, uma velocidade que precisa ser impressa na questão dos licenciamentos para os empreendimentos hidroelétricos principalmente.

Mas ao contrário - e me permita discordar dessa posição - não há nenhum problema de relacionamento do MME com o MMA. Eu tenho relacionamento sim, estreitíssimo com o Ministério do Meio Ambiente

até mesmo porque toda essa questão envolvendo licenciamentos eles nos obrigam a estar conversando praticamente todo dia. Naturalmente que nós não convergimos nem no conceito e muitas vezes em alguns casos na velocidades que nós precisamos, para liberar as necessárias licenças para o andamento das usinas hidrelétricas que nós precisamos.

Mas estamos evoluindo bastante e dizer que na realidade o que ocorre ali nas áreas de licenciamento - e não é só do Ministério do Meio Ambiente, são os órgãos de licenciamentos estaduais também que têm as dificuldades que foram impostas pelo cumprimento da lei. Que aqui nessa Casa de uma forma soberana e sábia, está certo, brindou o Brasil com modernas legislações consideradas as mais completas, mas tem por outro lado essa questão de uma grande discussão no que diz respeito ao licenciamento principalmente para usinas hidroelétricas.

Então objetivamente a pergunta foi: “E aí quantas licenças ambientais nesse Governo vocês liberaram?” Licenças prévias aquelas que permitem entrar no leilão foram dadas 17; licenças de instalação, ou seja, aqueles empreendimentos que foram a leilão tiveram suas outorgas e a partir daí precisa instalar o canteiro e começar a obra foram dadas 16; e licença de operação ou seja já passou pela prévia, já passou pela instalação e agora é hora de funcionar a usina, foram dadas 23.

São 56 licenças que foram dadas pelo órgão federal. Não estou contando aqui porque eu não tenho - o meu pessoal não conseguiu levantar - a quantidade de licenças que foram dadas no âmbito estadual. Eu sei que o Governo Marconi Perillo e hoje Senador e Presidindo dessa sessão aqui, ajudou bastante. Eu estava na ELETROBRÁS, mas discussões com o Ministério Público e os órgãos estaduais é preciso que seja feita essa interação absolutamente responsável e nós estamos caminhando.

Gostaríamos de estar numa velocidade maior com certeza, Senador. Eu acho que nós precisamos correr e crescer mais acelerado e esse que é o desafio do PAC, portanto, a sua observação é extremamente procedente no que diz respeito que precisamos juntos o Executivo, mas principalmente aqui nessa Casa fazer essa discussão de uma forma absolutamente aberta, qual o *trade-offs* nós vamos ter que imprimir entre a questão da preservação ambiental e a vantagem competitiva e comparativa que nós temos em eletricidade, como a Senadora Ideli falou muito bem, nós temos 264 mil megawatts conhecidos como potencialmente factíveis do ponto de vista de geração de energia elétrica e temos um pouco mais de 28% disso hoje em operação e em construção.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O senhor me permite? O senhor poderia me encaminhar, depois por gentileza, a relação porque a informação que eu tenho - é nela que eu estou me baseando os números não são esses. Eu não estou colocando dúvida em V. Ex^a., absolutamente.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Não eu também--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Mas eu gostaria de ter o número oficial, porque eu tive uma reunião com o setor produtivo e eles apontaram um número totalmente diferente desse que está aí. Eu não conheço o setor, quero ter a certeza absoluta de estar me posicionando com fundamentos corretos.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Estou determinando então à minha Assessoria que me passou esses dados aqui inclusive distinguir as especialidades que são outorgas--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Esse a gás são outras outorgas estadual--

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Mas eu pesquisei e nós estamos mandando lá.

A outra questão que V. Ex^a., colocou também e quero ser bastante rápido como eu prometi, passamos bastante do horário e agradeço a paciência dos senhores. É a questão relativa ao Paiquerê. É um dos exemplos, está certo?

No caso da Bacia do Uruguai foi exigido por conta daquela questão lá de Barra Grande a avaliação ambiental integrada e isso está em análise foi encaminhado no dia 1º de fevereiro. E depois estamos aguardando que tenha um desdobramento positivo, naturalmente dentro de todas as limitações técnicas que o grupo de licenciamento tem que enfrentar. E as discussões sempre elevadas de uma forma muito proativa entre a equipe do Ministério de Minas e Energia e o Ministério do Meio Ambiente.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Esse assunto eu conheço bem e exatamente no sentido de lhe ajudar que eu quero participar. Eu quero que se conclua os estudos de uma vez e que a gente possa começar e se tiver obstáculos intransponíveis que se deixe claro que não pode para que se busque onde há planta.

Então, a minha intenção aqui é ajudar o Ministério de Minas e Energia, porque me preocupa muito o fornecimento de energia para o futuro do país.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Eu tenho absoluta certeza e por isso eu agradeço. Peço desculpas se não foi essa a impressão que eu dei ao responder. Absoluta certeza disso e isso é muito importante que os Srs. Parlamentares todos estejam afinados com essa questão, porque faltar energia não é mais... Deixa de ser somente um problema somente da ELETROBRÁS,

um problema do Ministério de Minas e Energia um problema do Brasil. Ninguém de nós nesse país quer isso, quer repetir essa experiência que o país teve.

Só para dizer ao senhor como nós estamos seguros, ao mesmo tempo otimistas com respeito a questão das ofertas de energia. Nós temos cadastradas esses megawatts que eu mostrei aqui rapidamente, nós temos cadastrados para entregar energia daqui a três anos após o leilão que vai ser feito agora em maio, nós temos cadastrados quatro mil 570 megawatts só de fontes alternativas. Significa o primeiro filho do Programa PROINFA estímulo as fontes alternativas energia limpa.

Temos para energia que deve ser entregue a três anos no leilão que chama de A menos três, vamos fazer em 2007 para entregar energia completando aquela curva de 2010, 19 mil, 952 megawatts cadastradas; ou seja que manifestaram interesse de entrar no leilão. E para o leilão de longo prazo, aquele que normalmente ele é vocacionado para hidrelétricas que nós chamamos de A menos cinco, ou seja, para entregar energia durante o ano de 2011, nós temos cadastrados, interessados em 16 mil 408 megawatts.

Portanto só agora em 2007, entre o que eu preciso e não posso dizer por que esse é o segredo do leilão, está certo? E o que o mercado está dizendo em que está interessado em colocar como oferta em torno de 24 mil 522. Pela conta mais primária que tem - que foi ali que nós mostramos na curva - é muito menos do que isso de sorte que nós estamos avançando e avançando positivamente confirmando que o modelo para o setor elétrico foi um modelo adequado sim.

Com isso eu acho que eu respondi algumas lá na frente que eu vou aqui dando baixa.

O Senador Wellington Salgado --

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Ministro eu vou conceder mais cinco minutos para V. Ex^a., concluir, se possível.

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: Meu caro correligionário Wellington Salgado com quem tenho estado realmente muito intensamente tem mostrado inclusive interesse. Eu agradeço inclusive esse apoio lá ao trabalho que nós estamos desenvolvendo lá no MME.

Eu quero dizer que o PAC na nossa visão, nós cremos que efetivamente o PAC tem tudo para acontecer. Nós precisamos trabalhar muito e precisamos também do apoio dessa Casa e vocês têm dado isso, uma demonstração clara disso e nós agradecemos.

Sobre a questão da nuclear eu quero dizer o seguinte eu não tenho absolutamente nenhum medo. Eu posso ter uma precaução no sentido de não atrapalhar porque eu sou um defensor da fonte nuclear para

o Brasil como sendo uma alternativa sim, a primeira alternativa do ponto de vista de geração de base que nós temos é a nuclear, porque nós temos o domínio da cadeia praticamente toda começando da prospecção, pela exploração, pelo beneficiamento, pela produção do combustível, chegando até o tratamento e armazenamento de seu rejeitos.

Temos a tecnologia que é o calcanhar de Aquiles da centrífugadora totalmente nacional, então, nós não podemos abandonar uma vantagem como essa em que o país figura no cenário mundial como a 6ª maior reserva de urânio do mundo. Isso é uma coisa importante.

O Senador Inácio Arruda a pergunta foi acredito que satisfeita pela explicação do Gabrielli, quando fala do volume do gás e do preço do gás que chegaria ali. O Senador Arthur Virgílio também já foi respondido pelo Gabriel sobre o gasoduto Coari-Manaus ele não está aqui, mas eu gostaria inclusive de ressaltar.

Eu conheci o Senador Arthur Virgílio como Prefeito de Manaus no início da grande discussão sobre o gás para a Amazônia, na época que [inaudível] O gás no imaginário do Amazônia como sendo a segunda maior fronteira de desenvolvimento daquela região depois da Zona Franca de Manaus. E realmente muito tempo aconteceu de lá para cá.

O próprio Senador foi um dos que ajudou muito a discussão de como fazer o transporte foi aonde impactou - o Senador Inácio Arruda falava disso que ele conhece isso - que era da forma de transportar esse gás que na época o modelo era fazer GNL, criogenizar e levar. Então ele teve uma participação muito grande então eu acho que é merecido esse título que o Gabrielli dá a ele de padrinho do Gasoduto Coari-Manaus.

A nossa Senadora queria Ideli Salvatti, eu agradeço as suas palavras. A gente fica no Ministério e no Governo bastante satisfeito, com o reconhecimento da forma como a senhora tem se comportado com respeito aos trabalhos nossos nessa área de energia, tem sido muito importante isso.

E dizer que no caso da nossa querida PETROBRÁS, pode ter qualquer defeito e é difícil da gente encontrar assim a primeira vista, mas esse de não gastar ela gasta não tem não, ela gasta bem e gasta. Então ela vai das empresas acompanhadas pelo Ministério de Minas e Energia a que teve a melhor execução orçamentária no exercício de 2006 foi a PETROBRÁS assim sem nenhuma dúvida, de sorte que eu sei que eles vão dar conta dessa antecipação de gás--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Ministro, o senhor não esta vendo o sorriso de alegria dele.

[risos]

SR. MINISTRO SILAS RONDEAU: E só dizer finalmente já concluindo de que a retomada do planejamento Senadora, para nós é uma coisa bastante importante, é um marco de honra. Esse realmente a senhora identificou muito claramente com a perspicácia política que a senhora tem que esse é o cerne, esse é o segredo do nosso plano, principalmente, no que diz respeito a infra-estrutura.

Nós começamos ao contrário do que possa pensar, o planejamento de longo prazo, para o setor energético no Brasil começou em 2004, [soa a campainha] a então Ministro Dilma.

Seu primeiro produto já foi apresentado a sociedade que foi o Plano Decenal de Energia em 2006 e agora em 2007, nós estamos entregando o Plano Nacional de Energia e a matriz energética.

Eu quero agradecer aos Srs. Senadores e a todos que estiveram aqui com toda paciência de nos ouvir. Me colocar absolutamente ao inteiro dispor dessa Casa, meu caro Presidente da Comissão, já amigo de tanto tempo o Senador Marconi Perillo desde o tempo de Governador lá no Estado de Goiás.

E desejar que seu trabalho aqui, seja da forma como eu vi manifestado pelos seus colegas, reconhecido de que tem uma nova dinâmica, uma nova vontade de convergir os interesses reais da Comissão de Infra-Estrutura com os entes envolvidos diante dessa missão que vocês têm aqui no Senado. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bem, nós vamos encerrar essa primeira fase da pauta de hoje, não sem antes agradecer mais uma vez às presenças muito ilustres e honrosas do Exmo. Sr. Ministro Silas Rondeau, Ministro de Minas e Energia, competente Ministro, assim como dos ilustres Srs. Presidentes da Eletrobrás Valter Luiz Cardeal de Souza e da PETROBRÁS, José Gabrielli, ambos também muito competentes, excelentes técnicos.

E ao mesmo tempo deixar aqui evidenciado que do ponto de vista de vista dessa Presidência continua a preocupação em relação a questão do gás da Bolívia. Nós continuamos muito preocupados com relação a questão da insegurança jurídica por parte do Governo Boliviano em relação ao fornecimento de gás para o Brasil.

Reiterando a nossa confiança nos trabalhos de V. Ex^{as.}, nós agradecemos pela oportunidade que todos os Senadores tiveram pelo menos os interessados, em debate durante cinco horas questões referentes a infra-estrutura energética que são da maior relevância para o Brasil. Muito obrigado a todos, sejam sempre bem-vindos.

Eu informo aos ilustres Senadores que há sobre a mesa três requerimentos que serão lidos.

Primeiro requerimento, requerimento nº. 27/2007 dessa Comissão de Infra-Estrutura. Aditamento ao requerimento nº 02/2007, de autoria dos ilustres Senadores Romero Jucá e Delcídio Amaral, que requerem a participação do Dr. Amin Alves Murad, Diretor Presidente da Supervia, empresa com larga experiência em sistema de trens metropolitanos entre os convidados para a Audiência Pública do dia 29 em consequência da aprovação de requerimento de autoria dos ilustres Senadores Inácio Arruda e Eduardo Azeredo. Em discussão. Não havendo quem queira discutir, em votação. Os Srs. Senadores e Senadores que aprovam permaneçam como. Estão aprovado.

Requerimento nº 28 dessa Comissão, de iniciativa dos ilustres Senadores Renato Casagrande, Marconi Perillo, Wellington Salgado, Eliseu Resende e Eduardo Azeredo. Solicitam que sejam convidados os Srs. Ministros de Estado de Transportes, os Governadores dos Estados de Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais e os Srs. Diretores Presidentes da Companhia Vale do Rio Doce e da Agência Nacional de Transporte Terrestre a comparecerem a esta Comissão de Serviços e Infra-Estrutura para, em Audiência Pública, discutirem o corredor Cento-Leste, sobretudo o corredor ferroviário. Em discussão. Não havendo quem queira discutir, em votação. Srs. Senadores e Senadoras que aprovam permaneçam como estão. Aprovado o requerimento.

Requerimento nº 29, de autoria dos ilustres Senador Raimundo Colombo e Arthur Virgílio, requerem nos termos regimentais que seja convidado o Ministro Relator do Tribunal de Contas da União, Augusto Nardes, para em reunião de Audiência Pública prestar esclarecimentos a respeito de relatório de obras superfaturadas da INFRAERO.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, só para--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, a ilustre Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Apenas uma informação. Pelo que está no noticiário, nós temos relatório preliminares a respeito de análise das questões da Infraero. Então, eu queria saber se vão ser esses relatórios preliminares, porque ainda não tem relatório consolidado do Tribunal de Contas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senadora, eu tenho o prazer de conceder a palavra ao autor do requerimento, Senador Raimundo Colombo, para que ele possa prestar esses esclarecimentos a V. Ex^a.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC): Sr. Presidente, Sra. Senadora, a notícia está presente em toda a imprensa nacional, e nós estamos convi-

vendo com esta realidade do apagão. Eu procurei me informar quem poderia trazer as informações para que a gente pudesse debater essa questão. E aí me informaram que seria o Tribunal de Contas da União.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Poderíamos fazer essa verificação, Senador Raimundo Colombo, por conta de que a informação que eu tenho é de que ainda são relatórios da equipe técnica preliminares, não passou ainda pelo pleno com parecer do Ministro Augusto Nardes.

Então, até para a gente não deliberar sobre algo que possa ter alguma... Teria algum problema? Eu não tenho nada contra. Eu quero lhe dizer o seguinte: Se está já consolidado--

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC): A informação que eu tenho, Senadora, é que está consolidado e ele teria condição de não vir aqui defender. Quer dizer, seria um tipo de informação, não tem nenhum outro--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Poderíamos deixar para... Terá o meu voto com certeza, mas daria para a gente poder verificar isso para votarmos na semana que vem?

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC): Eu não sou o único autor, quer dizer, tem também o Senador líder do PSDB. Eu não posso falar por ele.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): De qualquer forma, nós também não temos mais quorum aqui. Se eu pedir verificação de quorum, estamos só nós três aqui.

SENADOR RAIMUNDO COLOMBO (PFL-SC): A senhora solicita a verificação de quorum?

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): É, eu só vou verificar porque realmente eu gostaria de ter a certeza de que é o Ministro Augusto Nardes.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não havendo quorum, prorrogo a discussão desse requerimento, adio a discussão desse requerimento para a próxima Sessão Extraordinária.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Deixando claro, Presidente, que não é impedimento não, é apenas esclarecimento e eu votarei a favor se ficar configurado que está consolidado o relatório.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Retirado de pauta e adiado para a próxima Sessão. Encerro a presente Sessão Extraordinária e convoco outra para a próxima quinta-feira no horário regimental. Muito obrigado a todos.

Sessão encerrada às 16h01.

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 9ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de março de 2007, às 9:00 horas, na sala de reunião nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às nove horas e vinte e quatro minutos do dia vinte e nove de março do ano de dois mil e sete, na sala de reuniões da comissão, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com a presença das Senhoras Senadoras e Senhores Senadores **Serys Slhessarenko, Delcídio Amaral, Ideli Salvati, Inácio Arruda, Fernando Collor, Romero Jucá, Valter Pereira, Wellington Salgado, Eliseu Resende, Jayme Campos, Heráclito Fortes, João Tenório, Flexa Ribeiro, Augusto Botelho, Gilvam Borges, Marco Maciel, Jonas Pinheiro, Rosalba Ciarlini, Romeu Tuma, Cícero Lucena, Eduardo Azeredo**. Presentes, também, os Senadores **César Borges e Patrícia Saboya**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando-se a leitura da ata da reunião anterior que é dada como lida e aprovada. A Presidência lê os seguintes expedientes: Aviso nº 371, do TCU, datado de 27 de março de 2007, subscrito pelo Ministro Ubiratan Aguiar, na Presidência, referente ao Processo de revisão tarifária da Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A., relativo ao exercício de 2003. Aviso nº 411, do TCU, datado de 27 de março de 2007, subscrito pelo Ministro Ubiratan Aguiar, na Presidência, referente ao Processo de revisão tarifária da Light Serviços de S.A., relativo ao exercício de 2003. Em seguida a Presidência comunica que a presente reunião destina-se à realização de Audiência Pública com a presença dos Excelentíssimos Senhores Ministros de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, **Paulo Bernardo**, e das Cidades, **Márcio Fortes**, do Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, **João Luiz da Silva Dias** e do Diretor Presidente da SUPERVIA, **Amin Alves Murad**, para participarem de debate sobre a situação em que se encontram os investimentos do Governo Federal nos sistemas de trens metropolitanos no País, em atendimento aos Requerimentos nº (s) 02, de 2007-CI, de autoria do Senador Eduardo Azeredo e 027, de 2007-CI, de autoria dos Senadores Romero Jucá e Delcídio Amaral. Em seguida, a Presidência convida os expositores para tomarem assentos à Mesa

dos trabalhos. O Senhor Presidente concede a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, para justificar o seu requerimento. Em seguida, a Presidência concede a palavra aos expositores para suas considerações iniciais. Assume a Presidência dos trabalhos o Senador Eduardo Azeredo. Fazem uso da palavra, de acordo com a lista de inscrição, os Senadores Marconi Perillo, Eduardo Azeredo, Inácio Arruda, Eliseu Resende, Valter Pereira, Wellington Salgado, Jayme Campos, Cícero Lucena, César Borges, Ideli Salvatti, Heráclito Fortes. A Presidência concede, ainda, a palavra ao Deputado Estadual Célio Moreira, Presidente da Assembléia Legislativa de Minas Gerais, ao Vereador Totó Teixeira, Presidente da Câmara Legislativa de Belo Horizonte e ao Deputado Estadual João Leite, para indagarem aos expositores. A Comissão aprova extrapauta o **Requerimento nº 29, de 2007-CI**, de autoria do Senador Raimundo Colombo e Arthur Virgílio, requerendo seja convidado o Ministro-Relator do Tribunal de Contas da União, Augusto Nardes, para, em reunião de Audiência Pública, prestar esclarecimentos a respeito de Relatório de Obras Superfaturadas da Infraero. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e dezoito minutos, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotípia Informaticizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente.

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

9ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 29 de março de 2007, às 09 horas e 24 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): [soa a campainha] Havendo número regimental declaro aberta a 9ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior. Os Srs. Senadores e Sras. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Há expedientes a serem lidos sobre a Mesa. Aviso do Tribunal de Contas da União nº. 371 de 27 de março do corrente, subscrito pelo Ministro na Presidência Ubiratan Aguiar, referente ao processo de revisão tarifária da ELETROPOL, metropolitana eletricidade de São Paulo, exercício de 2003. Relator, Ministro Benjamin

Zymler. Aviso do Tribunal de Contas da União nº. 411 de 27 de março do corrente, subscrito pelo Ministro na Presidência Ubiratan Aguiar, referente ao processo de revisão tarifária da Light Serviços de Sociedade Anônima. Exercício de 2003, Relator Ministro Benjamin Zymler. Os avisos do TCU estão à disposição dos senhores e senhoras Senadores na secretaria dessa Comissão.

Há Requerimento sobre a Mesa que passo a lê-los. Requeiro nos termos regimentais, seja convidado o Ministro Relator do Tribunal de Contas da União Augusto Nardes, para em reunião de Audiência Pública prestar esclarecimentos a respeito de Relatório de obras superfaturadas da INFRAERO, assinados pelo Senador Raimundo Colombo, Arthur Virgílio. Está em discussão. Não havendo quem queira discutir, está em votação. Aqueles que se considerarem favoráveis permaneçam como estão. Aprovado.

A presente Audiência Pública tem como objetivo a realização de debate com a finalidade, de discutir a situação em que encontram os investimentos do Governo Federal no sistema de trens metropolitanos no País. Tenho a honra de convidar para tomarem assentos à Mesa dos trabalhos os Srs: Dr. Paulo Bernardo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão. Dr. Márcio Fortes, Ministro de Estado das Cidades, Dr. João Luiz da Silva Dias, Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, C B T U e Dr. Amin Alves Murad, Presidente da Super Via.

Excelentíssimos Srs. Ministros, convidados, Srª. Senadora, Srs. Senadores. Quero registrar com honra as presenças dos ilustres Deputados Federais, Dr. Paulo Maluf, ex-Governador de São Paulo, e Dr. Márcio Reinaldo Deputado Federal por Minas Gerais. Uma satisfação recebê-los aqui nessa Comissão. Como já me referi anteriormente, Srs. Ministros, Srs. Convidados, essa Audiência Pública tem como objetivo debater a situação em que se encontram os investimentos do Governo Federal nos sistemas de trens metropolitanos no País. O autor do Requerimento é o ilustre Senador Eduardo Azeredo. Além de outros que subscreveram. A empresa Metroviária Brasileira compreende 15 sistemas, provendo serviços de transporte urbano de passageiros a 42 milhões e 500 mil brasileiros, distribuídos por 68 Municípios, em área equivalente a 37.3 mil quilômetros quadrados. Os sistemas são operados por oito sociedades empresárias estatais. Duas federais, cinco estaduais e um distrital. Assim como, por duas concessionárias serviço público. Os Municípios atendidos estão compreendidos nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Dois Municípios; Recife, quatro Municípios; Salvador, um Município; Maceió, três Municípios; João Pessoa, quatro municípios; Natal

quatro municípios; Porto Alegre, cinco Municípios; São Paulo 22 Municípios; Fortaleza três Municípios; Teresina um Município; Rio de Janeiro 18 Municípios; além de Brasília. Cabe às estaduais federais, companhia brasileira de trens urbanos e empresa de trens urbanos de Porto Alegre, a TRENSURB respectivamente, a administração e operação e desses três sistemas. Recife, Belo Horizonte, Natal, João Pessoa e Maceió por intermédio da CBTU, Porto Alegre por meio da TRANSURB. Até novembro de 2005 a CBTU também administrava e operava o sistema de Salvador, agora transferido à Prefeitura Municipal. As características gerais desses seis sistemas encontram-se demonstrada na tabela nº. 01 abaixo.

A CBTU é a sociedade empresária resultando Fusão a Vida em 1984, entre a empresa de engenharia ferroviária sociedade anônima e a diretoria de Transporte Metropolitano da extinta rede ferroviária federal. Tem a missão de planejar, realizar estudos, projetos de construir e implantar sistemas de transporte de pessoas, operando-os comercialmente. Ao longo de seis anos, desde a criação da CBTU, foi-se implementando o programa de modernização da ferrovia. Em 1990 teve início o programa de estadualização do sistema de trens urbanos de passageiros sobre trilhos. Em 94 iniciou-se o programa de descentralização de trens urbanos. Transferiram-se neste ano os Estados de São Paulo e Rio, por intermédio respectivamente da companhia paulista de trens metropolitanos e da companhia Fluminense de trens urbanos. Os sistemas ferroviários locais e de passageiros. Em 2002 verificou-se a descentralização do sistema de Fortaleza, e em 2005, o de Salvador. Atualmente a CBTU opera o sistema de Recife, Belo Horizonte, João Pessoa, Maceió e Natal. Com a finalidade subjacente de transferi-las às empresas de governos locais. Os objetivos com a transferência são: Garantir a ampliação de rede de transporte público urbano integrado, manter o subsídio aos sistemas, assegurando-lhes a universalidade, integrar os sistemas da política urbana, estabelecer política industrial para o transporte urbano.

Com essas considerações iniciais, eu vou suspender essa Sessão por cinco minutos, a fim de que, possamos aguardar a chegada do autor do Requerimento para que ele possa fazer aqui a sustentação, da sua iniciativa. Com a permissão dos Srs. Ministros, dos Srs. Senadores, eu suspendo por cinco minutos essa Sessão. [soa a campanha].

Sessão suspensa às 09h31m.

Sessão reaberta às 09h33m

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Reabro a presente Sessão com o objetivo de realização de Audiência Pública proposta

a partir de Requerimento do ilustre Senador Eduardo Azeredo, a quem concedo a palavra para justificar a sua iniciativa. Com a palavra o ilustre Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Sr. Presidente, Senador Marconi Perillo, Srs. Ministros Paulo Bernardo e Márcio Fortes. Sr. Presidente João Luiz, Dr. Presidente da Super Via, Amir Murad. Eu quero primeiro agradecer a presença das autoridades que foram convidadas, para que nós possamos discutir esse tema do transporte de massa, na verdade, e abordando a questão especial dos trens metropolitanos.

Nós temos um crescimento populacional explosivo, eu poderia dizer, nas grandes cidades brasileiras, os projetos de metrô são todos eles oriundos de mais de uma década atrás, praticamente, ou mais do que isso, e não tem tido a evolução necessária para acompanhar o aumento de população. O que nós assistimos então, é sempre um problema muito agravado na questão do transporte por ônibus que faz a maioria do transporte da população brasileira. Nós temos algumas cidades com soluções de ônibus inteligentes, como a solução de Curitiba, mas nem sempre é possível fazer os mesmo em todas as cidades. De maneira que o objetivo que nós queremos discutir aqui, discutir nessa Audiência Pública os investimentos específicos na questão do trem metropolitano. Quer dizer, eu tenho os dados do PAC, do ponto de vista de Belo Horizonte nós consideramos que o valor é muito insignificante, são 180 milhões para 4 anos, não será possível com isso fazer grande coisa para o metrô de Belo Horizonte. E eu quero destacar ainda aqui, a presença do Presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte, Vereador Totó Teixeira, que está aqui, e também dos Deputados Estaduais João Leite e Célio Moreira, que são da frente mineira em defesa do metrô de superfície de Belo Horizonte. De maneira que basicamente, é essa a questão e depois eu faria alguma pergunta específica. É a questão do transporte de massa no Brasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Após a manifestação--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Só o outro Deputado também, o Deputado Gil Pereira, também é Deputado Estadual e o Deputado Macio Reinaldo Deputado federal, também de Minas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Esta Presidência registra e cumpimenta os ilustres visitantes. Com a palavra, para a sua exposição, excelentíssimo Sr. Ministro de Estado do Planejamento, Dr. Paulo Bernardo por 15 minutos.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Muito obrigado. Meus cumprimentos, Presidente Marconi Perillo, quero cumprimentar também o Senador Azeredo pelo...

E também dizer que concordo com as palavras de V.Ex^a. sobre a importância desse tema. Me parece que nós tentamos agendar essa vinda aqui desde dezembro, pelo menos desde dezembro eu me lembro V.Ex^a. já tinha esse Requerimento, não sei a data dele, mas, não conseguimos fazer no final do ano e depois me parece que também no período de janeiro, acho que não seria o melhor período porque de fato não teríamos uma... Um momento ideal para discutir isso dentro do Senado. Mas, é uma satisfação atender o convite. Quero cumprimentar o meu colega, Márcio Fortes. O Presidente da CBTU, João Luiz. Quero cumprimentar o Presidente da Super Via, os Deputados que aqui estão, Senador Jonas, Vereador de Belo Horizonte, enfim, o Deputado João Leão, estou vendo aqui também.

Eu vou falar rapidamente, Sr. Presidente, vou fazer uma exposição do trabalho que fizemos nesses quatro anos e o que está programado no Programa de Aceleração do Crescimento nessa área. Nós, durante o período de... Do primeiro mandato do Presidente Lula, particularmente a partir de 2005, fizemos negociações com os Estados para retomar obras que estavam paralisadas. Eu queria... Passando aí, mostrar o que aconteceu. Nós tínhamos, e falando particularmente dos sistemas de Belo Horizonte, de Recife, de Fortaleza e de Salvador, problemas como um baixo nível de investimento, isso nós concordamos com o Senador Azeredo, atraso na implantação dos projetos, obras paralisadas, funcionamento ineficiente dos sistemas e dificuldades para a descentralização dos sistemas, na conformidade da lei 8693 de 1993. Nós procuramos na nossa estratégia de retomada dos investimentos, trabalhar para aumentar a sustentabilidade econômica dos sistemas, concluir projetos já iniciados e viabilizar a descentralização dos sistemas sobre gestão federal, isso envolveu negociações com os vários governos dos Estados, em alguns casos por vários meses, porque evidentemente isso tem um impacto não só na gestão, mas também um impacto financeiro. Além disso, a medida em que essas negociações foram se desenvolvendo, nós incluímos no Projeto piloto de investimentos, inicialmente o sistema de Belo Horizonte, depois o de Fortaleza e depois o de Salvador. Fizemos intensas negociações, mas não foi possível chegar a um bom termo com relação ao sistema de Recife. Fizemos uma descentralização do sistema de Fortaleza e de Salvador, uma coisa que não é trem urbano, não está exatamente no objeto do tema, mas na mesma época nós fizemos uma negociação com a Prefeitura de São Paulo, na época o Governador José Serra era o Prefeito, e acabamos também com os mesmos moldes, fazendo a inclusão do corredor expresso Tiradentes de São Paulo. É uma obra... Na verdade é um

grande corredor para ônibus que foi inaugurado, se não me engano agora no começo do mês de março, mas dentro desse espírito de negociação também incluído no Projeto piloto de investimento. E, além disso, nós colocamos no PP I também recursos para apoiar os Estados e os Municípios na elaboração de planos diretores de mobilidade urbana em áreas metropolitanas. Se não me engano em 12 áreas de regiões metropolitanas esses projetos estão, esses planos diretores estão sendo elaborados com o apoio financeiro do Governo Federal.

Quando nós elaboramos o Programa de Aceleração do Crescimento, nós fizemos uma previsão de investimentos em sistema de transporte de massa de um bilhão e meio de reais, com recursos incluídos no Projeto piloto de investimento. E aí incluídos nos trens urbanos: Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador, ao corredor expresso Tiradentes lá em São Paulo, e também recursos para capacitar os sistemas para transporte aproximado de um milhão e quatrocentos milhões de passageiros por dia. E estamos trabalhando para viabilizar a descentralização dos sistemas de Belo Horizonte e do Recife. Nós ainda não temos a conclusão dessas negociações. Temos feito esses contatos com os governos, mas queremos fazer descentralização. E aí é um mapa mostrando os cinco principais investimentos, lá no norte e nordeste, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e São Paulo. Aí tem uma descrição rápida de cada um dos projetos, no caso da região metropolitana de Fortaleza, nós estamos fazendo a ampliação da linha sul e modernizando a linha oeste. As principais intervenções são a retomada do trecho subterrâneo, um trecho chamado Benfica-São Benedito. Enfim, são recursos da ordem de 484, 485 milhões para esse período. O objetivo é aumentar a capacidade para 185 mil passageiros por dia. Passando. Em Salvador, os principais... As intervenções estão aí, a linha Lapa-Pirajá, implantação com 12 quilômetros praticamente e linha Calçada-Paripe é uma modernização. Recursos totais de 498 milhões para o período dos próximos... Esse ano e mais três anos. E queremos ter uma capacidade no trecho Lapa-Pirajá de 200 mil passageiros por dia e aumentar a capacidade no outro trecho para 40 mil passageiros por dia, passando. Lá em Belo Horizonte, a linha Eldorado-Vilarinho nós estamos fazendo a implantação... Isso já está em andamento. 28 quilômetros. E no caso da linha 2, Barreiro-Calafato, também o Senador Eduardo Azeredo tem razão, isso é um Projeto já de longa data, nós estamos fazendo a vedação da faixa de domínio com extensão de 10 quilômetros e elaboração dos projetos executivos das linhas 2 e 3.

Aí estão as principais intervenções, é um investimento como disse o Senador de 186 milhões nesse período, e a nossa expectativa é aumentar a capacidade do sistema de 145 para 225 mil passageiros/dia na linha 1 e fazer essa garantia da faixa domínio ferroviário que viabilizará a implantação do sistema metroviário da linha 2. E a regionalização da gestão do sistema de Belo Horizonte, conforme nós tínhamos falado anteriormente. Passando. No Recife, nós estamos prevendo a implantação e modernização da linha sul e a modernização da linha centro. A idéia de aumentar a capacidade de transporte de 185 para 365 mil passageiros/dia com investimentos de 295 milhões para o período de execução do Programa de Aceleração do Crescimento. Passando. Na verdade, então, eu acho que tem algumas coincidências na fala do Senador Eduardo Azeredo e da nossa exposição. Era essa a nossa exposição, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Ministro Paulo Bernardo, agradeço a V.Ex^a. pela exposição. Sucinta, objetiva, como de resto é a atuação de V.Ex^a. Tenho a satisfação e a honra de convidar para fazer sua exposição, o Ex. Sr. Ministro das Cidades, Dr. Márcio Fortes. Por 15 minutos.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Sr. Presidente, bom dia. Muito bom dia Srs. Senadores, Srs. Vereadores, Secretários presentes, dirigentes das empresas de transporte metroviário. A exposição vai ser um pouquinho mais detalhada, em relação ao quadro geral que o Sr. Ministro Paulo Bernardo apresentou, porque eu entendo que a apresentação deve abranger todo o sistema nosso da CBTU e projetos que nós temos para levar a diante novas obras no pós PAC. Nós estamos no PAC, mas são projetos que temos discutido em determinadas capitais brasileiras.

Só para fazer uma aproximação de que nós trabalhamos nas cidades, nós temos uma Secretaria Nacional de transporte Urbana, a SEMOB que é a dirigida pelo José Carlos Xavier, vocês conhecem o popular, Grafite, que é o nome dele. Porque ele é mais conhecido com Grafite do que como José Carlos Xavier. Ninguém sabe quem é o José Carlos Xavier, mas todo mundo sabe quem é o Grafite. E temos duas empresas, a CBTU e a TRENSURB. A TRENSURB especificamente para Porto Alegre e a CBTU como o Sr. Ministro Paulo Bernardo já indicou, coordena vários sistemas. Ou tem suas possibilidade de gestão ou a negociação para transferência ou dá o apoio técnico, inclusive, para a realização de obras, como é o caso, por exemplo, de Salvador que já há transferência, mas existe um apoio financeiro e apoio técnico para a construção do metrô. Esse é um quadro geral, a política e mobilidade urbana sustentável. É uma reunião

de política de transporte de circulação integrada com a política de desenvolvimento urbano.

Vamos passar logo os eixos que vou fazer um comentário. O que nós procuramos? Universalizar o acesso ao serviço público por toda população. Cidadania, inclusão social. Temos que aperfeiçoar os marcos regulatórios e a gestão do setor, e temos que integrar a política de mobilidade com as demais políticas de desenvolvimento urbano de proteção do meio ambiente. Os senhores vão ver durante a exposição, temos problemas em alguns locais com o meio ambiente. E como quadro geral lembrar, Presidente, nós encontramos muitas pessoas que dormem no centro de cidade de baixo de viadutos e são pessoas que muitas vezes, ou na maioria das vezes tem emprego, tem casa e tem família. E não vão, a casa, por vários motivos. Problema da agilização de decisão com respeito à vias-expressas, a discussão sobre a tarifária social que pode ser para o ônibus ou para o metrô. Então, temos que pensar na integração dos modais de transporte com a política de desenvolvimento urbano que leva à definição de áreas, por exemplo, a construção de habitação de interesse social em áreas mais longe, mas que tem que ser viabilizada essa situação, com a disponibilização de transporte pelos seus vários modais.

No Brasil, lembrar que 35% vão a pé. O próprio Presidente da República sempre refere a sua mocidade, quando já trabalhava que ele andava 11 quilômetros a pé sempre, e não tinha recursos para pagar o tiquete do ônibus. Andava a pé. O transporte coletivo hoje em dia, 90% de ônibus, 10% de trilhos. Temos a presença forte de automóvel, 28%, e a bicicleta, que é um outro programa que estamos desenvolvendo com mais carinho no Ministério que é o desenvolvimento de programas de ciclo vias, ou seja, utilização de locomoção não motorizada. E temos 2% de motocicleta que eu queria lembrar os senhores que inclusive, é um problema delicado que está sendo discutido aqui no Congresso, é a situação dos famosos... Além do transporte individual, o transporte de moto táxi e moto frete. Isso está na Comissão de Transportes. Não vou tecer detalhes aqui, mas são situações muito críticas inclusive, com a decisão do Supremo de que as legislações estaduais e Municípios são inconstitucionais. Então não valem, mas no Brasil milhares de motocicletas fazem o moto táxi em desacordo com a lei, mas é uma realidade social. Inclusive, estive falando com o Ministro Alfredo para entrar em contato mais diretamente com o nosso Presidente da Comissão de Transportes na Câmara para ver como tratamos desse assunto de uma maneira mais ágil porque não podemos fechar os olhos para a realidade.

Bem, metrô. Sempre se pergunta por que tal metrô não entrou? Por que tal projeto não entrou no PAC? Aqui estão os motivos fundamentais, que era: Concluir as obras para a melhoria das condições de vida da população, tornar os empreendimentos sustentáveis, transferir a gestão do metrô para a esfera competente, inclusive obrigação legal está na Lei 8693 de 93. E a idéia então, qual é? Foi de presidir o PAC, foi de basicamente concluir as obras. Evitar iniciar novas quando houvesse situações a meio caminho, verificar o que seria necessário, como caso de Belo Horizonte e fechar a faixa de domínio como vamos ver adiante e inclusive, tem recurso para verificar o Projeto para qualquer situação anteriormente programada. Inclusive, há casos em Belo Horizonte que nós temos projetos da década de 70, projetos da Barreiro-Calafate, que precisamos aprofundar, porque sempre me perguntam: Quanto vai custar? Por onde vai passar? Qual o tipo de veículo vai ser utilizado? Essas respostas têm que vir de um projeto. Por isso que há recursos previstos para o Barreiro-Calafate, como veremos em seguida.

Então, os projetos iniciados, nós temos: Belo Horizonte 95, Recife 96, Fortaleza 99, Salvador 2000. Temos que concluir essas situações. Alguma superposição, como o Paulo Bernardo falou, mas vamos rapidamente. O projeto inicialmente era para Belo Horizonte, a conclusão da linha 1, trecho Eldorado - São Gabriel. Na verdade, era a linha Eldorado-Vilarinho e temos a expansão de São Gabriel-Vilarinho. No momento existe um grande investimento previsto, inclusive já em curso em Vilário que é um terminal que vai envolver até a construção de shopping e que me corrija o Senador Azeredo, acho que com a transferência do centro administrativo lá do Governo de Estado, onde está o antigo jôquei. Essa estação vai ter uma importância muito grande, porque ali vai ser a concentração de veículos das pessoas vêm de Vespaziano, aquelas áreas próximas, também vai ser o ponto de desembarque das pessoas que vão trabalhar no futuro centro do jôquei. Então, uma estação de maior importância, portanto, um investimento muito grande não só da parte da CBTU, como setor privado para a construção de shopping com grandes garagens e integração com ônibus. E está no PAC a elaboração dos projetos linha 2 e 3 implantação da faixa de domínio. Vamos rapidamente ver aqui, aprofundando o que o Paulo Bernardo já falou. Obrigado, Sr. Presidente, porque a minha idéia justamente é que pudesse ter não mais um [inaudível], mas pudesse tecer detalhes sobre o que está sendo programado dentro do PAC. Por que é que há mais recursos para o metrô e menos recursos para outro? Dentro desse espírito de que alguns tiveram investimento já no passado, e outras situações você já tem um metrô quase

concluído você está concluindo a operação, e outro está iniciando ou dando curso ao que estava iniciado e você tem uma projeção de recursos muito maiores para chegar ao fim. No caso de Belo Horizonte, está é a parte inicial de Eduardo-Vilarinho, está chegando a parte, parte final. Por isso, que temos aí então, os valores inclusive, pequenos para Eldorado-Vilarinho. Então, o que nós temos... Eldorado-Vilarinho, como opera, tem 70 milhões de passageiros/ano, temos que fazer implantação, o Projeto era ser implantação de seis quilômetros de via duplicada(F) e segregado, o trecho São Gabriel-Vilarinho com dois túneis, construção do edifício sede de administração, seis novas estações, dois terminais de integração, três viadutos rodoviários, e dois ferroviários, revisão de cinco e montagem de 10 trens e instalação de sistemas fixos. Implantação de bilhetagem automática e de sistema de controle tráfego rodoviário na área central.

Com respeito ao tão reclamado e tão reclamado e pleiteado, trecho Barreiro-Calafate, lá se fala em Belo Horizonte, concluir as obras de implantação da plataforma ferroviária do trecho Barreiro-Calafate. O que nós temos? Desapropriações, remoção de interferências, construção... Na verdade essa remoção de interferência, eu acho que podemos fazer um ligeiro comentário, que isso é até uma maneira que estamos fazendo para ter um melhor... Utilização pela parte do trem de carga, já que estão mexendo com a base da linha férrea, com dormentes, com a situação dos trilhos. E do nosso lado estamos simplesmente delimitando a faixa onde vai ser feita a ampliação... Com o Projeto a ser realizado. Então temos construção, recuperação e modernização de estações, remanejamento da linha de carga existente, implantação da infra-estrutura da linha de passageiros, cerca de dez quilômetros, vedação da faixa de domínio e construção de diversas obras de arte, ou seja, a passarela concluída. Por questão de segurança, fechar a faixa de domínio, mas, sobretudo já com definição e como vai estar a linha do trem de carga e como vai ser a nossa linha. Trem de carga é uma linha singela, Não é João Luiz? E do outro lado temos duas linhas para o metrô, ida e volta. A situação, como eu disse, Eduardo-Vilarinho, está implantação praticamente concluída faltando apenas complementação da sinalização e o terminal de Vilarinho que eu mencionei. E o Calafate-Barreiro, nós temos concluído seis viadutos ferroviários, um viaduto rodoviário e duas passarelas. Temos 16% das desapropriações e 38% das obras civis.

Aí tem um quadro detalhado do que foi feito até 2006 e dos acréscimos agora que vamos ter em função do PAC. Podemos ver que até 2006 tivemos... Perdão, até 2006 nós tivemos investimentos da ordem

de 639 bilhões. Enquanto que agora com a previsão com o PAC, vamos chegar a 826. Por que é que tem tanto investimento para trás e pouco investimento para frente? Justamente em função do que eu mencionei, que estamos em relação a Eldorado-Vilarinho na fase última na conclusão e com respeito à situação Barreiro-Calafate estamos preocupados em fazer algumas intervenções pequenas e, sobretudo entrar no Projeto. Isso que é importante definir qual vai ser a versão nova do Projeto para Barreiro-Calafate. E lembrar que o Projeto de regionalização firmado com o Estado e Municípios em 95 estabelecia investimentos de 198 milhões de dólares. E olha, os valores já foram muito mais altos do que esse. Senador Azeredo, eu vou me permitir ler aqui, acho que é bom, sei que o senhor está centrado na discussão de Belo Horizonte. Eu vou só recapitular a todos o que aconteceu até agora em relação ao ramal Barreiro-Calafate. Ele integrava o projeto original do metrô de superfície de Belo Horizonte. Do final dos anos 70 que previa a implantação do sistema de 60 quilômetros em duas etapas. Primeiro Eldorado a São Gabriel com 20 quilômetros e um ramal Barreiro-Calafate com dez quilômetros. Uma segunda de Betim a estação Eldorado em Contagem, com 30 quilômetros. A primeira etapa que se iniciou em 81 foi paralisada em 87, na, crise da moratória, com a implantação apenas do trecho Eldorado - estação central. Teve prosseguimento em 91 com recurso da Vale do Rio Doce como antecipação de pagamento com o direito de passagem da companhia vitória Minas, após a ligação Costa-Lacerda. Em 91 foi assinado o primeiro convênio de regionalização em que o Governo Federal se comprometia implantar tão-somente a linha até a estação São Gabriel, que se chamava estação São Paulo, excluindo o ramal Barreiro-Calafate e a extensão para Bentinho. Firmarão convênio o Governador Hélio Garcia e o então Prefeito de Belo Horizonte, Eduardo Azeredo me corrija, por favor, se tiver alguma coisa imprecisa. Em 93 foi aprovada a prioridade para o financiamento do Banco Mundial no voar de 98 milhões de dólares para Belo Horizonte. E 101 milhões de dólares para Recife. Com contrapartida do Tesouro Nacional de igual valor. Nas negociações entre a CBTU, a Prefeitura de Belo Horizonte e o Banco Mundial aprovou-se o Projeto de se entender a linha da entrada norte de Belo Horizonte, Vilarinho - Vila Norte, firmando-se em 95 o contrato de empréstimo e novo convênio de regionalização sendo o Governador do Estado Eduardo Azeredo e o Prefeito e atual Ministro Patrus Ananias. O Governo Federal se comprometia obviamente, a concluir a linha até a estação São Gabriel fora do contrato Banco Mundial. O ramal Barreiro-Calafate continuou excluído mesmo porque, seu Projeto como operação em Y passara a

ser inadequado e os custos de desapropriação, como originalmente previstos, estavam elevados.

Em 98 foi reintroduzido no contrato da empreiteira responsável pelas obras o trecho da estação central - São Gabriel, a construtora Mendes Júnior, o ramal Barreiro-Calafate. E dada à ordem de serviço para um viaduto ferroviário sob o anel rodoviário. A partir daí, os recursos colocados no orçamento federal sempre foram de Emendas de bancadas de Minas no Congresso, com liberações muitas vezes apenas parciais. Em sete anos, foram executados temos ali 58 milhões, conforme está ali no quadro, a OGU da União até 2006. 58 milhões zero dezoito. A proposta contida no PAC é de concluir todas as obras de infra-estrutura do ramal Barreiro-Calafate incluindo drenagem, contenções, reassentamento da linha de carga, FCAMRS, desapropriações, viadutos, passarelas e vedação de faixa. Incluiu-se a implantação da estação nova rodoviária comum às linhas 1 e 2, antiga estação entroncamento. Onde estaria o Y. Paralelamente serão elaborados projetos na linha 2 e 3 que configuram o sistema no qual se insere o ramal Barreiro-Calafate. As especificações de material rodante, sinalização, comunicação e alimentação da linha 2 permitirão ter-se no final de 2008, o quadro de alternativas com seus custos e benefícios para a decisão do Projeto. Foi isso Senador por que é que eu quis explicar, para que... Todos são mineiros aqui, conhecem bem o problema. Estou dando um retrospecto.

O de 98 a 2004, nós tivemos dotações aprovadas parcialmente. Tínhamos, por exemplo, ano a ano 98, 20 milhões, [soa campainha]... 99, 22; 2000, 30; 2001 20; 2002, 32; 2003, 35; 2004, 12. Apenas no caso aqui, foi 2004 uma liberação total, nos outros anos a liberação foi parcial. O contrato com a Mendes Júnior que foi celebrado em 85 sem licitação, conforme previam regras existentes, que [inaudível] à época, lastreado na contratação de financiamento externo no valor de 90 milhões de dólares agenciados pela empreiteira, só conseguiu internalizar 35 milhões de dólares em função da moratória de novembro de 86. Apesar disso, o valor do contrato seguiu sendo correspondente em cruzeiros e moedas subsequentes aos 90 milhões de dólares. Em abril de 2004, após a conclusão do viaduto ferroviário da Gameleira, a obra foi paralisada e dada plena quitação com pagamentos de 12 milhões escritos: resto a pagar em dezembro de 2004. A CBTU no momento está preparando os editais para a licitação das intervenções incluídas no PAC e em três anos 2007 a 2009, me permite apenas uma referência Senador, o não será até 2010, mas apenas em três anos 2007 a 2009, está a previsão de se aplicar cerca de 167 milhões, tem uns quebrados. O que corresponde quase três

vezes que se aplicou em 7 anos de 98 a 2004. Aquele valor de 58 que referi anteriormente. Então, detalhei um pouco Belo Horizonte, que sei que vai ser o tema da discussão. E o quadro está ali mencionado com a presença que temos aí do PPI, 2007 23 milhões, 2008 62 milhões, 2009 82 milhões, perfazendo 167 milhões que estão previstos. Além do que nós já temos para a estação vilarinho, que são cerca de 18 milhões. Então, Barreiro-Calafate está ali mencionado e Vilarinho em cima com 18 milhões novecentos e setenta, esse ano de 2007. Aplicação para encerrar o que é necessário fazer na estação de Vilarinho.

Bem, apenas uma referência, a questão da descentralização, eu pessoalmente participei de negociações com a fazenda, com o planejamento, como mencionou o Sr. Ministro Paulo Bernardo, desde a presença, inclusive de Murilo Portugal, Secretário-Executivo, com o Governo do Estado. Com representantes da prefeitura visitei o Governador Aécio, em Belo Horizonte e vamos ver que sempre que o problema passa por não querer aceitar, mas para a definição do que seja o tamanho do déficit operacional. Isso é importante, da necessidade de investimentos futuros. Por aí passa a questão da transferência, obviamente. Passamos a Recife que temos um problema semelhante de negociação também. Em Recife encontrei um metrô, fiz uma vistoria, peguei um carro de linha, aliás, referi Presidente que a tecnologia própria lá em Recife faz com que se tenha um carro de linha importado, uma caminhonete bandeirante, se trocou eixo, colocou roda de vagão, anda-se na linha, o carro de linha fazendo a primeira, segunda, terceira e quarta dirigindo e podemos fazer uma vistoria. Eu fiz duas vistorias lá e foi isso que permitiu, Senador, que numa conversa com o Presidente Lula quando voltava de Londres, me parou para uma programação na nossa sala no Ministério das Cidades em Recife, eu fiz um gesto para ele: Presidente, falta talvez apenas isso para colocar uma linha sul em funcionamento. Porque encontrei toda a parte aérea colocada, os trilhos colocados, a faixa de domínio existente e que faltaria seria um investimento para terminar estações algumas das quais estão quase terminadas. Investimentos em sinalização, em segurança, terminar algumas sub estações e com isso naquele ano inclusive, orçamentos previstos para Recife era de zero no orçamento e conseguimos liberar uma Medida Provisória aprovada no Congresso de 78 milhões. O que já permitiu fazer com que o trem já andasse em caráter experimental. Desde setembro está em caráter experimental. Anteontem mesmo estava em Recife, e antes do entupimento que existe ali, eu saí do Palácio do Governo, Governador, e peguei o

trem que leva até a rua que era experimental e fui até a estação aeroporto...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Onde existem vagões já recuperados, estão modernizados climatizados e fui até a estação aeroporto onde deverá haver uma conexão por passarela. Está previsto isso no Projeto.

Bem, eu estou invertendo as coisas, mas para dizer como coloquei a questão de Recife. Então, nós temos... Um minutinho Magno, só um resumo. Tem uma extensão da linha que centro - rodoviária Camaragibe, que esse era o cronograma do Projeto, implantação da linha sul, até cajueiro seco, exatamente essa linha nova que vai do centro e passa por Beribeira e vai até cajueiro seco, já está operando experimentalmente até a porta larga. E duplicação da linha diesel - cajueiro seco até cabo. Essa é a vertente nova que se espera no PAC, é aproveitar uma linha que já existe e introduzir ali algo de novo que é o VLT, o veículo leve sobre trilhos, que já foi objeto de um estudo para Grupo de Trabalho envolvendo a CBTU, o BNDES, o nosso Ministério, obviamente, além da CBTU, a Casa Civil e o SIMEF que é o no sindicato de material ferroviário no sentido de definir o protótipo do VLT brasileiro. São aqueles bondinhos que existem na Europa que teremos que desenvolver pela indústria nacional, e desenvolver também o Projeto do BNDES para financiamento. O protótipo já está definido, está na reta final essa questão de como fazer o financiamento. Lembrar... Eu não engenheiro aqui, mas sempre nosso João Luiz, lembra, o peso morto dos atuais veículos de transporte, máquina diesel, o peso morto é três vezes maior de um VLT. 72 toneladas contra 28 toneladas. Isso para andar nas cidades obviamente, esse VLT será muito importante que estará falando apenas dos metrôs tradicionais até outros eixos de comunicação utilizando centros de avenidas colocando como na Europa esses trens. Chamados veículo leve sobre trilho.

Rapidamente, na linha sul, o Projeto todo, Recílicas de Ouro seco, são 14,5km, 10 estações e seis terminais, está tudo praticamente na fase conclusão operando até o final do ano que vem. Ampliação da linha centro, que é rodoviária Camaragibe, ou seja, implantação de vias numa extensão de quatro quilômetros e duas estações, Terminal Camaragibe. O geral para as duas linhas é uma modernização do material rodante, ou seja, revisão e temos a questão da bilhetagem e temos a climatização de 25 unidades de trens composição de quatro carros cada um. São trens da década de 80. Temos a recuperação da área de duplicação da linha sul, que é estação de cajueiro seco até Cabo de

Santo Agostinho, aí que vai ser feito o entroncamento para exatamente o VLT. Recuperação da linha centro está muito desgastada, a linha e temos que mexer em tudo que é necessário e recuperação e melhoria de permanentes estações e seus estornos, estação, sistema fixo, oficina e obras de artes especiais. Vou ter que mexer inclusive, até na questão dos dormentes e a situação da linha.

O que eu disse agora, eu não preciso repetir. Então, estão concluídas vias permanentes ou de estações, estamos terminando duas estações, duas subestações retificadoras, vedação da faixa com quatro passarelas e temos que concluir agora a sinalização e seis terminais de integração que estão sendo já licitados. Só lembrar *en passant* que são destinados pelo PAC 100 milhões de reais, como veremos na tabela a diante, isso permitirá 35 milhões para recursos contratos atuais e 65 milhões de licitações, envolvendo basicamente os editais para a construção dessas áreas de integração. Como também já ter o primeiro adiantamento para a compra dos VLTs, cerca de 14 milhões para esse fim. Recuperação e duplicação da linha sul, já falei, que é de cajueiro seco-Cabo de Santo agostinho, em geral a questão de material rodante e bilhetagem. Lembrar que temos o fluxo de 110 milhões de passageiros/ano. Assim como Belo Horizonte à questão de transferência passa também... Saudar o Senador, antigo colega de Ministério de Minas e Energia, antigo colega de FURNAS, servidores juntos. O senhor era Presidente de FURNAS e eu era Presidente do Conselho, era secretário de Minas e Energias e naquele momento que nós lançamos lá atrás, como apenas um parêntese, Angra 2, não é Senador?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: [risos] Bem, vemos aí no quadro que acabei de falar para 2007 tinha a previsão para 100 milhões de reais. Previsto no PAC que é justamente que os próximos recursos até 2009 permitirão que esteja funcionando já no final do ano que vem, a linha sul e também teremos o início, já com a compra dos trens, com encomenda dos trens teremos o início do detalhamento de ação do trem que vai para cabo. Lembrar que a previsão desse trem faz parte de uma preocupação dentro do PAC, Senador, com relação a dois investimentos grandes do Governo Federal via PETROBRÁS. No Rio nós temos o COMPERG, em Suape, nós temos o investimento em refinaria, além dos investimentos em estaleiros. Então nós estamos inclusive com um Grupo de Trabalho específico lá com o Governo do Rio de Janeiro e Governo de Pernambuco, para ver as intervenções que nós temos que fazer com antecipação, como previsão

para evitar favelamento posterior, falta de água, dificuldade de transportes. Quanto mais investirmos em transporte não só na parte do metrô como até na parte rodoviária, poderemos evitar o fluxo de pessoas... Faltamente existirá o fluxo, mas que seja menor, evitando os problemas todos urbanos. E também me lembrou o Governador do Recife que boa parte da população habita em conjuntos habitacionais ao norte de Recife. O transporte... Seria fundamental ter um transporte rápido eficiente até o cabo para evitar o afluxo desnecessário e melhorar essa questão de necessidade de habitação e saneamento.

A situação... O histórico da questão de negociação é a mesma relativa a Belo Horizonte, que é agravada pelo fato de uns ramais não estarem funcionando, só funcionava parcialmente em Beribeira. Para negociar com o Estado, é claro que eu deveria ter pelo menos a linha funcionando, inclusive, para poder verificar o afluxo de passageiros... Semelhante a Belo Horizonte. Mesma questão de verificar qual o déficit operacional, mas em Recife nós teríamos o agravante do trem não estar funcionando na linha até a Cajueiro Seco. Mas agora nós temos a experimental, já é outra situação para discutir. Teremos uma idéia de como será o fluxo de passageiros. Em Salvador nós temos aí no PAC a implantação do metrô Lapa - Pirajá e recuperação e modernização do trem urbano Calçada-Paripe, duas vertentes. Nós temos Calçada-Paripe, muita discussão houve a respeito da recuperação dessa via, inclusive, a questão de uma ponte que não sabíamos como [inaudível] era uma ponte, para carga, não é João Luiz? Antigamente, não sabia se faria uma ponte de estrutura mais leve ou mais pesada. Ao final se definiu com a engenharia, como se fazer. E estão em cursos às obras, e são 13 quilômetros e meio de via permanente, nove estações, temos dois terminais de integração, recuperação de seis trens, substituição da estrutura metálica da ponte São João, que eu referi e modernização da subestação de Lobato e recuperação do sistema de eletrificação.

O que merece manchete é a questão do novo sistema de metrô no Lapa-Pirajá que passa a ter uma construção de quase 12 quilômetros, um trecho de via dupla eletrificada, sendo três quilômetros, 3,7 km elevado, 2,2 subterrâneo e o restante é nível. Sendo oito estações, centro de manutenção e centro de controle operacional. Aquisição de 12 trens, implantação de sistemas fixos da bilhetagem eletrônica. Lembrar que nas negociações que tivemos em 2005 podemos fazer a descentralização, com respeito às obras necessárias fizemos um acordo no sentido que a CBTU daria o suporte técnico para a realização das obras e também tivemos um acordo no sentido de que haveria

uma cobertura do déficit operacional, no valor de 12 milhões, em três parcelas por três semestres e com a possível revisão desse valor, se ficasse provado que o valor destinado era insuficiente. Tivemos, Senador, uma questão delicada que houve um atraso no Projeto, porque houve necessidade... Primeiro o metrô ia ficar pouco mais curto, depois se voltou ao Projeto original e com isso houve um atraso e agora está sendo, neste momento, avaliado toda a prestação de contas da CTS com respeito ao déficit operacional para eventual reforço, como também para se discutir eventual aplicação desse período em que se fará a reposição conveniada para cobrir os custos operacionais.

Estamos em andamento com a reforma de instalações fixas, no caso só da Paripe, recuperação dos trens que eu já mencionei, construção do muro de arri-me e mexida na ponte. No metrô Lapa-Pirajá que houve atraso por reformulação do projeto, tendo em andamento as obras de infra-estrutura da via, cinco estações do trecho Lapa acesso norte em acabamento, o que é bem visível, a instalação do elevador de Boconilha, bem visível já na cidade, fornecimento e montagem de sinalização, sistemas auxiliares, aquisição de 12 trens. Lembrar que como vamos ver no quadro seguinte, da parte do Governo do Estado, havia o compromisso de fornecimento de trens e que já foi feito com seis trens sendo que ficou limitada a participação do Governo do Estado a um valor que já aparece aqui no quadro, em que nós temos aqui total Projeto de Salvador até 2006 553 milhões e temos a contribuição aqui do Estado... 149 milhões. Exatamente. A contribuição do Estado destinando são seis trens coreanos que já foram adquiridos pelo Governo do Estado. A distribuição do PAC os senhores vêem como está colocado, 38 milhões em 2007. Nós temos aqui 191, valor alto relativo ao ano anterior. Isso inclui restos a pagar. 38 milhões, 108, 101 e 223. Lembrar, inclusive, como estando esta obra no PPI, Presidente, você pode fazer um jogo. Se há várias obras no PPI, quem anda na frente pode ter o reembolso... Desembolso dos valores mais rapidamente em função dos que estão mais atrasados. Como aqui no caso de Salvador, houve um atraso no projeto, e o expresso Tiradentes correu, no ano passado sem qualquer problema, sem qualquer trauma, não existe problema político, o problema é técnico. Colocamos 30 milhões para adiantar a obra do expresso Tiradentes e vamos repor agora o recurso esse ano, para Salvador continuar seu Projeto agora, que está pegando momento já com o Projeto em curso.

Fortaleza é o sistema já descentralizado e que nós temos a ampliação da linha sul e implantação da linha oeste. Temos o trecho vila das flores e João Felipe, que temos a duplicação e eletrificação de 24 kms,

com 3,9 kms subterrâneos e 2,2 em via elevada. Segregação do sistema de transporte ferroviário de carga com a construção de 33 quilômetros de linha singela. Construção de quatro, reforma de cinco, recuperação de cinco estações, construção do centro administrativo operacional, manutenção, aquisição de dez trens, remanejamento de interferência com a construção de 13 pontes e viadutos e ampliação do sistema fixo.

Pudesse voltar o quadro, Magda, por favor. A segregação, dois tipos de segregação. Há um paralelo ali que vai de... Alto alegre até Parangaba, onde vai inclusive, ter um elevado lá. Aqui já tem uma segregação da linha e temos também um desvio aqui do trem de carga, que é o trem que segue em direção ao Piauí, Alto Alegre e vai até nova metrópole, são 130km. Até Caucaia. Desculpe. Até Caucaia, até lá em cima, são 130 km. Esse desvio aqui já melhorou muito, a situação operacional. E lá no centro, Srs. vêem que lá existe lá em cima perto de Tirol e centro de Padre Cícero, havia um trecho que está sendo eliminado que trazia muita complicação ao trânsito na cidade e vamos atuar com túnel, para evitar o problema de circulação no centro da cidade. A situação atual do Projeto. Nós estamos em andamento nas obras civis no trecho de superfície Mira das flores–Aracapé. No trecho subterrâneo do centro que vai resolver o problema daquele que eu me referi agora, e do serviço de recolocação da via entre o Conjunto esperança e Couto Fernandes. Incluída a segregação de 17 quilômetros da linha de carga ligando Caucaia à parte de alto alegre como mencionei, obras do viaduto e avenidas de contorno travessia 13 de maio, das plataformas de desvios temporários para o retorno da operação trem diesel, no trecho entre Vila das Flores e Aracapé da linha sul. Iniciada a construção do centro de manutenção e fornecimento de sistemas fixos em quatro trens. A linha oeste que é o trecho João Felipe – Caucaia, ainda está em fase de licitações. O quadro geral aí está. Vemos no PAC a previsão de 10 milhões 2007 e 20 milhões em 2008. Os valores até 2006 foram na faixa de 40 milhões através do PPI.

Temos aí um quadro geral que dá a situação dos projetos em andamento, para visualização de todos. O PAC, como já foi anunciado pelo Presidente, e o quadro mais conhecido, está ali subtotal PAC, tem previsto recursos na faixa de um bilhão e meio de reais com essa distribuição que está sendo indicada pelos diversos metrô. Está Belo Horizonte com 186, Recife com 295, Fortaleza com 523 da parte da União, Salvador com 582, sendo 497 da parte da União, total dos projetos 1 bilhão 503. Até 2006 havia sido investido verificar no caso de Belo Horizonte a grande concentração de recursos até 2006 haviam sido investidos 3297. En-

tão, vocês podem verificar no caso de Belo Horizonte, a grande concentração de recursos até 2006, e o valor menor já na previsão do PAC, pelas razões que apliquei. Estão concentrados recursos pequenos para Vilarinho, mas também na parte do Projeto Barreiro-Calafate. E como viram na exposição, há muitas obras em andamento...

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Ministro no caso de Belo Horizonte, aí está a complementação da linha 1 falta recursos iniciais que fizeram a primeira fase da linha 1. Que esse aí... Porque a linha 1 teve o primeiro trecho e depois teve um adendo--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Bem, rapidamente mencionar que a CBTU administra também outros metrô de menor porte, mas importantes também, por exemplo, Natal, João Pessoa, Maceió, e Porto Alegre administrado pela TRENSURB. Em Natal nós temos metrô que opera dez mil passageiros/dia, temos estudos para eventual discussão do PAC futuro incluir, ser incluído também esse Projeto. Então, será uma matéria apresentada oportunamente à área econômica. Nós temos a situação do Projeto aí escrito, como estamos já com os trechos que estão funcionando, recuperação de 23 quilômetros nos trechos de Ceará Mirim-Ordelândia, temos recuperação de 12 quilômetros permanentes no trecho e um trecho Ordêlândia-Nova Alecrim. E um trecho novo Alecrim que é até Bernardo Vieira com a implantação de 3 km de via permanente e 3 estações.

No caso de Natal, lembrar que tivemos o acidente há pouco, tivemos que recuperar uma máquina. É uma ação relativa a Natal também não inicia. Senhores podem ver que há um previsão de aquisição de 12 VLTs para a operação do sistema. No caso, aí está a previsão do VLT. Mais para o Sr. Ministro Paulo Bernardo estar se preparando para o futuro PAC. É a previsão de VLT de um, dois, tres... Um ano é o ano que possa ter decisões a respeito de um PAC. Quatro anos... Aí estão os totais que seriam destinados para modernização e investimentos necessários para a aquisição de VLT.

João Pessoa. Nós temos também outro metrô. Com operação de 11 mil passageiros/dia compartilhando parte do trecho com a ferrovia nordestina e temos o Projeto, no momento é a recuperação e melhoria de 30 quilômetros da linha existente, entre Santa Rita e Cabedelo, recuperação de nove estações, construção de cinco estações e desvios e nove estações, e implantação de novos sistemas de sinalização e controle. Com sinalização automática em 24 passagens de nível. Introdução de novo sistema de telecomunicações de 14 estações. Aqui também temos construção de uma passarela, interligando a estação João Pessoa ao terminal rodoviário, e a aquisição de oito VLTs. Eu acho

que aqui já vão demonstrando que o VLT poderá ser implantado, assim que tivermos o recurso, auxiliando o desenvolvimento maior ainda da indústria nacional de material ferroviário porque é definido o Projeto básico como foi pelo Grupo de Trabalho que eu referi, o BNDES já definindo a situação de um investimento, e financiamento como será feito. Podemos aí ter proximamente uma utilização VLT até como modelo. Podemos iniciar para depois ter a utilização em outras capitais esquecendo praticamente de metrô, mas pensando transporte urbano como já ocorre em cidades européias, por exemplo. Aí está o valor de VLT João Pessoa. Cerca de cem milhões diluídos ao longo de quatro anos.

Maceió é outro sistema que nós temos operando seis mil passageiros/dia. Tivemos o acidente, temos o problema aí. Dá para voltar o mapa? Temos ali um problema daquela encosta junto ao tabuleiro que você tem um problema de meio ambiente. O metrô passa por uma área que tem pouca população para utilizar, o pessoal vem de coqueiro seco, atravessa em barca e vai até pegar o trem em Mutande. E por isso que a operação é baixa. Temos que pensar na melhoria do trem contornando aquela área [inaudível] e pensar na questão ambiental, sobretudo. Nós temos uma previsão lá de uma feira, um trem turístico que possa ir até Utinga lá em cima. Porque hoje em dia temos o trem turístico apenas na parte litoral, podemos ter o trem turístico até Utinga. Temos o problema da remoção da feira do passarinho. Vamos discutir como fica isso também. São pequenos problemas que eu menciono *en passant* do sistema.

Aí está o quadro da situação do Projeto. E a situação do Projeto e a situação da ação não iniciada quanto à modernização. Aqui teremos oito VLTs e implantação de novos sistemas de sinalização e controle de telecomunicações. Ou seja, há investimento previsto para implantação de via dupla trecho novo, Maceió shopping, melhoria de trem na infra-estrutura nas outras situações de Lourenço de Albuquerque, de Fernão Velho a Maceió. Aqui a previsão de VLT vai a 134 milhões. Mencionar a questão da TRENSURB que vem a aqui a extensão de São Leopoldo até Novo Hamburgo. É um trecho de cerca de 9,3 quilômetros em via dupla triplicada, com quatro estações. É uma área de banhados de difícil construção. É o respectivo edital que é de 2001 está em análise no Tribunal de Contas com explicações que foram solicitações a empresa TRENSURB e pedido de vista, que foram apresentados o tema que chegou a ir a Plenário voltou à análise da CERCEC(F) em Porto Alegre. Estamos para uma definição final, saber se edital que é 2001, se ele segue ou não segue. Para fazermos ou não um novo

edital e depois definirmos recursos. A idéia também assim como em Recife, é ligar a estação aeroporto, aeroporto – Guararapes, com uma esteira. Aqui para quem conhece Porto Alegre, a idéia seria utilizar aquele aéreo móvel, aquele trem suspenso que está ali, 20 e tantos anos em exposição em Porto Alegre, e poucos sabem que ele funciona normalmente em Jacarta. É a única experiência que nós temos. Não tem nada de eletro magnético, aquilo é um vento, é um túnel de ar por baixo do trem. Eu já andei nele várias vezes, e realmente depois que eu vi o resultado lá em Jacarta, eu acho que não há porque. Temos até essa oportunidade de termos uma experiência ligando a estação do aeroporto, aeroporto salgado filho passando pela área de carga ligando o metrô ao aeroporto novo e ao aeroporto velho. E lembrar que tem uma região de São Leopoldo, Novo Hamburgo, ali uma região coureiro calçadista, há muitos exportadores importadores que vem ao Brasil e aquele trecho rodoviário, muitas vezes tem o trânsito complicado e ali a certeza de que pode pegar o metrô, o dia que houver a expansão em Novo Hamburgo e ali em questão de minutos chegar ao aeroporto sem problemas de atraso. Toda vez que eu vou a Novo Hamburgo, São Leopoldo fico na dúvida. Tem que sair mais de uma hora e meia de antecedência porque eu não sei o que pode ocorrer na estrada. Então, nosso investimento seria também para fazer uma ligação com esse aéreo móvel para o aeroporto. Temos uma situação semelhante, semelhante à situação de Belo Horizonte. Tem o Projeto de uma linha 2 em que ali embaixo na estação mercado, está prevista uma proposta de linha 2, que faria circular ali como está vendo aquela linha amarela fazer uma integração da área central da cidade também. Nessa fase estamos também a espera de uma definição maior. Os custos... Temos a conclusão da linha 1 que seria a primeira parte, porque esse projeto aqui, pelo que eu sei pelo edital é cerca de 650 milhões de reais, não sei se haverá revisão de valores, para uma construção prevista para possivelmente, sete anos. O aéreo móvel é uma coisa fácil, os 23 milhões aqui seria um valor relativamente pequeno para um benefício muito intenso que haveria para todos que poderiam acessar, seja Porto Alegre, seja centro de Novo Hamburgo ou de São Leopoldo rapidamente o aeroporto. E a linha dois previsão apenas de um recurso para um projeto executivo, a mesma coisa de Barreiro–Calafate, só que aqui é fase mais embrionária ainda.

Só para mencionar rapidamente, outros pleitos que existem para metrô no Rio de Janeiro a linha 3, Curitiba e Vitória. Já mandamos equipes a Curitiba e a Vitória, para discutir o assunto e no Rio de Janeiro isso tem sido objeto de discussão entre o Governador

e a Casa Civil, ainda o assunto ficando no momento basicamente no âmbito do Governo Estadual. O Secretário de Transportes está verificando como aproveitar uma linha existente que não foi privatizada que vai de Niterói até Centro de Itaboraí... E que atualmente tem quase que a faixa de domínio toda invadida por casas que estão muito próximas e para fazer o trem funcionar adequadamente, tem que ter uma intervenção do Ministério para fazer a remoção das casas, usando a resolução 460 do Fundo de Garantia. Aí está. Três coisas em discussão no Rio de Janeiro seria a ligação Itaboraí–Niterói, que já mencionei, seria a travessia da Guanabara. Dois projetos, ou perfurando ou por tubo e uma conexão também que se discute lá no Rio de Janeiro que é a estação do metrô de Estácio até Carioca. Tentando desafogar um pouco o fluxo de passageiros ali, embora o Governo do Estado esteja pensando em ligar São Cristóvam diretamente à estação da Central do Brasil, como via alternativa. São esses projetos só para saber que já passaram algum momento nas nossas mesas para análise. No caso... PAC do Rio de Janeiro, o pleito que tinha sido solicitado a nós, era apoio apenas para Projeto. Aprofundar o Projeto que seriam dois anos 46 milhões e não para obras ainda. Os valores das obras para ter uma idéia, só o trecho terrestre de Niterói até Itaboraí está na faixa de um bilhão e duzentos, um bilhão e trezentos. A travessia alguém... Tem que haver um Projeto mais detalhado, mas já se falou em algo em torno de dois bilhões de reais.

Em Curitiba tivemos já uma equipe visitando para ver como poderíamos um metrô também com a implantação de 14 quilômetros de via. A ação não foi iniciada obviamente, só discussão com as visitas das equipes técnicas. Lá a idéia é até 23 trens com quatro carros e construção de tudo que é necessário para operar o metrô. Estou correndo para aproveitar mais o tempo para a discussão. E está previsto aqui a elaboração do Projeto Executivo, 19 bilhões fase inicial ainda. Vitória, idem, idem, visita à equipe técnica para discutir, seria um VLT, mais um caso de VLT. Seria um trecho grande, 48 quilômetros e com as várias ligações mencionadas ali. A ação não foi iniciada. Está apenas discussão na Mesa. E para o Projeto, metrô, quatro milhões. Temos a situação última de não operação por nós, mas é um convênio que já havia no Ministério das Cidades quando eu cheguei e tendo ido a Teresina com o Presidente da República vislumbrei uma situação interessante. Lá passa um trem carga, aquele mesmo trem de carga que eu mencionei quando passava pelo Ceará, ele passa lá por Piauí e o de carga passa de madrugada. E durante o dia existe um trenzinho que o Senador Alberto, que agora é Deputado

Alberto Silva e descobriu os depósitos dos trens de cargas pelo Brasil ele sabe onde estão todos. Ele fez funcionar lá o que chama um metro de superfície. Mas ele ligava trecho com pouco fluxo de passageiro. E já encontrei lá um Projeto iniciado, paralisado, para levar uma área que chama de troca-troca onde tem cinco mil ambulantes, etc. Então, fazer essa linha chegar a seu final é importante para dar vida a esse chamado metrô superfície. Estamos concluindo os trabalhos, é o único caso onde nós temos um convênio do Ministério com o Governo do Estado. Fica fora... Que nós sempre trabalhamos com a Caixa Econômica que é um convênio direto, que nós temos um gestor nosso acompanhando. É um trecho de um quilômetro e utilizamos uma verba oriunda de uma Emenda de bancada no valor de 10 milhões de reais. A inauguração deve ser possivelmente para junho.

Essa exposição que eu queria fazer aqui detalhando todos os casos porque eu entendi que a solicitação do Senador Azeredo talvez prendesse mais a Belo Horizonte seria o momento oportuno para dar um quadro geral do que está sendo feito no Governo Federal com respeito a todos os metrô. Sobre o que estamos fazendo e que eventualmente poderíamos fazer em função da visita das equipes técnicas e das solicitações que tem vindo de municipalidades ou de governos estaduais. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço ao ilustre SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES pela exposição, detalhada, por sinal, e indago ao Sr. Presidente da CBTU, Dr. João Luiz se ele tem algo a acrescentar. Caso tenha, eu vou conceder a palavra. Por 10 minutos, Sr. Presidente.

Dr. JOÃO LUIZ DA SILVA: Sr. Senador, Sr. Ministro Paulo Bernardo, Srs. Senadores, é uma apenas uma complementação rápida, porque o eu havia me referido, o Ministro fez uma apresentação exaustiva. Mas, apenas para enfatizar uma colocação feita inicialmente pelo Senador Eduardo Azeredo, da extrema importância que nós estamos vivendo nesse momento, e o PAC foi desenvolvido não só como um programa para colocar energia no sistema econômico, mas identificando gargalos nas infra-estruturas em portos, rodovias. E um dos gargalos de infra-estrutura mais graves desse País é exatamente o transporte urbano. As cidades. Nós estamos com 82% da população nas cidades e mais da metade dessa população nas regiões metropolitanas. Então, qualquer taxa de crescimento que nós perseguimos, já temos aí 4, 5, 6%, nós vamos ter o colapso nas nossas cidades. As cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e quanto maior a cidade o problema mais grave, inclusive Brasília, Belo

Horizonte, todas as cidades terão agravada as suas condições de transporte de mobilidade.

Então, nós vamos viver um grande apagão. A ameaça que os gargalos oferecem de portos e de energia há um crescimento da economia poderão limitar esse gargalo no transporte urbano é da maior gravidade.

Então, nós precisamos estar atentos, a esses programas, estamos recompondo colocando investimento nos projetos iniciados, mas deveremos estar atentos para esses investimentos. E são investimentos que serão necessários em sistemas de grande capacidade como é o caso que foi referido aqui, da linha três no Rio de Janeiro que é um Projeto pesado, mas um projeto que alcança Niterói e São Gonçalo, um milhão de habitantes, e vai colaborar para o descongestionamento da ponte Rio - Niterói. O que nós sentimos é que os 35% da população hoje, já excluídos do sistema de transporte pela maneira como o transporte é colocado no País, o transporte é produzido como bem de mercado enquanto é um bem público, é uma infra-estrutura pública, nós precisamos fazer a discussão e alteração desse modelo que não é aplicado em nenhuma outra parte do mundo até para poder viabilizar investimentos privados. Se nós viabilizarmos o modelo fiscal adequado para o transporte urbano, e que a população não seja cobrada por custo médio por passageiro transportado, nós teremos condições de produzir um transporte de maior qualidade. Hoje, a limitação que existe para a produção de transporte é a capacidade de pagamento. Estão excluídos os muitos pobres e os que têm um pouquinho mais, também se excluem porque procuram outros modos mais eficientes. Porque se nós melhorarmos a qualidade do nosso sistema no transporte por ônibus nós agravamos a exclusão, porque a tarifária é calculada como custo médio por passageiro pagante. Quer dizer o passageiro pagante não são todos os passageiros. Está aí também a política social, as gratuidades que recaem, sobre o passageiro pagante. Então, nós temos exclusão nas duas pontas da estrutura de renda. Os muito pobres andam a pé, são os 35% da população que anda a pé, e os que não são tão pobres também já buscam a motocicleta. Hoje está colocado nos grandes centros, como a motocicleta como transporte barato. Esse é um cálculo privado de custos privados. Não se computa a pessoa paga 60 Reais de pretensão numa motocicleta, mas não se computa o que representa de mortes no trânsito, de pessoas motociclistas e pedestres atropelados por motocicleta. E o custo social disso, não só dos danos à população, uma população ativa, mas de leitos nos hospitais. Transporte público é um bem público, tem que ser discutido como tal, como estrutura fundamental, não estamos falando só de perversidade

de um modelo, mas estamos falando de eficiência das cidades. As nossas cidades estarão comprometidas se nós não mudarmos esses modelos. E eu estava antes aqui, Sr. Presidente, eu estava sentindo a ausência do Senador Eliseu Resende. Nós falamos aqui e o Senador Eduardo Azeredo chamou atenção o Projeto de Belo Horizonte, o Projeto de Recife os nº.s que ali aparecem estão computados de 1996 para frente. Os projetos são de 1981. Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre são nossos metrô de superfície, o pai desse Projeto é exatamente Senador Eliseu Resende, que lutou por essa solução, uma solução inteligente que buscava viabilizar, solucionar o conflito entre os nossos subúrbios e o nosso sistema de carga. Então os três sistemas, no caso Belo Horizonte e Recife têm os investimentos anteriores até 1995. E no caso na hora que se confronta com Salvador e Fortaleza, não. Esses projetos não receberam investimentos significativos e tiveram início realmente agora no início dos 1999 e 2000. Então, o confronto entre valores investidos parece desfavorável a Belo Horizonte e em verdade não é. Embora Belo Horizonte como o Rio de Janeiro e São Paulo reteram investimentos muito mais significativos, para dotar a cidade de um sistema de mais alta capacidade. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a exposição do Dr. João Luiz, Presidente da CBTU. Concedo a palavra no prazo de 10 minutos, prorrogáveis caso seja necessário, ao Dr. Murad, Presidente da Super Via.

Dr. AMIM ALVES MURAD: Obrigado, Presidente. Eu agradeço o convite e o que eu venho trazer aqui é uma contribuição de um Projeto já descentralizado que é a concessão dos trens urbanos na região metropolitana do Rio de Janeiro e um pouco dos nossos projetos e também trazer um problema importante para os trens metropolitanos do Brasil inteiro que é a questão do preço da energia elétrica para os trens. Que isso é um problema gravíssimo e que não está sendo discutido como deve ser.

Bom, nós assumimos em 1998. Em 1984, esse sistema chegou a transportar um milhão de passageiros/dia na região metropolitana do Rio de Janeiro e com a degradação do sistema e a falta de cuidado com o serviço e com os ativos foi reduzindo consistentemente ao longo dos anos, chegando a 1998 com 145 mil passageiros. Mas não era só isso. Não só caiu o nº. de passageiros todo ano, como também o Governo do Estado colocava em torno de 150 milhões de dólares por ano para subvencionar(F) o sistema. Então o sistema era o pior dos mundos, caiu o serviço, caiu o nº. de passageiros e fazia com o Governo do Estado do Rio de Janeiro colocasse recursos. A par-

tir de 1998, então, com a privatização, o Governo do Estado pára de colocar recursos e a população reage e volta a andar de trem, e nós, ao final de... No ano de 2006 tivemos 387 mil em média de passageiros/dia transportados chegando, hoje, no ano de 2007 a 451 mil passageiros por dia. Isso é só um exemplo de como eram os trens antes e como ficaram depois da concessão e também internamente os trens e como são hoje. As estações, a plataforma do inferno que era chamada em Jacarezinho hoje, a própria comunidade toma conta da plataforma, e não é só o cuidado com o ativo, o serviço também melhora substancialmente. Nós tínhamos 27% de pontualidade quando pegamos a concessão, chegamos a 82 em 2004, 90% em 2006, a previsão para esse ano de 91%. Nós tínhamos itens de falha infinitos em 98 chegando a 11.700 em 2004, 3900 em 2006. E aí a população mostra que o fator qualidade inclusive é mais influente do que o preço. Nós fomos de 98 a 2006 de 60 centavos para 1,90 e mesmo assim a população responde e vai. Mas, obviamente que a modicidade da tarifária é fundamental para o retorno daquele um milhão que já foi transportado em 1984. E agora dividindo a nossa visão de futuro, quer dizer, nós em 84 transportávamos um milhão de passageiros, pegamos com 145 mil, então obviamente 855 mil passageiros migraram para outro meio de transporte. Ônibus, van, carro, a pé, bicicleta. E não foi por opção. Porque eram transportes mais caros e mais demorados. Quer dizer, piorou a qualidade de vida da população. E a gente tem exemplo, Belfort Roxo, um trem você leva 53 minutos, o ônibus 90 minutos. Santa Cruz 75 minutos contra 120 minutos de ônibus. Madureira meia hora e 55 minutos de ônibus, a opção da migração não foi por tempo, foi por realmente degradação do serviço. E preço também. A nossa tarifa é dois reais no sistema todo. Um ônibus de Paracambi para o centro é 4,20. Em Belfort Roxo é 3,90 contra 2 reais. E em Nova Iguaçu 2 reais, e de van é mais caro ainda. Então a opção não foi nem por conforto nem por preço. Foi realmente por degradação do sistema. E o que aconteceu? Para cada trem de quatro passageiros que foram retirados do sistema, nós colocamos nas ruas, ou 13 ônibus ou 84 vans. O que acontece? Aumenta o trânsito, obviamente, aumenta a poluição e piora a qualidade de vida. E não só a qualidade de vida piora, mas também os custos para o Governo na manutenção das vias engarrafadas, etc. O que estamos fazendo? Já recuperamos 255 mil daquele um milhão. Agora nós precisamos dar continuidade a esse processo para pelo menos retornar a 1984. Como? Recuperando os passageiros que migraram para outros modais, e conquistando 500 mil novos passageiros com o aumento da área de influência da concessão. Esse aumen-

to da área de influência, são com as integrações que nós vamos fazer esse aumento. E o importante é que em vermelho a nossa malha ferroviária, nós atuamos justamente aonde? Temos um alto percentual de pessoas residentes com mais de dez anos que ganham até um salário mínimo. É justamente com pessoas que mais precisam aonde a gente atua com esse meio de transporte, mais barato e mais rápido.

E isso é que significa distribuição justa e equilibrada de infra-estrutura que está no planador do Governo do Estado do Rio de Janeiro. E o que é que a gente precisa para isso? Nós precisamos de trem. Basicamente nós precisamos de 120 novos trens, 32 reformados e seis que estão pela liberação de pagamento pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro. Nós vamos transformar o trem em metrô de superfície. A diferença de trem para metrô? O trem funciona por horário, o metrô por intervalo. Então nós sairíamos de horários fixos para intervalos fixos. Nós já estamos entrando nesse mês com a bilhetagem eletrônica, ela, vai ser implantada até outubro e é fundamental para a redução de custo para o cliente. Só dessa forma a gente pode cobrar tarifárias diferenciadas para trechos mais curtos. Reforma em estações para conforto do cliente, acessibilidade, etc, e infra-estrutura, tanto nas subestações quanto na sinalização, já que você incluindo mais trens você precisa de uma modernização nas estações. Esses investimentos em infra-estrutura são da ordem de 60 milhões de dólares, feitos integralmente pela concessionária, e os trens de acordo com o modelo de concessão seriam uma negociação com o Governo do Estado e o Governo Federal, coisa que está em andamento ainda com o Governo do Estado do Rio de Janeiro. Isso estaria alinhado a essa distribuição justa e equilibrada de infra-estrutura, é um investimento baixíssimo comparado ao ativo que já está colocado, as linhas já estão lá, então você colocar... É só colocar trens e a infra-estrutura são modernizações que devem ser feitas pela concessionária, e a estrutura ideal para o crescimento da população, crescimento da população urbana e desenvolvimento econômico do Estado. E obviamente todo o processo é invertido, a cada trem que coloca, nós retiramos ônibus, vans, e vamos reduzir trânsito, reduzir população, reduzir custo. E quem mais ganha é a população que vai ter um transporte mais barato e mais rápido.

Esse é o nosso programa de investimento, mas nesse momento esse transporte da população pode ficar mais barato e pode incentivar a migração da população para os trilhos. Como? Com a redução da tarifa de energia elétrica. Retornando ao desconto de 70% na tarifa de energia elétrica como já houve no passado. E qual é o impacto? Nós, na Super Via, nós tínhamos

na época de 99 até 2001 o custo, o gasto com energia elétrica era entre 10 milhões e 15 milhões de reais/ano. Nós chegamos a 2005 com mais de 42 milhões de reais/ano de conta de energia. E tudo isso é repassado à tarifa para a população que a população de baixa renda que paga esse aumento de energia elétrica. Só em 2006 caiu, um pouco em função da redução do ICMS do Governo do Estado do Rio de Janeiro. E se compararmos com custo operacional, nós temos na ordem de 12, 13% do custo operacional, ele passa para 25% do custo operacional da concessão o custo de energia elétrica. [soa a campanha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Expositor, eu prorrogo por mais cinco minutos o tempo de V.S^a.

Dr. AMIM ALVES MURAD: Já estou acabando. Aqui as portarias do DENAI que foram de 70% para zero. Vamos em frente. Obviamente que nós precisamos equilibrar as concessões de energia elétrica para poder ter essa redução de tarifa. E qual seria o impacto da sociedade para essa redução de tarifa? Nós teríamos uma redução de 8,69% no transporte, no preço da tarifa, exatamente para aquele grupo social que mais utiliza que é quem ganha até um salário mínimo, e esse repasse de tarifa não teria impacto na inflação dado que nós teríamos essa redução de 8,69% na tarifa de transporte e um crescimento de meio por cento na tarifa de energia para os demais consumidores. Nessa condição, nós teríamos um equilíbrio inflacionário, nós não teríamos nenhum problema com essa redução de energia, esse crescimento para outros consumidores na inflação. E é isso. O benefício resultante é um transporte mais barato e mais rápido. Essa é a minha contribuição, Presidente, foi o mais rápido que eu pude.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Esta Presidência agradece ao ilustre expositor, Presidente da Super Via, Dr. Amim Murad. Encerra esta fase das exposições e inicia imediatamente os questionamentos por parte dos Senadores. Essa Presidência, Srs. Ministros, senhores expositores, elaborou aqui alguns questionamentos que nós consideramos importantes de serem respondidos. Abordados e refletidos aqui na Comissão. Os primeiros, as primeiras perguntas eu faria ao Sr. SR. MINISTRO PAULO BERNARDO, depois ao Sr. SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES.

Primeiro, dos investimentos previstos no PAC para 2007, da ordem de 700 milhões nessa área, que distribuição deverá ser obedecida em face das opções de investimentos estabelecidos para os metrô? Isso já foi respondido aqui pelo Sr. SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES. Na verdade, segundo me diz aqui o Dr. Paulo Bernardo, o investimento está da ordem de um bilhão

e meio. Os programas: 1295 centralizações de sistema e 9989 mobilidades urbanas. Prevê investimentos no orçamento de 2007 de 613,6 bilhões de reais. Além de inferior à previsão do PAC, esse valor contempla investimentos outros que não os priorizados no PAC. Que alterações orçamentárias, Sr. SR. MINISTRO PAULO BERNARDO, deverão ser efetuadas no sentido de viabilizar esses investimentos programados no PAC? Ainda com relação a esse questionamento anterior, deverão ser propostos cancelamentos de despesas já fixados no orçamento no sentido de viabilizar esses investimentos? Também nos parece que as relações entre... De um lado a entidade fechada de Previdência privada, Fundo de Pensão, e do outro a CBTU e a TRENURB se afiguram um dos pontos sensíveis em face da visibilidade econômica do sistema de transporte operados por essas empresas. Quem administra a entidade previdenciária? Quem escolheu o administrador? E qual é a origem das dívidas da CBTU e TRENURB? Que ao final das contas é dívida da União para a quantidade. Essa é uma pergunta ao Ministro Márcio.

As demonstrações contábeis a CBTU, por exemplo, parecem não revelar em 2006 o nº. de empregados da empresa. Qual o nº. atual dos empregados? Como ele evoluiu nos últimos dois ou três anos? Qual é a razão entre a dívida trabalhista e Previdenciária e o nº. de funcionários? Uma pergunta ao Presidente da CBTU.

E por último uma pergunta que faço aos Ministros Paulo Bernardo, não só uma pergunta, mas uma solicitação ao Ministro Márcio e Sr. Ministro Paulo Bernardo e faço também em nome do Governador do Estado de Goiás, Dr. Alcides Rodrigues. Nós há alguns anos iniciamos a realização do projeto metrô leve de Goiânia. Isso já deve ter seis anos. Nós completamos toda a documentação técnica, Projeto conceitual, já foi incluído, Projeto básico já foi concluído, o Projeto de visibilidade econômica também já foi concluído, o [inaudível] também já foi concluído. E da parte institucional e de financiamento já foi incluído no Projeto do PPA Federal 2004, 2007. Já teve aprovação do Ministério das Cidades, Dr. Grafite, inclusive, conhece bem esse assunto. Nós pretendemos um empréstimo de 155 milhões de dólares junto ao Banco Mundial, já foi aprovado pela CEAIM, Ministério de V.Ex^a. Já foram realizadas ainda, quatro missões do Banco Mundial para a avaliação do Projeto. Pendente apenas da missão final. Nós falamos aqui, Srs. Ministros, falo de um Projeto que tem uma extensão, essa linha norte-sul tem uma extensão de 15 quilômetros, terá uma capacidade para 15 mil passageiros/hora sentido, um investimento de 483 milhões de reais, sendo 60% do Banco Mundial e integrado por 25 trens. Nós conversamos aqui, aliás, V.Ex^a.s. dissertaram

aqui nesta manhã, sobre a situação e de forma muito detalhada dos projetos de Belo Horizonte, São Paulo, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre, Natal, Macaé, Rio de Janeiro, Teresina e Curitiba. Esse Projeto nosso é anterior a alguns desses aqui detalhados. Nós sabemos que em algumas regiões metropolitanas, uma das maiores agressões ao ser humano é exatamente o transporte coletivo. O transporte de massa tem como razão principal à busca pela eficiência, pela qualidade dos serviços, pela melhoria do trânsito, o respeito aos usuários, enfim, esse modelo já implantado aqui no Brasil e em todas as partes do mundo é o modelo mais eficiente no sentido de se garantir qualidade de serviços aos usuários.

Então, com base neste conceito e nesta preocupação, nós começamos ainda no primeiro Governo em Goiás, a desenvolver esse Projeto que considero fundamental, para cidades de médio e grande porte, sobretudo cidades que já se transformaram em capitais metropolitanas. Então, eu peço a V.Ex^a.s. que incluam no PAC esse Projeto do metrô de Goiânia, metrô leve de Goiânia. Agradeço pela atenção de todos, ao final eu gostaria de obter as respostas, mas antes eu vou passar a palavra aos Senadores inscritos, já que nós estamos informados do tempo premente dos Ministros. O Sr. Ministro Paulo Bernardo terá uma reunião do Conselho Monetário Nacional, e o Ministro Márcio Forte, também tem compromissos dentre os quais a posse de alguns novos Ministros. Eu passo a palavra inicialmente ao Senador Eduardo Azeredo, autor do Requerimento para as suas indagações, depois ao Senador Inácio Arruda também co-autor desse Requerimento. E depois ao Ministro Eliseu Resende.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Sr. Presidente, acho que estamos aqui todos de acordo. Essa é uma agenda positiva. Mas, é uma agenda positiva que pode virar uma agenda negativa, se nós não tivermos realmente o desembolso necessário e no momento adequado. Então me parece que algumas questões ainda que eu gostaria de ter alguma resposta, a questão da transferência dos Estados e Municípios. Quer dizer, o que é que ainda obstaculiza essa questão? O que está faltando? Quer dizer, eu sei que os Estados querem que os metrô estejam em condições de funcionamento mais adequado, com melhor capacidade de transporte, para poder então assumir essa questão. No caso de Minas Gerais, a empresa de metrô que vai assumir ela foi criada eu era Governador ainda, são mais de oito anos, e tem também a participação da Prefeitura de Belo Horizonte e da Prefeitura de Contagem.

A questão de possibilidade de PPPs. Eu vejo aí pela exposição do Presidente da Super Via, os dados

falam por si. A quantidade de ônibus ou vans para substituir um vagão de metrô ou de trem. E essa situação nos corredores de transportes das grandes cidades é lamentável. Lá em Belo Horizonte a gente pega as principais, avenida Amazonas, avenida Antônio Carlos, são comboios de ônibus que gastam tempo muito maior do que gastaria se houvesse a questão do metrô e também além do conforto evidentemente e da própria segurança. A questão do moto táxi, Sr. Ministro Márcio Fortes, ainda ontem eu recebi um grupo grande de representantes de moto taxistas. Está aqui conosco o Deputado Gil Pereira que é de Montes Claros, que foi o autor na época de um Projeto e eu cheguei a sancionar um Projeto em Minas Gerais que vigorou até essa decisão do Supremo de que o Estado não poderia mais legislar sobre isso. A questão de projetos aqui no Congresso nós temos dois projetos do Senador Leonel Pavan um deles, e já tem um Relatório favorável do Senador Suplicy. Na Comissão de Constituição e Justiça. E outro Comissão de Assuntos Econômicos. A idéia é... Eu estou tentando agilizar essa votação para que daqui possa ir para Câmara. Eu também não tenho menor dúvida, a questão do moto táxi é uma realidade. É preferível que nós regulamentemos o moto táxi com as questões que vimos agora na viagem dos Governadores à Colômbia, o Aécio, o Sérgio Cabral e o Governador Arruda que na Colômbia eles têm, usam jalecos com número, capacete também com número. Junto com uma touca, uma touca higiênica e tudo. Então é isso aí que nós temos que fazer aqui, regulamentar o moto táxi, ignorar acho que não é o caminho porque é uma realidade de fato que existe aí.

Bom, e a questão ainda do metrô de Belo Horizonte, é porque eu vi aí a questão linha diesel, quer dizer, isso é possível nós fazermos pré-metrô, que na época também ainda, na época que o Luiz Otávio Valadares era o Presidente, nós chegamos a demandar um estudo que seria um pré-metrô da cidade de Betim, que é na grande Belo Horizonte até o Eldorado, em Contagem. Não sei se é isso que está sendo chamado de linha diesel, seria uma litorina, uma LT que pudesse chegar até o metrô. E o Sr. Ministro Paulo Bernardo, eu queria, Ministro, só um outro assunto que diz respeito ao transporte de massa como um todo também. É a questão, que está na Constituição, que a cobrança do INSS deverá passar para faturamento e não folha de pagamento, só que isso nunca que foi regulamentado. As empresas de transporte urbano, elas estão demandando um tratamento diferenciado em que elas poderiam fazer esse tipo de mudança da saída do pessoal para o faturamento. Isso implicaria é... Como resultado positivo, a contratação de mais pessoas, ao invés de turnos extras. E eu queria saber

a posição do Ministério sobre essa hipótese. Muito obrigado Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Senador Inácio Arruda. Também autor do Requerimento.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE): Sr. Presidente, senhores convidados, Sr. Ministro Márcio Fortes, Sr. Ministro Paulo Bernardo, meu caro João Luiz, Amim Murad, digamos assim, que é um tema recorrente mas muito importante. E eu digo assim, ele está incluído na agenda do aquecimento global, já que o aquecimento global é a coqueluche do debate desse momento. Porque os metrô, quando elétricos, eles... Os trens, quando elétricos, que ficou essa idéia de que metrô é só... São os elétricos, mas mesmo os trens a diesel, que agora nós temos o biodiesel. Então, nós podemos dizer que estamos contribuindo em muito com o debate para diminuir o aquecimento global se optarmos por esse modelo de transporte público. E o transporte público é um dos fatores centrais também, digamos, do aquecimento global. Porque o principal ainda é o combustível fóssil nesse tipo de transporte do nosso País e do mundo inteiro.

Então, acho que nós podemos trabalhar bastante aqui. Há pouco estávamos conversando aqui, eu e a Senadora Patrícia que teve que sair para a Comissão de Desenvolvimento Regional porque estamos discutindo os vetos da SUDENE e da SUDAM. E ela, naturalmente, iria também arguir os seus convidados, e já me pediu aqui que fizesse também em seu nome. Mas, o principal que nós gostaríamos de discutir é primeiro: São as garantias dos investimentos. Acho que a segurança que o programa de aceleração do crescimento vai trazendo e... E nós corremos um pouco assim: O que é que nós podemos incluir mais no PAC? Sr. Ministro Márcio Fortes, Sr. Ministro Paulo Bernardo? Que demanda nós podemos incluir no PAC? E isso... Tem espaço, tem abertura dos Ministérios para que a gente possa incluir mais algumas demandas dos Estados, das regiões dentro do programa de aceleração de crescimento, haja vista que as regiões metropolitanas, em função de nós termos um País que dobrou a sua população em 30 anos, um País que tinha uma população grande, dobrou a população em 30 anos. Você imagina se a China tivesse dobrado a sua população em 30 anos, ou a Índia, ou a Indonésia, ou mesmo os Estados Unidos. O Brasil dobrou a sua. E dobrou na região, nas regiões urbanas, nas metrópoles.

Então, as regiões metropolitanas, elas explodiram. Quer dizer, a explosão demográfica no Brasil foi muito forte, muito, muito forte. E passou a ter uma exigência de transporte público muito grande.

Então, o trem passou a ser o meio de transporte, digamos assim, mais importante para todos nós. Exigindo um trem não só de velocidade como na velocidade da execução dos projetos. E os trens andaram muito pouco, digamos assim, na execução dessas obras nos últimos anos. E nós estamos numa expectativa muito grande em relação ao PAC.

Então, a nossa preocupação maior, primeiro é... O desembolso, o esforço... Eu lembro das visitas que nós fizemos tanto ao Sr. Ministro Márcio Fortes, antes ao Ministro Olívio e ao Sr. Ministro Paulo Bernardo, quantas vezes a gente foi lá já tentando: Vamos ver se a gente consegue, que desenho a gente faz, como é que a gente arruma, como é que a gente ajeita o problema do metrô de Fortaleza? Vai lá no João Luiz, vai lá na CBTU. Uma confusão eterna para conseguir desenrolar o metrô. Agora fica esperançoso, agora estamos com o PAC, as nossas esperanças estão elevadas. Como estão elevadas, eu e a Senadora Patrícia aqui dizemos assim: Vamos nos aventurar mais, é um momento de ousadia. No momento de ousadia, Sr. Ministro Paulo Bernardo, nós queríamos ver já um outro trecho, que é um trecho lá em Fortaleza, não, mas eu quero incluir, Marconi Perillo pediu, mas nós queremos incluir mais. Que é o trecho ali de Parangaba, Mucuripe, que hoje já é bastante adensado, nós temos uma população já razoável que nós temos o trem de carga. Como eu senti é... Que o Sr. Ministro Márcio Fortes falou com... Assim, de forma bastante efusiva sobre esse trecho lá no Piauí, está certo? Porque tem um comércio, tem uma atividade, o pessoal precisava se transportar com rapidez, então tem um trecho ali de Parangaba, Mucuripe, um trecho interessante que nós podemos ter um veículo leve sobre trilhos naquela, naquela região movido ao biocombustível, um biodiesel, não é? Então, eu acho que nós podemos trabalhar e a minha... Indagação para os nossos dois Ministros também cabe à CBTU, se a gente não pode contratar com a empresa de trens do Ceará, ou direto com a CBTU, examinar onde é que a gente contrata melhor. Já pedir esse trabalho para que a gente possa incluir no PAC. Para dar essa velocidade que a gente deseja à questão do transporte público no nosso País. Seria... Um passo adiante. É isso que nós estamos desejosos, não só os Senadores. Isso há pouco estava aqui o Deputado Eugênio Rabelo também querendo indagar sobre a questão. Querendo solicitar esse apoio. Deputado Chico Lopes, quer dizer, todos preocupados com a questão do transporte público em Fortaleza e na região metropolitana.

Então, nós queríamos saber se a gente pode já encomendar, Sr. Ministro Márcio Fortes, nós estamos aqui com o senhor e com o Ministro do Planejamento, quer dizer, a vantagem de ter os dois presentes. Quer

dizer, um que pode assim, pedir o projeto: Me traz aí, Senador Inácio esse projeto e põe aqui. E o Ministro do planejamento diz: Eu garanto esse negócio, pode botar. Eu acho que a gente pode ajustar essa causa do povo cearense. Está certo? Então essa é a indagação, se a gente tem esse canal, se está aberto para a gente fazer esse projeto? [soa campainha]

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador Arruda.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Presidente, o Ceará é o que tem o maior volume do PAC o de Belo Horizonte é o menor.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PC DO B-CE): Mas, o Ministro já respondeu a essa questão, quer dizer, nós não somos de 81. Está certo? Nós somos de 99.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, eu vou encerrar agora as inscrições. Nós temos aqui pela ordem de inscrição, inscritos o Senador Eliseu Resende, Ministro Eliseu Resende. O Senador Valter Pereira e o Senador Wellington Salgado. Eu encerro as inscrições, indagando se a Senadora Rosalba deseja fazer algum questionamento?

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Sr. Presidente, eu agradeço mas, infelizmente eu estou sendo convocada porque sou membro titular da Comissão de desenvolvimento regional. Estão precisando de quorum eu vou ter que ir.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Perfeito.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Infelizmente, com permissão, agradecendo a presença do Sr. Ministro Márcio Fortes, Paulo Bernardo, do Dr. Amim Alves, do Dr. João Luiz e dizer o quanto é importante esse assunto e espero que não esqueçam da minha querida Natal.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, então, pela ordem de inscrição, Senador Eliseu, Senador Valter, Senador Wellington, nós não vamos inscrever mais nenhum Senador, dado os compromissos dos senhores Ministros. Com a palavra o ilustre Ministro Eliseu Resende.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Sr. Presidente, Senador Marconi Perillo, Ministro do Planejamento Paulo Bernardo, Ministro das Cidades, velho amigo, lutador em várias fases do desenvolvimento do Brasil lutamos juntos, meu prezado João Luiz da Silva Dias, Presidente da CBTU, também um decano nessa área de transportes públicos, trabalhando em Minas Gerais nessa direção. Sr. Presidente da Super Via.

Minha colocação é uma colocação mais genérica de obter a, o pensamento do governo com relação aos metrô e aos trens metropolitanos. Que prioridade é dada a esse quadro? E qual é a maneira que o governo estava esboçando para administrar esse setor? Seja na fase dos investimentos, seja na fase da... Operação. Os trens metropolitanos e os metrô, eles iniciaram depois do segundo choque do petróleo, depois desse segundo choque de petróleo começamos a fazer os trens de Belo Horizonte, Salvador, Salvador não, Salvador foi mais tarde, de Porto Alegre, metrô REC, no Recife. Já tínhamos o projeto de Fortaleza. Esse programa hoje está sendo buscado pelos demais Governadores de Minas, porque se sente que esse é um investimento importante e altamente relevante no momento. Se me perguntarem quais são os investimentos extremamente prioritários ou que devem resolver os pontos críticos dos transportes no Brasil, particularmente no que tange a economia de consumo de combustíveis, combustíveis automotivos, o Sr. Ministro Paulo Bernardo já conhece a minha posição. Eu diria: Oferta de transporte público nas cidades e recuperação das rodovias do Brasil. Se nós aqui Senadores da Comissão de infra-estrutura pudéssemos assistir ao governo lançando ou priorizando programas desse tipo, nós ficaríamos muito felizes. O Presidente da Super Via disse que o custo operacional do metrô, 25% desse custo operacional é com... É energia elétrica. Também se calcula qual é a redução de consumo de combustíveis quando se passa de uma estrada esburacada, para uma estrada em perfeitas condições. A economia de 25% também nos combustíveis automotivos.

Eu diria que se o Brasil desenvolvesse um programa de conservação da energia do petróleo, nós teríamos uma contribuição enorme para reduzir o consumo aqui e como nós temos muito pouquinho faltando para a auto-suficiência talvez, nós pudéssemos ser exportadores líquidos da indústria do petróleo e do gás. Talvez pudéssemos participar até da OPEP. Dentro desses pontos críticos, levando em conta agora somente à oferta do transporte público, ficou claro aqui que ela é extremamente importante, mas ficou claro também, nitidamente claro que o volume dos investimentos são enormes. Nós vemos quanto que a CBTU deve sofrer, o Ministro das Cidades deve sofrer, o Ministro de Planejamento por demanda de investimento nos metrô e nos trens metropolitanos. Cada capital do Estado, cada cidade de maior porte procura esses investimentos.

Então, a primeira pergunta, Sr. Ministro Paulo Bernardo, Sr. Ministro Márcio Fortes: Qual é a sistemática ou o modelo de financiamento dos metrô que o governo está elaborando para tratar racionalmente

desse programa? Se é possível obter a participação do setor privado? Se essa participação do setor privado se estende aos investimentos? Se a parceria público-privada está sendo considerada para efeito de atrair os investimentos públicos? Atrair os investimentos privados, perdão. E se há uma possibilidade de transferência desse sistema para uma companhia, como foi feito em alguns estados, com participação da capital do Estado, da Prefeitura do Estado e das cidades da área metropolitana para que isso fique mais racionalizado em termos da integração com as outras modalidades de transporte.

Então, primeiro, o que nós gostaríamos de saber se é condição prioritária, se é um trabalho prioritário, mesmo que o governo pretende desenvolver em primeiro lugar. Em segundo lugar, se onde ele vai procurar os investimentos? E em terceiro lugar: Como executar e operar esse sistema? São as três perguntas genéricas que eu faço. Sem... Voltar a um ponto específico que atenda o meu Estado, o trem metropolitano de Belo Horizonte. Senão eu seria aqui diferente dos outros Senadores.

Eu me prendo, João Luiz, ao ramal Calafati/Barreira. Quando nós iniciamos o metrô nós iniciamos com a rede básica do Horto/Santa Efigênia, floresta, Santa Tereza, Prado, Calafati, e fico o faltando a extensão de Calafati a Barreiro. Esse trecho é importante porque ele estende a malha metropolitana ferroviária para a cidade de Ibirité e para uma zona mais importante, mais ampla da região metropolitana. São as perguntas. Desculpe Presidente, se eu fui, não fui conciso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senhor Ministro, V.Exa. Sábio, preparadíssimo em relação a esse tema. Nós ganhamos com a dissertação de V.Exa.. Com a palavra o ilustre Senador Valter Pereira.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Sr. Ministro Márcio Fortes, Sr. Ministro Paulo Bernardo, Dr. João Luiz, Dr. Amin. Eu quero ver se consigo plagiá-los num aspecto, na praticidade, na objetividade. Eu vi a exposição, eu não vi a exposição do Sr. Ministro Paulo Bernardo, porque quando cheguei, ele já tinha terminado. Mas, senti que todos os expositores foram muito objetivos e muito rápidos. E eu vou procurar fazê-lo, o que é muito difícil para um político. Mas, é um, chega a ser um desafio para o político.

Mas, Sr. Ministro Márcio Fortes, o PAC definiu obras prioritárias tendo em vista os pleitos dos Estados e tendo em vista as necessidades já detectadas pelos respectivos Ministérios. No caso de Mato Grosso do Sul ocorreu um problema. O governo não tinha perspectiva de reeleição, em função disso, foi omissivo com relação àquela fase preparatória do PAC e não

é... Consignou os pleitos do Estado, não... Discutiu as prioridades de Mato Grosso do Sul e das cidades que compõe o nosso Estado. Em função disso é... Após o mês de... Aliás, após o mês de dezembro, já no início de janeiro, novo governo, novos Parlamentares começaram a correr atrás do prejuízo e hoje existem já, vários pleitos que estão sendo, vários não, alguns pleitos que estão sendo analisados e com apoio significativo, apoios significativos como é o caso do poliduto que tem o engajamento não só de autoridades do Estado como o Governador de Mato Grosso do Sul, como do Sr. Ministro Paulo Bernardo, que foi Secretário de Fazenda e Planejamento lá de Mato Grosso do Sul, conhece as potencialidades do Estado e hoje é um dos parceiros nesse importante projeto que foi concebido na administração do atual Governador André Puccinelli. E também de duas linhas de transmissão que são fundamentais que também têm o apoio do Sr. Ministro Paulo Bernardo e a gente precisa registrar aqui para que é... Não se cometa a injustiça de não fazê-lo. Mas, nessa corrida atrás do prejuízo, eu tenho tentado é... Tentado viabilizar algumas propostas do Mato Grosso do Sul. Apresentei algumas Emendas e tentei falar com V.Exa., Sr. Ministro Márcio Fortes, através de audiência. Marquei três vezes, tentei marcar audiência lá com V.Exa., mas não fui feliz. Não fui feliz porque sempre tinha um problema, uma dificuldade. Certo, então isso aí, efetivamente, me contrariou. E agora o que me contrariou mais não foi esse problema de não ter conseguido ir ao seu Ministério discutir com V.Exa. sobre esses pleitos de Mato Grosso do Sul, o que me contrariou mais e inclusive, eu tenho aqui elaborado um Requerimento de informações que eu faria hoje, através do Plenário da... Do Senado Federal, mas vou fazê-lo aqui, pessoalmente a V.Exa. Destoa um pouco do assunto que está em pauta mas... Está afinado com essa discussão do PAC.

Então, a pergunta que eu diria, que eu faria a V.Exa. é o seguinte: As informações que nós temos é que o PAC ainda não andou. É claro que sabemos também que na área do governo há um engajamento. O Ministério do Planejamento está fazendo o seu dever de Casa, o Ministério das Cidades também o seu, discutindo tudo o que é possível e os outros Ministérios também. Mas, formalmente, o PAC ainda é... Está embrionário. Mas há uma notícia de que o Ministério estaria já recebendo propostas para a área de saneamento e habitação através de algumas liberações, através do sinal verde do Ministro à caixa Econômica para receber isso. Eu gostaria que V.Exa. Primeiro me respondesse essa pergunta para que eu formulasse as outras. É procedente? A Caixa Econômica já está autorizada a receber projetos de Prefeituras com recursos do PAC

ou com recursos tenho a Própria Caixa Econômica já previstos, ampliados pelo Governo Federal?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Olha, nós estamos, eu--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu gostaria que ele me respondesse porque tem uma outra pergunta que depende dessa.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senhor Senador, eu defiro, vou passar a palavra ao Ministro Márcio para que ele possa responder.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Senador, a respeito de audiência eu tenho um procedimento, que V.Exa. Já conhece, eu não marco hora, eu estou aberto de 7 da manhã à meia-noite. Ontem eu saí--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): é perigoso o senhor me receber às 7 da manhã, eu acordo às cinco.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Com todo o prazer, eu aviso que basta ligar para saber se estou, recebo com o maior prazer e assim que eu rodo o tempo todo para poder atender o maior nº. de Deputados e Senadores. Ontem mesmo saí de lá tarde, recebendo alguns, levaram cerca de 10, 20 Prefeitos junto, a minha porta é aberta, continua aberta. Deve ter havido um não esclarecimento sobre o meu comportamento, que eu deixo livre para receber. A prioridade para mim é receber deputados, Senadores e Prefeitos. É assim que eu funciono. A respeito da sua pergunta. O que é que foi feito do PAC até agora? Primeira rodada, nós tínhamos projetos em carteira do saneamento para todos que é financiamento no valor, projetos no montante de cerca de 7 bilhões de reais no final do ano passado após a seleção dos projetos que foram apresentados no total de 21 bilhões. Fizemos contratações, tínhamos projetos de 5 bilhões em carteira. E então o que é que nós fizemos? A autorização do Conselho monetário para a contratação esse ano é de 3 bilhões de reais de financiamento, oneroso, saneamento para todos. Nós fizemos o... Uma leitura do que tinham sido melhor hierarquizado.

Então, cerca de 4 bilhões de reais em projetos foram enviados aos agentes financeiros para que pudesse as Prefeituras, os Estados confirmar o interesse e seguir com a análise, melhorar o que fosse o caso e passar em seguida já para a fase de análise do Tesouro Nacional. Desses 4 bilhões foram apresentados, por estados e municípios, apenas, confirmados, cerca de 3 bilhões e 700 milhões. E eu acredito que desses 3 bilhões e 700 milhões até a faixa de autorização que é 3 bilhões, certamente estarão aí, os municípios terão dificuldade em ter capacidade de endividamento.

A média histórica está dando cerca de 20%, não tem passado pelo Tesouro.

Então, deveremos estar num valor próximo ao valor do autorizado pelo Conselho monetário. Isso foi startado no nosso Ministério da parte do PAC. A parte de financiamento. Na parte de OGU, nós tínhamos também, em um Ministério, muitos estoques de projetos na área de saneamento envolvendo ou... Ou envolvendo favelas, ou envolvendo é... Saneamento propriamente. Passando pelo PAS Bid, passando pelo, PAT, PROSA-NEAR E passando pelo... Pisarme, que é o programa regiões metropolitanas. E recebemos muitas cartas logo que foi emitido o... O PAC.

Então, num primeiro momento, nós mandamos para a Caixa, essa relação de projetos que tínhamos para ver também se existiam os projetos, se esses projetos ainda eram do interesse das prefeituras, dos governos do Estado, para análise. E mandamos várias cartas, que recebemos, para a Caixa contatar as Prefeituras para saber se efetivamente, o que estava sendo dito naquelas cartas conferia com a verdade, ou seja, se havia projeto ou não. Foram dois prazos, o primeiro de financiamento foi até o dia 5 e essa rodada agora foi até o dia 23. Simplesmente para orientação. Nada foi liberado, porque eu queria colocar para o senhor o que foi definido e o Presidente já tem dito isso a todos. Nós vamos--

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Márcio. Me permite um aparte, um complemento. É importante frisar que isso é feito com edital, é publicado. Todos têm acesso a essa informação, na verdade é divulgado para todas as agências da Caixa, para os municípios, portanto é... Esse procedimento é público.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Eu gostaria de argumentar, Ministro, é o seguinte, os projetos que estavam já em carteira, ver os que podem ser prioritários. A idéia é que já temos um cronograma, inclusive, de reuniões a serem mantidas com representantes do Governador e dos Prefeitos, das áreas selecionadas. Basicamente regiões metropolitanas, ou cidades pólos. Para ver se os projetos que nós temos são efetivamente os que interessam ao Governador, o que interessam aos Prefeitos. Essa consulta à Caixa foi saber uma primeira peneirada para saber se havia interesse e se havia projeto. Porque muitas vezes eu recebo uma carta, gostaria de fazer isso, mas não tem projeto algum. Foi só uma mera seleção. Então, para cada Estado haverá uma reunião preparatória com representante dos Governadores e dos, das municipalidades para ver se aquele mesmo é o ambiente que nós queremos. E o Presidente depois terá reuniões, já também no cronograma estabelecido com o Governador e com os Prefeitos para confirmar esse interesse.

Se são esses mesmos os projetos, podendo trocar, se não quer que mude alguma coisa, o espírito que o Presidente quer dizer o seguinte, já tem dito publicamente, o PAC tem vontade política e tem recurso. A execução não é do Presidente nem é minha, eu não executo nada, quem executa é o Governador, quem executa é o Prefeito. E há os casos que têm SPE, que temos o setor privado envolvido.

Então, essa reunião com o Presidente será no seguinte sentido: O PAC informal, no sentido de que o recurso se transforma em obra e obra em benefício para a população. Porque eu, do meu telefone celular que todos tem o meu telefone, eu divulgo a todo o instante, todos ligam para mim, o Brasil inteiro, deputados, senadores, qualquer cidadão liga para mim eu esclareço as coisas. Eu falo muito com superintendente da caixa, como foi isso, como vai aquilo, ligo para Prefeitos para saber como está a situação, mas na hora H, quem vai correr atrás vai ser o Prefeito ou o Governador para saber por que é que a licença ambiental não saiu, a regularização fundiária está pendente, como está a licitação, por que é que afinal de contas a Caixa não fez uma medição, o que ficou faltando para a gente poder correr com os projetos. Então é um pacto no sentido de fazer as coisas funcionarem, porque isso moveu o PAC, Presidente, disponibilizar recursos e fase as coisas funcionarem. O problema que nós temos falta de projetos. Tanto que o PAC está prevendo recursos para ajudar as prefeituras e estados para fazer os projetos. Como companhias estaduais de saneamento que estejam também com dificuldade de gestão, nós ajudaremos na gestão com grupos de apoio. Com consultores. Disponibilizando software para a parte financeira, para cadastro. Disponibilizando hidrômetros para as companhias poder saber a medição da água como anda. Trocar idéias para melhorar a gestão. Em alguns casos vamos auxiliar diretamente a empresa estadual, em vários casos como prefeituras e estados nós vamos pagar, inclusive, os projetos para que eles saiam. Porque essa é a descoberta que nós temos, desde o ano passado contratamos o Fenício(F), a idéia, por exemplo, era acabar com as palafitas do Brasil, na hora H de um bilhão de reais, só pode contratar cerca de 500 porque não tinha projeto disponível. Também é verdade o seguinte, Senador, ninguém faz projeto sem ter certeza que há recurso. Eu acho que agora essa divulgação do PAC já trouxe a consciência para todos que o recurso há e há vontade política de fazer. Muitos que têm possibilidade de fazer os projetos já estão correndo. Tanto que já recebi várias comunicações, vários Prefeitos, estou mandando pleito, estou mandando pleito etc. Não há pressa, porque é o seguinte: No primeiro momento estávamos vendo o que estava

em carteira ou o que tinha chegado nesse momento. Nós vamos abrir, seguramente após o dia 20, estarei liberando instruções normativas a respeito, os editais para apresentações de cartas consultas, para as contratações subseqüentes. Estamos trabalhando agora para o primeiro semestre de 2007, queremos fazer o segundo semestre de 2007 para contratar no início de 2008. Aí haverá chamada para Fundo de habitação em interesse social, e haverá chamada para saneamento. Trabalhamos seja com saneamento integrado, seja com urbanização de assentamentos precários, seja com recursos para qualquer modalidade de saneamento, água, esgoto, drenagem o que for necessário. São essas as chamadas que faremos a partir, certamente do dia 20. Estamos mexendo no cronograma porque há muito detalhe a discutir. Houve uma distribuição de tarefas, por exemplo, saneamento, cidades com menos de 50 mil habitantes passou para a FUNASA.

Então, saiu da nossa alçada, mas eu levantei algumas questões. E cidades, por exemplo, com população flutuante intensa, cidade turística, Búzios, Capão da canoa no sul, tem 30 mil, de repente tem 200 mil pessoas morando. Como tratamos? Em que faixa fica. Coisas desse tipo. Uma série de decisões que estamos tomando para ajustar o fluxo, para liberar... Os editais aparecerem e até encaresso aos senhores Senadores e Deputados presentes aqui, lembrarem os Prefeitos para ficarem atentos ao nosso site já a partir do dia 15, porque lá colocaremos editais transparentes, como sempre fazemos, para que as cartas consultas sejam apresentadas.

Então, Senador, o que aconteceu no momento foi para não parar. Tudo o que está em estoque fomos soltando. Para ter essa primeira oportunidade até de contato do Presidente com os Governadores, com os Prefeitos para empenhar, em total liberdade de discussão ver o que interessa. Por exemplo, o Senador, o Prefeito que tem um projeto interessante, o governador pode apresentar na Mesa e assim vai funcionar.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu acho que a decisão de V.Exa., Ministro é uma decisão louvável. Eu acho que a administração tem que andar mesmo. Agora, eu vou ler uma notícia para V.Exa. Para V.Exa. Entender o motivo que me leva a fazer esse questionamento aqui, que eu ia fazê-lo através do Plenário, mas eu preferi fazer na Comissão. Porque eu acho que tem que ter, na administração pública, e eu quero dizer a V.Exa. O seguinte, essa questão da audiência para mim não vai mudar o conceito que eu tenho de V.Exa. O conceito que eu tenho de V.Exa. é de uma eficiente, de uma pessoa diligente e que está fazendo o seu deverzinho de Casa direitinho. Agora eu vou ler a notícia e V.Exa. vai entender a angústia que todos os

Parlamentares aqui têm uma, têm se dedicado, têm se debruçado principalmente os Parlamentares da base do governo para viabilizar as propostas, para que não tenha é... Nenhum óbice que possa comprometer o andamento do PAC. Porque é o único projeto que hoje, realmente nós temos e que amarra a esperança do povo brasileiro ainda. Mas eu vou ler essa notícia para V.Exa. Entender a inquietação, onde é que está a inquietação dos Parlamentares. Essa notícia foi publicada e não foi desmentida. O Deputado Federal, Vander Loubet, PT/MS, anunciou que hoje juntamente com o Prefeito Nelsinho Trad, conseguiu hoje, essa notícia é de dois dias atrás, conseguiu inserir Campo Grande nas obras do PAC, plano de aceleração do crescimento, obtendo recursos da ordem de 70 milhões para os setores de habitação e saneamento da cidade. Segundo Vander Loubert, ele e o Prefeito da capital conseguiram os recursos dos Ministérios das Cidades, aí vêm aspas: “Enquanto muita gente estava estudando Emendas para o PAC, nós optamos por trabalhar de maneira rápida e eficiente”, rápida e eficiente.

Então, o que é que ele está confessando aqui? Está confessando que ele está sendo ligeiro e os demais, todos os demais estão sendo lerdos. Ele está sendo eficiente. Que tipo de eficiência que ele está encontrando? O que é que... Qual é o pulo do gato que nós não estamos conseguindo descobrir? Onde é que o bicho está pegando? Muito bem, se vangloriou o Deputado petista lembrando que com agilidade elaborou o Projeto junto com Nelsinho Trad e apresentou ao Sr. Ministro Márcio Fortes, que o aprovou. A atitude do petista unindo-se ao Prefeito do PMDB, para captar recursos em Brasília, exemplifica que a bancada federal está levando a sério, a proposta. Que já é uma... Porque aqui não tem nada de bancada. A bancada não agiu no subterfúgio, a bancada não agiu nos porões, a bancada está agindo dentro da transparência, dentro do formalismo, dentro da maior lisura possível. E esse negócio de rapidez, de agilidade, debaixo dos panos, debaixo dos porões, isso não é atitude ética. Agora, o que eu queria saber é se a atitude ética que está faltando, estaria só na ação do Parlamentar. Prefiro acreditar que seja na área do Parlamentar.

Então, eu gostaria que V.Ex^a. deixasse bem claro, porque é preciso que a bancada no todo, isso causou um profundo mal-estar em toda a bancada do Estado do Mato Grosso do Sul. É preciso que a bancada tenha a tranquilidade de que o Ministro não está abrindo informações privilegiadas que de que o Deputado não está abrindo com base em informações privilegiadas. Porque se isso estiver acontecendo, logo, logo vai faltar base Parlamentar para o Governo. Então, eu gostaria que V.Ex^a. só desse essa tranquilidade.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Senador Valter Pereira, Srs. Ministros e convidados, logo após o último questionamento nós vamos abrir porque os Ministros possam fazer as respostas coletivamente. Com a plataforma o ilustre Senador Wellington Salgado de Oliveira.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Ilustre Presidente Marconi Perillo, Sr. Ministro Paulo Bernardo, Sr. Ministro Márcio Fortes, Amim Alves, Presidente da Super Via, João Luiz da Silva, Presidente da CBTU.

Claro que eu sofro um pouco por ser o último, inclusive após nosso decano, o ex-Ministro Eliseu Resende e também aqui o nosso ex-Prefeito e ex-Governador Azeredo. E o que é que acontece? Além de que são dois Ministros que atendem muito bem quem vai a seus Ministérios. Já fui atendido com toda a comunidade política de Araguari pelo Ministro Marcio Fortes, a quem nos recebeu como bem colocou aqui, com tranquilidade, procurando solução. E o Sr. Ministro Paulo Bernardo, a gente já conhece bastante, de outra vez, sempre atende com muita cordialidade. Fica difícil reclamar diante de duas figuras que atendem muito bem. Mas, eu tenho que reclamar. Vou aproveitar e reclamar um pouco. Porque não tem, eu vou nos números direto. Não vou falar de privatização, porque a gente sabe que o Governo do Presidente Lula não passa privatização. Existe a idéia de passar para o Estado o metrô.

Então, pode ser que vá por aí uma melhor solução para o problema do metrô de Belo Horizonte, passe por esse caminho. Agora, quando eu pego os nº.s, Srs. Ministros, eu vou logo para o campo político. Eu vejo aqui que os aliados, Governadores e Prefeitos, acabaram levando muito mais recurso do que Belo Horizonte. Eu não tenho como pensar de outra maneira. Eu procuro não falar, falei até a questão de ter cuidado que são dois Ministros muito atenciosos, e nós vamos tentar aqui a nossa bancada mudar alguma coisa no Senado quando chegar. Não é isso, Senador Azeredo, Senador Eliseu? Agora, botar 186 milhões para Minas, 295 para Recife, onde nós temos o João Paulo Prefeito, e o meu ilustre amigo Eduardo Campos Governador, dessa nova safra, como também nosso ex-governador Marconi Perillo. Fortaleza. 523 milhões. E o nosso Senador ainda reclamava aqui um pouco. Ele queria mais. Que diz que é uma data, ele queria mais.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Não, não. O Inácio, que saiu. V.Ex^a. não, estou olhando lá atrás na cadeira vazia.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Não. Salvador, 497 milhões. Temos o Jacques Wagner sendo eleito, e o nosso querido amigo João Henrique que é um grande prefeito, filho do nosso Senador companheiro também e algumas coisas e é um grande político. Senador César Borges também não fala nada porque está sendo bem... O Estado está... [risos] Está sendo bem recompensado.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): V.Ex^a. me citou, me permitiu um breve aparte. [risos]

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Claro.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Eu queria dizer a V.Ex^a. que o metrô de Salvador ficou quatro anos paralisado, nesse governo, apesar de todos os esforços que forma tomados, com o dinheiro do Banco Mundial disponibilizado e o Governo sem condições de internalizá-lo, por questões fiscais orçamentárias. Segundo, quando retomado, foi reduzido à metade. Hoje é conhecido como metrô calça curta. Porque de 12 quilômetros previstos inicialmente, o Governo só está viabilizando metade, e mesmo assim com inauguração prevista para o final de 2008... Portanto, apesar da eficiência que V.Ex^a. e dos nº.s falados, Salvador não está contemplado devidamente com que seria o seu tão sonhado transporte de massa.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Agora, até o Senador César Borges reclama de 497 milhões. Imagina Minas Gerais com 186 milhões. Quer dizer, eu pediria um pouco mais de carinho com o nosso Prefeito Pimentel, que é um companheiro de primeira hora, e o Governador Aécio, que mesmo sendo do PSDB, ele sempre foi um parceiro desse Governo, sempre procurando uma solução, sempre bem cortejado, uma boa relação com o Presidente Lula. Agora, é o que eu digo, 186 milhões, Sr. Ministro Márcio Fortes? [soa a campainha] E a bancada de Minas está aqui presente, a Câmara, a Assembléia, quer dizer, no respeito a essa Audiência Pública que V.Ex^a. colocou, eles vieram de Minas aqui para presenciar.

Então, quer dizer, fica difícil pra mim recebê-los aqui, para o Senador Azeredo e não reclamar. Nós temos que reclamar. Como é que nós... Não é Senador? Como é que eles vão vir aqui, e nós vamos só falando. Eu pelo menos sou da base de apoio do Governo. Tenho votado sempre com o Governo. Então tenho que reclamar. A oposição me seduz, mas eu sou firme com o Presidente Lula. Agora, eu tinha que fazer essa reclamação e pedir uma maior atenção para o metrô. Só isso, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu já havia proferido despacho, encerrando a lista de inscrição. Mas, diante dos apelos do Senador Jayme Campos e Cícero Lucena, eu vou abrir exceção concedendo a cada um dois minutos para que nós possamos encerrar.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Sr. Presidente, eu estava em respeito à sua deliberação, não solicitando também intervenção, mas já que V.Ex^a. abre essa possibilidade, eu me inscrevo também.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador César, também dois minutos para V.Ex^a.. Com a palavra o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, Srs. Ministros, serei bem breve, até fazer uma ressalva aqui, César Borges, que foi o primeiro que chegou aqui e marquei presença. Entretanto para que a Comissão não tenha instalado e eu tive que me deslocar a outro evento.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, ouvindo a colocação do ilustre Senador Valter Pereira do Mato Grosso do Sul, eu quero fazer apenas um questionamento para o senhor. Uma indagação, não é questionamento. Os recursos previstos através do PAC, certamente através do próprio orçamento já previsto, eu imagino que vai ser democratizado de tal forma na medida em que acontece que muitos locais desse País aqui, o Governador não se dá bem com o Prefeito. E o senhor disse aqui de que os Governadores serão ouvidos investimentos e, sobretudo nessa área. [soa a campainha] Entretanto, quando o ilustre Senador Valter Pereira faz esse comentário em relação... Às vezes em relação ao seu Estado, da velocidade que alguns projetos tomaram no seu Ministério, eu tenho visto dos corredores, sobretudo no próprio Estado do Mato Grosso, que um volume bastante razoável de recurso do seu Ministério está previsto para algumas cidades. Serão bem-vindas. Agora, eu particularmente que já fui Governador do meu Estado, três vezes Prefeito da minha cidade, sou atualmente Senador da República por oito anos, e Relator do Ministério das Cidades deste ano de 2007, me causa muita preocupação tendo em vista de que os recursos que estão comentando, que vai se liberar para alguns Municípios. Eu imagino que tenha que ser de forma criteriosa. Ou vai ocorrer aquela velha história, para alguns muitos [soa campainha] e para outros quase nada. Então, eu quero perguntar para o Senhor. Eu quero crer que vai ter um manual, sobretudo, vai ser democratizado, para que os investimentos sejam feitos de forma transparente e, sobretudo sem grandes interferência políticas para que toda a sociedade seja beneficiada com as obras previstas através do PAC,

e acima de tudo também através já dos recursos da própria Caixa Econômica Federal. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador Jayme Campos, com a palavra o Senador Cícero Lucena por dois minutos.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Eu quero inicialmente dizer da minha renovação da cobrança no sentido de como o PAC cuidou da Paraíba. A Paraíba ficou fora do gás, a Paraíba ficou fora em ferrovia, a Paraíba de 520 quilômetros de duplicação da BR 230, só está sendo contemplada com 40. Se o metrô de Salvador chamado calça curta, você imagina essa estrada da Paraíba. A Paraíba ficou fora de porto, a Paraíba ficou fora de biodiesel, a Paraíba ficou fora de pólo petroquímico, a Paraíba ficou fora de metrô, porque é um exemplo de se assim que lhe parece, enquanto outros choram por 500 milhões, por 300 que só foi 300, foi 500... [soa campainha]... A Paraíba ficou fora, embora tenha uma linha urbana da CBTU que liga o Município da Grande João Pessoa de Cabedelo, passa em João Pessoa, passa pelo Município de Baê e vai até Santa Rita. Mesmo sendo Prefeito durante oito anos e não foi no período somente do Governo Lula, nós não conseguimos desenvolver um Projeto embora tivesse um estudo preliminar para fazermos um transporte urbano integrado. Então, já temos um pré-metrô, a linha principal já está montada, mas os avanços não foram oferecidos.

E eu gostaria de pedir ao Sr. Ministro Paulo Bernardo, como Ministro do Planejamento um dos responsáveis para pensar não só as questões emergenciais, mas principalmente futuro. Para que ele possa nos ajudar e ajudar os paraibanos a lembrar ao Presidente Lula, não as promessas de campanha que eu não gostaria de citar como promessa de campanha, mas... [soa campainha]... O compromisso de fazer justiça com o povo paraibano.

Quanto ao Ministro das Cidades, eu fico feliz do senhor dizer que esse processo irá ser transparente e reconhecido do seu trabalho. Quero dizer que pelo menos no momento atual, embora sabedor que sou da sua disposição de analisar outros projetos do Governo do Estado da Paraíba, mas hoje o que está deliberado no caso específico é que a Prefeitura de João Pessoa estaria recebendo 80 milhões entre saneamento e habitação e o Governo do Estado da Paraíba 30 milhões. Não quero ser injusto. Sei que o senhor está analisando projetos na ordem de 250 milhões para abastecimento d'água e esgotamento sanitário na Paraíba, projetos que se encontram já oferecidos ao seu Ministério. Então, é o apelo que eu peço a toda equipe do governo,

que lembre ao Governo Lula compromisso com povo paraibano.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador César Borges por dois minutos.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Muito obrigado, Sr. Presidente. Vou procurar atender os dois minutos.

A questão do metrô de eu já coloquei rapidamente. Ele foi muito prejudicado, sabe disso aqui o Ministro do Planejamento, e o Sr. Ministro Márcio Fortes, Ministro a quem eu tenho um apreço e está sempre de portas abertas para os Parlamentares. Pelo contingenciamento que aconteceu no primeiro Governo Lula, no primeiro Governo Lula, e agora uma redução de 50% do seu percurso que não vai atender absolutamente nada. São seis quilômetros. É muito pouco para uma cidade como Salvador de dois milhões e seiscentos mil habitantes. Então essa é a questão que eu deixo bastante clara.

A segunda essa afeta todas as grandes cidades brasileiras. É o custo do transporte. Eu não sei qual é a política do Ministério das Cidades, do planejamento, do próprio Governo Lula com relação à questão de transportes. Porque hoje, a população mais carente do nosso País, não está podendo utilizar transportes públicos. [soa campainha]. Essa é uma verdade. Os custos são bastante elevados, principalmente do óleo diesel. O óleo diesel é uma responsabilidade direta do Governo. A PETROBRÁS, se você olhar o custo do óleo diesel ela fica com 63% do custo. ICMS, 13, CID, PIS e COFINS mais 12% e distribuição de revenda 12%. Todos os Países do mundo há subsídio para transporte público. Hoje, para cada aumento de 10% do valor você diminui mais 10% de pessoas que não podem utilizar, vão andar a pé. Então em Salvador, por exemplo, se cobra dois reais por um preço de um transporte público. Significa um dólar. Isso é preço de País desenvolvido. E o Governo Federal não se mexe. Conversa com os Prefeitos, enrola os Governadores, os Prefeitos, mas enfim, não há uma política definida do Governo Federal para o transporte público das grandes metrópoles brasileiras, onde se inclui Salvador, mas com certeza, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo. Então, é uma falha gritante, brutal. Que está penalizando a população trabalhadora e a mais pobre. Que está se começando a simplesmente se locomover andando ou procurando morar em favelas e ocupações desordenadas dentro das cidades, porque não pode pagar o transporte público e aí vai se deslocar mais rapidamente andando para o local de trabalho.

Então, essa é a questão. Qual é a política de transporte público para viabilizar, para a população de

baixa renda do nosso País do Governo Federal. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço ao Senador César Borges pela compreensão, e gostaria de abrir aqui com a permissão dos Srs. Senadores uma exceção, atendendo a um pleito do Senador Eduardo Azeredo e creio que com o apoio do Senador Eliseu Resende, e o Senador Wellington Salgado. Estão presentes aqui, para a nossa satisfação os Deputados Federais: Célio Moreira, Presidente da frente parlamentar pró-metrô, o Deputado João Leite, o senhor já me deu muitas alegrias, Deputado João Leite, como Atleticano e o Vereador Totó Teixeira, Presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte. Eu vou abrir atendendo à solicitação da bancada mineira por Requerimento do Senador Eduardo Azeredo, com o apoio dos demais Senadores, para que um dos senhores possa falar por dois minutos. Os senhores escolham aí um dos três para falar representando, os mineiros que vieram de Belo Horizonte e nos dão a honra aqui, de suas presenças nessa Sessão tão especial de hoje. Apoio da bancada de Mato Grosso do Sul, bancada goiana, bancada baiana, com o apoio de todas as bancadas desse Senado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sr. Presidente, infelizmente a hierarquia vai ter que funcionar. O Deputado vai falar em nosso nome. Eu gostaria também de me manifestar se V.Ex^a. permitir.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O senhor já falou.

[risos].

Com a palavra o ilustre Deputado Célio Moreira.

DEPUTADO CÉLIO MOREIRA (PL-MG): Obrigado Presidente, Senador Marconi Perillo, gostaria de cumprimentar O Ministro Marcos Fontes, Sr. Ministro Paulo Bernardo, Dr. Amin Murad, Dr. João Luiz, Senadores, Senadoras.

Nós vimos as explanações e as explicações, Sr. Presidente, e nós vimos aí até a reclamação do Senador César Borges, dizendo que o metrô de Salvador está de calça curta. Então, o metrô de Belo Horizonte está sem calça e a gente está querendo vestir e dizer que para Belo Horizonte, para a região metropolitana de Belo Horizonte a importância desse transporte. Sabemos que o metrô é um transporte rápido, barato, e com toda certeza vai atender com carga total de Barreiro e Vilarinho, [soa campainha] aproximadamente quatro milhões e oitocentos/mês. Seria aproximadamente isso. Portanto, fizemos várias Audiências Públicas, inclusive na Câmara, visitas, inclusive com a presença do Dr. João Luiz, e nós vimos esse ramal

Calafato/Barreiro, realmente um trecho que já tem obras de artes, terraplanagem que estão sendo danificados, estações que está servindo de esconderijo para marginais e as pessoas que moram à margem desses dez quilômetros estão sofrendo com insegurança muito grande. E os dinheiros que é aprovado pela Câmara, ele tem sido contingenciado. Portanto, esses 186 milhões que está no PAC para o metrô de Belo Horizonte, nós acreditamos que um recurso muito simples, muito pouco, insuficiente para atender. E aí a gente não está discutindo nem a questão da linha 2, que isso aí seria... Como já foi aqui explanado pelo Sr. Ministro e pelo Dr. João Luiz que é para atender, acabar praticamente a linha 1. E nós tivemos a presença, Sr. Presidente, em Minas Gerais, do Presidente Lula, em Pouso Alegre, prometendo acabar aquilo que foi iniciado. Então, a promessa do nosso Presidente de terminar o metrô de Belo Horizonte. Nós sabemos que o metrô, ele não pára. Ele continua. As ligações como Ribeirão das Neves, agora foi muito bem colocado pelo Sr. Ministro Márcio Fortes onde vai ser construído o centro administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais, com essa estação de Vilarinhos, sem dúvida, vai ajudar bastante. E o trânsito de Belo Horizonte já está saturado. Não aguenta mais.

Então, é importante a conclusão do metrô de Belo Horizonte. Isso aí não só na questão de economia, tempo, mas a questão ambiental também. Belo Horizonte, Minas Gerais vai ganhar muito. Eu quero parabenizar o Senador Wellington Salgado também, que faz uma observação, e nós não entendemos, ainda não deu pra gente captar isso por que Belo Horizonte vai receber 186 milhões? O Governador Aécio Neves, ele tem sido um parceiro do Presidente da República, do Prefeito Fernando Pimentel, e a gente não vê, até agora a gente não entendeu porque é contra o crescimento, é contra a aceleração do desenvolvimento e crescimento de Belo Horizonte e região metropolitana. Então, a gente gostaria de pedir, Sr. Presidente, uma atenção. Eu não digo aqui uma atenção especial por parte dos Ministros, do Presidente da República. Mas, atender Belo Horizonte e região metropolitana porque o metrô de Belo Horizonte ele já anda há 23 anos. Vai fazer 24 anos que está essa discussão. E constantemente tanto na Câmara Municipal, Vereador Totó Teixeira Presidente da Câmara Municipal, sempre recebendo as comissões dos dois Distritos maiores de Belo Horizonte que é Barreiro e Venda Nova pedindo providências, tanto a Câmara, Assembléia Legislativa, [soa campainha] os nossos Deputados Federais e nossos Senadores. Então, a gente gostaria de pedir inclusive, aos nossos Senadores Eliseu Resende, Senador Eduardo Azeredo e Wellington, que quando

chegar essa proposta estiver aqui tramitando que faça essa correção para que Belo Horizonte a região metropolitana seja realmente contemplada e que o metrô seja realmente uma realidade na nossa cidade. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a participação da bancada mineira, da Assembléia Legislativa e da Câmara Municipal, aqui nessa Comissão durante esse importante debate. Eu vou conceder primeiro, agora a palavra ao Sr. Ministro Paulo Bernardo, Ministro do Planejamento, para que ele possa responder a todas as indagações, e logo em seguida eu vou liberá-lo com a permissão dos Srs. Senadores e Sr^a. Senadora para que ele possa presidir ou participar da Comissão da reunião do Conselho monetário nacional. E depois vamos ouvir as respostas do ilustre Sr. Ministro Márcio Fortes. Com a palavra o Ministro Paulo Bernardes.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Obrigado, Senador Marconi Perillo. Queria responder algumas questões específicas que foram colocadas, mas também falar um pouco dessas questões mais gerais que foram discutidas aqui pelos Srs. Senadores. E me referindo à fala de V.Ex^a., Senador Perillo, primeiro eu quero assumir um compromisso de estudar essa questão do metrô de Goiânia, e se for como... Eu não consegui durante a fala aqui, não consegui porque o nosso Secretário-Executivo está no Congresso, o adjunto está aqui conosco. Eu não consegui a informação sobre essa questão do Projeto lá de financiamento do Banco, mas se for... Se tiver dependendo de mandar uma missão nós vamos resolver isso nos próximos dias. E a questão do Projeto, eu quero sentar com o Governador e evidentemente o Márcio Fortes tem que estar nessa conversa. Porque o Projeto começa a discussão técnica ali pelo Ministério das Cidades.

Com relação às diferenças que há entre alguns investimentos que nós estamos anunciando no PAC e o que consta no orçamento, na verdade nós dependemos de uma alteração na Lei de Diretrizes Orçamentárias, me parece que está pautada hoje, inclusive, para a Sessão do Congresso, não sei se está mantida... Foi cancelada. Nós dependemos dessa alteração na LDO para fazer o aumento do projeto piloto de investimento para 0,5 do PIB. Na verdade até possível que haja mudança desse percentual, em função dos novos dados do PIB que foram divulgados. Então, nós vamos à sequência mandar os projetos para cá incluindo esses valores, inicialmente seis bilhões e setecentos milhões de reais para completar os recursos que faltam. Quer dizer, nós estamos anunciando, não estão no orçamento ainda, mas essa por causa disso.

Com relação às questões que foram colocadas por vários Senadores, o Senador Eduardo Azeredo, me parece que um dos motivos da sua... Da convocação dessa reunião, mas também o Senador Wellington Salgado colocou isso, Senador Eliseu Resende, e inclusive os Deputados da bancada mineira sobre a questão dos recursos para Belo Horizonte, eu queria lembrar inclusive o seguinte, no período anterior, período de 2005 e 2006, o primeiro metrô que foi incluído no projeto piloto de investimento foi o de Belo Horizonte. Nós estabelecemos alguns critérios para trabalhar e fazer essa inclusão, isso foi discutido com o Ministério das Cidades, com a companhia de trens urbanos, e fizemos, chegamos à conclusão que tecnicamente era mais viável colocar o de Belo Horizonte... Fizemos enquanto negociávamos com o Governo da Bahia, o Governo de Pernambuco, o Governo de Ceará. E eu lembro que nós apanhamos muito por causa disso. Eu não tenho certeza, mas certamente o Senador César Borges deve ter batido na gente por causa disso. Porque entrou Belo Horizonte e não entrou Salvador, por exemplo. E depois na sequência nós fomos equacionando essas questões, e o que nós colocamos de recursos não foi para igualar. Para dizer: Olha, então o Ceará vai ter 500 milhões, o metrô de Salvador vai ter 500 milhões e o de Belo Horizonte consequentemente tem que ter 500 milhões. Na verdade tem uma etapa para completar, como nós mostramos no caso de Belo Horizonte, completar uma das linhas e fazer a demarcação da faixa de domínio para outra linha, então, esses recursos foram colocados porque eram considerados os recursos suficientes.

Quando nós... Se nós formos discutir, por exemplo, metrô, eu acho que talvez seja um dos pontos onde nós não estamos tão bem. Mas, se a gente observar o conjunto do que foi colocado no PAC, nós vamos ver primeiro que é um esforço muito grande para fazer um programa de investimentos públicos e também investimentos que caberão a iniciativa privada, e que se a gente pegar, por exemplo, a situação de Minas, em comparação com outros Estados, Minas tem um volume grande de recursos. É natural, porque também têm o maior número de quilômetros de estradas, de rodovias, ferrovias importantes. Mas, tem muitos recursos que foram alocados para Minas.

Então, eu diria que nós vamos ter que discutir essas questões todas e falando bem francamente, quando nós falamos: Os Deputados e Senadores mineiros têm que resolver isso. Se nós formos tirar de um lugar, se for colocar mais em um lugar, vai ter que tirar de outro. E acho que algumas questões que foram levantadas, o Senador Inácio Arruda, verbalizou mais claramente isso, tem como incluir outras obras no PAC? Eu diria tem. É

possível. O PAC na verdade, Senador Valter Pereira, não é apenas um programa com investimentos. Nós colocamos esse grande volume de obras de infraestrutura, nós colocamos uma política de desoneração, todos sabem que se dependesse da intenção inicial do Governo nós teríamos ido inclusive um pouco além. Mas, significa neste ano seis bilhões e seiscentos, se nós acrescentarmos o que foi votado no ano passado pelo Congresso, projetos bons, importantes como o super simples, nós vamos ter uma desoneração neste ano acumulado de aproximadamente 13, 14 bilhões que vão ser desonerados. A nossa receita inclusive, a previsão de receita para este ano é menor do que nós mandamos no Projeto de Lei orçamentária.

Então, além disso, nós temos um programa de melhorar o ambiente de negócios. Nós colocamos o Projeto das agências reguladoras, o Projeto de Lei do gás, nós colocamos projetos que inclusive já foram aprovados pelo Congresso, como a lei do Super Simples estava no PAC, a lei do saneamento, foram projetos do resseguro. O projeto se antecipou e nós colocamos. Nós estávamos colocando isso como prioridade e o Congresso aprovou. Nós achamos que esses projetos, além do sistema de defesa da concorrência, vão melhorar a possibilidade de investimento, ambiente de negócios. O ambiente de negócio no Brasil vai se tornar melhor. Não é para este Governo, vai se tornar melhor para os próximos anos. Isso é importante. E colocamos algumas medidas de caráter fiscal que são conhecidos. Fizemos o debate, aliás, o debate foi convocado por esta Comissão, embora tenha sido no Plenário, nós temos algumas medidas que achamos importantes que sejam aprovadas para resolver algumas questões fiscais. Por exemplo, completar a extinção da rede ferroviária federal. Isso é importantíssimo para eliminar um risco potencial de alguns bilhões. Nós temos 48 mil ações tramitando na justiça. Não estamos bem aparelhados para responder a isso. Temos um potencial de rombo que passa dos oito bilhões. Quero dizer, precisamos equacionar isso.

A questão da despesa, folha de pagamentos, despesa de pessoal, que nós mandamos um Projeto de Lei para cá para mexer na redação da Lei de Responsabilidade fiscal, que é importantíssimo. Porque nós temos uma preocupação em não permitir que as nossas despesas correntes cresçam mais que o PIB. O que tem acontecido nos anos anteriores. Quer dizer, todo esse conjunto aí forma o PAC. Nós vamos mandar o Projeto de Lei que regulamenta a Previdência complementar dos servidores. Então, eu estou falando tudo isso porque a nossa avaliação é que nós vamos ter uma melhoria substancial das nossas condições fiscais, das nossas condições de investimento no País

que é possível seguir discutindo e avançando nisso. Analisar esses projetos.

Então, veja bem, os projetos que foram... Que não estão incluídos diretamente no PAC, nós estamos financiando a elaboração do plano Diretor desses projetos. Porque achamos importante. Essa questão, vários Senadores, o Senador Eliseu Resende colocou muito bem isso, nós sabemos que é crucial resolver essa questão do transporte de massa no País. E nós precisamos fazer esse esforço. Eu sei que o Senador Azeredo chamou essa audiência por causa disso. E nós queremos fazer esse esforço. Aliás, o Congresso já aprovou três ou quatro medidas do PAC. As pessoas estão dizendo: V.Ex^a. disse o PAC não está andando. Está andando, Senador. Está andando. Nós vamos ter evidente um período de maturação do debate. Todo mundo quer saber as consequências de cada medida. Mas, acho que nós estamos com um clima muito bom aqui. Eu tenho conversado com Parlamentares tanto da base governista, como da oposição, que tem demonstrado boa disposição para debater. Não quer dizer que vai concordar com tudo. Tem Emenda, tem o debate.

Agora, outra coisa que eu queria falar, o Senador Valter Pereira expressou isso mais fortemente, mas outros falaram, o Senador Jaime falou isso, os critérios que nós estamos utilizando para selecionar projetos. Primeiro, na área de saneamento e na área de habitação vai ter um volume de recursos que se eu não tiver enganado, de memória, vai bater na Casa dos 170 milhões de reais, para esses quatro anos. Isso para todas as modalidades, isso o Márcio pode falar melhor. E nós estamos procurando ter critérios objetivos. Por exemplo, saneamento, onde tem déficit de saneamento? É nas grandes cidades, nas regiões metropolitanas.

Então, é aí que tem que ter prioridade. Habitação, a questão de favelas, a questão de habitações em áreas degradadas. Então, nós estamos procurando selecionar com critérios claros, publicar amplamente, divulgar amplamente isso e fazer uma distribuição equânime, o mais equânime que nós pudermos fazer. Então isso quer dizer--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Esses recursos ao assim, nós temos no... Recursos do PPI, por exemplo, pra habitação de interesse social, nós vamos ter três bilhões por ano, não é Márcio? São 12 bilhões em quatro anos. Esses são recursos do tesouro. O PP I vai entrar como uma parcela do recurso. Agora, tem recursos do Fundo de Garantia, tem recursos do... Não, basicamente os recursos do Fundo de Garantia

e os recursos do orçamento. Que nós vamos colocar. Podendo ter como o Márcio disse, possibilidade de ter sociedade de propósito específico, participação da iniciativa privada com outras fontes de investimento. Mas, de fato, nós estamos empenhados em fazer isso com critérios mais equânimes, transparentes, públicos.

Então, às vezes dá uma discussão, uma pendenga dentro de uma bancada por conta disso. Esse caso que V.Ex^a. está dizendo do Nelsinho Trad que é Prefeito de Campo Grande, é um Prefeito do PMDB. V.Ex^a. sabe, o PMDB até o Governo passado--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Mas, o problema não é o Prefeito. O problema é a informação privilegiada. Esse aí que é o problema. A informação... Isso que traz o desconforto.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Mas, não temos como controlar o que o Deputado faz de declaração. Veja bem, o Prefeito Nelsinho Trad é do PMDB até o governo passado.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Os recursos postulados por Campo Grande são úteis e necessários. Não coloco em dúvida sobre isso. E as gestões do Prefeito também não estou colocando em dúvida. O que eu estou colocando em dúvida é se o Parlamentar está tendo informação privilegiada. Porque se tiver tendo informação privilegiada e tratamento privilegiado, aí não tem sentido eu estar aqui apoiando o PAC, apoiando o Governo.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Senador Valter Pereira, responder objetivamente. Não tem esse negócio de informação privilegiada. Nós estamos fazendo com critérios absolutamente transparentes, públicos, todo mundo sabe como é que é, como é que funciona. Está nos editais da Caixa Econômica, no Ministério das Cidades, e o Márcio disse bem, nós queremos discutir com Governadores, com os Prefeitos de maneira que um vai saber o que o outro está recebendo e qual é o critério para fazer isso.

Então, eu acho que nós temos que evidentemente zelar para que o fluxo de informações seja o mais democrático possível. Agora, com um Deputado, o que o Deputado fala na mídia, nós não temos como controlar isso. V.Ex^a. sabe bem disso. Esses projetos de Campo Grande estão tramitando desde o ano passado. Eu mesmo recebi o Nelsinho, que é o filho, porque o pai é Parlamentar aqui, recebi várias vezes para discutir isso. Não temos o menor problema de continuar debatendo.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): É que são projetos do PAC e o PAC começou esse ano, Ministro.

Então, se ele por força do Projeto do PAC está chamando Prefeitos e mandando os Prefeitos apre-

sentarem dentro do PAC esse Projeto, está tendo informação privilegiada. E isso aí nós não vamos tolerar. Vou falar uma coisa, sou do PMDB, V.Ex^a. me conhece, sabe que eu sou disciplinado, meu partido aliou-se ao Governo, faz parte da base do Governo, esses dias o Governo quase levou uma lambada aí por diferença de um voto. Foi o meu voto lá, estive lá, compareci, votei chamado pela liderança, mas ser chamado de otário, isso eu não vou aceitar. E o que a notícia traz é exatamente isso. Olha o que é que o Deputado fala: Enquanto muita gente estava estudando Emendas para o PAC, nós optamos por trabalhar de maneira rápida e eficiente. Rápida, no subterfúgio. Enquanto nós estamos aqui elaborando Emendas, trabalhando à luz do dia, o outro está indo nos porões do Ministério. Isso eu não acredito. E o Ministro está aqui, fiz questão de... Essa informação ia obter no seu Ministério pessoalmente. Porque acho que o Deputado do Governo, o Parlamentar do Governo, Senador ou Deputado, tem que procurar o Ministro, conversar olho no olho com o Ministro, fazer as suas reclamações. Só que eu não tive oportunidade. Por isso que eu fiz aqui de público. Ia fazê-lo num ambiente até mais amplo que é no Plenário. Vou deixar de fazê-lo porque V.Ex^a. está aqui. E eu acredito na idoneidade de V.Ex^a., acredito que V.Ex^a. vai dar o esclarecimento devido. Mas, não vou aceitar passar por otário. Porque aqui do jeito que ele diz aqui, todos os Parlamentares do Mato Grosso do Sul exceto ele são otários. Porque ele descobriu os caminhos, os subterfúgios, descobriu os porões. E eu, mesmo que soubesse dos porões e os subterfúgios, eu não ia procurar esse caminho. Eu ia trabalhar à luz do dia porque essa é a minha história.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Senador Valter Pereira, só para concluir, evidentemente que não vou ficar aqui polemizando com V.Ex^a.. V.Ex^a. está chateado com a notícia e não me compete... Realmente não temos nada a ver com isso. Quero dizer o seguinte, os critérios são definidos publicamente--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): V.Ex^a. tem sido de uma lisura extraordinária no relacionamento com a bancada de Mato Grosso do Sul. Eu sou testemunha disso. Estou participando. Há poucos dias atrás V.Ex^a. me recebeu no Ministério. E está recebendo todos. E está discutindo com a bancada. Então não tem o reparo. O reparo é aqui. A essa questão aqui que aconteceu agora.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Eu agradeço o que V.Ex^a. coloque dessa forma porque fica claro o que estamos falando. Eu quero dizer que para nós é importante tratar bem a base aliada e é importante tratar os Parlamentares da oposição. Com todos aqueles que queiram informação do Governo. Queiram

saber. E o Presidente Lula tem batido muito, o Sr. Ministro Márcio Fortes sabe bem disso, nós não vamos fazer seleção de projetos olhando de que partido é o Prefeito ou de que partido é o Governador. Seria um absurdo fazer isso. Nós vamos colocar os critérios e evidentemente vamos exigir que se enquadre nos critérios que tenha Projeto, que as consistências técnica estejam asseguradas e assim por diante. Portanto, eu quero agradecer a fala final de V.Ex^a., quero agradecer, Senador Marconi Perillo, a oportunidade de ter falado tanto tempo aqui, acho que nós acabamos extrapolando muito o que era a expectativa de tempo. E queria dizer que essas cobranças: Dá para incluir o metrô de Goiânia no PAC? Dá para melhorar a posição do Belo Horizonte no PAC? Eu acho que se depender de nós, se depender do Márcio Fortes, do Ministério do Planejamento e acho que do Governo, nós estamos plenamente abertos a discutir e ajudar nisso. Queremos ajudar nisso.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

A demanda que me passa aqui os dados o nosso Presidente da Câmara de Belo Horizonte, Totó Teixeira, que está na linha 2 para entrar em operação esse ramal Barreto, são necessários 450 milhões. Nós já temos 167, então com 280 põe em funcionamento.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Eu quero dizer que nós temos boa vontade. O Senador Marconi Perillo me cobrou isso insistentemente. Vamos discutir isso. Se tiver condições de fazer isso, vamos fazer. Nós queremos ajudar resolver esse grande problema que é a questão do transporte de massa como disse o Senador Eliseu.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Ministro Paulo Bernardo, essa Presidência em nome de toda a Comissão de Infra-Estrutura, agradece a V.Ex^a. pela disposição de aqui comparecer pela segunda vez para debater assuntos de alta relevância para o Brasil. Muito obrigado a V.Ex^a., sabedores do compromisso que V.Ex^a. tem agora, nós liberamos.

SR. MINISTRO PAULO BERNARDO: Eu agradeço. Vai ter uma reunião do Conselho Monetário Nacional, o Valter Pereira falou meio em tom de brincadeira, mas nós vamos discutir lá taxa de juros de longo prazo para o próximo período, e eu tenho que ir.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Não vou pedir informação porque pode ser informação privilegiada, assim, alguma coisa, não é Ministro? Então tem que ficar. Se ele falar alguma coisa é informação privilegiada e não pode.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, para as respostas... No

prazo de 15 minutos eu concedo a palavra ao ilustre Ministro das cidades, Dr. Márcio Fortes.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Presidente, eu anotei as perguntas que o senhor formulou naquela parte inicial, a respeito de ... Com relação a REFER a indicação dos dirigentes é feita em votação. Nós temos os patrocinadores principais Central, a CBTU e a Rede Ferroviária e também os participantes. E a indicação e votação é entre os dirigentes, os diretores da REFER.

Dívida, realmente é uma questão que nós estamos procurando equacionar principalmente com a área econômica do Governo porque encontramos essa dívida na faixa de cerca de 500 milhões de reais. Mexendo no orçamento nós podemos liquidar no ano passado 79 milhões. Estamos procurando discutir como de maneira mais consistente podemos abater progressivamente essa dívida. Ou até passá-la para a União. Já que isso aqui vem em boa parte de período anterior relativo à rede ferroviária. Então é uma questão a discutir passar para a União e como fazer o abatimento. Então tem um passado que diz respeito à rede ferroviária então, a mesma coisa nós vamos discutir o que passar pela união e como fazer o abatimento, mas ano passado nós conseguimos abater 79 milhões.

Isso foi uma colocação feita pela Presidência. A questão de o metrô de Goiânia, o metrô de Fortaleza que foi levantada aqui pelo Senador Inácio Arruda, a resposta foi dada da parte do planejamento, e eu digo o seguinte, nós inclusive, temos como apresentei aqui, projetos de novos metrôs que foram objetos de grupos de estudos que visitaram as cidades mencionadas, no caso aqui Vitória e Curitiba, e não foi dado custo em face das condições básicas que apontei no início. As diretrizes quais seriam? Primeiro, terminar as obras que estavam em andamento para fazer investimento em novos. Foi essa a direção inicial. Se essa diretriz muda na discussão como já abriu o Sr. Ministro Paulo Bernardo, podemos ter esse encaminhamento favorável e inclusive, receber o Projeto de Goiânia porque a nossa equipe só foi à Vitória e Curitiba. Não foi a Goiânia. Então, com muito prazer podemos receber o Projeto. Sei que tem o apoio do Governador Alcides e da sua parte também e podemos rediscutir essa matéria e incluir na lista que estamos programando. Ou seja, fazendo uma coleção... Me permita colocar o seguinte, eu sou também Presidente do Conselho das cidades. Não sei se os senhores acompanham os trabalhos, é um fórum novo que foi criado na base legal, faz parte do Ministério das Cidades, lá tem 71 representantes, muitos movimentos sociais, trabalhadores, empresários, Governo estadual, com Governo Municipal ampla representatividade. E o Conselho das Cidades fez uma

solicitação de que pudéssemos ter um estudo para a partir do segundo semestre, termos algum outro PAC mais aprofundados na aérea do transporte urbano. Foi o pleito que eu levei ao Presidente já essa solicitação e ele me disse que eu já pudesse ir analisando como seria a montagem de um PAC e não apenas de alguns metrôs, mas de uma visão mais ampla como solicitado pelo Senador Eliseu, para uma visão mais ampla de política urbana a ser implementada num modelo de financiamento ou de recursos para fundo perdido, como está previsto no PAC para as outras áreas no meu Ministério, que são habitação e saneamento. Já tem um caminho para isso.

Então, vamos analisar também e vamos receber qualquer solicitação de ação mais aprofundada. Todos aqueles que foram mencionadas aqui, João Pessoa, Maceió e Natal, nós temos levantamento de necessidade, seja de melhoria de material rodante ou investimentos para melhorar a situação das linhas, seja investimento em linhas novas. Inclusive, com a colocação do VLT como eu mencionei aqui.

O Senador Eliseu pergunta como está funcionando a questão do modelo de financiamento, participação do setor privado, participação... Possibilidade de transferência para sistemas locais dentro da 8693. Realmente, essa é a previsão da 8693 e nas negociações que nós tivemos no passado, desde que eu estou de 2005 no Ministério. Essa questão foi colocada na Mesa em uma análise com Salvador, na análise de Belo Horizonte, Fortaleza já está transferido e não chegou a ser iniciada a discussão com Recife. Mas, grupos de trabalhos chegaram a ser montados, com Minas Gerais. Equipes vieram aqui para discutir, afinal de contas, qual era o tamanho do problema da operação? O que poderia... Se houvesse previsão? E com eventual cobertura como foi feito em Salvador em que a transferência se fez mediante uma cobertura de um déficit operacional durante um certo período, sujeito como eu disse antes, revisão e ampliação, como me parece que deveremos ter, em função do atraso do Projeto e o negativo continua a correr.

Foi feita uma pergunta também, a respeito de política de transporte urbano. Eu quero dizer que, nós temos já elaborado um... Discutido dentro do Executivo, um anteprojeto exatamente relativo a transporte e mobilidade urbana. Senhores podem imaginar, regiões metropolitanas a situação de super posições de linhas. Relembrar que o transporte é responsabilidade municipal. Mas, nós queremos ver se podemos num conjunto de medidas, ser discutidas aqui com o Congresso, posamos ter um documento, um marco regulatório sobre o assunto. Isso é claro, envolverá outros aspectos, não só da questão dos projetos via ônibus, mas também

a questão da integração de modais e ter uma política nacional para ver o que é a visão preferencial para que setor. Se é para ônibus, para o metrô, se é para barcas em outras situações que nós temos, se é para transporte individual ou se é para questão de ciclovias. Ou seja, algumas definições gerais nesse anteprojeto. Esperamos passar aqui pelo Congresso, já estamos terminando a discussão no âmbito do Executivo.

Sobre a questão levantada pelo Senador Valter, lembrar o seguinte, *en passant*, eu respondi de início dizendo que nós vimos que havia em estoque e mandamos já para financiamento, o programa saneamento para todos, já mandamos para análise dos agentes financeiros e Tesouro Nacional, os projetos que estavam em estoque. Para projetos outros de habitação ou de saneamento integrado, urbanização de assentamentos precários, são favelas ou saneamento integrado, nós também tínhamos estoque elevado. Cerca de um bilhão setecentos milhões a oitocentos bilhões de projetos. Mandamos para a Caixa, e eu tive o máximo de cuidado nisso, vou explicar para o senhor que aí que houve o mal-entendido. A Caixa andou procurando alguns Prefeitos e alguns governos de Estado. Para saber como estavam esses projetos. Eu tive o cuidado que essa pesquisa fosse feita de caráter informal, porque não tem nenhum outro objetivo que não seja saber a situação dos projetos. Porque nessa área Senador só para esclarecer, o senhor deve ter visto o tamanho, por exemplo, do PAC em matéria de publicação, ele é grosso assim, e em termos de Ministério das Cidades ele é fininho. Porque na área de habitação e saneamento, a nossa situação é diferente do Ministério dos Transportes ou Minas e Energia. Nós trabalhamos, quando cheguei no Ministério assim encontrei a situação, trabalhava basicamente com financiamento para saneamento. Programa saneamento para todos. Como um administrador pode fazer uma política de saneamento contando com o financiamento apenas? É aleatório. Um Município que eu possa ver que tem necessidade brutal de uma ação do Governo, pode não conseguir autorização do tesouro e tomar um empréstimo, porque não tem capacidade de endividamento. É claro que nós precisávamos de um reforço e aí que está o valor do PAC. Um reforço, uma OGU, em geral, incluída dentro do PPI. Eu estava um ano e seis meses no Ministério exatamente, no dia em que o PAC foi aprovado, parece coincidência, e eu passei um ano e seis meses dizendo: Precisamos reforçar o orçamento do Ministério em saneamento e habitação e ter PPI. Por que o orçamento do Ministério em saneamento era apenas de 70 milhões, que o Congresso aprovou essa faixa que veio. Então, 70 milhões não dão para fazer nada. Enquanto o financiamento que

nós tínhamos disponível era de dois bilhões e 200 milhões com recurso do FAT. Foi por aí que saiu o PAC. Aumentando substancialmente o recurso para financiamento, que dois bilhões e duzentos passou para três bilhões, mas, sobretudo colocando um financiamento expressivo para o orçamento em si ou para PPI. Houve perguntas agora sobre os valores que nós temos, nós temos três bilhões de reais, para financiamento, programa orçamento para todos, isso anualmente. E temos três bilhões colocados em saneamento. Para dois milhões, nosso Ministério e um bilhão dentro da FUNASA. Então saltamos de sessenta, setenta milhões de reais para dois bilhões.

Então, essa é a parte. E na parte de habitação, passamos a ter um programa de financiamento que, aliás, só tinha nome antes e que era: Pró Moradia. Agora passa a contar também com a autorização do Conselho monetário de um bilhão por ano. E foi reforçada também a OGU de habitação, porque... O ano passado tivemos o Fundo de Habitação interesse social com um bilhão e passamos a ter esse ano agora dois bilhões e trezentos. Envolvendo inclusive, no meio o PSH, que é uma operação conjunta com a Fazenda. Então esses nº.s saltaram brutalmente. Por que nós tínhamos que fazer isso? Não podíamos ficar esperando chamadas etc para levar em diante as obras. O que nós fizemos? Vimos que estava em estoque, e mandamos o financiamento para um lado e no outro lado vimos que tinha estoque. E no caso, por exemplo, urbanização de favela foi um saldo ano passado de um bilhão e 120 milhões de reais em projetos. E além de PAT, Pró Sanear, aqueles projetos que eu referi, tinha 500 e tantos milhões mais alguns outros projetos lá, tinha cerca de um bilhão e oitocentos, um bilhão e novecentos. E tínhamos várias cartas apresentadas durante o ano. Chegaram e continuaram a chegar. Recebemos cartas diariamente, ofício dos Governadores, ofício dos Prefeitos, pedindo isso, pedindo aquilo, e muitos enviando projetos, inclusive até pela fala do Presidente, o Presidente vem batendo nesse ponto há muito tempo, como já disse aqui. Faltam projetos, faltam projetos, faltam projetos. Então, muitos Prefeitos e muitos Governadores começaram a mandar ofício, começaram mandar também projetos.

Isso inclusive, ajudou para termos na formulação de uma política a ser executada nesse primeiro momento, de onde devíamos atuar. Ou seja, foi dito pelo Sr. Ministro Paulo Bernardo, que há uma concentração nossa de ações em regiões metropolitanas em cidades com mais de um milhão de habitantes, em cidades pólos onde estão concentrados os grandes problemas de favelas, de palafitas e também o déficit habitacional e déficit de saneamento. Então é por aí que vai começar

nesse momento. Mas no segundo momento é como se fazia antes. Abrir o edital, colocar a carta consulta modelo na Internet para que todos se habilitem e com prazo para rodar já a partir do segundo semestre. Nós estamos fazendo agora, para não perder o primeiro semestre, é colocar na rua o que nós sistemas em estoque e colocar todas as cartas que vieram. Essas informações que o senhor leu que alguém pode ter dito que conseguiu alguma coisa...

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): O próprio Deputado que disse.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Que ele disse que conseguiu alguma coisa. Vamos qualificar o que ele conseguiu. Pode ser que a Caixa tenha feito consultas se algum Projeto anterior. Porque ela fez a consulta inclusive, de maneira informal. Porque nós precisamos saber como estão os projetos. Ele existe. Houve alguns casos, Senador, que os Prefeitos disseram para a Caixa--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Ministro, data vênua da sua exposição, eu gostaria dizer o seguinte, V.Ex^a. disse que o Caixa procurou alguns Prefeitos e Governadores--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Desse Governo em estoque.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Veja, esse é o procedimento ético. É o procedimento padrão. Eu acho que realmente o Ministério tem que autorizar a Caixa e a Caixa ir atrás. Mas quem está procurando é um Parlamentar. É um Parlamentar que chega e fala: Estou arrumando uma verba lá no Ministério das Cidades. O Ministro é assim comigo. É meu amigo pessoal e eu vim aqui e quero que você prepare o Projeto e encaminhe na caixa. Isso só pode ser viável se tem informação privilegiada, Ministro. E isso é crime. Então, o que eu quero que V.Ex^a. explicita é que o Parlamentar não recebeu delegação para fazer interveniência, para ser agenciador, e que V.Ex^a. também abra o olho porque alguém do seu Ministério está antecipando essas informações. Alguém do seu Ministério está municiando esse Parlamentar, para ele agir assim. Porque nenhum Parlamentar da nossa bancada tomou conhecimento. E aí o mais grave é que o Parlamentar ainda insinua que a ação dele é uma ação de esperteza, de malandragem... De quem conhece o subterfúgio e que os outros são todos otários.

Então, Ministro, a minha revolta principal é que eu estou sendo hoje, certo, apontado por um colega lá da Câmara como otário. Ou incompetente. Então, é isso que eu não quero. Eu estou procurando os caminhos normais, apresentando as minhas Emendas, procurando audiência com o Ministro aqui, fui lá com o Sr. Ministro Paulo Bernardo, e procurando todos os

meios éticos porque a minha história de vida é pontilhada pela ética. E de repente aparece um sujeito que descobre a malandragem. Eu não sei o que ele faz. Mas, uma coisa é certa, pelo que V.Ex^a. está expondo, existe sim indícios muito fortes de que alguém do seu Ministério está conluiado com esse Parlamentar porque esse Parlamentar está tendo informação privilegiada, sim. E não é a Caixa Econômica que está procurando o Prefeito. Quem está indo procurar é o Deputado, ele é que está chegando lá com a pasta. E falando: Eu tenho uns caminhos aí, caminhos que são mais seguros... Enquanto que os outros estão lá trabalhando, trabalhando no Congresso, fazendo o trabalho normal, eu tenho uma outra forma de atuar que dá certo. E aí há um risco, Ministro. A esperteza quando é demais engole o esperto. V.Ex^a. se lembra daquele episódio da Comissão do orçamento. Dos anos do orçamento. [soa a campainha] Quando é liberado um Parlamentar para agir desse jeito com informações privilegiadas, daqui a pouco novos anos estarão aí a comprometer o Governo do Presidente Lula.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Senador, eu estava entrando na explicação. Quando houve o aparte. Queria explicar ao senhor o seguinte: Não existe nenhuma decisão sobre Projeto algum. O que eu falei com o senhor antes é a pura realidade. Ou seja, nós temos quantidade de projetos em estoque, temos a carta que continua a chegar no Ministério...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Temos estoques de projetos antigos, estoque de cartas que nós temos. E eu disse aqui que nós teremos reunião técnica, vamos supor com representantes dos Prefeitos e representantes dos Governadores para ver o que é que é querem. Não existe nada decidido. A exceção do que foi do Saneamento Para Todos, para agente financeiro, não existe nada decidido sobre Projeto algum. Então, por isso que nós vamos fazer reunião. Existe cronograma de reuniões com todos os representantes de todos os Estados, Governadores ou Prefeitos de cada Estado, uma sequência em que haverá reunião conosco no Ministério e com o Presidente da República. A pergunta é o seguinte: Que projetos vocês querem? Mandaremos inclusive, volta de volta aos Prefeitos. Nós estamos digitando tudo que nós temos. E não existe decisão sobre Projeto algum. Nada. Inclusive, porque a última palavra talvez o senhor não tenha sido informado disso, existe o G PAC, grupo Executivo do Projeto PAC, a que Ministra Dilma, o Sr. Ministro Paulo Bernardo faz parte e o Ministro Mantega, eles é que carimbam as decisões. Nenhuma decisão pode ser tomada por ninguém. Nem pelo Ministro dos Transportes, Minas e

Energia ou Ministro das cidades. Nós selecionamos isso tecnicamente, isso vai para lá. Agora, antes disso inclusive, haverá esses procedimentos que eu mencionei ao senhor em que o próprio Presidente vai conversar com o prefeito e fazer reuniões. É um cronograma, que eu posso lhe passar depois para o seu Estado, porque eu não trouxe aqui agora, qual é a data que está prevista para a reunião no Ministério, para com Presidente, para uma conversa. É a partir daí que vai. Até agora quem está dizendo que teve alguma coisa aprovada é totalmente equivocado. Nada foi aprovado. Nós estamos recebendo, estamos listando as coisas, apenas digitando. O que está digitado em uma lista não significa absolutamente nada. Porque não houve reuniões. Essa decisão, inclusive, foi tomada no nosso Grupo de Trabalho na semana passada, ou seja, vamos conversar com todos, porque não temos certeza o que é importante, o que já foi feito, o que é quer ser trocado. Porque muitas vezes o Projeto de um Prefeito para determinada região, ele diz: Não, já fiz, mas eu quero um outro, para outro lugar. E têm outros: Eu não quero mais nada. O quadro é complexo. Há outras situações que o Governo do Estado quer fazer e a Prefeitura da capital quer fazer também. Como é que a gente harmoniza o interesse? Como é que vai fazer a parte de um com a parte de outro. Então não tem absolutamente nada. Antes--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): V.Ex^a. me satisfaz. Então, a informação dada pelo Parlamentar não é verídica.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Não há nada aprovado.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Mas eu gostaria que V.Ex^a. explicitasse com bastante clareza. O Parlamentar, efetivamente, passou a ser um agenciador da Caixa Econômica, ou do Ministério das Cidades... Está autorizado a pedir que os Prefeitos apresentem os projetos?

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZEVEDO (PSDB-MG): Senador Valter, eu acho que o Ministro já colocou bem. Não está autorizado. De maneira que eu mesmo da oposição fico mais satisfeito de ter essa informação e a gente poderia então, voltar ao assunto do metrô.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Com todo respeito, que eu tenho com o Senador Valter aqui, eu acho que o Ministro tem que concluir o raciocínio. O Valter vai dar um tempo agora para nós terminarmos aqui. Imagino que o Ministro ainda tem compromisso e todos nós temos. Por favor, Ministro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Só para encerrar, como o protocolo do Ministério está aberto,

continuam os Prefeitos a mandar, os Governadores a mandar e eu continuo recebendo. Lamento ter havido esse grande problema da sua parte porque os vários presentes aqui sabem que vão ameaçá-lo a hora que é querer, sem marcar, e houve alguns Deputados até que fizeram testes. Para ver se tinha que bater na porta ou não para entrar, porque eu recebo sem marcar hora, eu subjetivo. Para poder receber o maior nº. de pessoas. às vezes fico preocupado porque aparece um Deputado lá, foi a noite, marquei nove horas achando que era audiência de 15 minutos e levou 10 ou 11 Prefeitos para poder conversar, mostrar seus projetos e eu recebo com maior prazer. E eu tinha um jantar com outros deputados, fui chegar no jantar onze e tantas da noite. Mas, com maior prazer eu faço e todos os dias.

Então, o que acontece? Eu recebo Deputados, Senadores, Prefeitos de tudo quanto é lugar. Todos vêm com projetos me entregar, e nós vamos recebendo e vamos mandando digitar. Tudo. Nada vai ser decidido antes da conversa com o Presidente da República. Porque ele quer ter a certeza de que ele está atendendo o interesse do Estado, o interesse dos Municípios, e quer em contrapartida, a ação do Governador e do Prefeito, correndo atrás dos projetos para eles se tornarem realidade. Para não virar o que muitas vezes ocorreu no passado, e eu mesmo já constatei isso na minha área anteriormente, projetos aprovados contabilizados inclusive, no primário e que estão parados. No âmbito do Fundo de Garantia já tínhamos que rever vários projetos nesse sentido. Então, a decisão última vai ser nessa conversa com o Presidente e na reunião do G PAC que é o órgão Executivo que aprova. Ninguém além, da Ministra Dilma, SR. MINISTRO PAULO BERNARDO e Ministro Mantega têm poder para dar a palavra final. E só a partir daí que segue.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Estou satisfeito com a resposta de V.Ex^a., Ministro. Quero lhe dizer como já disse anteriormente e vou repetir, o tenho no melhor conceito. Por quê? Porque outros Parlamentares comentam sobre a sua conduta. Mas fique de olho, Ministro. Fique de olho em alguns Assessores, porque indícios de que estão vazando informações privilegiadas são muito fortes.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZEVEDO (PSDB-MG): Senadora Ideli com a palavra.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Apenas saudar o Sr. Ministro Márcio Fortes e dizer que a experiência acumulada que nós temos em relação como Ministério, quero dar esse testemunho, é das melhores. Todas às vezes que procuramos fomos prontamente atendidos. Essa questão que o Ministro levanta ela é verídica. Muitos dos projetos que chegam lá não têm

muitas vezes a consistência adequada para... São até aprovados e incluídos e depois não podem ser viabilizados. Eu quero dizer que o gabinete tem tido inclusive, essa preocupação de até manter contato. Santa Catarina é um Estado que tem grande nº. de Municípios de pequeno porte e às vezes as Prefeituras não têm a estrutura para fazer os projetos. A gente tem buscado até ajudar dentro do possível nessa parceria. Agora, Parlamentar que sai oportunisticamente anunciando como sendo da sua autoria o benefício depois de construído, se tem no seu Estado, no meu Estado também tem. E acho que em todos os Estados. Devemos sim fazer o alerta, para poder vir ocorrer uma informação vazar por escalões menores e tal, mas quero aqui fazer o testemunho do comportamento do Ministro e da relação extremamente harmoniosa e respeitosa de forma suprapartidária que a gente acumulou ao longo desse período.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZE-REDO (PSDB-MG): O Vereador Totó Teixeira que é o Presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte, vou abrir só uma exceção, só para ele falar um minutinho ainda sobre metrô mesmo.

VEREADOR TOTÓ TEIXEIRA (PMDB-MG): Senador, eu estava retendo o Senador César Borges, porque eu quero dar uma resposta. Eu estava... Me permite que assim o Senador vai ser liberado... Desculpe estar alterando aqui o procedimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZE-REDO (PSDB-MG): Então, vamos ouvir o Senador César...

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Senador, fui eu que estive inclusive, lá em Salvador assinando o documento de descentralização e também estabelecendo as bases para o início das obras do metrô e da recuperação do ramal ferroviário. E também aqui em Brasília acertamos a questão de como cobrir o déficit operacional. Foi a disposição que eu coloquei da CBTU para apoiar a construção. Naquele momento, naquele primeiro momento o metrô estava previsto com um nº. menor de estações. Mas, depois que entrou no PAC, Senador, deixou de ser de calças curtas. Está já com 12 quilômetros estabelecidos, esse é o Projeto integralmente colocado, reformulamos o Projeto, ele é visível inclusive, lá em Bonoco com elevado, estamos à parte do túnel prevista. Então, está restabelecido o trajeto inicial de 12 km e não mais 6.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Então os 12 km serão feitos e isso vai até...

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Lá para Pirajá. Exatamente. Só para esclarecer o senhor. Por isso que eu estava retendo, o Sr. desculpa, dar essa informação, porque foi inicialmente, quando eu assinei

havia uma escassez de recursos. Foi lá atrás antes do PAC. Com o PAC restabeleceu-se a situação anterior e vai. Então, esse é o objetivo nosso. Nós já havíamos discutido internamente, que não faria sentido ter um metrô tão curto como estava. E a área econômica em discussão conosco, voltou ao que era.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Por enquanto é calça curta. Só estou acreditando que no futuro não seja. É essa a nossa expectativa. O Ministro está dizendo que foi alocado recursos porque foi reduzido de 12 para seis quilômetros. Ou seja, o que atenderia diariamente a 200 mil usuários passaria para apenas 80 mil usuários. Se agora está restabelecido, tem recurso alocado no PAC, nós ficaremos na expectativa.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZE-REDO (PSDB-MG): Presidente, Totó Teixeira, só um ou dois minutos, por favor.

VEREADOR TOTÓ TEIXEIRA (PMDB-MG): Obrigado, Senador. É uma honra.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O povo mineiro não é fácil. Deram dois minutos, o Marconi, o Eduardo assumiu e já deu mais para o Vereador, o Deputado... Senador fica aqui a mercê.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Espero que a pergunta seja bastante plausível.

VEREADOR TOTÓ TEIXEIRA (PMDB-MG): Eu espero que isso aí seja descontado no meu tempo, Senador.

[risos].

É uma honra muito grande estar aqui nessa Casa maior do Brasil, falando sobre metrô. Infelizmente o nosso metrô tem se arrastado vários anos, V.Ex^a. conhece bem. Está aqui o Senador Eliseu Resende, pai daquele Projeto de Belo Horizonte, não é o melhor Projeto, mas é o que tinha na época para ser feito e ele tem que ser concluído no trecho principal, ou seja, Eldorado/Vilarinho e Barreiro/Calafate. Essa espinha dorsal tem que ser incluída para se pensar em alternativas. Ficamos sonhando em fazer metrô subterrâneo. Subterrâneo é caro. Tem que terminar esse primeiro que vai atender 500 mil pessoas por dia, lá na região de Belo Horizonte e isso é um quarto da população de Belo Horizonte.

Então, se terminar do jeito que foi orientado, com a linha Calafate/Barreiro, nós estaremos por satisfeitos para pensar aí em fazer alternativas subterrâneas que é muito mais caro que a leve. Não vou fazer perguntas, porque com certeza as respostas não vão ser do jeito que eu queria. Na verdade, esse dinheiro que se investe em metrô no Brasil é um Projeto totalmente calça curta. No Brasil todo. Porque o que o metrô representa de segurança e tranquilidade, antipoluinte, é a moda do mundo respeitar o meio ambiente. Teria que investir

muito mais dinheiro. É muito tímido esse investimento, tanto de Salvador, como de Belo Horizonte. Aqui, tem que se pensar tem que pensar o seguinte: Vamos priorizar isso, porque o social, a repercussão social é muito importante. Veja bem, Senador, esse metrô de Belo Horizonte tem quatro anos que não tivesse nem um tostão no trecho do Barreto, fala-se que agora que vai investir para vedação de faixa, essa vedação de faixa foi reinvasada. Isso é dinheiro que está conserando o que já foi feito e não foi usado, porque ele fala o Presidente do CBTU, diz que o Projeto, o processo de licitação está irregular. Mas tem quatro anos. Por que não suspendeu imediatamente? Suspendeu, não. Cancelou. Porque na verdade ele suspendeu. Então, tem efeito jurídico perigoso. Se mandar outra empresa continuar, a empresa que detém o direito de fazer vai entrar na justiça e vai demorar mais quatro. Mas, ele fez o seguinte, ele suspendeu. Se ele quiser cancelar nós teremos mais uma briga de três anos.

Então, será sete anos sem nem investimento no trecho. Então enquanto ficar essa conversa aí que, eu não acredito mesmo. Eu quero ação. Obrigado pela oportunidade.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Muito obrigado, Presidente. Ministro com a palavra para encerrar.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Para encerrar ainda pegando o gancho da sua referência. Os 167 milhões que são distribuídos como está no PAC, para a linha Barreiro/Calafate tem um investimento básico que é em algo, sem o qual não podemos fazer nada.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Não, a Barreiro/Calafate, são 167. Os outros são 18 a mais.

Então, 167 milhões, nós temos investimento no que é fundamental. Como o João Luiz já referiu e nós temos referido, os projetos que nós temos são da década de 80 ou 70. São projetos antigos que têm que ser totalmente refeitos. Porque a pergunta básica que não tem resposta é o seguinte: Quanto vai custar? Eu não sei por que eu nem sei o que vai ser feito. Por onde vai passar? Que tipo de equipamento? Quais são as soluções modernas ou não? Então dos 167 e quebrados, para estudo e Projeto, deixa-me ver aqui para vários casos que eu projetei é para Projeto. Senão não posso saber onde vou aplicar. Todos novos aí estão com projetos, projetos, projetos. Então nós colocamos, veja bem, 28 milhões 366 mil reais para estudos e projetos. A partir daqui, aí sim, vão cobrar quando vai ser feito porque eu terei idéia de quanto vai custar? Qual é a engenharia financeira? Qual é a tecnologia que vai ser adotada? Qual é o melhor percurso. Isso aqui o estudo

de Projeto que vai dizer qual é a solução. E nós não temos isso. Esse é o grande problema.

Então, nós estamos colocando o fundamental o dinheiro para estudo do Projeto. Isso que eu queria responder, além da explicação que eu já dei anteriormente. Por que é que os nº.s aparentemente são injustos, mas não são injustos. É o seguinte, porque para Belo Horizonte faltava pouco para acabar, Eldorado e Vilariño, faltava 18, encerra. Para fazer o novo e corrigindo todos os itens que o senhor mencionou, implantação da faixa de domínio, transferência de concessionária, etc, tudo bem, vamos fazer para consertar o que está existente. Mas não temos o básico, que é o estudo do projeto. Sem o projeto básico não posso fazer nada. Investindo no correto. A partir daí, sim, concluído o estudo do Projeto, vamos colocar na Mesa como vamos colocar a questão de Goiânia, vamos colocar também o pleito de Fortaleza ou qualquer outro pleito que nós estamos adiantando aqui, como de Vitória e Curitiba, que são duas situações que mereceram a visita do nosso técnico e que já chegaram os temas a serem levados até para a sala de situação que nós temos para discutir o que vem no futuro. Então, essa é a resposta que eu queria dar para Belo Horizonte.

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Ministro, o Senador Heráclito Fortes estava na outra Comissão, na Comissão de Relações Exteriores com o Ministro Celso Amorim, mas ele chegou agora e queria fazer uma observação se V.Ex^a. permitir.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Agradecer a compreensão dos senhores e infelizmente muitas tarefas nessa Casa nos impedem às vezes de comparecer a todos os eventos. Eu estou presidindo a Comissão de Relações Exteriores onde se realiza a oitiva do Ministro Celso Amorim. Mas, Senador Eduardo Azeredo, eu queria lhe fazer um pedido: Me empreste o Vereador Totó Teixeira para levar ele para Teresina, para defender o metrô de lá por uns dias. E ele ter a clareza que teve aqui agora. Os metrô em execução no Brasil são calça curta. São vergonhosos. O caso do Estado do Piauí é uma vergonha. O caso do metrô de Teresina é vergonhoso. É um metrô de calça curta, como ele disse. O ex-Ministro Eliseu Resende conhece muito bem. São trens antigos. O Ministro sabe do episódio do ano passado que recursos foram desviados da Prefeitura de Teresina, para a obra do metrô, e liberados. E de lá pra cá uma pedra não foi colocada nesse metrô. O que eu queria saber de V.Ex^a., Sr. Ministro, de maneira concreta: É quanto falta para a conclusão do metrô? Quanto tem para esse ano? E o que foi feito dos recursos liberados o ano passado? Por que é que a obra não evoluiu? Se esse dinheiro

foi para pagar atrasado? Porque na realidade quando nós Parlamentares fizemos um sacrifício depois que fomos surpreendidos com o recurso reaplicado, o recurso que tinha destinação correta, depois se fez um entendimento e resolveu-se a situação. E esperávamos que o metrô avançasse e simplesmente o metrô continua parado.

Eu gostaria que V.Ex^a. pudesse esclarecer alguma coisa sobre essa obra que é aguardada com expectativa, embora nós saibamos de antemão que não resolverá o problema de uma cidade, mas sim apenas uma parte. Embora seja importante, é claro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Senador, o senhor se lembra que eu fui com o Presidente Lula numa visita e ele me pediu que verificasse a situação no metrô e eu verifiquei realmente que o metrô estava com obra paralisada porque ele tinha um trecho que aproveita a linha do trem de carga e não tinha o fluxo grande de passageiros. O importante era chegar o troca-troca. E vi alguns pilares já lançados e uma obra que seria facilmente concluída. E eu falei com o Presidente, eu posso verificar isso com Ministério e levar adiante, inclusive... Como era um convênio que já vinha anteriormente sido assinado com o Estado, eu falei assim: Vai ser o único caso em que eu tenho uma execução direta do Ministério. Nem vai ser com Caixa Econômica, porque vou aproveitar o convênio que já existe. E assim nós fizemos o episódio da utilização da Emenda de bancada foi devidamente esclarecido que inclusive, o Relator, cada Emenda de bancada tem um coordenador. E houve um equívoco de entendimento do coordenador... Que era o Deputado Mussa Mendes, ele autorizou como foi pedido a ele e depois foi tudo esclarecido.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Eu quero preservar a ausência do Deputado Mussa. A verdade não foi bem essa, Sr. Ministro. A verdade Governo é Governo e nós sabemos disso. Manda quem pode e obedece quem tem juízo. Tirou-se o recurso e colocou-se. Depois se quis arrumar um culpado. E evidentemente que o pau quebra do lado mais fraco e a culpa aparentemente seria do coordenador. Mas não. Quando o coordenador tomou conhecimento, o fato já estava acabado. Posteriormente, diante do mal-estar acontecido, encontrou-se a solução. Eu tratei do fato *en passant*. Mas, eu não poderia deixar aqui que o Deputado Mussa carregasse nas costas o ônus do que foi cometido. Aliás, o Governador mostrou muita força no Ministério de V.Ex^a., o que é bom para o Estado.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Inclusive o deputado Mussa Mendes, particular amigo meu, situação especial, e inclusive não estava dizendo que foi...

Um dos requerimentos que a distribuição do recurso dava uma dupla interpretação.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Não me obrigue a dizer que uma empreiteira andou com um processo de mão em mão para esse assunto, que não fica bem para o País. Eu não gostaria de chegar a tanto.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: É problema da bancada.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): De bancada, não. Do Ministério também. Eu não queria entrar nesse assunto. Mas, na realidade não seria bom à gente entrar nesse assunto. Esse assunto é questão de passado. Mas quem comandou o processo foi uma empreiteira, isso é verdade.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: O que eu posso registrar, Senador, é que houve um entendimento depois no final, sobre a destinação dos recursos e o objetivo maior é terminar esse quilômetros e meio que faltava. Operação curta. E nós designamos um gestor que vai lá todos os meses. Que é o Dr. Márcio Galvão e ele acompanha a execução da obra. Ontem estive com o Governador Wellington e perguntei a ele quando estava prevista a possível inauguração desta obra. Ele disse que é queria que eu visitasse lá até o mês de junho para ver o andamento das obras como está. Então, em momento irei lá pessoalmente visitar já que foi uma solicitação do Presidente a mim, para que levasse a diante. Então, nós fizemos convênio, equacionamos... Depois... Pode ter havido percalço, mas houve entendimento no final para que a obra seguisse e eu tenho um gestor que está acompanhando. E eu vou lá pessoalmente nos próximos dois meses porque deu a entender que está andando a obra. Nessas coisas sou pior do que São Tomé, eu vou pessoalmente e nem uso o meu gestor. Eu vou lá olhar como está a obra. Porque é um compromisso até meu com o próprio também me lembro que o Senador Alberto Silva, na ocasião também se mostrou interessado que ajudasse e ele me disse que eu já falei aqui antes que ele sabe alguns locais onde há alguns trens disponíveis no Brasil, que ele queria utilizar alguns para modernizar mais a linha. E eu fiz o esforço para poder ajudar que realmente vi que o trecho que funcionava tinha baixíssima frequência de passageiro e o importante era chegar ao troca-troca. E depois houve uma discussão sobre a estação, o formato da estação, se é problema de meio ambiente, se adentrava mais ali naquela rua. E afinal se equacionou todo problema do projeto e a execução das obras. Só falta agora ver como é que está, a parte última da execução das obras e eu vou pessoalmente.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Esses fatos não tem diretamente culpa. É a periferia da burocracia brasileira. Já chega V.Ex^a, o prato feito. Infelizmente a gente convive com esse tipo de realidade. A minha curiosidade é que da última liberação para cá, obras físicas nada foram feito. E eu ficaria muito satisfeito se após essa visita V.Ex^a, comunicasse essa Comissão o andamento dessa obra.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Comunico a Comissão e em particular o senhor. Esteja certo do seguinte, eu fui um dos maiores entusiastas para resolver a situação.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Dr. João Luiz da Silva Dias, Presidente da CBTU para suas palavras finais.

DEPUTADO CÉLIO MOREIRA (PL-MG): Senador, eu queria só aproveitar a oportunidade do Ministro, nós vamos fazer uma Audiência Pública na Assembléia Legislativa com a presença dos Ministros e Deputados Federais, o Senador e os Deputados Federais. E a gente gostaria de ver, pedir a V.Ex^a, até a questão da agência do Ministro para que ele possa comparecer a essa audiência.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES: Com o maior prazer.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Muito obrigado.

Dr. JOÃO LUIZ DA SILVA: A grande questão é que cada um desses projetos praticamente mereceria uma audiência específica. Então a iniciativa lá do Deputado Célio Moreira é muito feliz, porque nós deveríamos e devemos em cada lugar discutir exaustivamente o Projeto. Mas, o tempo já está muito curto, mas eu gostaria de abordar uma questão levantada pelo Senador Eliseu Resende, que pergunta o critério da priorização na fase de planejamento, na fase de execução? Com certeza, os metrô, os três metrô de superfície que V.Ex^a, deu início nos anos 80 tiveram planejamento. Tiveram planejamento do GEIPOT e depois o acompanhamento do CBTU. Não é a realidade de hoje. A primeira grande questão nossa é nós restaurarmos o processo de planejamento. Não o planejamento tecnocrático. Planejamento. Nós não podemos ficar regidos ou pelo interesse privado que é legítimo, mas não pode subverter o interesse público e não podemos estar regidos pelo a visão do período administrativo que nós estamos falando de investimentos de infraestrutura de projetos que têm uma maturação longa. Vou exemplificar rapidamente, mas como um exemplo impressionante. Nós encontramos o metrô de Fortaleza e encontramos o metrô de Salvador, o Senador César Borges aqui fazia a queixa que paralisado no Governo Lula, nós encontramos o metrô que já deveria

estar pronto. O metrô de Fortaleza foi contratado em 99 para ser executado em três anos.

Então, o Governo Lula devia encontrar pronto. A linha sul prontinha. Pondo em funcionamento. A obra estava parada desde setembro de 2002. Pouco executada. E por quê? Porque, na hora que contrataram financiamento, tinham um Projeto básico feito às pressas. E contrataram a execução para a empresa, para o grupo que ganhou a licitação fazer o Projeto e executá-lo. Na hora que vai fazer o Projeto, começam a aparecer, as circunstâncias. O licenciamento ambiental.

Então, com toda a razão o Município de Fortaleza não autorizou que fosse em superfície o trecho no pólo de Parangaba. Teria que ser o elevado porque senão a cidade ia receber um paredão em um centro muito importante da cidade.

Então, primeiro, contrata-se por 500 milhões, o total lá do Projeto para fazer alguma coisa e a coisa que vai ser executada é outra. E o exemplo mais chocante é de Salvador. Salvador recebeu a prioridade no CEAIN para financiamento do Banco Mundial em 1997 para um VLT. Era uma rede de transporte um VLT que faria uma cobertura e uma interligação com a linha Calçada/Pararipe. O que foi contratado em 1999 foi um contrato para um segmento Lapa Pirajá, um segmento de metrô e a modernização de outro fragmento que é a nossa linha calçada Pararipe sem nenhuma articulação sobre elas. O orçamento que estava contratado, sabido, conhecido com a participação do Governo do Estado em 117 milhões de dólares, era o orçamento 307, sabidamente pelo opção que o Estado tinha feito, o orçamento necessário naquele momento sem o Projeto Executivo ainda, já era de 380 milhões de dólares que seria de responsabilidade do Estado. O Estado tinha responsabilidade de 117 milhões de dólares, e contava que participaria o setor privado como concessão onerosa com 60 milhões de dólares. Quer dizer, a concessionária entraria com 60 milhões de dólares com sistemas e material rodante para operar um sistema e ser remunerado pela tarifa unitária da cidade de Salvador. Nós estamos cansados de saber que a tarifa não paga nem ônibus. E ao contrário do que muita gente pensa, se eu for falar em custos privados, não de custos sociais, o metrô é um transporte caro. E aí entra aquela outra questão que o Senador colocava, do metrô de Goiânia. Como é que são estabelecidas as prioridades? No mundo inteiro se faz metrô, sistemas sobre trilhos como requisito de qualificação do transporte. É um transporte evidentemente mais qualificado. Não só do ponto de vista ambiental, mas poder ter características de regularidade, de pontualidade.

Então, é um transporte mais qualificado. No Brasil, nós tomamos muito mais como uma imposição de capacidade. Onde o sistema sobre pneus por ônibus não tem mais capacidade. O exemplo mais eloquente é Curitiba, que é referência mundial de transporte qualificado por ônibus. Nesse momento Curitiba está estudando a substituição do eixo norte-sul que é o eixo originário, feito com planejamento urbano, foi trinário criado, planejou-se a cidade para criar aquela linha, aquele corredor que opera com ônibus biarticulado, que, entretanto chegou no seu limite. Está com 23 mil passageiros, sentido hora. Então, se impõe e a Prefeitura está trabalhando, quer desenvolver o Projeto naquele planejamento com aquela competência que tem, mas de uma linha então subterrânea, de baixo lá da canaleta se colocar o metrô e fazer uma qualificação urbana da coisa.

Agora, o metrô de Salvador, além de ser 317 milhões de dólares, e que a União entraria com 190, 40 de contrapartida, 150 o Banco Mundial. E o Governo da Bahia entra com 117, já era 380 de partida, pela alteração do Projeto, por opção do Governo do Estado, e aí começa a sofrer outras alterações por imposição do Projeto Executivo. A estação da Lapa não podia mais ser desse jeito. Tinha que sair do outro lado, porque se não teria que desativar o terminal da Lapa o que seria um custo absurdo, porque é principal terminal de Salvador. Então, tiveram que fazer alterações. Nessas alterações o Projeto passou a ser de 440 milhões de dólares.

Então, o Senador César Borges coloca toda aquela reação da população no metrô calça curta. O metrô calça curta foi uma operação de emergência que o Governo fez de colocar recursos do PPI. Os recursos que estavam disponibilizados naquele momento era remanejamento. Porque só Belo Horizonte que era a conclusão da linha 1 tinha sido incluído no PP I.

Então, o Governo em 2005 quando viu que outras intervenções não teriam condições de colocar, não teria condições de prosperar, remanejou 500 milhões para os metrô de Salvador e de Fortaleza. Então era o recurso que estava ao alcance naquele momento, mas hoje, no PPA Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, nós estamos com um Projeto totalmente equacionado. 440 milhões de dólares. Então ele está melhor do que estava antes--

SR. PRESIDENTE SENADOR EDUARDO AZEVEDO (PSDB-MG): Doutor, olha, eu não estou politizando a discussão aqui. Então ia ter que lembrar que o desembolso foi ridículo, em relação a Belo Horizonte, os outros metrô também. O Senador César Borges já saiu daqui. Então não dá pra ficar falando assim, no passado foi assim, no passado foi assado, no passado

foi mal feito. Vamos fazer para frente. Essa tem sido a nossa posição. Agora, se nós formos discutir o passado, tudo bem. Eu topo discutir o passado aqui também. Aí nós vamos ver que não é bem assim. Quer dizer, o Presidente Lula já falou, o passado dele agora é ele mesmo. Então vamos olhar para frente.

Dr. JOÃO LUIZ DA SILVA: É o que nós estamos fazendo na hora que estamos discutindo o Projeto de Belo Horizonte. Foi priorizada a conclusão da linha 1, ela está sendo concluída, termina agora em julho com a inauguração do terminal, com a inauguração da sinalização, da modernização do C C O e com relação a linha do Barreiro, foi priorizada a implantação da faixa enquanto se desenvolve-se os projetos. Porque a grande questão que o Projeto que foi assumido dada a ordem 1998 era aquele Projeto que V.Ex^a. tinha desenvolvido e dado início em 1981. Era o subúrbio que seria moderno e nós teríamos uma linha operando em Y. Então o trem sairia do Barreiro, entraria na linha principal e o trem operaria naquela projeção daquela época de meia em meia hora. Poderia chegar a 15 minutos e até menos. Hoje com o metrô com a reformulação que foi feita em 95, está projetado para chegar a 3 minutos e meio de intervalo. Nós estamos com uma demanda, a demanda do Eldorado, é uma demanda da ordem de 70 mil passageiros/dia. É uma demanda equivalente do Barreiro. Nós não temos condições de aumentar espaçamento para o trem do Barreiro ingressar. Isso é tanto verdade que desde a hora que foi feita a opção de retomar, porque o convênio celebrado com o Governo do Estado havia concordado com a exclusão e com a extensão pra Vilarinho, é um convênio assinado pelo Governo do Estado pela Prefeitura em 95 o Barreiro estava excluído. Então quando foi incluído, em 1998, a partir daí passou-se a se fazer ensaios de possibilidades. Chegaram a quatro. Eu encontrei na CBTU já quatro ensaios de coisa. E com um Projeto cujo financiamento não existiam recursos assegurados no orçamento, porque nós lá na Prefeitura e depois na CBTU tivemos diversas vezes aqui no Congresso para fazer empenho junto ao Congresso e V.Ex^a. sempre foi o líder na questão de colocar recursos de Emenda. Agora recurso de emenda, se o próprio recurso do orçamento do Executivo sofre contingenciamento as Emendas sofrem muito mais. Agora, de qualquer forma então olhando para o futuro como está fazendo Curitiba, nós precisamos elaborar projetos e não é elaborar pura e simplesmente concepção, projeto de conceito, projeto básico simplificado nós precisamos ter projetos bem elaborados. É que nós vamos estar fazendo enquanto eu estou executando as obras para ampliação e o contrato da Mendes Júnior não é possível de ser retomado, que não encerrou, não fechou é um

contrato de 1985 passou por quatro moedas. Não teve licitação porque não era a regra da época. O Ministro já fez a referência, o valor do contrato dado na época era o financiamento que a Mendes Júnior ia agenciar no exterior. Era a regra da época. 90 milhões de dólares. Só trouxe 35. O valor em moeda nacional continuou sendo relacionado aos 90 milhões. Em 1990 o TCU determinou que fosse marcado prazo para o contrato. Todos os contratos tinham que ter prazo. Então no cálculo feito com os períodos paralisados restava um prazo remanescente de 14 meses. Isso em 1990. E o contrato continuou em vigor. E nós só não paramos antes quando nós entramos, porque a Mendes Júnior estava fazendo o viaduto ferroviário. Nós não íamos interromper uma obra no meio do viaduto com quebra de responsabilidade técnica. No dia que acabou de fazer o tabuleiro, nós demos a suspensão porque nós não tínhamos dinheiro para pagar, e conseguimos com aquela Emenda que o Senador Eliseu Resende havia assegurado junto com toda a bancada de Minas, dos 12 milhões e quinhentos, nós conseguimos fazer o pagamento e a liquidação. Mas, temos para frente e eu acho que é extremamente importante a iniciativa, lá da Assembléia e da Câmara de Vereadores para a gente fazer uma dissertação exaustiva olhando para frente embora o passado nos influencie. E com uma questão importante que o Ministro também chamou atenção, não adianta só fazer linha de metrô, não adianta só planejar o metrô, planejar bem, gastar mais tempo planejando, para depois executar melhor. Nós temos que olhar também o resultado. Como que vai funcionar? Como que vai funcionar o metrô de Salvador onde se imaginou que uma concessionária iria ser remunerada pela tarifa de ônibus, tendo um custo muitas vezes superior. Essa solução nunca foi dita. Como nunca se falou, se explicou, como que o metrô de Brasília vai funcionar. Brasília foi planejada com automóvel, não foi planejada com transporte público, e de repente se implantou uma linha de metrô. Como que essa linha se viabiliza? Não se viabilizou até agora. É uma linha com um problema extremamente grave. Por quê? Porque nós não podemos falar em metrô como uma linha. Faz parte de uma rede de toda uma estrutura de transporte que tem ser otimizada. A Super Via não pode ficar abandonada, como operadora privada, a sua própria sorte. Ela tem que fazer parte de uma rede de transporte público e ser remunerada pelo transporte que o Poder Público está comprando dela. Nós compramos tantas viagens, custa tanto. Nós pagamos. O que o passageiro tem capacidade de pagar não é problema deles. É da sociedade. A sociedade do Rio de Janeiro tem que bancar com a requalificação do seu transporte urbano hoje, totalmente cartelizado. Nós temos que ter

uma rediscussão do transporte público no País, e ver a questão do metrô que o sistema de alta capacidade de uma maneira ampla com essa participação de Estados, da Prefeitura, da gestão da autoridade metropolitana. Mas, só podemos pensar e imaginar a participação do setor assegurando a sua remuneração e com o controle público, há que ter autoridade metropolitana, autoridade local que possa reger e estabelecer as condições dos operadores privados. Sejam metrôs ou ônibus. É um modelo que é no mundo inteiro. Como se tivesse criando... Não. É no mundo inteiro. O sistema é subsidiado e tem que ser subsidiado pela sociedade. Não pelos usuários diretos porque o sistema favorece a cidade como um todo. Então, essa é a construção que nós estamos envolvidos. O nosso programa de regionalização fez isso. Remodelou, não é simplesmente uma operação eu faço, passo e seja feliz. Mesmo porque todas as projeções de demanda dos estudos que nós tínhamos aí do banco Mundial, todos eles, superestimavam a demanda e colocavam uma tarifa que seria tarifa internalizada pelo metrô, inalcançável. Então, falar que Recife vai transportar 400 mil passageiros e vai internalizar uma tarifária de 45 centavos de dólar. Não existe. Não existe os 400 mil passageiros e não é possível internalizar 45 centavos de dólar, por uma razão muito simples. Os passageiros não são lindeiros. Eles são alcançados através da integração. São passageiros que têm que pagar e remunerar também os operadores de ônibus.

Então, 45 é a parcela da tarifa internalizada pelo metrô. O usuário vai pagar muito mais do que isso. Agora, como é que é possível pagar num País cujo salário mínimo está indo agora para 380 reais, como é que é possível o cidadão pagar mais do que 50 centavos pelo deslocamento completo. Cinquenta centavos, significa um real por dia, 30 reais por mês é 8 ou 9% do salário mínimo. Isso é uma aberração para a nossa realidade. Para realidade Brasileira. Com essa desigualdade social.

Então, tem que ser construído um sistema de financiamento público que viabilize as operadoras. Não é uma questão da operadora. A operadora pública ou privada e se ela for pública ela tem que ser eficiente também, o sistema tem que dar controle para que mesmo se pública, ela seja eficiente e se privada, também seja eficiente e atue em atendimento ao usuário, e não só a sua regência que é normal, é lógica, de ser remunerada.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu pergunto ao ilustre Senador Eduardo Azeredo, autor do Requerimento, se ele de-

seja réplica. E indago também ao Senador Wellington, Senador Eliseu Resende...

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Eu queria parabenizá-lo porque mais uma vez essa Comissão traz aqui pessoas, Ministros influentes, Ministros que fazem parte desse Governo e fortalecendo essa Comissão que V.Ex^a. é o Presidente.

E segundo eu queria falar para o nosso mineiro João Luiz, que em Minas tudo se resolve na conversa. Uma boa conversinha fechada, não precisa ser tão assim, o nosso grande conhecedor Totó, com certeza o Senador Azeredo, o Senador Eliseu vão marcar um encontro, sentar numa Mesa como bons mineiros, vão acertar toda essa confusão e tenho certeza que Minas vai ganhar, porque eu nunca vi um mineiro que não cuidasse bem de Minas. Eu queria por último colocar aqui meu carinho especial com o Ministro Macio Fortes, do eu tenho testemunhado e que tem conduzido muito bem o Ministério das Cidades, que é um Ministério que todo mundo acaba indo bater na porta, a porta de V.Ex^a.. Não tem nem mais tranca, como V.Ex^a. bem colocou. Eu devo pedir algumas ligações a cobrar para o vosso telefone para poder ver se a gente consegue alguma coisa. Todo mundo ligando a cobrar, os mineiros. Mas eu queria também pedir desculpas pela infelicidade de ter surgido hoje, e bem colocado pelo Senador Valter, que infelizmente calhou de acontecer um assunto específico da região dele, que acabou trazendo para essa Comissão, mas eu queria deixar o meu carinho especial e a minha solidariedade com o Senador Valter, que acabou trazendo um problema para... Que não era o debate dessa Comissão. E tenho certeza que o Ministério de V.Ex^a. não tem nada a ver com essa situação e que o Senador Valter irá esclarecer. Só isso que eu queria colocar, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Antes de encerrar a audiência, eu vou conceder excepcionalmente ao Vereador Presidente da Câmara de Belo Horizonte Totó, por dois minutos para que ele não saia daqui frustrado. Com a palavra o Vereador Totó por dois minutos.

VEREADOR TOTÓ TEIXEIRA (PMDB-MG): Com certeza, na presença de V.Ex^a. eu não falei ainda. Só queria o seguinte, acho que o João Luiz é uma pessoa que o Sr. Ministro devia levar lá para o Ministério do Planejamento para calcular nº.. Agora, como Executivo é um desastre. Eu se tivesse uma empresa, jamais. Porque ele pensa modernamente, sim. Economicamente deve ser os nº.s devem bater. Mas na prática, veja bem, o terminal de vilarinho que custaria 30 milhões para os cofres públicos, já estava licitado, pronto para construir, ele suspendeu alegando anormalidade na

licitação. Acontece que esse processo rolou por quatro anos, fez outra licitação, com certeza até a conclusão vai demorar sete anos da suspensão do processo e vai custar mais de 80 milhões para o cofre público. Então como é que faz um negócio para diminuir o custo de 30 para 70? Outra coisa, ele foi oriundo da BHTRANS, gestor... Aliás, ele é um artista, ele nasceu no Governo militar da extrema-direita conservadora e está na extrema esquerda. Não sei como consegue. E outra coisa, saiu da BHTRANS, deixou um déficit de 400 milhões. Nós passamos um aperto danado nessa cidade que ele deixou lá para pagar. E agora nós fizemos um ajuste de conta vai sobrar 80 milhões para a prefeitura [soa campanha]... Eu não gostaria de tê-lo como executor de nada. Ele pode fiscalizar. Coloca lá no TCE, no TCU, que lá é bom. Tem que ter gente boa de nº... Agora, para executar, de jeito nenhum.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Para tréplica, concedo a palavra ao dr. João Luiz por dois minutos também.

DR. JOÃO LUIZ DA SILVA: Está ficando na ordem de 30 milhões. É um terminal totalmente diferente daquela licitação que nós anulamos, e eu posso passar toda as informações para V.Ex^a. sobre os vícios de corrupção. E é bom, acho até que o ambiente não é adequado para a gente estar tratando das coisas extremamente graves, de uma empreitada integral, uma licitação feita com 29 dias, teria que ser 45, sem Projeto, sem licenciamento ambiental, de um sistema que seria pago 16 parcelas, um milhão e quatrocentos onde nem existia Projeto. E a empresa que entrou, nessa licitação que foi fulminante, com 29 dias entre o edital e a apresentação de proposta, teve que apresentar estudos de mercado, e só ela, porque ela contratou três meses antes, e uma concepção do terminal que foi contratado também três meses antes. E tem outros episódios com relação o Presidente da CBTU que assinou o contrato no dia 13 de dezembro de 2002 e recebeu um financiamento do BANCO RURAL no dia 16 de dezembro de 2002, onde o avalista dele era o Bruno Brunelli, que era o dono Diedro e Marco Valério. Então V.Ex^a. [soa campanha] tome muito cuidado com essa licitação em particular, que foi anulada pelos seus vícios insanáveis inclusive, fraude no contrato. Em que a página que tinha a garantia foi subtraída, substituída. E a empresa vem justificar que aquilo ali foi uma necessidade. Necessidade de alterar contrato se faz por aditivo. Mas, foi feita posteriormente, uma subtração da página para reduzir a garantia que só foi apresentada em fevereiro de 2003.

Então, foi anulada, o Tribunal de Contas acompanhou a anulação. Não havia como não anular. E era um empreendimento que está agora substituído por um de

30 milhões, com todo o solo criado feito. Ou seja, está onerado por toda estrutura para receber quatro lages, como fizemos na região de V.Ex^a., onde nós fizemos uma operação urbana, V.Ex^a. sabe muito bem que eu coordenei aquele Projeto com uma parceira com o setor privado, com grande benefício para a região do barreiro. [soa campainha] E não saí da BHTRANS com déficit de 400 milhões. Esse déficit é posterior à minha presença na BHTRANS porque as regras--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Um minuto para o Deputado João Leite. Nós vamos encerrar a Sessão.

DEPUTADO JOÃO LUIZ LEITE (PSDB-MG): Muito obrigado Senador Perillo. Quero parabenizá-lo por essa audiência tão importante onde podemos discutir algo que interessa a população brasileira. Saio muito feliz com a atuação dessa Comissão, dos nossos Senadores também, Senador Azeredo que se empenhou muito, Senador Eliseu Resende, Senador Wellington Salgado e muito decepcionado porque a gente olha para a região metropolitana de Belo Horizonte, para a cidade de Belo Horizonte e infelizmente nós voltamos com as mãos vazias. Porque o que está previsto não acelera. Nós estamos vivendo em Belo Horizonte um apagão do trânsito e não vamos levar para os belo-horizontinos e para a região metropolitana, os trabalhadores e trabalhadoras que estão lotando os ônibus, outros andando a pé numa cidade com uma topografia acidentada e que necessitaria muito do investimento. Infelizmente o Governo Federal não tem o investimento que vai atender a população de Belo Horizonte, da região metropolitana. Mas, fica o nosso agradecimento a essa Comissão pela atuação brilhante e aos Senadores de Minas Gerais. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Antes de encerrar essa Sessão eu gostaria de agradecer ao ilustre Sr. Ministro Márcio Fortes, Ministro das cidades, pela atenção dispensada a essa Comissão, aos Senadores e pela presença. Agradecer também o Dr. João Luiz da Silva Presidente da CBTU, Presidente da Super Via por terem também aquecido ao nosso pedido. Cumprimentar o Senador Eduardo Azeredo, autor do Requerimento, todos os demais autores os Senadores de Minas que ficaram aqui esta hora, Senador Eliseu, Senador Wellington--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Sr. Presidente, nós vamos só fazer uma Emenda conjunta, os três senadores mineiros para poder aumentar objetivamente essa linha do metrô do Barreiros. Esperamos que possamos ter a boa vontade do Governo para poder aprovar.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, antes de encerrar convoco

todos os Senadores integrantes dessa Comissão, para estarem aqui na terça-feira, às 14h00 para uma Sessão de sabatina do Dr. Antônio Domingos Teixeira indicado para membro do Conselho Diretor da ANATEL. Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião. Muito obrigado a todos.

Sessão encerrada às 13h16.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 10ª Reunião, ordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 03 de abril de 2007, às 14 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às quatorze horas e vinte e oito minutos do dia três de abril de dois mil e sete, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se, ordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores **Dalcídio Amaral, Ideli Salvati, Inácio Arruda, Fernando Collor, Expedito Júnior, Romero Jucá, Leomar Quintanilha, Valter Pereira, Wellington Salgado, Heráclito Fortes, Flexa Ribeiro, Flávio Arns, Jonas Pinheiro, Rosalba Ciarlini e Cícero Lucena**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência lê os seguintes expedientes: Ofício nº 83/07, do Gabinete do Senador Romeu Tuma, encaminhando cópia do Requerimento nº 79, de 2007-M, em que Sua Excelência requer licença para tratamento de saúde nos dias 3 e 4 de abril de 2007; Ofício nº 58/2007, do Gabinete do Senador Sérgio Guerra, encaminhando Licença Médica de Sua Excelência por 40 dias, a contar de 04 de março de 2007; Requerimento do Senador Jayme Campos, justificando sua ausência nos dias 3 e 4 de abril de 2007. Em seguida, passa-se à deliberação da seguinte matéria constante da Pauta: **Item Único – Mensagem do Senado Federal nº 51, de 2007**, que “submete à apreciação do Senado Federal o nome do Senhor Antônio Domingos Teixeira Bedran, para exercer o cargo de Membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações – Anatel”, de autoria da Presidência da República, tendo como Relator o Senador Heráclito Fortes. A apreciação da

indicação é adiada. A Comissão aprova, extrapauta, o **Requerimento, nº 30, de 2007-CI**, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que “requer nos termos regimentais e constitucionais, que seja dirigido convite às autoridades abaixo relacionadas para, em Audiência Pública, no âmbito desta Comissão, seja debatido o sistema hidroviário nacional: Senhor Alfredo Nascimento – Ministro dos Transportes; Senhor Geddel Vieira Lima – Ministro da Integração Nacional; Senhor Silas Rondeau – Ministro de Minas e Energia; Senhora Marina Silva – Ministra do Meio Ambiente; Senhor Fernando Brito Fialho – Diretor-Geral da ANTAR; Senhor José Machado – Diretor-Presidente da Agência Nacional de Águas – ANA e Senhor Jerson Kelman – Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL”. Fazem uso da palavra os senhores Senadores Heráclito Fortes e Wellington Salgado. A Presidência agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às quatorze horas e trinta e quatro minutos, lavrando eu, *Dulcidia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada, juntamente com a íntegra o seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente.

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

10ª Reunião Ordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª legislatura. Realizada no dia 03 de abril de 2007, às 14 horas e 28 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental declarado aberta a 10ª Reunião Ordinária da Comissão de Serviço de Infra-Estrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciar os trabalhos proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Há expediente sobre a Mesa. Requerimento da lavra do ilustre Senador Jayme Campos, que justifica a ausência em virtude de atestado médico. Idem o Senador Romeu Tuma, que justifica a ausência também com base no art. 43, inciso I do Regimento Interno. Também licença médica. Também do ilustre Senador Sérgio Guerra, que comunica licença médica pelo período de 40 dias, entre 12 de fevereiro e 4 de março.

Requerimento nº. 30/2007, de autoria do ilustre Senador Flexa Ribeiro. Requer nos termos regimentais e constitucionais seja dirigido convite às autoridades

abaixo relacionadas para em Audiência Pública no âmbito dessa Comissão seja debatido o Sistema Hidroviário Nacional. Convite aos ilustres Ministros de Transportes, Alfredo Nascimento, da Integração Nacional, Jadel Vieira Lima, de Minas e Energia, Silas Rondeau, do Meio Ambiente, Marina Silva, Diretor-Geral da ANTAC, Diretor Presidente da ANA e Diretor-Geral da ANEEL. Está em discussão o Requerimento. Não havendo quem queira discutir, está em votação. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Com a palavra o ilustre Senador Heráclito Fortes para uma questão de ordem. Com a palavra, pela ordem, o ilustre Senador Heráclito Fortes.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Sr. Presidente, a convocação dessa Sessão da Comissão destina-se como item único à aprovação do... A análise do nome do Sr. Antônio Domingos Teixeira Bedran para ocupar um cargo do Conselho Diretor da ANATEL. O currículo do Sr. Bedran é por demais conhecido, mas eu quero ponderar a V.Exª. e os demais companheiros, que nós estamos com um *quorum* baixo. Nós não temos no momento sequer número suficiente para a deliberação. E acho que por bem não se correr nenhum risco com a análise dessa natureza. Daí porque solicito e peço aos companheiros a ponderação do adiamento dessa Sessão.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o ilustre Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, eu concordo plenamente com o Relator, Senador Heráclito Fortes, vejo que é um cargo muito importante que merece um debate pela explanação do indicado, e essa sendo uma Comissão muito importante com Senadores ilustres que a compõem, eu pediria a V.Exª se poderia realmente marcar uma outra data, visto que hoje o *quorum* está baixíssimo, e esse é um cargo muito importante e mereceria um debate. Eu concordo plenamente com o ilustre Senador.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Eu quero voltar a explicar, nós necessitamos com um *quorum* qualificado, nós precisamos de 13 votos, nós não temos... Já mandei fazer a verificação, a própria presença nos Senadores no Plenário é baixa, tendo em vista tratar-se de uma semana atípica. De forma que a minha sugestão é que não se corra riscos... Quando eu disse atípica, exatamente pelo problema, pela dificuldade de deslocamento de alguns Parlamentares da sua base aqui.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, pela ordem. Que-

ria deixar bem claro também se for lido o relatório eu pedirei vista do relatório para dividir com V.Ex^a a responsabilidade.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Eu queria que a senhora ali atrás que se manifestou, que entendesse que a minha intenção é de ajudar. Não é de atrapalhar. Queria que a senhora entendesse, talvez a senhora não conheça o mecanismo regimental. O que eu estou querendo é colaborar com o Dr. Bedran pela sua história. O conheço muito bem. De forma que eu estou cumprindo aqui com um dever Parlamentar do qual eu não abro mão.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, há um Requerimento verbal, de iniciativa do ilustre Senador Heráclito Fortes, corroborado pelo ilustre Senador Wellington Salgado, de transferência desta reunião ordinária, de adiamento desta reunião de sabatina ao Dr. Antônio Domingos Teixeira Bedran, para a próxima Reunião ordinária que deverá ocorrer às 14h do dia 10, terça-feira próxima. Os Srs. Senadores que aprovam este Requerimento permaneçam como estão. Aprovado.

Está encerrada a presente Sessão. Convoco outra para a próxima terça-feira, dia 10, às 14h.

Sessão encerrada às 14h34.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 11ª Reunião, ordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 10 de abril de 2007, às 14 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às quatorze horas e vinte e sete minutos do dia doze de abril de dois mil e sete, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador DELCÍDIO AMARAL, Vice-Presidente da Comissão, reúne-se, ordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores Delcídio Amaral, Francisco Dornelles, Inácio Arruda, Fernando Collor, Expedito Júnior, Romero Jucá, Valdir Raupp, Leomar Quintanilha, Joaquim Roriz, Valter Pereira, Wellington Salgado, Adelmir Santana, Eliseu Resende, Jayme Campos, Heráclito Fortes, Raimundo Colombo, João Tenório, Marconi Perillo, Flexa Ribeiro, João Durval, João Ribeiro, Augusto Botelho, Renato

Casagrande, José Maranhão, Neuto de Conto, Geraldo Mesquita, Demóstenes Torres, Marco Maciel, Jonas Pinheiro, Romeu Tuma e Cícero Lucena. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A presente reunião destina-se à deliberação das seguintes matérias constantes da Pauta: Item 1 - Mensagem do Senado, nº 51, de 2007, de autoria da Presidência da República, que “submete à apreciação do Senado Federal o nome do *senhor Antônio Domingos Teixeira Bedran*, para exercer o cargo de Membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL”, tendo como relator o Senador Heráclito Fortes. Foi aprovada a indicação, obtendo o seguinte resultado 23 votos sim, nenhum voto não e nenhuma abstenção, totalizando 23 votos. Foram convidados os Senadores Delcídio Amaral e João Durval para os escrutínios. Usam da palavra para sabatar o indicado os senhores senadores Heráclito Fortes, Fernando Collor, Wellington Salgado, Flexa Ribeiro, Leomar Quintanilha, Renato Casagrande, Romeu Tuma, Cícero Lucena, Marconi Perillo, Raimundo Colombo, Delcídio Amaral e Joaquim Roriz. Item 2 - Projeto de Lei do Senado, nº 137, de 2006 - Decisão Terminativa – de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, que “determina que as empresas operadoras do Serviço Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro, que apresenta parecer pela aprovação do projeto e da emenda nº 1 e pela rejeição da emenda nº 2, ambas da Senadora Serys Slhessarenko, nos termos do substitutivo. Após leitura do Relatório, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais. A apreciação da matéria é adiada. Item 3 - Projeto de Lei do Senado, nº 155, de 2005 - Decisão Terminativa, de autoria do Senador Gerson Camata, que “estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Cícero Lucena, que apresenta parecer pela declaração de prejudicialidade do PLS nº 155, de 2005, nos termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal. A apreciação da matéria é adiada. Item 4 - Projeto de Lei do Senado, nº 222, de 2004 - Decisão Terminativa, de autoria do Senador Sérgio Cabral, que “acrescenta o art. 50–A, à Lei nº 9.478, de 1997, dispondo sobre a repartição do acréscimo da produção da exploração de gás natural e de petróleo, nas modalidades royalties e participação especial, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Delcídio Amaral, que apresenta parecer pela aprovação do projeto. A matéria foi retirada de pauta,

a pedido do relator, para reexame. Item 5 - Projeto de Lei do Senado, nº 264, de 2004 - Decisão Terminativa, de autoria do Senador Augusto Botelho, que “altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para condicionar a pavimentação de vias urbanas à prévia implantação das redes de infra-estrutura urbana básica, e dá outras providências”, tendo como relator o Senhor Adelmir Santana, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com a emenda que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. Item 6 - Projeto de Lei do Senado, nº 22, de 2004 - Decisão Terminativa, de autoria do Senador Magno Malta, que “inclui o trecho rodoviário compreendido entre as cidades de Pedro Canário (ES) e Nanuque (MG), na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973”, tendo como relator o Senador Delcídio Amaral, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, na forma do Substitutivo que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. Item 7 - Ofício “S” nº 04, de 2006 – Não Terminativo, de autoria da Deputada Sandra Batista, que “encaminha abaixo assinado coletado no Estado do Pará que solicita a anulação da Resolução nº 85, de 1998, da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, que, “aprova o regulamento do serviço telefônico comutado”, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro, que apresenta parecer pela expedição de ofício à CCJ, para conhecimento do teor da reivindicação e do Ofício nº 4, de 2006, e posterior remessa do processado ao arquivo. A apreciação da matéria é adiada. Item 8 - Projeto de Lei da Câmara, nº 32, de 2003, de autoria do Deputado Gilberto Kassab, que “dispõe sobre a criação do Programa de Microdestilarias de Alcool – PROMICRO, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Tasso Jereissati, que apresenta parecer pela recomendação de que a matéria seja apreciada, primeiramente, pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, retornando, a seguir, à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, nos termos do art. 133, inciso V, alínea “d” do RISF. A apreciação da matéria é adiada. Item 9 - Projeto de Lei da Câmara, nº 67, de 2006, de autoria do Deputado Pedro Fernandes, que “inclui no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação entre a BR-222, na localidade de Chapadinha/MA, e a BR-343, na cidade de Buriti dos Lopes/PI”, tendo como relator o Senador Heráclito Fortes, que apresenta parecer favorável à aprovação do projeto, com as emendas que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. Assume a Presidência dos trabalhos o Senador Marconi Perillo, Presidente da Comissão. A presidência registra a presença do Deputado Federal

Júlio Semeghini, Presidente da Comissão de Ciência, Tecnologia e Comunicação da Câmara dos Deputados. A Presidência agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às dezesseis horas e dezessete minutos, lavrando eu, *Dulcídia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada, juntamente com a íntegra o seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA – CI

12ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 12 de abril de 2007, às 10 horas e 12 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental, declaro aberta a 12ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da Reunião anterior. Srs. Senadores e Sras. Senadoras que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovada.

A presente Audiência Pública tem como objetivo a realização de debate com a finalidade de discutir o processo de concessões públicas em rodovias federais. Tenho a honra de convidar para tomar assento à Mesa os senhores Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas e Logística ANTC; o Sr. Paulo Godoy, Presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústrias de Base, a ABDIB; o Sr. Cloraldino Severo, consultor de transportes; o Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transporte do Ministério dos Transportes SNTT. E o entre José Alexandre Nogueira de Rezende, Diretor-geral da ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. Tenho o prazer de passar a palavra à ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento, para realização dessa Audiência Pública. Com a palavra, pelo tempo de cinco minutos, a Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero saudar e agradecer os ilustres convidados, já devidamente nominados que, atendendo a convite da Comissão de Infra-Estrutura, comparecem para que nós possamos debater este importante tema, que é a questão das concessões das

nossas rodovias e, principalmente, o que nos motivou a solicitar esta audiência é uma situação que nós vivenciamos, de um processo que aconteceu, foi implementado, ao longo de vários anos de concessões de rodovias e, Presidente...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eu acho que nós temos mais um convidado que chegou, eu acho que seria importante já anunciá-lo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sra. Senadora, todos já foram convidados.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Não, o Valente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu convidei o Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, por favor, tomar assento à Mesa.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Tudo bem. Então, o pessoal poder viabilizar aí o assento do Dr. Valente. E, para nós, nestes últimos anos, nós tivemos uma controvérsia, a partir de procedimentos do Tribunal de Contas da União, que foram fazendo ajustes e modificações no edital. E, no final do ano passado, a decisão do Presidente Lula de não dar andamento, para que pudessem ainda, novos ajustes ocorrerem no sentido de que a concessão tivesse uma adequação mais perfeita possível aos interesses do país. E, portanto, trazer para a Comissão de Infra-Estrutura este tema, com as divergências que foram tornadas públicas, e a polêmica que está instalada, inclusive, em alguns Estados aonde a concessão e o pedágio, eu até queria dizer assim, quando eu solicitei audiência, eu solicitei até numa situação relativamente privilegiada, Senador João Durval, porque Santa Catarina é um dos raros estados, a partir de uma determinada faixa do país para baixo, se você pegar vários Estados, Santa Catarina é o único Estado que, pelo menos na região Sudeste, Sul, que ainda não tem a implementação de pedágios. Nós estamos incluídos agora neste lote, com dois trechos, na 101 e na 116 e, obviamente, quando a gente propõe aqui audiência é para poder aprofundar o tema, ver se temos alternativa, se realmente o que está... O que já foi implementado no país é realmente o mais adequado, se as modificações solicitadas pelo Tribunal de Contas da União dão conta efetivamente de atender os interesses do Brasil para que as nossas rodovias concessionadas possam atender o fluxo, o preço, o custo que tudo isso acarreta.

Então esse foi o objetivo da audiência e as autoridades que aqui comparecem, não é? O representante da ABDIB, da ANTT, do Ministério dos Transportes, o ex-Ministro, Cloraldino Severo, dos Transportes

e o representante da Associação das Empresas de Transportes de Cargas, ANTC, que eles possam efetivamente esclarecer e, quem sabe, dessa audiência nós contribuirmos com esse debate que está aberto no Governo Federal, no Governo Lula, para que andamento nós daremos para o processo concessionário das nossas rodovias. É esse o objetivo, Presidente da Comissão, Senador Marconi Perillo e é isto que nos anima a fazer audiência [soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a manifestação da ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento. Concedo imediatamente a palavra ao Sr. Cloraldino Severo, consultor de transportes, pelo prazo de 10 minutos, para fazer as suas considerações.

SR. CLORALDINO SEVERO: Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sra. Senadora Ideli Salvatti, senhoras, senhores. Eu entendo esta manifestação do Senado, de uma extrema importância para o país. Este país vive um momento de transição muito importante no seu desenvolvimento e me parece que o transporte está bastante esquecido dentro disso. As mudanças que teremos que fazer, no setor de transportes, superam a todas que já foram feitas, em qualquer outro Governo anterior. Portanto, precisamos nos preparar, com uma visão mais ampla, para esses novos tempos. Eu lamento que tem se buscado sempre análises casuísticas, análises voltadas para uma solução, ao invés de dar uma solução mais ampla para o problema, porque o país precisará delas; não existe nenhuma solução específica ou alternativa que sirva a todos os casos, a todas as situações.

Feita esta preliminar, eu gostaria de colocar uma segunda preliminar muito importante, quando se debate a questão de pedágio, que é que existem três partes nisso, infelizmente, esse tripé está arrego(F), porque duas partes têm se movido juntas e uma parte tem ficado abandonada, que é a sociedade, o cidadão, o usuário, o consumidor. Esta parte nunca é levada em consideração, a partir de todos os seus direitos. Todos os modelos que foram preparados e que são vigentes no país se preocuparam com a situação dessas outras partes. Há outro ponto importante, a ser fixado logo de início, é dizer-se que é preciso meditar que quando se fala em concessão de pedágio, se fala numa relação de negócio instantâneo, como se um táxi fosse, e que, portanto, não se pode deixar de dar a quem usa, naquele momento, os benefícios antecipadamente, o que não vem acontecendo. E não se pode também transferir investimentos, como tem acontecido porquanto a pessoa paga por investimento que não recebeu.

Feita essas preliminares, eu quero colocar, já que o tempo é pequeno, voltar logo para a questão objeti-

va. A questão objetiva, para começo de conversa, são as licitações que estão aí. Quero dizer de início que não há nenhuma condição, nenhuma sequer, dessas concessões prosperarem, desses editais prosperarem, na forma em que estão postos até agora. Eles pecam por todos os aspectos. A audiência Pública feita com a ANTT foi extremamente elucidativa a este respeito, quando a ANTT, em todas as questões-chave, disse o que é certo, que não era com ela essa questão, que era com o Ministério. Que todas as questões que dissessem respeito a modelo e que não fossem específicas do edital, dependiam de uma decisão de Governo, de uma decisão do Ministério. Isto é verdade. Só que essa oportunidade não foi dada à sociedade de se discutir as outras questões, que são de modelo sim, e que têm que ser resolvidas. Todo o problema começa pelo erro de querer se tratar do edital e não tratar da concepção anterior ao edital, que é o próprio modelo, que é totalmente lesivo aos interesses da sociedade. Mesmo ficando dentro das questões específicas, das questões específicas do edital, vê-se que os projetos e os estudos todos que instruíram estas licitações são, em primeiro lugar, imprecisos. O Tribunal de Contas mostrou isso muito bem, a sociedade mostrou isso muito bem; há uma total imprecisão dos estudos, que também são incompletos. Não existe um projeto básico. Para reduzir a tarifa, numa preocupação interessante, a ANTT e o Ministério procuraram reduzir objetivos e estabeleceram objetivos menores e, com isso, reduzindo os investimentos, naturalmente reduziria a tarifa.

Mas está bem esclarecido pela própria ANTT, o que é lógico, quando se retomarem os investimentos essa tarifa terá que sofrer as alterações correspondentes. Portanto, nós estamos dando um cheque em branco. O edital mantém todos os vícios do modelo anterior. As questões referentes ao modelo de carga fiscal, à exclusão de trechos que não foram discutidos ou esclarecidos, trechos de pista simples; essa questão da pista simples merece uma reflexão muito profunda, se diz: “Não, mas a lei, a lei hoje dá legalidade”. Não é questão de dar legalidade, a lei diz o seguinte, que os casos que tiverem que ser exceção, se faça uma modificação e se diga que tem que ser exceção. Vamos refletir o seguinte: quando nasce uma estrada, a sociedade se organiza em torno dessa estrada. A sociedade cria o seu armazénzinho, criam o seu negócio-zinho, então, os pequenos se juntam àquela estrada. É justo que, depois, quando se desenvolve, o Governo chega e diz: “Não vale mais nada agora, você tem que pagar essa estrada” e desestruturam aquela sociedade e aqueles grupos sociais menos favorecidos. Por causa disso, no mundo inteiro, se mantém uma via alternativa. Não se tira o que se deu ao povo. Então, a via

alternativa é absolutamente essencial. Se disserem: “Ah, mas a legalidade... Está respaldado pela lei”. Está sim, foi criada uma lei geral, pela Medida Provisória que criou todo o programa de descentralização, mas essa mesma, essa mesma lei diz que se excepcione o que tem que ser excepcionado. E o caso das rodovias é um caso típico.

Então, a licitação, da forma que foi feita, facilita conluíus. Lamentavelmente tenho que dizer isso. É muito séria a montagem dessa licitação, com todos esses trechos ao mesmo tempo, que permite que se repita episódios negros da história da área de transporte, em termos de conluio. É preciso que se tenha atenção a isso e que se analise muito melhor.

Então, a Audiência Pública feita pela ANTT não cumpriu os seus objetivos. Por isso nós entendemos que não há como, de forma nenhuma, se aceitar este modelo. Para os usuários, posição que eu me coloco, como representante nessa história, para os usuários, existem muitas questões importantes, naturalmente a modicidade da tarifa; existe a questão dos tipos de tarifa. Veja que o Ministério já reconheceu o equívoco que tem na sua estrutura de tarifas e mudou, na PPP da Bahia, fez uma alteração, o que nos editais continua.

A questão da via alternativa é fundamental. A questão dos impostos de tributos é um acinte, que se paga e o que se paga de impostos e tributos, que estão onerando profundamente. O pagamento pós-investimento lesa o consumidor porque o usa a estrada e não teve o investimento feito. O sistema de pedágio fechado, portanto, é uma necessidade fundamental; o modelo de concessão precisa mudar; o modelo de delegação... Existe uma série de modelos, ninguém aqui está querendo deixar de usar a iniciativa privada; vai se usar a iniciativa privada, em todas as situações. Só que existem formas diferentes de usar que são mais favoráveis à sociedade e ao interesse público; o direito adquirido, que eu me referia antes, das pessoas que se organizaram e que de repente perdem; a natureza da contraprestação ser instantânea. Essas coisas não se meras questões teóricas, essas questões mexem no bolso do cidadão profundamente e precisam ser mudadas antes do edital. Então, é fundamental—
[soa a campainha].

Que se mudem essas coisas. Só para fechar, então, senhor Senador, Srs. Senadores, eu quero dizer que é terrível dizer que, de cada real que nós pagamos para as empresas concessionárias, conforme relatório da ANTT—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Autorizo a prorrogação do tempo do expositor por mais três minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: De cada real que o cidadão paga, voltam, como investimento, 27,9%, enquanto 50% é custo operacional. Isto é um escândalo. É impossível se aceitar tanta ineficiência. Esta caixa preta tem que ser aberta. Os relatórios da ANTT não satisfazem os interesses e o que a lei dá ao usuário e ao cidadão. Eles precisam ser mais explícitos e precisam ser criados canais para que a sociedade acompanhe e defenda os seus direitos que a lei os assegura amplamente.

Então, é importante, para fechar, que a ANTT abra canais novos para que a sociedade toda esteja lá presente, trazendo os problemas que sente, ajudando na fiscalização, e ajudando na construção de soluções para o país. Não está na minha cabeça a idéia, de forma nenhuma, de exclusão de pedágio, mas este modelo que está aqui é totalmente inaceitável e, nas circunstâncias que mostramos, são inadequados. E entendemos que as coisas que o Tribunal de Contas colocou, se for lido direito o parecer do tribunal de contas, vai se ver que não foram cumpridos, que os projetos não foram feitos, e uma série de outras economias que permitirão que se impugne todos... A impugnação desses editais e que o país continue com essas prorrogações que não terminam nunca.

Obrigado pela oportunidade de estar nessa Casa, trazendo esses anseios, que são da parte esquecida. Que este fato de falarmos antes tenha outro significado na coisa, de que os usuários passaram, pela primeira vez, a serem escutados e trazerem a sua voz a esta Casa, que é a esperança que o povo pode ter de defesa dos interesses do cidadão, do usuário e do consumidor. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr. Cloraldino Severo, Consultor de Transportes, ex-Ministro dos Transportes, pela sua exposição. Tenho a honra de conceder a palavra, pelo prazo de 10 minutos, ao Sr. Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas e Logística, ANTC. Com a palavra, o Sr. Geraldo Viana.

SR. GERALDO VIANA: Sr. Presidente, Srs. Senadores, demais participantes dessa Audiência Pública, senhores convidados, é uma honra para a ANTC e Logística participar desse esforço de elucidação de uma questão tão importante para o país, de modo geral, e para o setor de transporte, de maneira muito particular. Eu quero dizer aos os senhores que, do ponto de vista do setor que eu represento, ao longo dos anos, fizemos um esforço muito grande, quer dizer, a nossa parte eu tenho consciência de ter feito, no sentido de preservar o modelo que deu certo do Brasil, de financiamento da infra-estrutura de transporte, através de

recursos públicos, da época do nosso saudoso Fundo Rodoviário Nacional, do nosso imposto único de combustível e lubrificantes que asseguraram a construção e a manutenção desta batalha que temos aí.

Todavia, perdemos a batalha crucial na Constituinte, por uma questão de cinco ou seis votos, e o modelo foi desarmado. Ficamos sem fontes de custeio. O resultado foi trágico, perdemos praticamente a condição de transitar pelas nossas rodovias porque os recursos tributários à época, o principal recurso tributário que substituiu o IUCL foi o ICMS sobre combustíveis, ou seja, os recursos foram transferidos para os Estados e o encargo continuou na mão da união. Era preciso encontrar saídas para esse impasse, não é? De novo apostamos tudo na CIDE, na criação da CIDE. Foi um caso raro em que a iniciativa privada... Apoiar a criação de um novo tributo, com o compromisso de vinculação, de aplicação dos recursos na infra-estrutura de transporte. Isso aconteceu no final de 2001 e, no final de 2002, foi aprovada finalmente a lei regulamentadora desta Emenda constitucional da CIDE, não é?

No final de 2002, na verdade, último ato do Governo Fernando Henrique, foi a sanção dessa lei, com vetos que realmente destruíram aquela esperança de vinculação. Quer dizer, havia naquela lei a criação de um fundo, mecanismos de fiscalização que, na verdade, faziam parte da própria fundamentação da proposta de criação desse tributo. Quando o Congresso Nacional aprovou a criação da CIDE, aprovou na suposição de que os recursos seriam totalmente direcionados à infra-estrutura de transporte. Não foram, pelo menos não foram durante o primeiro ano, porque não havia lei, durante o ano de 2002. No ano de 2003, 2004 os recursos foram muito mal aplicados, grande parte deles foi desviada para outras finalidades, não foram aplicados naquelas finalidades constitucionais.

Graças a medidas tomadas pelo setor de transporte, inclusive Ações Diretas de Inconstitucionalidade, promovidas junto ao Supremo Tribunal Federal, conseguiu-se que o Governo, a partir de 2005/2006, voltasse a aplicar, passasse a aplicar realmente os recursos da CIDE naquilo que havia sido originalmente proposto. Mas, na verdade, o que nós concluímos, ao longo desse processo, é que sem recursos vinculados, sem recurso garantidos, dificilmente o Estado, qualquer Estado, qualquer setor, seja federal, estadual ou municipal dará conta de prestar um bom serviço à sociedade, de entregar estradas seguras, bem sinalizadas, bem conservadas sempre; não é fazer isso de vez em quando, é fazer sempre é não permitir a queda do padrão de serviço. E isso, a nossa história revela isso, um permanente sobe e desce, eventualmente temos até boas estradas, em alguns lugares, em alguns

Governos, para, em seguida, novamente, em função de outras demandas sociais igualmente importantes, esses recursos serem negados ao setor rodoviário.

Então, diante dessa realidade passamos a conviver, com uma certa naturalidade, com a inevitabilidade da criação de um sistema de concessão à iniciativa privada. E reconhecemos que foi feito, esse modelo foi implantado de uma maneira atabalhoada, fruto de uma necessidade premente de se dar uma resposta, quer dizer, não foi bem uma escolha, foi falta de opção. Na verdade, isso foi feito sem a agência reguladora, esse foi um caso que, na verdade, as concessões precederam a criação da agência reguladora. Foi feito realmente de uma maneira desastrada, que resultaram no modelo cheio de defeitos, nós, desde o primeiro momento, temos denunciado isso e temos buscado o aperfeiçoamento desse modelo de concessões. Para nós, nós não podemos perder de vista, Srs. Senadores, que as principais rodovias brasileiras, as mais importantes rodovias brasileiras estão concedidas há 10 anos, alguma delas há mais de 10 anos.

Nós estamos lidando com um segundo lote que abriga algumas estradas importantíssimas, como a Régis Bittencourt, como a Fernão Dias como a BR-101, mas eu estou muito mais preocupado, eu estou igualmente preocupado em encontrar uma saída para o que foi feito antes; nós temos que buscar formas de redução da tarifa atualmente praticada nas principais rodovias brasileiras, sem violentar os contratos. Essa é a solução, porque também violentar contrato, primeiro que nós não concordamos com violência ao contrato, porque isso realmente cria uma instabilidade jurídica, que desestimula novos investimentos e, de fato, nós concluímos que isso não pode ser feito desta maneira.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): [pronunciamento fora do microfone].

SR. GERALDO VIANA: Qualquer tipo de violência, não é, Senadores? E essa nós conhecemos muito bem. Então, a saída seria buscar outras alternativas e eu queria como contribuição na busca desse esforço, eu quero deixar com essa Comissão um trabalho que já é de 2004, encaminhado na ocasião para ANTT, que foi produzido no âmbito de um esforço pioneiro feito no âmbito da concessão da Dutra, nós criamos um grupo paritário com a Concessionária Nova Dutra, com os operadores de transporte na Nova Dutra, transporte e caminhões, não sei se o senhor sabe, mas, na nova Dutra, o caminhão representa 66% da Receita da estrada, quer dizer, o caminhão, o restante é um pedacinho é ônibus e o resto, automóveis passeio; 66% da Receita da Dutra vem do caminhão. Portanto, nós temos lá um peso muito importante; é uma estrada fundamental para

o país. Criamos lá um grupo paritário com a concessionária, com os representantes do setor de transporte, todos, caminhoneiros, autônomos, empresários, todos os principais usuários da Dutra, no setor de transporte, estão representados nesse grupo.

Trabalhamos duro para entender o que se passava e, finalmente, chegamos a um trabalho de consenso com a concessionária, fruto de um estudo altíssima qualidade técnica, que demonstra que há possibilidade concreta de se reduzir a tarifa, com a concordância da concessionária, em mais de 33%, em alguns casos, em 35%, a partir de dois elementos fundamentais, primeiro: Desoneração tributária e foi tocado de passagem aqui pelo nosso ex-Ministro, Cloraldino Severo, é um escândalo que um Governo que adotou um modelo de concessão para se livrar de uma despesa que ele já não podia fazer, faça disso fonte de novas receitas tributárias. Os tributos, na tarifa de pedágio, representam mais ou menos 20% dos tributos federais não. Estou falando, não estou falando do municipal, do ISS, que é uma coisa mais complicada, porque depende de negociação com cada município. Mas, a desoneração tributária, acompanhada de um alargamento da base de contribuintes, ou seja, de uma fórmula que possibilite que todos que usem a rodovia paguem, de alguma maneira, na proporção do que usem, ou seja, por quilômetro realmente utilizado, e não por quilometragem oferecida, como é o modelo atual, de sorte que, ao fazer isso, você consegue reduções absurdas; nós podemos ter, no modelo antigo, sem falar em PPP, só com recurso de iniciativa privada, os mesmos serviços que estamos tendo com uma tarifa substancialmente mais barata, com a concordância da concessionária, ou seja, sem criar com isso uma... A possibilidade de uma discussão judicial que, sabe Deus, aonde vai terminar. Provavelmente com a condenação do Estado a pagar aquela eventual alteração tarifária.

Então, a nossa luta tem sido realmente demonstrar que essa possibilidade existe, e agora, mais recentemente, estive ontem participando, Srs. Senadores, de um trabalho em São Paulo de um encontro—

[soa a campainha].

SR. GERALDO VIANA: Mais dois minutos para concluir, Senador? Até porque o nosso tempo foi—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência vai autorizar mais três minutos para o senhor concluir.

SR. GERALDO VIANA: OK, perfeito. Eu tinha muita coisa mais a dizer, mas acho que vou tentar, nesses três minutos restantes, concluir o meu raciocínio. Eu participei ontem de um encontro preparatório da implantação do Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, o SINIAV, já é hoje uma resolução

do CONTRAN, todo veículo, isso vai se provavelmente implantado de forma muito rápida, todos os veículos acabarão tendo uma forma de identificação eletrônica, que possibilitará... Isso é um aplicativo que se pode fazer em cima disso, entre outras coisas, a cobrança de pedágio de forma automática, sem essas malditas cabines de barreira ou de contenção que, de fato, além de tudo, irritam demais o usuário de estrada do “parar e pagar” a todo instante é algo muito desgastante, não é? E possibilitará que mesmo em rodovias como Régis Bittencourt, como a Fernão Dias, como a Dutra, que não foram feitas para serem concedidas, são rodovias abertas com centenas e centenas de entradas e saídas, isso que torna impossível você captar, quando eu digo que há uma enorme evasão, eu quero dar números. No caso da Dutra, que nós estudamos bem, está nesse estudo que vou deixar com essa Comissão, 91% dos que andam na rodovia Presidente Dutra não pagam pedágio; só 9% pagam pedágio. É uma coisa absurda porque há aqueles que transitam em poucos quilômetros, cinco, seis quilômetros, até em trechos... Fazem da estrada quase que a sua... O complemento do seu trabalho; as cidades foram emendando no Vale do Paraíba etc, e também nas duas pontas, na Grande São Paulo, no Grande Rio.

Então, se você tentar cobrar o pedágio desse usuário, o pedágio que se cobra na barreira de contenção hoje, haverá uma revolução. Ninguém concordará em pagar esse pedágio. Agora, se pagar pelo quilômetro que ele vai utilizar, cinco quilômetros, seis quilômetros—

[soa a campanha].

Vai pagar centavo e aí você terá a possibilidade de cobrar de todo mundo pela via automática, sem cabine de contenção.

Então, eu gostaria que estas idéias que possibilitam corrigir os erros cometidos no modelo atual sejam aproveitadas na segunda etapa de concessões federais, acho que, ao contrário do nosso ex-Ministro, que há... É aproveitável o processo que está aí, com correções que podem ser feitas ainda, de maneira que nós tenhamos, finalmente, a solução de problemas crônicos em rodovias absolutamente essenciais para o país, como a Régis Bittencourt e a Fernão Dias, para dar só exemplo, e a BR-101, que são rodovias que o setor de transporte clama por soluções e principalmente são rodovias que matam diariamente muita gente. Quer dizer, nós precisamos dar uma solução nesse problema que, além de tudo é um problema humano—

[soa a campanha].

É um problema social da maior gravidade. Desculpe ter excedido o tempo. Muito obrigado pela atenção dos senhores.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa presidência agradece a participação, a exposição do Dr. Geraldo Santana, Presidente da ANTC—

SR. GERALDO VIANA: Viana.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Viana, e concede a palavra ao Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, SNT, pelo prazo de 10 minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Senador Marconi Perillo, Presidente da Comissão, em nome de quem cumprimento a todos os demais Senadores, demais participantes da Mesa, senhoras e senhores, nós participamos, durante um bom período da discussão desse programa de concessão, dentro do Ministério, junto com a ANTT, e eu vou tratar, eu vou fazer uma abordagem aqui mais em função da quantidade enorme de eventos que a gente fez, ao longo desse período que a gente está no Ministério do Transportes, junto com as comunidades, com os transportadores, com lideranças, fizemos audiências no vale do Ribeira com Prefeitos, Vereadores e tentar contribuir, seja para aprimorar o atual processo, que está em andamento, mas, principalmente para o futuro.

Então, em primeiro lugar, eu vou dividir em dois momentos aqui: Um é uma macro discussão, uma discussão mais ampla, sobre a questão da gestão da malha rodoviária, têm algumas questões que estão sendo colocadas pelos governadores e governadoras e tratar um pouco esse assunto. E um segundo momento, sugestões de como é que a gente pode fazer para aprimorar esse processo e reduzir as tarifas, inclusive, dos contratos já existentes.

Então, a primeira grande discussão que nós temos que fazer e que foi iniciada no Governo Fernando Henrique, que é sobre a questão da descentralização de parte da malha federal para os Estados, lá em 2002, através da MP 82, foram repassados aos Estados 14.500 quilômetros de rodovias federais; o Estado que mais teve repasse de rodovia foi Minas, que tem 12 mil quilômetros de rodovia pavimentada federal; foram passados seis mil, não é? E, lá no final de 2002, inclusive, foram passados recursos da ordem um bilhão e 900 milhões para os Governos estaduais para cuidar desses 14500 quilômetros. Houve problemas, a maioria dos Estados não conseguiu cuidar dessas rodovias. Houve um entendimento que tinha um problema jurídico que a lei que foi fruto, a Lei de conversão resultante da MP 82, ao ter sido vetada, fez perder a eficácia... Há o entendimento de que não perdeu. O fato concreto é que essas rodovias ficaram abandonadas até dezembro de 2005, quando o

TCU determinou que o DNIT entrasse com uma ação emergencial nessas rodovias, que gerou tal programa emergencial de trafegabilidade e segurança, e que a imprensa cunhou de “operação tapa-buraco”, e que não era “operação tapa-buraco”, porque o foco dessa ação foi exatamente determinação do TCU de entrar nas rodovias da MP 82, que estavam abandonadas e precisavam de reparos muito maiores, mais pesados do que simplesmente tapar buraco.

Mas o fato, então, é que nós estamos diante desse problema. O próprio Governador Aécio Neves já em duas ocasiões pleiteou a transferência de parte da malha federal para o Estado, para que o Estado faça a gestão, mediante também o repasse de recursos da CIDE equivalentes e tal, para que se garanta isso. De qualquer maneira, esse é um assunto que está em discussão, que eu acho que tem muito a ver com o que a gente está discutindo, a questão das concessões. Por quê? Porque uma boa parte desse, dessa possibilidade de transferir rodovias que não têm característica federal para os Estados... Normalmente, quais são as rodovias que têm características federais? São as 100, 101, 116, 153, 161, as que começam com o número um; algumas 200, tipo a BR-262, que ela percorre grande, uns três ou quatro Estados da federação e, eventualmente, algumas rodovias 300 ou 400 que têm, que passam por mais de um Estado ou que têm uma característica de ligação internacional ou por questões de segurança nacional. Então, o fato é que tinha uma política no Governo anterior e essa política continua valendo no Governo atual, e que a gente precisa enfrentar essa discussão, que é a descentralização das rodovias federais.

Muito bem, bom, então, eu acho que essa é uma discussão que precisa ser feita e quando for discutir a descentralização das rodovias federais para os Estados, discutir também a possibilidade de utilizar uma lei que foi aprovada há pouco mais de um ano e que foi regulamentada agora recentemente, que é a lei do consórcio público, lei essa que possibilita uma eficácia em parcerias entre a União, o Estado e alguns Municípios, que passa a constituir um ente jurídico com possibilidades muito maiores do que cada ente em particular e de se utilizar a Lei de Consórcio Público e se discutir, por exemplo, fazer PPPs, através dos Consórcios Públicos. Então, hoje a gente só discute PPP entre a União e uma empresa privada ou então o Governo do Estado e empresa privada, ou uma Prefeitura e empresa privada.

Eu acho que, dentro dessa discussão da descentralização, essa discussão mais ampla, a gente pode fazer uma discussão de busca de eficácia e de rapidez

nesse processo de construção de PPPs, utilizando os Consórcios Públicos.

Um terceiro item que eu acho que é fundamental nessa abordagem macro, é a da participação da sociedade. Naturalmente, teriam que se discutir critérios de participação, mas hoje não dá mais para a gente imaginar processos de discussão de qualquer tipo de projeto, especialmente de concessão ou de PPP, que não tenham uma intensa participação da sociedade, não só no momento de discutir o projeto, mas também depois, na gestão do contrato. Quer dizer, todos esses contratos que já existem, de concessão, e os que passarem a existir de PPP, deveriam ou deverão contemplar a participação da sociedade na gestão desses contratos. Isso garante uma maior transparência, o Sr. Geraldo Viana apresentou aqui o exemplo desse trabalho que está sendo feito na GPT-Dutra, onde os transportadores participam de discussões junto com a concessionária e, no nosso entendimento, isso daí pode garantir muitos avanços, tanto na elaboração como depois na gestão.

Bom, agora para reduzir, na... Para tentar responder a seguinte pergunta: Como fazer para reduzir a tarifa? Porque isso é o que a sociedade quer, o Governo quer, todo mundo quer. Então, eu retomo aqui uma proposta que já foi colocada pelo Geraldo Viana a gente fazer, estudar junto com a Fazenda a possibilidade de desonerar, fazer uma desoneração tributária dos próximos contratos de concessão e de PPP. Dentro dessa lógica, o que existia antes era um peso para o Tesouro. Quando se faz um processo de concessão ou de PPP, esse peso do Tesouro é aliviado, portanto, a oneração tributária, algo que não existia, essa receita não existia, ela vai passar a existir em cima de quem? Em cima do usuário porque, na verdade, quem vai pagar isso é o usuário, não é a empresa concessionária que paga. Isso a gente pode reduzir até 20% do valor da tarifa.

Uma outra coisa importante é o DNIT realizar, antecipar as obras pesadas. Então, vou dar um exemplo, BR-101, no Rio de Janeiro, entre a ponte Rio-Niterói e a divisa com o Espírito Santo—

[soa a campainha].

Caiu lá, teve um problema de acesso a Campos, então, tem todas as ações e nós estamos trabalhando já para isso, para o DNIT iniciar a contorno de Campos. E, assim, também o DNIT pode iniciar obras mais pesadas, como a parte de duplicação, duplicação da Serra do Cafezal, na Régis Bittencourt, por exemplo.

E, finalmente um assunto que já foi tratado aqui, mas esse eu acho que é o de maior importância de tudo, que é a implantação... A gente tem que trabalhar para, em cinco anos, só ter sistema digital de controle

do pedágio. Então, dentro dessa lógica que foi colocado pelo Geraldo Viana. O usuário vai pagar aquilo que ele utilizar a rodovia; se ele utilizar 10 quilômetros, ele paga 10 quilômetros; se ele utilizar 100 quilômetros, 100, 300, 400. Com isso, nós vamos poder ter a seguinte condição, o exemplo da Dutra é revelador: Se todos os que usam a Dutra pagarem pedágio, o valor da tarifa vai cair para níveis irrisórios, não é? Então, isso dá uma justiça maior, que é o que o ex-Ministro Cloraldino Severo--

Troca de presidência

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Secretário, mais três minutos para a conclusão, por favor.

SR. GERALDO VIANA: Está ok. Muito obrigado, Presidente.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Quem não paga pedágio?

SR. GERALDO VIANA: Quem não paga pedágio? Vamos pegar o exemplo da Dutra, mais uma vez. O primeiro... Quem sair de Rio de Janeiro em direção a São Paulo, vai ter o primeiro pedágio em Japeri, a cerca de 50 quilômetros do início da Dutra. Nesse trecho, nós temos São João de Meriti, tem Queimados, mas tem também, tem muito caminhão que circula ali, caminhões que saem de São João, o pessoal que vai pegar areia naquela região de Japeri, vai trazer para a Nova Iguaçu ou para São João de Meriti, de qualquer maneira, nós temos dois efeitos aí, o primeiro é que esses veículos, especialmente os caminhões, que são os que impactam efetivamente sobre a estrutura da rodovia, eles vão causar perda de vida útil para a rodovia. Agora, tem uma coisa que quase ninguém está atento para isso, eles vão demandar aqueles serviços que são extremamente importantes e que têm um custo. Por exemplo, acidentes: Esse pessoal que circula ali entre Japeri e o Rio de Janeiro, circula na Dutra, qualquer acidente ele vai demandar o atendimento da concessionária para o seu acidente; têm milhares de motos que circulam ali diariamente e que estão se acidentando e estão demandando esse serviço. Eles vão demandar o socorro mecânico também; se o veículo tiver algum dano ali, ele demanda o socorro mecânico da concessionária. Então, eles não pagam o pedágio, demandam serviços e provocam, se você fizer o somatório de todos os veículos que circulam na rodovia, sem passar pelas praças de pedágio, você vai ver que o impacto desses veículos é significativo na estrutura do pavimento, na demanda por serviços, tanto de atendimento médico como de mecânico—

[soa a campainha].

SR. GERALDO VIANA: E, na verdade, eles não pagam. Então, essa questão de implantar um sistema

digital, que a gente hoje já tem todas as condições, já está sendo encaminhado, o DENATRAN está implantando esse sistema, isso vai ser uma realidade, que eu acho que a gente precisa é aperfeiçoar isso. Fazendo isso e discutindo com a sociedade a fase, tanto a fase de projeto como depois, na gestão dos contratos, eu acho que a gente vai ter o melhor dos mundos e vai ter condição, então, de financiar, de uma maneira leve para todo mundo, e vai ter a eficácia que se pretende com as rodovias em boas condições. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, Secretário de Política Nacional de Transportes, Dr. José Augusto Valente. Eu quero passar a palavra agora para o caro José Alexandre Nogueira de Resende, Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Eu vou manter aqui a sistemática do Presidente, Senador Cícero Lucena, 10 minutos e mais três de prorrogação.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Eu preferiria uma tarde, Senador.

[risos].

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu sei que o tema é cativante, mas nós estamos premidos pelo tempo.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Bom-dia a todos, é uma satisfação estar aqui para poder esclarecer algumas coisas, realmente o tema é bastante vasto, bastante complexo. Não sei se eu vou conseguir resumir em 10 minutos, mas espero que--

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Dr. José Alexandre, acho que o som... Está ligado?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Alô. Está? Espero poder esclarecer algumas coisas. Em vez de fazer uma colocação, primeiro, eu gostaria de me ater a algumas coisas que foram colocadas aqui, e o primeiro aspecto que eu queria falar é sobre a questão que foi levantada da Audiência Pública. A nossa Audiência Pública levou mais de 120 dias, essa audiência, ela se deu tanto pela forma intercâmbio documental, quanto por reuniões públicas. Foram feitas reuniões em todas as capitais. Houve 1600 contribuições e todas as 1600 contribuições foram respondidas uma a uma, estão todas disponíveis no site da Agência. Em relação... Talvez até venha a dizer que nunca tenha havido uma audiência como esta e todos os estudos elaborados, desde a época do Ministério, todos, sem exceção de nenhum, estão à disposição no site da Agência.

Com relação à questão que foi levantada aqui de custos operacionais, eu vou tentar, mais uma vez, esclarecer isso, isso já foi inclusive matéria que eu tive que esclarecer ao Sr. Presidente da República

essa colocação. Nós estamos falando de uma concessionária de serviço público; nós estamos falando de uma empresa privada que exercerá, sob delegação, competências da União. Portanto, não se cabe falar como se fosse um orçamento público de ORCARP ou ORCUST(F). Assim, o DNIT investe 400 milhões numa “operação tapa-buraco”; nós não investimos 400 milhões numa “operação tapa-buraco”. Primeiro, porque uma concessionária não faz “tapa buraco”. Segundo, porque conservação é conservação e por isso nós chamamos de custo operacional.

Portanto, não é pegar os investimentos que lá estão dispostos e dizer: “A rodovia está sendo conservada e mantida, esses são recursos para o pavimento”. Não é verdade. Manutenção e conservação não são investimentos, e apenas o investimento é passível de indenização caso rompida a concessão pelo saldo de depreciação ainda não amortizado. Então, não é verdadeira a colocação de que apenas para o pavimento vai o que se chama investimento; investimento é ampliação. Quando se tem lá nove bilhões de reais de investimento, são nove bilhões de construção nova, de duplicação de terceira faixa, de viadutos, de trevos novos, não existentes; agregação ao patrimônio público, portanto.

Terceiro aspecto. Eu acho que poucos processos tiveram uma análise tão profunda por parte do Tribunal de Contas da União, órgão, inclusive, subordinado a essa Casa, que participou ativamente de todos os estudos que lá constam. Quero dizer também, conforme foi colocado aqui, à Agência cabe implementar a política estabelecida pelo Governo. Não cabe à Agência discutir se vai ou não ter pedágio. Não cabe à Agência discutir qual é o modelo de pedágio; cabe a ela implementar a política e, para isso, ela tem autonomia.

Terceiro aspecto. Antes de mais nada, eu acho que tem uma discussão mais importante em relação a isso, que envolve dois aspectos. Primeiro, são 150 bilhões de reais em patrimônio, perdão 150 bilhões de dólares, segundo o Banco Mundial, em patrimônio rodoviário que está se perdendo nesse país. Isso tem um custo e jamais terá capacidade do Estado de reconstituir isso. Há anos que nós não construímos novas rodovias. Segundo no Brasil, morrem nas estradas, por ano, mais do que na guerra do Iraque. São mais de 35 mil mortos por ano; dados do Ministério da Saúde, estão aqui. Isso é sério. Eu quero informar também que muito se fala: “Ah, os custos operacionais são irrelevantes”. Eu tenho uma pesquisa aqui do Datafolha, em que, perdão é tanto papel que eu botei aqui... Bom, a pesquisa do Datafolha dá um índice extremamente alto de usuários que praticamente exigem como condição de concessão(F) que haja o atendimento dos

chamados custos operacionais. E, sobre isso, eu quero fazer uma colocação, que eu já ouvi esse comentário: “Ah, não tem ninguém para fazer atendimentos, não tem nada”. Só na rodovia Presidente Dutra, no ano passado, foram 226 mil atendimentos; mais de 100 atendimentos por dia. Isso faz com o que usuário realmente, e eu ainda vou encontrar essa pesquisa para mostrar para os senhores, para falar para os senhores, ele tem essa predileção para que você tenha... Ah, perdão, está aqui na minha mão, desculpe, senhores. 83% dos usuários não dispensam o serviço de atendimento aos usuários. A pesquisa é do Datafolha.

Outro aspecto que eu queria colocar aqui é relativamente a uma afirmação de que o edital como posto, como apresentado, permitiria o conluio. Como é que foi feito o edital de concessão da primeira etapa? As empresas apresentavam um envelope de habilitação; abria-se o envelope; publicava-se a lista dos habilitados; davam-se 60 dias para apresentar uma proposta técnica. 60 dias, depois apresentava a proposta técnica, analisava, dava o resultado dos habilitados do Diário Oficial da União; 60 dias depois, apresentava a proposta de preço. O que é que nós fizemos? Instituímos o sistema de leilão. Nenhuma concessionária participaria diretamente do leilão, apenas sociedades corretoras. O leilão seria feito pela Bolsa de Valores, não por nós. Os documentos seriam entregues uma semana antes, por sociedades corretoras para que nenhum licitante pudesse ter conhecimento de um outro licitante no prédio da Bolsa de Valores, no ambiente da CBLC, apresentaria todos os envelopes, inclusive o envelope de tarifa inicial. Na hora do leilão, e somente na hora que tivesse iniciado o leilão, seria possível um concorrente detectar quem está participando.

Segundo, pela primeira vez, tiramos a exigência de empresas de engenharia; uma mera carta-compromisso de quem tem um profissional e não empresa, responsabilidade técnica, em alguma gerência, supervisão ou execução de alguma obra rodoviária, sem instituir quantitativos, poderia participar. Terceiro, abrimos para Fundos de Pensão, instituições financeiras e principalmente licitantes estrangeiros. Foi a melhor forma que nós encontramos para que esse processo pudesse acontecer com transparência e mais de 80 entidades chegaram a nos procurar querendo esclarecimentos para participar desse leilão.

Outra questão que eu queria levantar, que foi colocado aqui, e até ratificando o que foi dito pelo Sr. Geraldo Viana, não é verdade que a sociedade não participa da gestão dessas rodovias, e cito aqui o exemplo que ele citou, não eu, o GPT-Dutra, em que 70% dos usuários, desculpa, eu estou arredondando o número porque estou pegando a média no Brasil, 70%

dos usuários que pagam o pedágio, efetivamente a Receita recolhida são veículos pesados. E esse grupo é representado no que a gente chama GPT-Dutra. Grupo de Trabalho Paritário na Dutra. E a informação que ele deu aqui é extremamente correta: De 793 mil veículos que passam na Dutra, por dia, 74 mil pagam pedágio. Um dos principais trechos, Senador Azeredo, o senhor perguntou, São José dos Campos-Taubaté, aquilo já não é mais uma estrada, aquilo é uma avenida e não há nenhuma praça de pedágio. Até em função disso, eu quero citar aqui que hoje eu tive uma notícia—

[soa a campanha].

Talvez, ao longo do dia, eu tenha a confirmação de que o Tribunal de Contas da União teria finalmente liberado os estudos promovidos pela Agência para realocação de praça de pedágio e com isso talvez constituir uma forma de cobrança e acredito que essa colocação foi bastante adequada, mais justa—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Dr. José Alexandre, mas isso é no mundo todo; no mundo todo, esse transporte urbano é cobrado nas—

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE:

Eu poderia explicar, se não eu vou me perder aqui, se o senhor puder me dar a chance de fazer essa pergunta para mim depois, eu faria exatamente essa, não sei posso—

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Senador Eduardo Azeredo está muito angustiado para perguntar.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE:

Então, vamos lá, mas não vai cortar o meu tempo.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): No caso, José Alexandre, você tem mais três minutos.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: 10, 20.

[risos].

Na verdade, o que acontece? Tem várias formas de pedágio e vários sistemas de pedágio, Senador. Londres, por exemplo, tem o pedágio urbano; entrou no centro de Londres, você é fotografado; são mais de 300. Não sei, talvez seja a solução para São Paulo.

[Risos].

Na verdade, quando se fez essas concessões, foi há mais de 10 anos; a concessão é algo dinâmico e até fazer uma colocação que foi feita pelo Sr. Geraldo Viana, antecipando a uma colocação, vou tentar ser muito rápido, não há impedimento de se fazer um processo como da segunda etapa e depois vir a adotar um procedimento de pedagiamento mais diferenciado e mais moderno, isso, inclusive, há na previsão dos contratos, a segunda etapa. Essa decisão mesmo do

tribunal é bastante auspiciosa, no momento que nos permite agora gerir este contrato na dinâmica que o mercado estabelece para uma concessão como a Dutra. Na verdade, quando surgiu a Agência, nós começamos a pensar na questão dos pedágios eletrônicos, nos pedágios por quilômetro, que realmente seria a forma mais justa. Não tinha, primeiro, a tecnologia e não tinham também condições de custos adequadas e o impacto seria muito grande. Hoje, nós estamos fazendo um piloto na CONCEPA, ainda um tipo de TAG, não é ainda por quilômetro, mas a Agência já iniciou estudos, visando a possível transformar dessas rodovias todas em rodovias que sejam pedagiadas por quilômetro.

Há de ressaltar também a diferença das nossas rodovias com as rodovias, muitas das rodovias do exterior, quando se faz essa comparação, tem que ter muito cuidado ao comparar situações como no exterior e no Brasil. Primeiro, a maioria delas lá fora são rodovias fechadas, o que facilita esse tipo de cobrança de pedágio; as nossas rodovias são abertas. Eu já tive, por exemplo, interessados na concessão de rodovia dizer que morre de medo da concessão como a Fernão Dias, porque aquilo é um “paliteiro”. Tem saída de acesso para tudo quanto é lado.

Então, eu só queria antecipar aqui, é um pouco falar da sua pergunta—

[soa a campanha].

Só uma questão, Senador Delcídio, só que o Senador Romeu Tuma chegou a colocar aqui uma vez e tal, tem que ver também, na questão de custos operacionais, o custo social que é feito com essas rodovias. Só para se ter uma idéia, mais de 200 partos foram feitos da população lindeira na rodovia Presidente Dutra. E, atendendo até apelo de diversos Parlamentares aqui, diversos Governadores de Estado, há uma necessidade de se combater hoje o roubo. É muito grande essa questão. Nós estamos num trabalho grande, estamos atendendo também uma solicitação do Governador Sérgio Cabral, já iluminamos toda a Baixada Fluminense; abaixou extremamente... Fortes os índices de assalto nas rodovias federais, na baixada Fluminense, em São Paulo também.

Temos também uma questão que é relativamente ao roubo de carga; mais de três bilhões de reais são gastos por ano na defesa do roubo de carga pelos transportes rodoviários de passageiros e nós temos hoje feito um trabalho grande para também aumentar o nível de fiscalização, hoje, por exemplo, na CONCERT, nós já temos 70% da rodovia inteiramente filmada e qualquer assalto e qualquer roubo nesses pontos são imediatamente fotografados.

Eu peço desculpas aí por ter me excedido, eu falei, o tema é muito... Mas eu fico à disposição das perguntas. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, meu caro José Alexandre de Resende. Agora, eu passo a palavra para o último expositor, SR. PAULO GODOY, Presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústrias de Base.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, pela ordem. Um minuto só.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Pela ordem, Senador Jayme.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu quero fazer apenas uma pergunta para não esquecer, tanto de sua parte como a minha. Essas rodovias que o senhor disse que estão todas elas firmadas, 70% são rodovias federais?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Especificamente o caso da CON CER, nós estamos chegando a 70% de—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Rodovias filmadas?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Tanto na parte de telecomunicações e de celular, como também de—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Não são filmadas então, não é? Não são filmadas, ou seja, rodovias com câmeras?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Monitoradas.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Estão sendo monitoradas? Isso é no Brasil?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Não, na CON CER.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Não, eu estou perguntando se é no Estado brasileiro.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Perdão, é um trecho de estrada no Rio de Janeiro.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): No Rio de Janeiro, uma estrada. Porque eu fiquei meio assim, só se for nos Estados Unidos e Nova Iorque, porque aqui no Brasil, confesso, com toda a honestidade—

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Desculpe.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Ok, obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Com a palavra, SR. PAULO GODOY. 10 minutos.

SR. PAULO GODOY: Bom dia, Srs. Senadores, meus cumprimentos—

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): 10 minutos.

SR. PAULO GODOY: Vou correr bastante. Senador Delcídio, Senador Marconi Perillo, meus cumprimentos pelo dinamismo que os senhores têm empreendido essa Comissão, Srs. Senadores. Essa discussão de hoje nos remete a uma reflexão maior sobre o que nós devemos fazer com os recursos que são arrecadados da sociedade brasileira. Porque nós temos aí duas possibilidades: Financiar os investimentos através dos recursos públicos, e aí então nós vamos discutir no país como dividir e quais são as prioridades do país, ou fazer com que os serviços públicos sejam financiados e bancados pelos usuários.

Assim foi com a telecomunicação, que é com a energia, e outros serviços públicos, como água ou esgoto, que são financiados pelos usuários. No mundo todo, e aqui no Brasil não foi diferente, o desenvolvimento das rodovias foi bancado pelo Poder Público, porque se decidiu, em algum momento, que a necessidade imposta aos países fazia com que os recursos públicos, parte deles, deveriam ser destinados para a malha rodoviária, em função do desenvolvimento que se esperava trazer na consequência desse investimento.

Agora, existe uma reflexão profunda, a respeito dos mecanismos de financiamento de serviços públicos, e o mundo todo, e nós não podemos comparar obviamente com o mundo desenvolvido, vem optando agora para transferir, cada vez mais, a responsabilidade tanto de ampliação quanto de manutenção dos sistemas existentes, através dos usuários. E aí financiar, através de quem usa, nós temos duas opções: Ou favorecer a tarifa, e aqueles que usam procurarem, onde é possível ser financiado por usuário, eles poderem ter... Minimizar os efeitos da tarifa, e um outro modelo que é, aonde, nos centros mais desenvolvidos, aonde a renda é maior, poderem pagar direitos de outorga que podem servir, aí sim, para completar recursos que não são obtidos no orçamento, para poder fazer investimentos em áreas menos favorecidas. Então, essa é uma opção que os Governos têm que adotar, de que modelo pretendem trilhar o seu caminho.

Nós achamos que a justiça da execução do orçamento passa a predestinar os recursos nas áreas mais carentes e tudo aquilo que puder ser financiado pelo usuário, assim, que o seja. E achamos que deve ter também esta mentalidade de fazer com que, nos centros mais desenvolvidos, aonde possa ser financiado, usar recursos para poder financiar as áreas menos favorecidas.

Bom, parece que isso não é, pelo menos nos nossos debatedores hoje aqui, parece não ser uma... Um debate muito dividido. Mas o que nós não podemos

fazer no país é essa situação que se encontra hoje; nós temos 190 mil quilômetros de estradas pavimentadas no país. Apenas 10 mil pedagiadas. E o crime que está se cometendo com o país são esses números que o Dr. José Alexandre passou rapidamente, que são as mortes no trânsito; é o custo Brasil, o custo dos transportes, que foi citado aqui pelo Geraldo Viana. O custo/benefício entre você pagar, de você rodar numa estrada boa e numa estrada ruim, está amplamente exposto por diversos estudos, que nós vamos deixar, nós trouxemos aqui, que é muito papel, mas nós vamos deixar à disposição dessa Comissão. Um estudo da escola... Não é nosso, a Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz, a Esalq, um estudo autônomo, chega à conclusão de que o transportador tem um prejuízo de 34 reais para cada 100 quilômetros rodados se ele não rodar numa estrada ruim, numa estrada boa. 34 reais por cada 100 quilômetros. Nós estamos falando aqui de pedágio de cinco reais para cada 100 quilômetros. O transporte de soja, o Senador Marconi não está aqui, numa viagem de 1100 quilômetros, teria reduzido 15% se esse transporte tivesse sido feito em estradas de boa qualidade.

Fundação, a FIA, Instituto de Administração da USP, para cada um real pago em pedágio, voltam 1,44 em benefícios sócio-econômicos. Instituto de Pós-Graduação e de Pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2,24 reais é o custo quando se trafega em estrada sem manutenção; 1,60, em boas condições, e aí vai. Fundação FIP, em São Paulo, o pedágio não significa aumento de custo dos produtos finais transportados por rodovias pedagiadas, porque exatamente se faz essa compensação de custo/benefício. O resultado é que a comparação e a percepção das pesquisas de maior credibilidade no país, que é da CNT, mostram que nas estradas o índice de satisfação é, do estado geral da estrada, é de ruim e péssimo, para 79,8% dos trechos. E aí tem a divisão por pavimento, sinalização, geometria e a diferença que existe dessa avaliação nas estradas de boa qualidade e nas estradas pedagiadas.

Com essas considerações, nós chegamos à conclusão de que nós precisamos prover o Brasil de boas estradas, pelo custo econômico que representa e pelo custo social, através de mortes, de acidentes e de infelizes que estão no nosso cotidiano.

Bom, feito isso, nós precisamos decidir com que velocidade nós queremos que o país se desenvolva. Qual é a velocidade que nós queremos. Esse lote de rodovias, não é por falta de debate e nem participação da sociedade brasileira, porque nós estamos exatamente seis, sete anos discutindo esses lotes. Que já foram para o Tribunal de Contas, já voltaram,

Ministério Público, Audiências Públicas, já, então, não é por falta de debate, esses lotes de rodovias estão colocados no PAC.

Então, o Brasil precisa decidir—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Seis anos, já faz.

SR. PAULO GODOY: Pois é, é o que eu estou colocando. O Brasil precisa decidir que velocidade que quer empreender os seus investimentos. Eu acho louváveis essas iniciativas que estão sendo colocadas aqui para reduzir Perfeitamente, reduzir o custo do pedágio, essa idéia de fazer a universalização do financiamento, através dos usuários, é fantástica, como foi dito aqui, não precisa ferir os contratos, negociação é sempre possível, não é? Aprimorar os contratos, desenvolver as novas tecnologias; nós precisamos estar abertos para isso, os contratos precisam prever condições de negociação para que permita esta evolução, perfeitamente. Mas isso não pode ser o motivo e usar esses argumentos positivos, corretos para postergar as coisas, para embaralhar as coisas, para criar cortina de fumaça para que as coisas não andem. É assim que às vezes que se pratica no meio ambiente; é assim que às vezes um debate ideológico. Nós aqui não temos que ter ideologia, temos que ter pragmatismo do desenvolvimento do país. O que é que nós queremos? Queremos atrair capital privado? O Estado brasileiro é capaz de dar conta dos investimentos que precisam ser feitos no país? Se assim for, e se assim tivesse sido, nós não estaríamos com essa situação nas estradas brasileiras. Para os Srs. Senadores, que percorrem o país afora e saem de carro, sabem o que é trafegar nas estradas brasileiras.

Então se o Estado brasileiro não tem essa condição, nós temos que criar condições de atrair—

[soa a campainha].

Sim empresas privadas. E a regra é mundial para atrair empresas privadas. Para você considerar, hoje, em todos os setores, tanto no Tribunal de Contas, no Ministério Público, nas Agências, há um aparelho que... Disponível para aferir qual é a rentabilidade adequada de um projeto, e se dúvida tiverem, existe o mecanismo do próprio Estado. Nós temos o BNDES que pode ser convocado para dar sua opinião de como ele entende que pode financiar um projeto, com que rentabilidade, com que cobertura, com que garantia. Existem os Fundos de Pensão, que podem ser o testemunho do que estão dispostos a colocar nos projetos para que eles possam se desenvolver de uma forma correta, justa, honesta, remuneração correta. Ninguém pode pleitear um outro tipo de tratamento. Conluio é crime. E só é possível fazer conluio se não tiver um sistema de competição nos processos.

E, assim, cabe ao poder concedente, cabe ao Governo, em todos esses processos estabelecer condições de competitividade e o mercado vai competir e, aí sim, vai assimilar todos os ganhos, todas as possibilidades de desenvolvimento tecnológico para o que contrato se desenvolva de uma forma adequada. A participação da sociedade é correta e nós temos mecanismos, isso aqui é participação da sociedade. Nós temos Audiências Públicas; se for preciso que essas Audiências Públicas se modifiquem, em algum critério para permitir uma maior interação das pessoas que estão interessadas, que se faça, mas não se utilize esse argumento para postergar, para ter cortina de fumaça. Vamos ser honestos com o país e encontrar os mecanismos adequados para nós desenvolvermos aceleradamente.

Assim, Srs. Senadores, nós achamos que temos que, muitas vezes, tirar um pouco caracteres ou políticos ou ideológicos, em situações em que elas são muito técnicas e objetivas. Este processo dessas concessões, como eu disse, já se arrasta há algum tempo. No site da ANTT, existe disponível um material completo de tudo aquilo que foi feito, de tudo aquilo que se discutiu, de todas as intervenções que foram feitas. Concorde com senhores palestrantes aqui, que nós precisamos estar abertos sempre para evoluir e podemos introduzir mecanismos. Parece-me, inclusive, é uma consulta que eu faço ao Dr. José Alexandre que os contratos já prevêem, nessas minutadas que estão disponíveis, já prevêem essa possibilidade de contemplar as colocações que o Dr. Valente e o Dr. Viana fizeram. Nós não precisamos remontar tudo, iniciar o processo novamente, levar para todas as instâncias burocráticas de controle do aparelho do Estado. Não é preciso fazer isso. Se há algum mecanismo que ainda não se obteve, pode-se perfeitamente corrigir rapidamente porque o Brasil tem pressa. Essas estradas são eixos importantes e que têm conseqüências econômicas e sociais importantes.

Então, o apelo que nós fazemos nesse momento é que para que essa reflexão, em nome do desenvolvimento do país, nesse e em outros casos, nós temos todos os mecanismos de aparelho para o controle do que quisermos, até da rentabilidade dos projetos; vamos usá-los objetivamente e construtivamente, para que nós tenhamos esse prazer de ver o Brasil, em pouco tempo, alcançar o nível de desenvolvimento que desejamos.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece a exposição do Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, e inicia agora a parte do debate. Concedo a palavra, com

muito prazer, à ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento para a Audiência Pública, pelo prazo de cinco minutos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, primeiro quero cumprimentar e agradecer a presença dos nossos ilustres convidados, Sr. Paulo Godoy, da ABDIB; o José Alexandre, da ANTT; o Valente, da Secretaria de Política Nacional dos Transportes, do Ministério dos Transportes, o Sr. Cloraldino Severo, ex-Ministro dos Transportes; o Geraldo Viana, da ANTC. E dizer, eu terminei ali agora de gravar a entrevista e eu vou reproduzir aqui o que eu falei na entrevista. Esta questão das concessões, ela é uma necessidade, tendo em vista que o fluxo dos veículos e do transporte e do desenvolvimento do nosso país nos coloca para poder dar conta da necessidade que nós temos de dar atendimento a uma demanda que, inclusive agora com o aumento do crescimento do país, vai ser cada vez maior. Ao mesmo tempo em que é uma necessidade, é uma controvérsia instalada nesse país, desde que iniciou, não é? Tem uma polêmica colocada que não adianta a gente querer dizer que ela não existe, porque ela existe, está posta, tem reação, ação judicial, discussão, debate, Associação de usuários reclamando, tem Governador fazendo toda uma política de enfrentamento, inclusive, porque pegou as suas estradas totalmente concessionadas etc e tal.

Então, eu acho que aqui—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Mas tem, não adianta a gente dizer o que problema não existe quando existe, está posto, tem questionamento, tem discussão. Aqui foi colocada uma preocupação no sentido de conluio em licitação. Eu quero dizer o seguinte, *a priori*, nós não podemos dizer que há ou ao que não há. Agora, o histórico das licitações no nosso país, eu quero dizer que nos obriga a nos preocuparmos sim. Como é que nós não vamos nos preocupar com um histórico que nós temos nesse país de licitações combinadas, fraudadas, superfaturadas etc e tal. Portanto, temos que ter essa preocupação sim, é exigência, se a gente quer que o processo seja o mais transparente, o mais lícito e o mais legal. Para nós, inclusive como do partido do Presidente e tal, nesses quatro anos, que se arrastou toda essa questão do segundo lote, não houve nenhuma concessão nova no Governo do Presidente Lula, mas a gente sabe que vai ter que andar, não é? Vai ter que andar. Agora, tem que andar com transparência, tem que andar colocar o interesse público em primeiro lugar. Tem discussões que eu acho que são absolutamente pertinentes, que nós precisamos ter transparência para fazer. Nas concessões que estão

em vigor, tem muita crítica, por exemplo, de que não entra, para baratear o custo do pedágio, uma série de utilizações, que são feitas, da faixa de domínio, questão de fibra ótica, *outdoors*, gasoduto, oleodutos... Nós não vamos abrir esse debate, ou seja, na hora de fazer as concessões, essa questão não vai entrar? Eu pergunto, tem que entrar. Porque senão aquela questão que o Dr. Cloraldino colocou de que, de cada real pago no pedágio, 27% volta em benefício e 59% no custo operacional, fica para... Isso precisa ser avaliado, não é? De forma muito concreta, se é esta mesmo a realidade e ainda mais se as receitas advindas de benefícios que não estão incluídos no processo concessionário e que as concessionárias se beneficiam, pela utilização da faixa de domínio, toda este rol de possibilidades de faturamento, que não entra para beneficiar o usuário, mas entra para beneficiar a empresa, se isso daí não fica contemplado. A própria taxa de retorno do—

[soa a campanha].

Investimento, que é muito criticada e debatida, inclusive no sentido da sua, da sua faixa elevada. Agora, o que eu queria colocar mesmo, Presidente, até como questionamento, é o seguinte: Eu tenho a sensação que deverá andar esse segundo lote, apesar de achar que nós vamos ter grandes embates jurídicos, de novo, de novo. Eu não tenho dúvida disso. Agora, é o seguinte, a ANEEL, ela fez uma empresa-modelo, na área de energia, para servir de parâmetro para poder avaliar as propostas do desenvolvimento da área energia ética. Por que é que nós não temos um modelo diferenciado, alternativo, para poder debater a questão das concessões para servir inclusive—

[soa a campanha].

Como parâmetro. Por que é que nós não adotamos o mesmo modelo que a ANEEL adotou para ter como parâmetro de comparação, por que é que nós não fazemos? Eu quero até ser mais ousada, como tem o problema do Paraná, que tem o Governador lá que tem tido um enfrentamento político nessa questão das concessões, e Santa Catarina é o único Estado que não tem, de uma parte do Brasil para baixo, não tem, por que é que nós não podemos fazer, na bifurcação que sai lá de Curitiba, da 116 e do trecho do Paraná, que desemboca na 101, porque está no lote, por que é que nós não podemos fazer, nesta bifurcação, a experiência do alternativo, de uma concessão alternativa? Aonde taxa de retorno possa ser debatida do investimento, a utilização de todos estes benefícios anexos à concessão não possam ser incluídos para baixar o custo do pedágio. E quero dizer mais, quando começou, quando começou este segundo lote, eram sete trechos—

[soa a campanha].

O Espírito Santo pediu para ser incluído, depois o Governador Paulo Hartung pediu para ser retirado. Então, por que é que nós não podemos retirar a 116 e a 101 do Paraná - Santa Catarina, para fazermos, já que lá em Santa Catarina não existe, e no Paraná tem controvérsia política, por que é que não podemos destacar e fazermos uma experiência, até para servir de parâmetro, como a ANEEL tem—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Só um aparte?

[soa a campanha].

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Se o Presidente permitir--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O tempo já está esgotado, Senador.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Eu quero convidá-la para fazer parte da oposição, a partir desse discurso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Olha, Senador—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Para concluir, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eduardo Azeredo, eu quero dizer que eu acho que é uma proposta de bom senso, é uma proposta democrática e viável, e viável, inclusive para que uma série de críticas e de questionamentos a respeito do modelo de concessão que foi implementado anteriormente ao nosso Governo possa ser agora, inclusive, como é que se diz? Comparado com o modelo alternativo. Nós não temos muito com o que comparar, em termos de concessões, não temos muito, tem um modelo que foi implantado, que está em vigor, que tem crítica, que tem questionamento, então, vamos buscar... Eu não estou pedindo nem em todos os lotes não. Estou pedindo... Vamos tirar um lote para fazer uma experiência alternativa, a gente sabe que têm propostas, têm sugestões, vamos fazer, não é? Para poder, inclusive, comparar.

Era isso, Sr. Presidente, e a pergunta fica obviamente aberta para que todos os membros da Mesa possam concordar ou não e até ver se isso é tão oposicionista assim. Eu acho que é uma coisa de bom senso, que eu tenho certeza absoluta que o Presidente Lula, quando, em dezembro, determinou, “vamos parar e ver se podemos melhorar”, eu acho que ele estava também, ele não estava com espírito oposicionista, ele estava com espírito de—

[soa a campanha].

Aperfeiçoar o modelo para o bem do Brasil--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): A oposição sempre tem bom senso--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senadora. Nós vamos fazer um bloco de quatro Senadores perguntando. Com a palavra, o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senador Marconi Perillo, ao lhe cumprimentar, cumprimento os demais Senadores e Senadoras, bem como os que compõem a Mesa. Acho que essa audiência, ela tem um papel muito importante. O Brasil tem vivido, nos últimos tempos, um nome chamado apagão, que, efetivamente, tem preocupado e trazido transtornos para várias e vários usuários do serviço público. E, sem dúvida, com o que nós ouvimos aqui, com a preocupação que nós tivemos, estamos tendo e vivenciando no país como um todo, cada um aqui, se puxar para essa linha vai ter muito que dizer, nós temos que ter o cuidado para não entrarmos no “buraco negro” das estradas brasileiras. Não o “apagão”, mas o “buraco negro”, por que a vivência dessa rotina que, pelos transportadores, pelos usuários, que nos trazem para exatamente aperfeiçoarmos aqui a discussão. Sem dúvida nenhuma, a experiência mundial estabelece que é uma boa atitude, nós buscarmos a parceria pública-privada e a cobrança do pedágio. Se você for para o lado matemático, ele prova isso. Os dados dados aqui pelo Dr. Paulo, não dele, mas de entidades independentes, demonstram o custo do quilômetro rodado, em estradas com pedágio, e estradas sem a manutenção, que é a realidade que nós vivemos, reafirmado pelo senhor José Alexandre, quando ele afirma que nós temos um patrimônio de estrada com mais de 150 bilhões de dólares, mas há muito tempo não se investe em estrada, como deveríamos estar investindo e com o risco de perder esse patrimônio, se nós falarmos só financeiramente. Se nós formos calcular que a morte de 35 mil pessoas/ano, em acidente, quanto isso representa, você pode até querer dimensionar, mas não existe base de cálculo econômica para o valor da vida; existe um número matemático para referenciar estatisticamente a quantidade de pessoas que morrem.

Agora, nós teríamos custo a levantar, por exemplo, não dos que morrem, mas do que fazem uso do programa de Saúde, que ficam com problemas de deficiência, que aí você pode calcular esse custo do que isso representa. Agora, sem dúvida, a abertura desse trabalho aqui que, para nós temos cuidados para não entrarmos no “buraco negro” das estradas, o senhor Cloraldino, ex-Ministro foi severo, não só no nome, foi também nas suas afirmações, que levam todos a terem uma preocupação muito grande, que é o papel e a função dessa Casa. Quando ele afirma em determinado instante do conluio, é tanto que os outros que o sucederam se preocuparam em responder, mas que,

sem dúvida nenhuma, isso é possível e eu gostaria que, se fosse possível, ele esclarecesse onde estará a falha que leva a essa sua conclusão, a sua afirmação, mas a preocupação da transparência, do processo, todos nós temos como buscar, através dos instrumentos, da vigilância e da transparência. Eu acho que é preocupante o que o senhor disse, mas nós temos como, principalmente a importância de ter sido nesse momento, antes que as coisas aconteçam.

Agora, a outra preocupação que eu tive com a palavra do ex-Ministro é que ele cita alguns pontos que eu considero muito importantes. A questão da exclusão daquele pequeno, que fica nas vias paralelas, está certo? As áreas de pedágio, as vias de pedágio, que há investimento. A Paraíba é um exemplo disso, na ligação João Pessoa-Campinas, na duplicação que—

[soa a campainha].

Está sendo feita, tem duas cidades, uma é Riachão e a outra é Cajá, o comércio de Riachão era muito grande, na hora que duplicou, que o eixo saiu do centro da cidade, matou a atividade econômica. Cajá, que está sendo executada depois, já estão com essa preocupação para tentar preservar. E olhe que não é cobrança de pedágio; é só o desvio da estrada que, conseqüentemente, o pedágio também assim estabelece.

Então, isso é algo que nós devemos estar, nas—

[soa a campainha].

Nossas discussões, talvez até nessa, vamos dizer assim, nesse estudo profundo de um caso, como a Senadora Ideli propôs, mas não podemos deixar de levar em conta isso, bem como, o que é que o senhor acha do não pagamento por uma grande parte do usuário. Eu acho que tem razão quem coloca nisso, porque quem deve pagar é quem usa. Porque senão, se for necessário o Governo Federal estar bancando os custos para—

[soa a campainha].

O pedágio ou mesmo quem está usando o pedágio, sempre esse custo é repassado. Aí termina o cara que usa um jumento, lá no Nordeste, estar pagando pedágio nas estradas de São Paulo para alguém que usa.

Então, é importante a gente colocar para pagar o pedágio quem efetivamente é usuário do pedágio. Essa é uma preocupação que todos nós devemos ter e praticar.

Quanto ao repasse para os Estados, eu realmente tenho as minhas preocupações dessa estrada porque, em algum instante, foram repassadas estradas para os Estados, foram repassados recursos para os Estados não, estou generalizando, mas também não

quero entrar nessa polêmica, porque o meu Estado é um exemplo disso; os recursos foram recebidos e não foram aplicados na estrada e ficou o abacaxi para quem efetivamente ficou sob sua responsabilidade.

Então, em linhas gerais, são essas as minhas preocupações, de ter transparência no processo, ser favorável—

[soa a campanha].

À participação da iniciativa privada e da cobrança do pedágio; deixar alternativas em estradas paralelas para quem não possa usar o pedágio ou quem use com pouco tempo; cobrar efetivamente os quilômetros rodados e usados e não está sobrecarregando as taxas e, conseqüentemente, ter velocidade; velocidade com segurança, com responsabilidade, na busca da solução desse problema que o Brasil pede urgência.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador. Com a palavra, o ilustre Senador Eduardo Azeredo. Após, o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Sr. Presidente, senhores convidados, Srs. Senadores e Senadoras, o Governo não faz nem deixa fazer. Eu acho que esse é o resumo da área de transportes no Brasil. Nós temos aí, passados quatro anos e três meses do Governo Lula, uma situação realmente que é crítica nas estradas brasileiras. Os dados estão claros, não precisa a gente ficar repetindo aqui; é repetitivo... As mortes, os acidentes, o custo que existe. Eu não estou entendendo muito essa audiência aqui, Sr. Presidente, por que na outra sala lá, nós temos membros do Governo tentando defender sobre o apagão aéreo. Essa aqui foi convocada pela líder do PT e eu não estou entendendo o que é que nós estamos fazendo aqui, porque o Governo é que tem que dar a resposta; é o Governo... Quando eu digo que queria convidá-la para participar da oposição, que a oposição sempre tem bom senso, é nesse sentido. Cadê a resposta? Eu não vi respostas. Eu queria respostas do Governo. O que é estaca faltando para, depois de quatro anos e três meses, não ter uma concessão de estrada? É alguma coisa ideológica? Que eu saiba, não. Não é nada ideológico. Pelo menos é assim que o Governo diz--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Senador Eduardo Azeredo, se V.Exa. só me permite—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Perfeito, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): O Tribunal de Contas da União ficou este período todo analisando os editais, exigindo modificações. Exigindo modificações e não pequenas modificações. Entende? Então,

eu acho bom a gente pelo menos dar as informações corretas e justas--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

A informação correta e justa, o Tribunal de Contas da União não ficou os quatro anos e três meses olhando não. Ele ficou algum período analisando e o Governo evidentemente tem elementos, capacidade para poder dialogar com o Tribunal de Contas da União, ser ágil no fornecimento de informações e conseguir liberar o processo. Eu não estou negando que exista um cipoal de legislações no Brasil que prejudica a questão das obras, isso evidentemente que existe, mas não foi o tempo todo que o Governo teve esse processo parado no Tribunal de Contas da União.

E, então, o que nós não temos? O Congresso fez a sua parte, o Congresso aprovou as PPPs, e nada de PPP sair, não tem nenhuma PPP. “Ah, mas é, porque é difícil”. Minas Gerais está fazendo com uma PPP lá já. Começou depois que foi aprovado, já está fazendo uma concessão rodoviária. Então, eu... A minha ansiedade, como disse aqui o Senador Delcídio Amaral, é uma ansiedade mesmo de defesa da vida dos brasileiros, defesa do interesse público, defesa de melhor qualidade nas estradas, menor preço de pedágio para a população que transita por essas estradas.

Olha, eu não consigo realmente ver onde está, a menos que seja realmente uma questão de discussão permanente; dos 27 Governadores, que eu saiba, apenas um é contra, que é o Governador do Paraná, que é um Governador polêmico, como todos sabem. De maneira que as avaliações de estradas são inquestionáveis; as estradas melhores do Brasil estão em São Paulo porque as estradas de São Paulo são pedagiadas. E também, porque tiveram investimentos maiores na sua malha. A questão da Fernão Dias, a Fernão Dias teve o início de duplicação em 1994; em 1997, eu era Governador do Estado ainda, o Governo delegou para Minas Gerais fazer a concessão, que assim era mais rápido, mas eu saí do Governo, quando veio no Governo seguinte, voltou atrás. As estradas voltaram para o Governo Federal, de lá para cá, nada. A estrada está se deteriorando, está se perdendo, já está toda ela precisando de manutenção. Aí, daqui a pouco, não tem jeito de fazer pedágio, porque está precisando ter uma manutenção, quase que refazer.

Então, eu fico muito preocupado, a minha pergunta é essa: Quando é que vai começar o processo de concessão de PPP, Dr. José Augusto Valente? As estradas federais transferidas, realmente é verdade, quer dizer, eu folgo em ter a informação. Desde, então, dezembro de 2005, elas são responsabilidade novamente do Governo Federal. Assim que está definido, porque eu—

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Assumiu isso—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Assumiu isso, está bem, eu sei, Senador Cícero. Lá no caso de Minas Gerais—

[soa a campanha].

Foi isso mesmo. Foi o quê? 700 milhões, 500 milhões foram usados para pagar o 13º salário de 2002, do Governo Itamar Franco. De maneira que agora precisa ter uma definição, ou é do Governo Federal ou do Governo Estadual, não pode ficar uma estrada sem dono e aí não tem manutenção e a população que fica fazendo manutenção com carrinho de terra, o que aconteceu e acontece na BR-135, em Minas Gerais, que liga Montes Claros ao Norte de Minas, em que a população que fica com o carrinho para tapar o buraco com terra.

O meu tempo está terminando já aí, eu deixaria só essa pergunta, quer dizer, quando é que vamos começar com as PPPs, quando é que vamos começar com as concessões? Se é possível fazer delegação para a concessões, talvez esse fosse o caminho, voltar a passar a delegação para os Estados, para ser mais ágil. É evidentemente que, tomando todos os cuidados, para que não tenhamos conluio, não tenhamos nenhum problema que afete o interesse público. Mas isso está claro, isso está comum para todos nós. Eu continuo deixando: Quando é que vai começar?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, o ilustre Senador Francisco Dornelles, pelo prazo de cinco minutos.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Sr. Presidente, eu cumprimento na pessoa de V.Exa. a todos os membros da Mesa. Eu faço essa pergunta dirigida ao Dr. José Augusto Valente, do Ministério dos Transportes. Se o Senador Eliseu Resende e o Senador Eduardo Azeredo decidirem constituir uma empresa de navegação, hoje, eles conseguem constituir essa empresa em 24 horas, mas com sede num paraíso fiscal. E essa empresa com sede num paraíso fiscal, participa do transporte marítimo brasileiro, sem pagar um tostão de imposto de renda, sem pagar um tostão de qualquer outro tipo de imposto, sem pagar qualquer contribuição, sem estar sujeito a qualquer legislação brasileira. Entretanto, senhor Secretário, se forem eles apossados de um ataque de patriotismo e decidirem transferir essa empresa para o Brasil, fazer com que essa empresa seja brasileira, primeiro eles iriam levar um ano para transferir essa empresa para o Brasil e, a partir do momento em que fosse transferida, eles passariam a pagar todos os impostos, todas as contribuições e estar sujeita a uma legislação que tornaria inviável a empresa brasileira de navegação.

O que eu pergunto é o seguinte: Qual é a política do Ministério dos Transportes em relação a transporte marítimo? Será que o Ministério verifica que com esse custo hoje, chamado custo Brasil, nós não podemos ter empresas brasileiras de navegação? Nós estamos gastando de quatro a seis bilhões de dólares por ano. O Ministério entende que o Brasil não deve ter empresas brasileiras de navegação? Que é mais, mais produtivo não ter essas empresas? E caso ele ache que é importante ter essas empresas, qual é a política do Ministério? Porque não pode pensar, ninguém pensar é que uma empresa constituída num paraíso fiscal, que opera no Brasil com custo zero, possa realmente, que uma empresa brasileira que pague todos os impostos possa competir com a empresa domiciliada num paraíso fiscal. Qual é a política do Governo em relação ao transporte marítimo, em relação às empresas brasileiras de navegação marítima? Essa é a minha questão.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Dornelles. Com a palavra, o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Obrigado, Sr. Presidente Marconi Perillo, ilustres convidados, que eu quero saudar e cumprimentar na figura do ilustre Ministro Cloraldino Severo, talvez V.Exa. não se recorde da minha pessoa. Fui Prefeito de Várzea Grande, o senhor era ministro, sou irmão do ex-Senador, ex-Governador Júlio Campos e também fui Governador do meu Estado, e hoje estou aqui.

Presidente Marconi, eu acho os dois grandes benfeitores da construção, da implantação das rodovias federais deste Brasil, aqui está ao meu lado o velho querido Ministro Eliseu Resende, na minha frente aqui, o velho e querido amigo Cloraldino Severo. Eu acho que foi o auge das boas rodovias federais desse país e, sobretudo, da verdadeira integração nacional, sobretudo nós, que estamos fincados lá na região Amazônica, na região Centro-Oeste do Brasil.

Tivemos a oportunidade ímpar, na gestão do Ministro Eliseu Resende, e de Cloraldino Severo, de receber duas grandes obras, fundamentais para o nosso Estado, que foram a pavimentação asfáltica da BR-364 e da BR-163, ligando os grandes centros desse país até Porto Velho, como também a integração, que era o sonho de todos nós brasileiros da Amazônia, com a implantação da BR-163, ligando a cidade de Várzea Grande, de Trevo Largado, até a cidade de Sinope. São marcantes e, até então, que me provem o contrário, são as únicas obras concretas que aconteceram, até então, no meu Estado de Mato Grosso, na gestão do Ex-Presidente João Batista Figueiredo e do Ex-Presidente Garrastazu Médici.

Feito isso, eu quero ser bem pragmático e objetivo nas minhas perguntas. Há poucos dias atrás, Dr. José Alexandre, filho do querido Ministro Eliseu Resende, V.Exa. eu acho que tem suficientemente a capacidade e informação para me dar... Eu ouvi um Procurador-Geral da República dizendo através da mídia nacional, dos grandes veículos de comunicação, dizendo que ser concessionário das rodovias desse país é melhor que se vender produtos, ou seja, vender cocaína nesse país. Eu fiquei perplexo, fiquei realmente estarelecido, eu imagino que não chega a tal ponto, mas, quando se fala em conluio também, ao mesmo tempo, eu quero fazer duas perguntas bem objetivas: Qual o critério para a privatização dessas rodovias federais? Qual a forma que se aplica para definir os valores e cobranças de pedágio e, acima de tudo, exemplificando a minha pergunta também, temos alguns trechos em Mato Grosso, que eu acho, eu, particularmente, até porque fui Governador do meu Estado, hoje sou Senador, conheço bem Mato Grosso, temos alguns trechos, que é o caso do Trevo Largado até a cidade de Jangada e que demanda a cidade de Tangará da Serra, é uma rodovia que eu acho que é a campeã de mortes. Ali, entrou, eu imagino que você já tem que fazer um seguro de vida com bastante antecipação, sob pena de, no decorrer da sua caminhada, na sua trafegabilidade, já receber o atestado de óbito. Eu pergunto por que não também privatizar os trechos, ou seja, esse trecho, aí me refiro a Trevo do Largado até a Jangada ali, algo trafega/dia de 10 a 12 mil autos, sobretudo na época da safra, grande escoamento da nossa produção demanda da região Norte do Estado. Eu pergunto a V.Exa., o porquê não também nós privatizarmos determinados trechos que, certamente, sejam viáveis, até porque nenhum cidadão, nenhum empresário nesse país, nenhum Setor Privado vai investir em algo que não gera retorno.

Então, me causa muita preocupação, até porque nós, como legislador e fiscalizador, quando um Procurador da República vem—

[soa a campanha].

Questionar as tarifas, ou seja, os preços praticados hoje nas cobranças dos pedágios e, acima de tudo, nós queremos saber os critérios que são adotados para a implantação. De forma, encerrando, Sr. Presidente Marconi Perillo, eu não poderia deixar aqui, em hipótese alguma, de saudar o velho companheiro Eliseu Resende por tudo que fez pelo Brasil, da mesma forma, ilustre e querido Senador, Ministro, melhor dizendo, Cloraldino Severo, por tudo o que fez pelo meu Estado. Se o pouco que tem lá feito, sem nenhum constrangimento de dizer, respeitando os Ex-Presidentes, os Ex-Ministros, mas o que o Mato Grosso tem, até

agora, foi obra de Eliseu Resende e de Cloraldino Severo. Parabéns, sucesso, que Deus o abençoe.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra. o ilustre Senador Delcídio Amaral, Vice-Presidente dessa Comissão, pelo prazo de cinco minutos.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Queria cumprimentar o Presidente, cumprimentar os debatedores aqui presentes. Primeiro, eu queria fazer uma... Nós estamos num dilema que a gente precisa ultrapassar definitivamente, sobre investimentos privados, investimentos estatais e isso também se reflete não só com relação a rodovias, mas com relação à energia também e outros segmentos da infra-estrutura brasileira. Na minha leitura, nós vamos caminhar para um modelo híbrido. A Senadora Ideli falou em modelo alternativo, mas eu acho que nós vamos caminhar para um modelo híbrido. Em determinadas rodovias, por exemplo, nós vamos ter, e é absolutamente fundamental que se passe para a iniciativa privada mesmo essas rodovias, absolutamente natural e nós temos, hoje, nós temos toda uma regulamentação estabelecida, se for necessário alterar essa regulamentação para eliminar a incertezas ou desvios, como foi muito bem dito aqui pelo Paulo Godoy, conluíus, que foi a expressão mais utilizada, eu acho que nós temos o momento especial para fazer esse debate; está se criada agora a Subcomissão dos Marcos Regulatórios e, entre os temas seguramente estarão as rodovias. Mas entendo que nós vamos ter um modelo híbrido, um modelo onde vão participar as empresas privadas, um modelo onde nós vamos utilizar investimentos privados e públicos, que são as famosas parcerias público-privadas, nós discutimos aqui intensamente, o ano passado, principalmente em 2004, as parcerias público-privadas, nós precisamos botar em campo essas parcerias. Nós discutimos longamente, no Senado, e agora esse processo ainda patina na definição dos fundos e na priorização dos projetos, esse fundo de investimento, que vai pautar ou que vai lastrear as parcerias público-privadas. E existem outros lugares que o Governo vai ter que marcar presença mesmo. Por que não há pio, não há interesse de um investidor privado eventualmente participar e a regra do jogo é essa, e acho que é importante, eu acho destacar que nós não podemos olhar a questão da infra-estrutura ideologicamente. Infra-estrutura é pragmatismo absoluto. Nós vamos poder discutir ideologia em políticas sociais, qual é o destaque a ser dado no orçamento da União ou para Infra-Estrutura, uma presença maior ou menor do Estado, em determinados segmentos do dia-a-dia, da nossa população, do nosso povo, nas políticas sociais, mas infra-estrutura é pragmatismo puro,

mas evidentemente justo, dentro de regras muito bem estabelecidas, sem incertezas jurídicas e levando em consideração o negócio, o negócio em si.

Aqui foi dito sobre toda essa infra-estrutura paralela, que se soma a essas concessões, inegavelmente. Nós temos que olhar a questão de dutos, de gasodutos de cabos de fibra óticas, que são lançados, não só ao longo de rodovias, mas ao longo das ferrovias também, é todo um conjunto de ações que evidentemente têm que pesar num processo de concessão.

[soa a campainha].

Eu já estou concluindo, Presidente, portanto, eu... Nós estamos angustiados com... Principalmente para que nós venhamos a colocar em campo essas alternativas, definindo claramente o que é que vai ser concessão privada, o que é que é parceria público-privada, e o que é que vai ser do Governo mesmo. E foi citado por algum, acho que foi pelo Senador Eduardo Azeredo, nós, por exemplo, temos a BR-163, nós queremos transformar a BR-163, lá em Mato Grosso do Sul, não em rodovia da morte, nós queremos transformar a BR-163 na rodovia da vida. E se não há uma definição clara do que vai ser feito com a BR-163, então, por favor, repasse a concessão para o Estado, faça a transferência para o Estado de Mato Grosso do Sul dessa concessão, que nós vamos fazer um leilão da celeridade, ao leilão da 163, porque a 163 está prejudicando... Esse “rame-rame” da 163 prejudica o desenvolvimento do nosso Estado, nós temos uma classe produtora eficiente, competente, competitiva, nós estamos perdendo no frete. Nós não temos segurança, quando chegamos no Porto de Paranaguá, nós não temos segurança se a carreta vai chegar no dia. Quanto é que custa um navio no Porto de Paranaguá ou num outro Porto? Quanto é que custa o atraso de um dia? São 40 mil dólares, 45 mil dólares. E aqui foi citado, eu acho que o tema proposto pela líder Ideli Salvatti é, no que se refere, nós estamos discutindo rodovias, mas nós podemos rebater isso para as ferrovias, nós podemos rebater isso para as hidrovias, para os portos. Hoje, porto no Brasil, é um negócio importante. Nós não estamos mais exportando 30 bilhões de dólares, 40 bilhões de dólares; nós estamos exportando 120 bilhões de dólares.

Então é uma responsabilidade enorme do país. Ferrovia, o meu querido, o meu querido Diretor-geral da ANTT, José Alexandre, nós temos que avaliar a questão, eu não posso perder essa oportunidade, que aqui tem representantes vários, não só do setor de rodovia, mas Agente Regulador, Consultores experientes, o Secretário de Política Nacional de Transporte, nós temos que ver ferrovia também. Eu vi um levantamento agora da Confederação Nacional dos Transportes, o frete ferro-

viário é mais caro que o frete rodoviário no Brasil. Nós temos uma ferrovia chamada Novo Oeste, que é um desastre. Foi um modelo de privatização horroroso e que prejudicou Mato Grosso do Sul, está prejudicando Mato Grosso e tem prejudicado São Paulo—

[soa a campainha].

As nossas ferrovias vão atravessar São Paulo para chegar no Porto de Santos, têm que parar em São Paulo para a composição ferroviária trafegar de madrugada para o Porto de Santos.

Então, nós precisamos estabelecer e esse que eu gostaria de ouvir, quer dizer, qual é o cronograma, qual é a estratégia que nós temos pela frente? Porque instrumentos nós temos; nós temos que melhorar os instrumentos? Claro, nós temos que melhorar os instrumentos. Nós temos que aperfeiçoar o marco regulatório? Temos que aperfeiçoar o marco regulatório, mas vamos colocar às claras o que nós precisamos fazer, porque o Brasil não pode esperar mais. Nós não podemos mais perder competitividade em função de ter um frete cada vez mais caro.

Eu vi uma conta de uma exportação da costa leste americana para o Porto de Roterdã na Holanda e comparando com o Brasil; os americanos estão num processo descendente e nós subindo exponencialmente. Quando é que vai parar isso? Vai chegar uma hora que o produtor não vai ter condição mais de ser competitivo porque nós não estamos morrendo, não na eficiência como produtores, como empresários, nós vamos perder no frete, nós vamos perder na logística e nós não podemos mais conviver com esse quadro porque o Brasil precisa crescer, o Brasil precisa ser competitivo e o Brasil é um grande *player* mundial hoje e nós não podemos é deixar nossa competitividade de lado, não pela falta de eficiência dos nossos empresários e produtores, mas pela falta de ineficiência da nossa infra-estrutura. Isso que eu gostaria de dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Mesa agradece a participação do ilustre Vice-Presidente dessa Comissão, Senador Delcídio Amaral.

A Presidência preparou também algumas questões específicas que serão dirigidas aos expositores. Ao senhor José Alexandre Nogueira, Diretor-Presidente da ANTT: A Agência dispõe de quadro de pessoal técnico, Recursos Humanos suficientes para desenvolver as suas atividades, em especial para criar um ambiente favorável à elaboração e fiscalização de normas de regulação técnica, econômica e, sobretudo, da concorrência?

Aos senhores José Alexandre, José Augusto da Fonseca, Secretário de Política Nacional de Transportes

tes, e Sr. Cloraldino Severo: Os senhores acreditam que a carência de profissionais na área de transportes, entre outras categorias, a dos topógrafos, dos operadores, dos motoristas, engenheiros com especialização em tráfego em construção rodoviária? Acham-se que sim, a Agência ou o Ministério desenvolvem ou deveriam desenvolver algum programa específico para atuar nessa formação?

Ao senhor José Alexandre Nogueira: Qual a política tarifária desenhada para as concessões de infra-estrutura e para a prestação de serviços de transporte regular, o objetivo maior é garantir o retorno dos custos incorridos pelos outorgados ou fomentar a inovação tecnológica e os ganhos de qualidade no setor?

Ainda ao senhor José Alexandre Nogueira, há prevalência de políticas tarifárias baseadas em taxa de retorno, ou seja, tarifa igual a custo mais lucro fixo, ou daquela baseada em valores máximos, tarifas-teto ou *pricecap*, sistema pelo qual o concessionário pode cobrar o valor inferior ao máximo fixado pela Agência.

Ao senhor José Alexandre Nogueira ainda, o Sistema *Price*, de tarifas teto, pelo qual o concessionário pode cobrar o valor inferior ao máximo fixado pela Agência, não seria mais eficiente para baratear o custo dos pedágios e fomentar a inovação tecnológica e a concorrência do setor? Como a agência pode atuar para reduzir os custos dos pedágios nas rodovias concedidas?

Ao senhor José Alexandre Nogueira ainda, o Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo, o CONUT, José Filinto, reclamou que a ANTT não fiscaliza o transporte de passageiros no Brasil. Segundo ele, há muita facilidade para realizar o transporte ilegal. Então pergunto: Que medidas concretas têm sido adotadas por essa Agência com vistas a coibir o transporte ilegal em nosso país? Essa é uma questão importante, inclusive aqui na região do entorno de Brasília.

Aos senhores José Alexandre e José Augusto: A transferência da administração das rodovias brasileiras para as empresas privadas, por meio de contratos de concessão, tinha como objetivo principal desonerar o setor público, incapaz, como se sabe, de mobilizar recursos financeiros suficientes para a recuperação da sua malha rodoviária. Além disso, somente os que utilizassem a rodovia concedida deveriam remunerar o serviço, evitando que toda a população pagasse por serviços que somente uma parcela usufrui. Isso até foi comentado aqui, todavia, na realidade, isso está ocorrendo, estaria ocorrendo o inverso em relação a essa situação. Tendo em vista o atual regime tributário do setor, observa-se que o atual usuário das rodovias passou

efetivamente a remunerar os serviços de infra-estrutura posto à sua disposição, mas não deixou de transferir recursos para a União e a CIDE é um caso específico; Estados e Municípios, em razão de serviços que esses entes públicos não mais se ocupam.

O motorista brasileiro, por exemplo, Srs. Senadores, senhoras Senadoras, para trafegar nessas rodovias privatizadas, paga sobre o combustível que consome, a chamada CIDE combustível, que tem como uma de suas destinações o financiamento de programa de infra-estrutura de transportes. Mesmo assim, como já dito, paga também o pedágio, que remunera a concessionária. No entanto, sobre o preço pago a título de pedágio, estão ainda embutidos o Imposto Sobre Serviços, o COFINS, o PIS, os impostos Estaduais e Municipais e todos os demais tributos que incidem sobre essa atividade. Parece-me, e é sobre isso que eu peço que os senhores comentem, tratar-se de tributação injusta e anacrônica, pois sua razão de ser é justamente o fato de o Estado haver se desincumbido de prestar um serviço público de que é titular. Em outras palavras, transformou-se em meio de reduzir despesas, em fontes de rendas vultuosas, com prejuízos para o usuário do transporte rodoviário brasileiro.

Eu pergunto ainda, o que os senhores acham da descentralização das rodovias federais para os Estados? E mais, os senhores acham, e aí eu pergunto a todos da Mesa, que a Contribuição de Domínio, a CIDE, está conseguindo atingir os seus objetivos, ou seja, trabalhar pela conservação e manutenção das nossas rodovias federais, na construção de novas rodovias e outras obras de infra-estrutura, os senhores acham que é correto transferir os recursos ou parte dos recursos para a formação do chamado superávit primário?

Ao senhor José Augusto Valente: O Governo do Presidente Lula incentivou politicamente a criação das PPPs. Após uma série de aperfeiçoamentos introduzidos nessa Casa, com destaque para o trabalho do Senador Tasso Jereissati, entre outros, esse projeto foi aprovado e sancionado no final de 2004. Entretanto, o Governo Federal tem sido econômico, para dizer o mínimo, na elaboração de projetos utilizando esse importante instrumento e, mais ainda, na sua efetiva realização. Assim, pergunto: Quais os impedimentos para a maior utilização dos PPPs?

Ao senhor Geraldo Viana, Presidente da ANTC, o senhor tem defendido a utilização de cobranças automáticas nos pedágios brasileiros, como forma de barateamento das tarifas cobradas dos usuários. Gostaria que o senhor detalhasse esse ponto de vista, informando-nos de que forma o sistema que o senhor propõe funcionaria, em termos operacionais, e como

poderíamos chegar à desejada redução das tarifas praticadas nos pedágios.

Ao Sr. Cloraldino Severo: O senhor teve a honra de estar à frente dos Ministério dos Transportes em momentos que havia muito mais recursos e os projetos eram muito mais ambiciosos. Já, desde aquele período, entretanto, esse Ministério vem assistindo à dramática redução dos seus recursos, a questão da concessão rodoviária foi colocada como uma panacéia para todos os males que afligem o setor. Em sua opinião, essa é uma solução que efetivamente resolve nossas necessidades de estrutura? Que alternativas o senhor propõe para que possamos retomar a capacidade de ação que tínhamos há 30 anos? O que falta para que possamos manter, expandir uma infra-estrutura de transportes adequada àquela grandeza brasileira, dos tempos do Ministro Eliseu Resende? E mais, o DNIT substitui o DNER, o senhor acha que os vícios como corrupção nas estações etc, foram efetivamente banidos daquele órgão?

Por fim, SR. PAULO GODOY, Presidente da AB-DIB, o intenso contingenciamento orçamentário sofrido pelo Ministério dos Transportes resultou no precário, precaríssimo estado de conservação em que atualmente se encontra a malha rodoviária nacional. Assim, antes que possamos dar início a um processo de retomada da expansão da malha e da integração nacional, é necessário recuperar ou reabilitar a malha existente? O senhor tem estimativa de custos envolvidos numa operação dessa grandiosidade? Que tecnologias poderiam ser utilizadas para reduzir custos e prolongar a vida útil dos projetos de engenharia rodoviária.

Agradeço a atenção dos senhores e pergunto ao Senador Romeu Tuma se ele quer ainda fazer uso da palavra, para que eu possa encerrar esse período de oitivas e começar o processo de respostas.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Agradeço V.Exa. Só peço desculpas, que tem uma Comissão de Relações Exteriores, muito importante, que é sobre o Apagão Aéreo, então, essas duas de valor enorme para a sociedade brasileira, infelizmente elas, ao mesmo tempo, trazem um pouco de dificuldade para acompanharmos. É claro que as perguntas feitas pelo Presidente quase que esgotam qualquer dúvida que a gente possa ter a respeito do assunto.

O que me preocupa são algumas leituras de jornal, principalmente de tirar a hidrovía do Ministério dos Transportes, porque a gente pensa e luta muito, e se discute, há muitos anos, sobre o intermodal, que o Brasil ainda não alcançou a possibilidade de ter o sistema de transporte trimodal de primeira linha. Hoje, nós temos a hidrovía, principalmente em São Paulo,

onde o transporte, hoje, da importância da cana, que é muito mais barato que o transporte rodoviário.

E V.Exa. falou uma coisa aqui que, para mim, é séria e triste, Presidente, que é o transporte clandestino. Nós temos tido em São Paulo, V.Exa. fala no entorno, mas eu falo de São Paulo, onde nós temos uma rodoviária com transporte legalizado, e alguns endereços onde o transporte clandestino é feito, principalmente, não só para o Nordeste, mas para a região do Paraná, Foz do Iguaçu, para que possam os sacoleiros ter o melhor preço no transporte, com risco muito maior, porque são ônibus praticamente, quase que inutilizáveis, pela deficiência de fiscalização, de pneus, de tudo aquilo que possa trazer insegurança para o usuário.

Então eu acho que é uma pergunta séria, eu não sei se a Agência que teria que verificar isso, porque a fiscalização é deficiente. Eu acho que talvez o estado que eu digo, não o Estado político, mas o estado físico, regional, poderia assumir mais um pouco a responsabilidade de fiscalização desse sistema de transporte clandestino, que traz muita insegurança, e a maioria dos acidentes são feitos através disso. E os assaltos feitos nos ônibus são em ônibus clandestinos, porque, provavelmente, pode ter uma ligação entre a quadrilha e o transportador.

Eu fui Presidente de Comissões de roubo de carga e o nosso querido Viana aqui conhece as dificuldades que tivemos no trabalho e na busca, quer dizer, a CPI ajuda, é propositiva e, de repente, ela termina, volta todo o sistema da criminalidade a agir. Então, eu não sei se os portos também vão sair realmente do Ministério dos Transportes, e agora, com esta construção naval, que ontem o Presidente Lula estava presente à assinatura de alguns contratos da construção de... A recuperação da indústria naval brasileira, eu fui o Relator da Medida Provisória, e acho, eu não sei se isso tudo não vai trazer um pouco... Que está na Petrobrás, TransPetro, está na Petrobrás, mas ela fica, eu acho que um vínculo com o Ministério dos Transportes, não sei se isto eu tenho alguma razão nisso ou não.

Então, eu agradeço V.Exa., e gostaria de que se batesse muito nesse transporte clandestino, Presidente, que V.Exa. se referiu aqui.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a todos os Senadores pela... Com a palavra, pela ordem, Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, se permite, do debate aqui, me surgiu ainda uma última pergunta. Se V. Exa. me permite—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Por favor, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Que eu possa fazer, queria inclusive, dirigi-la ao José Alexandre, Diretor-geral da ANTT, e também ao Valente, do Ministério dos Transportes. Porque é o seguinte, nós tivemos um processo de concessão que teve um movimento bastante acelerado e a Agência Reguladora, ela só foi criada bem depois que o processo de concessão teve o *boom*, não é? 97, 98, 99, e a Agência Reguladora só foi criada aqui, me deram aqui, até eu pedi, lei 10.233, de 05 de junho de 2001, quando os processos concessionários, na grande maioria, aconteceram antes disso. Parece-me que isso também aconteceu na energia, na telefonia, ou seja, primeiro se diminuiu o Estado, a participação do Estado e depois o órgão que tinha a obrigação de fiscalizar, sob a ótica do meu ponto de vista, do interesse público, do interesse da população, foi criado muito depois, não é? Então, a pergunta que me fica é a seguinte: Todos esses problemas, essas questões que estão colocadas, que a gente não pode mascarar, elas existem, e se a gente quer que as coisas andem, a gente precisa fazer com que andem melhor, não é? Não andem com os mesmos problemas, se esse fato de ter tido um grande aumento do processo de concessões, antes da criação da Agência Reguladora, se isto hoje causa problemas, se isso dificulta. Inclusive a gente tem alternativas, de ter o fluxo da discussão e do aperfeiçoamento do sistema porque a gente parte de algo que se consolidou antes de o órgão, fora do Governo, inclusive, que é importante, que a Agência Reguladora não é Governo; é um órgão à parte, que faz o papel da fiscalização do setor, sob a ótica do interesse público. Então, era essa apenas, Presidente.

[soa a campanha].

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Presidente, só--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Senador Delcídio.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Eu queria só fazer um registro, é importante o comentário que a Senadora Ideli acabou de fazer. Vários países que tomaram a decisão de promover a privatização de setores de infra-estrutura, esse processo, eles caminharam sempre primeiro fazendo-se a lição de casa, a lição de casa, o que é? Marco regulatório. Ampla discussão, e aí as Agências. Realmente esse é um problema que nós estamos vivenciando--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Aqui não foram os bois na frente do carro; foi tudo na frente do carro--

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Houve um processo de privatização, mas as Agências que, na minha leitura, têm que ser fortalecidas e têm que ter um papel fundamental, como mantenedoras das regras da fiscalização, enfim, de todo aquele arcabouço jurídico que foi montado, elas vieram *a posteriori*, em alguns casos. Então, nós temos, além dos problemas de marcos regulatórios, nós temos o problema de distorção do próprio papel exercido pelas Agências, na infra-estrutura do país. Então, esse é um problema também sério e acho que importante esse registro da Senadora Ideli.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Presidente, só uma coisa para completar aqui--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): As Agências, efetivamente, não são parte de Governo e nem poderiam ser. O objetivo exatamente para dirimir o ambiente de competição ou de concorrência. Mas é importante lembrar que os membros são indicados pelo Governo e aprovados pelo Congresso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Presidente, há poucos dias atrás teve um verdadeiro movimento nacional aqui em Brasília, e eu acompanhei, por sinal, vários Presidentes de Agências Estaduais, que estão pedindo autonomia, não só do Estado, eu imagino também que as Agências Nacionais, Federal, têm que ter autonomia. Parece-me, na medida que quando é indicado pela Presidência da República, ela passa a descumprir aquilo que é o seu objetivo, as suas prerrogativas. Eu acho que as Agências têm que ser fortalecidas para que possamos, com certeza, com todas as suas prerrogativas, em sua plenitude, fazerem o seu papel. Hoje, a bem da verdade, com todo respeito que eu tenho por V.Exas. aqui, as Agências não têm cumprido com o seu papel, com a sua obrigatoriedade. É fundamental que possamos resgatar para que a sociedade realmente acredite nas Agências, saibam aonde ir recorrer para cobrarem os seus direitos. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência acolhe as questões de ordem da Senadora e dos três Senadores, e informa que a Comissão de Infra-Estrutura está preparando um arcabouço da autonomia, para a autonomia das Agências, incluindo PEC, Projeto de Lei Complementar, enfim, um amplo estudo que tem como objetivo exatamente garantir absoluta autonomia e independência aos órgãos reguladores.

Agora, nós passamos a fase das respostas aos questionamentos que foram feitos pelos ilustres Senadores que pertencem a essa Comissão. Eu começaria convidando o Sr. Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas e Logísticas, ANTC, para fazer os seus comentários em relação aos questionamentos.

SR. GERALDO VIANA: Alô, está com som? Obrigado, Sr. Presidente. Bom, especificamente com relação ao questionamento que me foi formulado por V.Exa., eu diria o seguinte: A cobrança automática de pedágio já é uma prática, em parte da nossa malha, através de um sistema conhecido como “sem parar”, tem um outro nome que agora me escapa, mas que, de qualquer forma, já reúne quase, se não me engano, mais de um milhão de participante, já usam esse sistema. É um sistema que funciona muito bem, eu particularmente sou usuário dele. Acho que é o melhor dos mundos, você recebe a sua conta detalhada, dizendo onde é que você passou, quanto é que custou etc. Evidente que a generalização disso implica algum custo para o proprietário de veículo e é por isso que nós estamos depositando todas as nossas expectativas nesse sistema chamado SINIAV, que é um sistema identificação automática de veículos, à base de rádio-frequência. Porque, a partir do instante em que isso for feito, com o mesmo chipzinho(F) que, segundo as informações que a gente tem colhido, realmente vão ser custo de centavo de dólar, um chip muito simples, ele possibilitará não só aquelas aplicações que o órgão de trânsito pretende, qual seja, de uma fiscalização mais eficaz, e isso é fundamental. Nós temos... Esse trabalho que o DENATRAN vem desenvolvendo é chave para que a gente possa ter o mínimo de controle sobre a frota rodante no Brasil. Não sei se Srs. Senadores sabem, mas mais de 30% hoje da frota, pelo menos em São Paulo e um percentual parecido no resto do Brasil, pode se dizer que seja hoje clandestina, na medida que não se licencia, o proprietário dos veículos, em função do valor de IPVA, em função de valor de multa, simplesmente não faz o licenciamento anual do veículo e fica por isso mesmo porque não se fiscaliza. Então, criar condições para que essa fiscalização possa ser feita e de forma eletrônica, de maneira que a capturar rapidamente toda essa frota que se tornou clandestina, é fundamental para se fazer qualquer outra coisa, por exemplo, a discussão aí da inspeção veicular, que é chave para a gente melhorar até essa situação de acidente, que foi aqui mencionada, não adiantará nada, porque ela é casada com o licenciamento, quer dizer, o que se espera é que no momento do licenciamento a pessoa faça a inspeção veicular, como 30% não fazem por conta do IPVA e da multa, outros 30% talvez

venham a não fazer, por conta da inspeção veicular que não fizeram ou fizeram e não foram aprovados.

Então, se não melhorar a fiscalização, podemos esquecer qualquer outra possibilidade de melhoria da nossa frota e das condições de trânsito no país.

Bom, com esse sistema automático, e que ontem eu tive, já vi que estava bastante avançado, nesse encontro que houve em São Paulo, a gente imagina que seja possível, através de um aplicativo que seria adicionado ao sistema, fazer a cobrança de pedágio também. Nesse instante, nós poderemos abolir grande parte das praças de pedágio, os chamados pedágios de barreira, que são absolutamente injustas. O senhor sabe, Sr. Presidente, no instante em que você coloca o pedágio de barreira, se cobra do usuário e dá a ele o direito de andar 100 quilômetros, mas pode se dar o caso de ele querer ir a 10 quilômetros, logo depois do pedágio. Significa que aquele cálculo que a gente está fazendo aqui, de custo por quilômetro, fica totalmente distorcido porque ele não andou 100, ele andou só 10.

Então, é essa injustiça que se precisa corrigir com a cobrança rigorosamente quilométrica, até mesmo esse tráfego quase urbano, ou urbano mesmo, que—

[soa a campainha].

Causa tanta preocupação, se resolveria com a cobrança automática, porque se cobraria tão pouquinho. Quer dizer, o custo por quilômetro baixando e baixando para sei lá, para 20 centavos, para menos que isso, por quilômetro, e se cobrando do cidadão que usa cinco quilômetros, quatro quilômetros, aquele valor, esse percentual ficaria muito pequeno. A respeito desse assunto que foi aqui mencionado, eu quero lembrar que a não cobrança desse tráfego é uma dupla injustiça porque, primeiro, porque faz com que aqueles que pagam, paguem por ele, e justamente nessas áreas, são onde se faz o maior investimento. No caso específico da Dutra, que a gente conhece melhor porque tem lá o GPT, grande parte do investimento da Dutra foram as marginais feitas em São Paulo e no Rio de Janeiro, nas proximidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, para quê? Para dar conta desse tráfego gerado por esse pessoal que não paga o pedágio.

Quer dizer, o grande investimento que justifica parte da tarifa, foi para atender esse tráfego. Então, essa é a primeira injustiça. A segunda, pior ainda, lembrando—

[soa a campainha].

Esse episódio aqui do Vale do Paraíba, entre São José dos Campos e Taubaté, que foi mencionado pelo Dr. José Alexandre, quem paga, além de estar pagando por aquele que usa, ainda se vê atrapalhado, porque o

trânsito ali fica completamente congestionado, e uma viagem que você poderia fazer em quatro horas viram cinco, viram seis, porque aquele pessoal está lá atrapalhando o trânsito.

Então, é realmente necessário que passe a se criar uma forma de cobrança, ainda que seja uma cobrança pequeninha, uma cobrança pequena, porque justa; o sujeito andou pouco tem que pagar pouco. Ele não pode pagar quatro quilômetros e pagar como quem anda 100, aí realmente gera a revolta a essa coisa. Então, quando o senhor pergunta qual é a idéia com relação à cobrança automática? É exatamente essa. Eu acho que isso possibilita a universalização da cobrança, possibilita uma coisa muito importante também, que eu não toquei, está nesse estudo que eu deixei aqui com Sr. Presidente, que é a possibilidade da introdução, a partir daí, do desconto de frequência. Ou seja, possibilitar àqueles que usam mais pagar proporcionalmente menos, que é uma coisa que existe em qualquer atividade econômica e que é muito justa. Quer dizer, aquele que usa, passa uma vez por ano na estrada, paga X; é a questão da fidelização; o que passa toda hora vai poder pagar proporcionalmente menos. Só no sistema automático que se pode fazer isso que se cobra *a posteriori* e se verifica quantas vezes a pessoa transitou.

Então, só esse conjunto de possibilidades justifica que a gente—

[soa a campainha].

Realmente priorize essa questão da cobrança automática. Obrigada, Senadores. Existem questões que foram levantadas pelos Srs. Senadores, que dizem respeito ao transporte. Eu gostaria de, numa outra oportunidade, poder fazer alguns comentários, se houver tempo--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência concederia a V.Exa. mais dois minutos para que V.Exa. possa concluir.

SR. GERALDO VIANA: Ah, pois não. Eu gostaria de fazer uma observação a respeito dessa questão que foi aqui levantada, dos fretes, pelo Senador Delcídio Amaral. Que os fretes brasileiros são realmente muito elevados e que isso tem comprometido o escoamento da produção nacional. Há um estudo muito sério feito pela COPEAD do Rio de Janeiro, que demonstra exatamente o contrário. Aliás, eu quero fazer uma distinção entre frete e custo de transporte, que vai muito além do frete, não é? O frete brasileiro, aquele que é recebido pelo empresário de transporte ou pelo transportador autônomo, segundo esse estudo da COPEAD, é um dos mais baratos do mundo, em função de o setor ser muito competitivo. Realmente há uma super oferta de

transporte e isso faz com que o frete praticado seja muito pequeno, o que justifica esse estado geral da frota brasileira; não é a toa que o Brasil tem caminhões de 30, 40 anos rodando e que a idade média da frota de caminhões seja de 20 anos, são dados da Agência. Por que é que tem? Porque o sujeito gosta de andar com caminhão velho? Não, porque não tem renda, por que o frete realmente é muito barato, a ponto de acabar ficando mais caro que o frete ferroviário, que foi aqui mencionado—

[soa a campainha].

Agora, o custo geral de transporte acaba ficando muito alto em função das ineficiências, em função das retenções a que os veículos acabam sendo submetidos. Então, a infra-estrutura acaba agregando ao custo de transporte, ao custo logístico global, uma enormidade que, de fato, faz com que percamos competição.

Há uma outra questão também, que tem a ver com a multimodalidade, que foi aqui levantada pelo Senador Tuma. Eu já vou encerrar, Sr. Presidente. Há uma acentuação, especialmente quando se trata com o produto agrícola, em que o produtor tem a percepção clara, o produtor ou o exportador, tem a percepção clara que está pagando muito com transporte, quando ele compara com, por exemplo, o seu concorrente norte-americano, que traz a soja lá do meio-oeste americano, através da hidrovia do Missouri, Mississippi. Porque ele está comparando, na verdade, o transporte hidroviário, que é o mais barato do mundo, com o transporte rodoviário, que necessariamente é um transporte que tem que ser mais caro.

Então, é uma situação paradoxal, em que aquele que paga, acha que está pagando muito e aquele que recebe tem certeza que está recebendo muito pouco; o frete fica muito pequeno para quem recebe e muito caro para quem paga. Por quê? Porque se está sendo usado o meio errado de transporte. Na verdade, nesses casos em que se transportam produtos de baixo valor agregado, o que se tinha que fazer é investir pesadamente na hidrovia, na ferrovia e nisso nós estamos de pleno acordo e por isso mesmo nós temos muitas dúvidas com relação a essa transferência diária de portos para outras Secretarias, até porque, de fato, nós estamos, ao invés de facilitar a integração, nós estamos criando mecanismos que tornam mais difíceis a integração, na medida em que você coloca órgãos diferentes a tomar conta de cada modalidade de transporte, o que parece uma falta de racionalidade.

Eu queria fazer apenas essas observações apenas para complementar a minha intervenção. Obrigada, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr.

Geraldo Viana pelas respostas. Indago aos Srs. Senadores se algum deles tem interesse em réplica—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Um minuto só.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Obrigado, Presidente. Só... Não é questionando, mas fazendo uma observação na palavra do Dr. Geraldo, o senhor disse que, com todos os preços ainda competitivos do transporte rodoviário, só para dar um exemplo para o senhor, no Mato Grosso, a frota de caminhões diminuiu algo em torno de algo de sete mil caminhões porque os preços, na verdade, não são o ideal praticado que as empresas pagam aos transportadores. Se não bastasse isso, o senhor tem um dado significativo aí, de uma empresa do Rio de Janeiro, mas eu faço uma observação na sua fala. Eu queria que o senhor levantasse, se tivesse gente, pessoas suficientes, para levantar para ver quantos mil caminhões nesse país aqui, e não é pouco não, que estão o quê? Com busca e apreensão, porque o cidadão que compra o caminhão não dá conta de pagar a prestação, estão literalmente quebrados; não só os que transportam soja, que transportam bois, estão quebrados, não estão fazendo, vou falar como nós mato-grossenses, para a “bóia”, ou seja, não dá para comer, estão todos quebrados.

O senhor não imagina, a frota nossa brasileira está envelhecida, em que pese está crescendo até porque a produção está crescendo etc. Entretanto, eu acho que, a bem da verdade, não só a questão das precariedades das nossas rodovias, de uma maneira geral, quanto aqui o nosso companheiro Paulo Godoy diz aqui da questão dos transportes e o Delcídio faz ali um aparte, ora, você imagina Mato Grosso do Sul, que escoar para o Porto de Paranaguá, que acho que não são mais que 600, 700 quilômetros, e nós, que transportamos a 1500, Presidente Marconi Perillo, o senhor imagina, não tem como ser competitiva a nossa produção. De forma que esse adendo que eu faço para o senhor, se o senhor tiver gente suficiente, mande fazer levantamento nos DETRANS do Brasil para ver quantos mil carros, quantos mil caminhões estão com busca e apreensão porque estão quebrados aqueles que, naturalmente, é uma profissão de abnegados. Obrigado.

[soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo a palavra ao Senador Delcídio para a réplica.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Presidente, só fazer um comentário em relação às explicações, do Sr. Geraldo Viana, que há aí uma filigrana

entre custo de transporte e frete, que são dois conceitos que têm que ficar muito claros, portanto, diferentes. O comentário que eu fiz é exatamente, não em função, eu nem entrei no mérito dos preços praticados, eu estou dizendo que a infra-estrutura está inviabilizando o transporte; é a origem das dificuldades que nós estamos enfrentando. Nós, principalmente, o Senador Jayme Campos, e Mato Grosso do Sul enfrenta problemas assemelhados, e Goiás, que o senhor foi Governador e conhece muito bem, é Senador hoje, as dificuldades são imensas. O tempo que se perde nas estradas é uma verdadeira barbaridade. Sem falar em problemas de manutenção, é ponta de eixo, é suspensão é, enfim, é lastimável.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): É o custo Brasil.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): É o custo Brasil e que inviabiliza uma classe produtora eficientíssima, respeitada no Brasil inteiro, mas que está morrendo no transporte. É igual à burocracia, meu Presidente, que morre no Xerox.

[risos].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo a palavra para a réplica ao Sr. Geraldo Viana. Dois minutos.

SR. GERALDO VIANA: Agradeço, Sr. Presidente. Com relação, então, a essa observação do Senador Delcídio Amaral, eu quero dizer que é isso mesmo, o custo logístico abrange outros custos, custo portuário, o custo da armazenagem, a questão de armazenagem é tão crítica quanto a das rodovias, a falta de condição de cilagem, tanto na origem quanto nos portos, acabam levando a custos adicionais enormes. Eu quero dizer que o custo hoje mais importante do setor de transporte não é diesel, não é mão-de-obra, não é veículo, não é nada, é a improdutividade. Hoje você precisa de três, quatro veículos para fazer o serviço de um porque os veículos estão perdendo velocidade, estão perdendo capacidade de se movimentar nas estradas e nas cidades, com congestionamento de trânsito e etc. Na verdade, esse custo de improdutividade é imenso, é por isso que a gente discute sem receio a questão de privatização, concessão e tal, em muitas situações você paga pedágio de um lado e ganha do outro. A relação de custo/benefício, que foi aqui mencionada.

Com relação ao que disse o Senador Jayme Campos, essa questão é realmente é inegável, há muitos donos de caminhões, pequenos transportadores—

[soa a campainha].

Que estão perdendo a sua frota porque não conseguem pagar a prestação e geram uma situação que é a mais indesejável de todas, porque ganham pouco por tonelada, colocam mais tonelada do que pode no

caminhão, aí vem o sobrepeso e aí vem a destruição das rodovias e o acidentes. E também porque têm que trabalhar muito porque têm que pagar a prestação, trabalham 36 horas seguidas, que é à base de rebite, que é anfetamina para poder ganhar condição de... Que é um crime a bolinha, que é um crime porque também é geradora de acidentes. Daí nós chegamos às 34 mil mortes que, a bem da verdade, não é só das rodovias, as rodovias e das cidades, que é um dado global, mas que é um dado absolutamente assustador. É por isso que nós temos, de fato, essa disposição de discutir e com a urgência que fala o Senador, nós precisamos discutir com muita rapidez, resolver muito rapidamente essa questão porque, a cada dia que passa, são mortes desnecessárias—

[soa a campanha].

E há um custo, senhor Senador, me permite só esse dado porque foi aqui mencionado, só que não foi pontuado. Recentemente o IPEA fechou um estudo assustador, que mensurou o custo dos acidentes de trânsito no Brasil, sem considerar o que disse o Senador Cícero Lucena, o custo das vidas, deixando de lado o custo das vidas, só com os custos pessoais, hospitalares, as perdas materiais, as perdas de equipamentos urbanos etc, o IPEA chegou à assustadora soma de 28 bilhões de dólares de perdas anuais em acidentes de trânsito no Brasil. Quer dizer, eu até brinquei o seguinte, brinquei não, dizendo sério, pela primeira vez, a gente tem um estudo que comprova o custo do que não se faz, porque é muito fácil saber o custo daquilo que é feito e às vezes criticar porque custou mais caro. Agora, raramente você tem a oportunidade de medir quanto custa a omissão, quanto custa a falta de ação a inação, custa isso. No caso das medidas que vão sendo postergadas, com relação à melhoria das condições de fluidez de transporte, de trânsito etc, custa isso; custa 34 mil mortos por ano e custam 28 bilhões de reais por ano, medidos pelo IPEA, que é um órgão absolutamente insuspeito e isento. Obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr. Geraldo Viana e, sobretudo, pela contribuição trazida com essas estatísticas. Concedo a palavra para suas respostas ao Sr. Cloraldino Severo, Ex-Ministro dos Transportes, Consultor de Transportes, pelo prazo de cinco minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu quero esclarecer, de pronto, que nesse tempo extremamente curto, realmente responder todas as questões seria muito difícil, mas, primeiramente quero dizer--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A Mesa será tolerante, Sr. Cloraldino--

SR. CLORALDINO SEVERO: Mas, primeiramente quero dizer que deixei aqui, à disposição da sociedade, do Senado, uma exposição longa com todos esses aspectos colocados e com uma proposta de marco regulatório. Ousei juntar, a partir de todas as leis, e criar uma lei guarda-chuva neutra, que atenda os diversos setores; ela não é favor de A, de B ou de C, não que pretenda que seja ela a redação final, mas uma provocação de já ter alguma coisa junta e ordenada, a partir da legislação.

A segunda questão que eu queria dizer ao Senador Eduardo Azeredo, que perguntava a nós o que é que o Senado ainda tinha que ver com isso, eu quero lhe dizer que estou aqui como um representante dos usuários; nós temos feitos fóruns, fizemos, no Rio Grande do Sul, diversos, fizemos em Santa Catarina, fizemos no Paraná e, juntando com a questão Agência Reguladora, o Rio Grande do Sul foi pioneiro em Agência Reguladora, eu quero lhe dizer que os usuários estão convencidos e isso que nós estamos vivenciando, há quase 10 anos de concessão, que há um grande esquecido, que é o cidadão, o usuário e o consumidor e que essas Agências não dão respostas a essas questões. Se nós não cuidáramos, e para que se possa cuidar disso, é preciso que a legislação abra os espaços necessários, inclusive não deixando que aconteçam algumas situações como as que estão nos editais em outros pontos. As vias alternativas são um dos casos fundamentais para que a livre opção do usuário se exerça. A questão do pedágio fechado, que foi secundada aqui pelo Viana e por outros, é absolutamente fundamental. Têm situações, nós vimos depoimentos de professores que andam trechos pequenos por dia e que pagam um absurdo, uma parcela do seu salário muito grande é dada para esse tipo de situação. Então, isso é uma injustiça muito grande. Via alternativa, e a outra questão é a volta, o 791, que o Ministro Eliseu e então Diretor-geral do DNER, foi parte da sua construção, e que é um decreto sábio em que coloca o que o mundo faz. O que é que o mundo faz? O mundo bota pedágio em via expressa e auto-estrada. Não se faz, no mundo desenvolvido, pedágio para via de pista simples. Para esclarecer pontos que estão sempre sendo levantados aqui, há uma mortandade, “ah, porque tem que fazer manutenção”, mas claro, nós sabemos e sempre fizemos e é possível fazer.

Então, não é pelo fato de ter uma concessão que nós estamos ter a estrada boa, nós temos estradas no Rio Grande do Sul, dá para pegar o trecho do Estado, o Estado é concessão, se alguém passar, vai pensar,

porque a propaganda é tão grande, que o trecho melhor é o da concessão, quando é ao contrário; o trecho melhor é do Governo.

Então, o Governo está cheio de exemplos de situações de estradas boas e nós fizemos isso muitas vezes, no passado, e podemos continuar fazendo, tanto é que estamos construindo 101 e todas essas rodovias, quem é que vai fazer? É o Setor Privado. Não tem nada que seja Governo que faça.

Sobre, ainda, a questão do exterior, é preciso pensar bem. Nos Estados Unidos, hoje, da sua rede pavimentada, 0,2% da rede tem pedágio; na Europa, 0,4%; no Rio Grande do Sul, 22%; no Rio, 20%; no Paraná, em torno de 15. Esses Estados estão pesadamente—

[soa a campanha].

Onerados. Por último, então, me perguntaram se a Agência resolve, eu quero dizer o seguinte: que a Agência é necessária, é fundamental.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): V.Exa. terá mais dois minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: A Agência é necessária e é fundamental, mas não será ela a que vai, quem terá que ser o grande fiscal é o usuário. É a sociedade que terá que ter os meios para efetivamente fazer a fiscalização.

E, para finalizar, a questão do híbrido. Nessa proposta de lei, está a minha convicção, que tem que ser realmente o híbrido, porque cada caso é um caso, e tem que ter uma solução. Aí, vem o conluio, acabar com essa idéia das montagens de pacotões, que são feitos iguais para todos, para que se possa dividir entre alguns as concessões; é preciso que cada casa seja um caso e cada caso tenha uma licitação em dia diferente, para que haja uma competição efetiva nas condições que a sociedade local aceite. Se não for assim, nós vamos ter problemas muito sérios. Eu não esqueço, Ministro Eliseu Resende e eu, como Diretor-geral do DNER, tivemos que resolver uma situação delicada na Cuiabá-Porto Velho, aonde a concorrência tinha dado 497 milhões de dólares. Anulamos a concorrência; fizemos de novo; revisamos o edital e deu 310, com o trabalho depois, em notificações e gestão, a estrada terminou em 250 e tantos milhões de dólares.

Então, senhores, os mesmos, as mesmas empresas que estiveram lá, estiveram em outros lugares, elas estão no papel delas, eu não estou condenando nada. O que é preciso é que o Governo e a sociedade acordem e, no respeito às empresas, o Governo bota as regras e as regras estão aí.

[soa a campanha].

Quando mudamos as regras, o que é que aconteceu? Caiu o preço. E a mesma coisa vale aqui, nós,

os usuários, nós, da sociedade, queremos meter a mão nessa história juntos. É isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece a manifestação do Dr. Cloraldino e indaga aos Srs. Senadores se desejam utilizar a palavra para a réplica.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Eu queria apenas dizer que--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, o Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Na verdade, o Senado está muito interessado, tanto é que nós estamos fazendo essa Audiência Pública, nós estamos presentes aqui. O que eu disse é no sentido da nossa ansiedade por soluções, por decisões do Governo. O que vai ficando muito claro é o que Governo tem usado a estratégia política de se eximir das responsabilidades.

Então, quando a questão é polêmica, como a questão do Apagão Aéreo, como a questão das estradas, o Governo começa a dizer assim: “Eu não tenho nada com isso”. Começa a fazer até críticas. Então, essa que é a colocação que eu fiz, foi nesse sentido. É evidente que o primeiro objetivo é quem passa pelas estradas, é ter as vias paralelas, nós temos lá Pedra-Juiz de Fora tem vias paralelas lá, para quem puder ir naquele trecho, Belmiro Braga por ali. Então, é evidente que o interesse da população é o primeiro, objetivo que a população possa transitar e nós estamos aqui no Senado é para isso, é para defender a população.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Mesa indaga ao Dr. Cloraldino se deseja utilizar a palavra para a tréplica.

SR. CLORALDINO SEVERO: Eu acho que o Senador fez a colocação, eu quis insistir porque, como nós não sentimos, nós a sociedade, o que arvora a sociedade? Eu sou um cidadão que colocou o seu serviço à disposição de associações de usuários, não como contratado das associações, mas como participante, para que a gente... Eu não acredito em Governo, não tenho posição ideológica e não tenho partido de filiação. Sou um técnico e sempre fui isso, acima de tudo, mas tenho uma obrigação social. Então, eu não acredito em solução de Governo; ou a sociedade toma, e quando falo em Governo, estou falando qualquer Governo; não é deste ou daquele Governo. Ou a sociedade civil toma a mão, leva a sério e tem oportunidade respeitada, que não tem sido, ou então nós vamos ter todas essas mazelas que conhecemos. Então, é só esse ponto que eu queria deixar.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): V.Exa. está só indo muito longe demais, não é? O Go-

verno precisa ter, precisa regular as relações e tudo mais—

SR. CLORALDINO SEVERO: Sim, eu não tenho nada contra o Governo--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Não precisa ser um Bakunin—
[soa a campanha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece o Sr. Cloraldino Severo pela participação, pelas respostas, enfim, pelas formulações e se coloca aqui à disposição para novos debates. Eu passo a palavra agora ao Sr. Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, pelo prazo de cinco minutos.

SR. PAULO GODOY: Obrigado, Senador. Eu selecionei aqui algumas colocações que foram feitas pelos Srs. Senadores, começando pela Senadora Ideli, eu acho que queria fazer uma sugestão em cima da sugestão de V.Exa., que fez uma sugestão de separar um lote. Eu acho que é válido imaginar-se uma experiência e a minha sugestão é no sentido não de separar o lote para não tumultuar e postergar o processo, talvez a senhora possa verificar com a ANTT, o Ministério dos Transportes, uma identificação de um projeto com características ou um empreendimento com características adequadas para essa experiência e propor, aí sim, se fazer um estudo mais completo e se tentar imaginar algum outro tipo de solução. Eu acho que é válido o que V.Exa. colocou.

Agora, nós vimos como são as coisas diferentes. Já o Senador Júlio Campos está pleiteando até a extensão desse mecanismo, diante da--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Trocamos já. Se ele... Trocamos já--

SR. PAULO GODOY: Pois é, ele já está colocando... O Senador Delcídio coloca problemas lá na BR-163, que precisa de solução, como eu disse essa solução vem com recursos públicos ou vamos ter que fazer um mecanismo parecido com esse. Apenas para identificar, e até alguns Estados que foram aqui colocados, eu tenho também, todos aqui tem, podem ter acesso ao índice de satisfação ou ao índice de percepção entre rodovias péssimas, ruins e também boas, não é? Por, exemplo, no Estado do Paraná, onde no Estado do Paraná a percepção, pesquisa da CNT, 48% das pessoas pesquisadas concluem que o estado é bom e ótimo das estradas do Paraná. No Rio Grande do Sul 41,7; já no Estado de Santa Catarina, 18% apenas.

Mas, para não politizar, o Estado de Minas Gerais não fica atrás também dessa percepção ruim, com relação às estradas. No Estado de São Paulo, esse índice é de 73,5%. Então, eu acho que aí os usuários

estão se manifestando a respeito do que pretendem, do que querem com relação à qualidade das estradas. Que opção o Governo de Minas já, possivelmente com base nesses números, adotou uma solução, está procurando, lá na MG-050, fazer essa experiência que a senhora coloca, uma outra alternativa, com PPP etc, para tentar solucionar o problema.

Com relação a estradas paralelas, também é preciso ter em mente, o Ministro Cloraldino sabe disso, nós temos que separar o muito o mundo desenvolvido dos países em desenvolvimento, como o nosso e como as estradas que foram construídas nos Estados Unidos, na Europa e nos países desenvolvidos e aquilo que foi feito aqui ou que se deixou de se fazer aqui. Então, obviamente que lá, os recursos públicos foram abundantes; se construiu e aqui não se construiu e o Brasil não é paradigma, nós temos na América Latina, situação semelhante e em regiões menos envolvidas o mesmo problema. Então, agora, fazer estrada paralela, quer dizer, imaginar você vai fazer um investimento, dois investimentos, um aqui pedagado e outro aqui, é uma coisa absolutamente impraticável. As rotas alternativas, elas podem existir, mas obviamente que vai se congestionar e vão se deteriorar em pouco tempo porque essa percepção do custo/benefício, ela não é fácil imputar na cabeça das pessoas, dos usuários. A tendência é sempre você falar bom: “Eu não vou pagar e vou passar ali”. Dificilmente ele vai computar todo o tempo gasto e desgaste etc.

E também é preciso ter em mente que, nos países desenvolvidos, o sistema de pedágio também tem, agora e cada vez mais, também está ligado exatamente a essa percepção do congestionamento, tanto em estradas como em centros urbanos—

[soa a campanha].

Então, está bom. Aí tem diversas colocações que foram feitas por outras pessoas aqui, que eu estou até curioso para ouvir. Com relação à CIDE, Senador Marconi Perillo, é claro que ela não está atingindo o seu objetivo; ela é irmã da CPMF. São contribuições que são colocadas, que são constituídas para uma determinação função, desagrega o pacto federativo, em termos de distribuição de recursos, e também acabam não servindo para as funções a que elas se destinam. Obviamente que se nós tivéssemos condições de ter, no Ministério dos Transportes, os recursos que estão sendo arrecadados da CIDE, a história poderia ser outra. Isso não está ocorrendo e, conseqüentemente, nós estamos aqui debatendo que tipo de solução podemos fazer com o cobertor curto do orçamento público e as suas atribuições e responsabilidades do Poder Público.

O pedágio automático, eu acho que isso está colocado e o sentimento que nós temos em contato com todas as concessionárias, é também nesse sentido. É possível buscar essas alternativas, como eu disse na primeira intervenção. Agora, nós não podemos colocar isso como críticas de que o modelo foi errado porque, naquele momento, também não se tinha nem alternativa tecnológica nem condições de estabelecer esse mecanismo. Então, agora ele tem, para que não se confunda, que se foi feita a coisa errada porque, naquele momento, o que se praticava e o que se tinha era aquela situação. Então, eu acho que é possível fazer esse tipo de correção e se imaginar essa colocação.

O Senador Marconi Perillo ainda coloca a questão dos recursos, não é? E o que nós podemos fazer, é óbvio que houve um desmonte das equipes técnicas, tanto dos técnicos do Governo, quanto da iniciativa privada, porque o investimento escasseou-se, então se desmontou muito equipamento, que foram perdidos, o Ministro sabe disso, o Ministro Eliseu sabe quantos equipamentos ficaram ociosos, pátios de equipamentos, cemitérios de equipamentos e de técnicos que, depois, se aposentaram e não se consegue repor porque não tinha... O setor elétrico, Senador Delcídio, padece do mesmo problema, em algumas áreas da geração de energia, por exemplo.

Bom, com relação a recursos, nós estimamos que, só em rodovias—

[soa a campanha].

É preciso ter alguma coisa como oito bilhões de reais por ano. Eu estava aqui comentando com o Dr. Valente, quer dizer, os orçamentos mais recentes, com um pouco de liberação de verba, nos dois últimos anos, levou alguma coisa como quatro bilhões de reais, quer dizer, ainda tem uma diferença muito grande a ser cumprida, mas nos anos anteriores, esse valor chegava a dois bilhões de reais. Para se ter uma idéia, as concessionárias privadas, em 10 mil quilômetros, nos últimos 10 anos, investiram, em média, um bilhão de reais por ano, para se estabelecer um tipo de parâmetro. Isso não é demérito porque demérito é pelo fato de não ter orçamento público para fazer. Mas, mesmo tendo orçamento público, Senador, é preciso dotar o DNIT e os organismos do Estado com capacidade até para conseguir gastar. Porque, em muitas ocasiões, a própria situação gerencial não permite, mesmo com recurso, conseguir vencer as etapas do licenciamento ambiental, fazer um edital de licitação, tais são as amarras e intervenções na Justiça ou questionamentos que são feitos e não consegue fazer o que nós chamamos a necessidade de debatermos aqui, Senador, até uma sugestão para essa Comissão, do que nós chamamos um rearranjo institucional. Nós tentamos definir com

mais clareza as atribuições e responsabilidades de todos os agentes, não só de Governo, do Estado e da Federação, incluindo os Poderes Legislativo, Judiciário e o Poder Executivo.

Então, com relação a recursos, eu acho que nós vamos encontrar os recursos e formas alternativas de capturar também a iniciativa privada para fazer, como disse o Senador Delcídio, e as Agências cumprem um papel fundamental, Senador Delcídio, essas características foram colocadas por outras pessoas e nós temos—

[soa a campanha].

Essa agência de regulação funcionando de uma forma autônoma e profissional, mas também lhes imputando responsabilidade. Quer dizer que não são um novo poder da Federação; é preciso ter responsabilidade, é preciso ter prazos, cumprimento de desempenho, a nossa idéia, inclusive, que o próprio Senado Federal deveria ser a Casa que pudesse receber essas informações do desempenho da Agência e pudesse, então, cobrar dessas Agências um desempenho adequado.

Eu espero contribuir e colocar, Senador, a ABDIB à disposição dos Srs. Senadores e desta Comissão, quando desejar que nós venhamos contribuir aqui com os debates.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a manifestação do Sr. Paulo Godoy, suas respostas muito contundentes. Essa Presidência já se preocupa em elaborar um projeto para cuidar exatamente da institucionalização do setor de transportes. Nós fizemos essa encomenda a nossa assessoria e eu indago aos Srs. Senadores se desejam utilizar da palavra para a réplica--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Senador Marconi, não é nem réplica, se me permite--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senadora Ideli Salvatti com a palavra.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): É, porque depois o Dr. Valente vai ainda responder até... Porque é o seguinte: O dinheiro da CIDE não está carimbado; ele entra no caixa geral, não é? As informações, eu não estou de poder aqui, mas talvez aí o Dr. Valente possa explicitar que nós já alcançamos a equivalência, ou seja, a parte da CIDE que fica com a União, o equivalente já é... Não é? Então, eu acho que isso é um dado importante porque continuamos ouvindo sempre de que não se aplica o recurso da CIDE. Então, eu queria até pedir ao Dr. Valente que pudesse explicitar.

E quero falar sobre Santa Catarina. Nós temos em Santa Catarina a seguinte situação: Tem o trecho norte da BR-101, já duplicado, inclusive com empréstimo internacional, e temos a parte, o trecho sul, que

está sendo duplicado exclusivamente com recurso da União. Não tem ali nenhum... Já estamos no terceiro ano de obra, sem nada, tudo recurso do caixa da União. Uma obra que está sendo cumprido o cronograma e tal. Aí a população pergunta para gente assim: “Bom, lá aonde teve, inclusive, endividamento do país para poder fazer a obra, lá vai ser instalado o pedágio. E aonde a União está colocando o recurso não? Então, assim, por que é iniciativa privada não põe o dinheiro na obra para depois cobrar o pedágio?” É a pergunta que as pessoas todas nos fazem. Depois de duplicado tudo direitinho aí a iniciativa privada vai instalar a concessão? Assume?

[soa a campainha].

Então, esta é a pergunta, que a gente tem que responder todo dia, lá em Santa Catarina, todo dia. Todo dia a gente tem que responder isso até porque, como a gente não tem e as estradas podem ter uma avaliação aí de 18%, mas as estradas em Santa Catarina melhoraram e muito. Vou dar aqui os dados da 470, 470. Há três anos atrás, número de mortes, 37. No ano seguinte, 26; e no ano passado, 19. Por quê? Porque restauramos, sinalizamos tudo com dinheiro da União. Então, eu acho que é importante responder isso.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Que bom, não é?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, para a réplica, o Senador Delcídio Amaral.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Só, não é réplica, Presidente, eu só gostaria, achei os comentários de todos os palestrantes muito pertinentes e registrando também a forma acurada como o Sr. Paulo Godoy colocou também suas posições, como também o Ministro Cloraldino Severo, como o próprio Geraldo Viana. Mas eu queria só tocar no assunto, o Paulo falou aqui rapidamente, e eu não posso deixar de registrar isso. O empobrecimento de quadros técnicos no Brasil. Olha, o que tem de peladeiro e... Durante... E isso não é de agora não, essa degradação vem de há muito. Vem de há muito, mas de muitos e muitos anos. O setor de energia, então, uma barbaridade. Hoje tem gente que confunde disjuntor com seccionador; transformador com reator, é um negócio inacreditável... Vertedouro com turbina. Então, eu acho que esse ponto é um ponto muito importante, ele parece que veio assim a reboque dessa nossa discussão, mas nós precisamos qualificar os nossos quadros, nós perdemos muito em termos de inteligência nacional. A experiência que o Brasil conquistou ao longo de muitos anos nós perdemos nas últimas décadas, infelizmente. Hoje, uma empresa de energia contrata serviço em Levallois-Perret, na França. Aquele pessoal que apren-

deu a fazer projeto de subestação, de linha, de usina, é capaz de arrumar emprego na França, aqui não. E isto é uma coisa que nós temos que discutir também, a engenharia nacional nesse processo de privatização. Porque eles foram relegados—

[soa a campainha].

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Nós começamos com a privatização a gerar emprego lá fora e desqualificamos os nossos quadros; engenheiros aí de vários setores estão aí vendendo sanduíche na praia, são donos de restaurante, de boteco no Rio de Janeiro e nós perdemos tudo aquilo que foi investido principalmente na qualificação dos nossos quadros técnicos. Eu vejo o Ministro Cloraldino falar, o Ministro Eliseu Resende, vamos comparar o setor elétrico daquela época, por exemplo, o setor de infra-estrutura daquela época com que existe hoje, como diz o Raul Seixas “pare o mundo que eu quero descer”.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, para a réplica, o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu queria aproveitar a presença da Senadora Ideli, dizer aqui que estou querendo até comprar a casa em Camburiú para ir para lá, tendo em vista os dados magníficos—

[risos].

É uma pena que isso só aconteça em Santa Catarina, no Estado dela lá. Mas só recordando aqui, em épocas passadas, nós tínhamos o Fundo Rodoviário, mantinha o DNER, mantinha também o Departamento de Estradas e Rodagem de todos os Estados da Federação. Veio a CIDE e a cobrança da CIDE, na verdade, a CIDE, partezinha dela vai para os municípios; parte maior vai para os Estados e a parte do Leão, ou seja, o grosso do bolo, fica para o Governo Federal. Eu pergunto: Será que estão investindo realmente aquilo que fica para o Governo Federal nas estradas? Eu imagino que nem 20%, 30% de tudo aquilo que arrecada com a CIDE, está sendo investido, Paulo, nas rodovias para a manutenção, restauração etc.

Feito isso, o que é que ocorre?—

[soa a campainha].

Eu imagino que se o Governo investisse tudo aquilo que arrecada da CIDE, quase que era suficiente para mantermos as rodovias em bom Estado de conservação. Eu acho que, Sr. Presidente, é fundamental que nós aqui fazermos com que através dessa Comissão ou do próprio Senado, saibamos de quanto efetivamente arrecada a CIDE e de quanto está sendo repassado aos Municípios, aos Estados e quanto fica para o Governo Federal, e quanto realmente está sendo investido todos os anos, nas obras federais, na

manutenção e construção das rodovias, sob pena, naturalmente, de todos nós brasileiros estarmos contribuindo e lamentavelmente não estar sendo retornado para a nossa população.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Dr. Paulo, eu fiz uma pergunta aos Drs. José Alexandre, José Augusto Vicente, depois o Senador Delcídio corroborou, relativamente à questão da deficiência ou carência de profissionais na área de transportes, engenheiros, topógrafos etc, eu faço também a V.Exa. essa pergunta, se o senhor acha que efetivamente, nos últimos anos, deixou-se em segundo plano a formação de profissionais qualificados ou a valorização de profissionais qualificados para o setor.

E, por último, gostaria apenas de trazer um dado. Nós conseguimos, depois de muito trabalho, os Governadores da época, Aécio, eu, Geraldo Alckmin etc, viabilizar que uma parte da CIDE, dos recursos da CIDE, fosse transferida aos Estados e Municípios. No meu caso, no caso de Goiás, por exemplo, apenas com os recursos destinados ao Estado, nós concluímos quase 30 rodovias, porque os recursos foram integralmente destinados à infra-estrutura. De modo que se, efetivamente os recursos da CIDE forem todos aplicados no setor de infra-estrutura, nós teremos uma revolução nesse país. Com a palavra V.Sa. para a tréplica.

SR. PAULO GODOY: Obrigado, Senador. Bom, então eu vou começar por esse ponto da formação. Óbvio que isso ocorreu, o Senador Delcídio deu esse testemunho. Eu acho que todos aqui são cientes desse movimento muito pernicioso para o desenvolvimento técnico do país.

Então, eu vou me permitir aqui fazer uma propagandazinha rápida, percebendo isso, a ABDIB está organizando cursos de extensão universitária focado em infra-estrutura, através do nosso site www.abdib.org.br, nós estruturamos, em convênio com a Fundação Getúlio Vargas, a Universidade de São Paulo e instituições de crédito aí no ensino, MBAs para energia, infra-estrutura e agora que está me ocorrendo até, eu espero que tenhamos condições de montar turmas para logística, que os investimentos possam retornar. E inauguramos um curso no Rio de Janeiro, em meio ambiente, especificamente voltado ao desenvolvimento da infra-estrutura. E oferecemos, estamos oferecendo à iniciativa privada, oferecendo bolsa de estudos para o Ministério Público, para agentes do Governo que mexem com essas matérias e obviamente a essas pessoas ligadas à iniciativa privada. Achamos que iniciativas como essa poderão ajudar e nós vamos incentivar muito para que se pratique, esse caso é de pós-graduação, já de pessoas formadas, acho que nós

podemos já imaginar alguma coisa e, com o Ministério da Educação, até tentar algum tipo de convênio mais extenso nesse sentido.

Também sobre a colocação da Senadora Ideli, PPP, concessão, podem se criar muitas alternativas, aqui foram colocadas aqui, nós não precisamos ficar numa nota só, por exemplo, o Governo do Estado de São Paulo, nesse momento, está anunciando que, para resolver o problema do Rodoanel na cidade de São Paulo, todos aqui devem conhecer razoavelmente os problemas de trânsito que se enfrentam lá, e ali então se está adotando um critério que é pedagogiar trechos já construídos, e com direito de outorga, ou seja, arrecadando recurso, coisas que foram feitas em Chicago, por exemplo, Illinois, nos Estados Unidos, onde o Governo americano arrecadou, nessas duas estradas, oito bilhões de dólares, oito bilhões de dólares em direitos de outorga. É claro que, lá, as outorgas são de 70 a 100 anos e, obviamente, todos devem imaginar o volume de tráfego e a renda de que nós estamos falando, o arrendamento que nós estamos falando lá. Bom, mas essa é uma solução, quer dizer, vai pedagogiar um trecho, retirar direito de outorga, para ajudar a construir o trecho sul, conseqüentemente, o trecho oeste ajudar a construir o trecho sul e, depois, o trecho sul pronto se ajuda, inclusive o trecho sul faz parte do PAC, que nós esperamos que realmente se efetive e aí vai se construir o trecho leste.

Assim também tem a rodovia dos Tamoios, que é um corredor para o Porto de São Sebastião e o perímetro urbano de São Sebastião para acessar o Porto; da mesma forma serão obtidos recursos com relação à Carvalho Pinto e à Ayrton Senna, que são as rodovias que acessam lá ao litoral.

Então, eu acho que nós podemos fazer essa criatividade para conseguir encontrar soluções alternativas e algumas com orçamento público, orçamento público, DNIT ou Governo do Estado, resolver colocar, ampliar o atendimento entre eixos que são financiáveis, talvez, estender em vicinais para que haja não duplicação, mas melhorias de sinalização, de atendimento, estender os atendimentos. O Dr. José Alexandre colocou que, nas pesquisas de opinião, esses atendimentos são requeridos; tem estatística que mostra na rodovia Dutra, em outras, o número de atendimentos que são feitos por esses serviços que... Agora, nós podemos fazer tudo, pode tirar o serviço, baratear, pode diminuir, como o Ministro Cloraldino colocou, pode diminuir o investimento, põe pedágio mínimo. Nós estamos falando desses pedágios desses sete lotes, que estão entre os menores pedágios do país, esses que estão fixados pela Agência, até agora. Estão, entre os menores no país. É claro que a relação entre um e outro não pode ser

simplesmente olhar o preço do pedágio de um e de outro, depende do investimento que foi feito em cada uma dessas intervenções que foram feitas.

[soa a campanha].

Muito obrigado, Sr. Presidente.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Antes de conceder a palavra a V. Exa., eu que gostaria de registrar aqui o agradecimento dessa Comissão ao Sr. Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, que comparece, num período de 60 dias, pela segunda vez aqui, para trazer com riqueza de detalhes os seus conhecimentos e sua especialidade em relação ao setor da indústria de base, transportes, de infra-estrutura e de logística. Muito obrigado a V. Exa. Esta Comissão estará sempre à disposição. Com a palavra, pela ordem, o Senador Arthur Virgílio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Sr. Presidente, eu lamento até, participei agora da eleição que tornou o Senador Tasso Jereissati Presidente da Subcomissão de Reforma Tributária da Comissão de Assuntos Econômicos, e por isso não estive presente, como eu gostaria, ao início desta reunião tão relevante. Mas eu quero até transgredir um pouco o Regimento e não deixar de dar uma rápida pincelada o que penso sobre as questões em geral aqui postas.

Em primeiro lugar, eu cumprimento os ilustres depoentes, são as melhores figuras que poderiam, de fato, por suas credenciais, estarem aqui para o debate. Mas eu vejo no Governo um certo hermafroditismo ideológico, ou seja, ele que reduziu os investimentos públicos a patamares ínfimos, e isso é um fato, a gente não briga com matemática, ao mesmo tempo, ele resiste à idéia da iniciativa privada. Dá a impressão de que se divide e está numa transição, se Deus quiser, para melhor, vai evoluindo; a gente não anda para trás, a gente anda para frente—

[soa a campanha].

O Governo resiste e eu estava ouvindo a líder do PT, figura muito querida por mim, mas a idéia da iniciativa privada tem que infra-estruturar para depois lucrar. É algo assim, como se eu estivesse num shopping center, só eu, aí passa a Gisele Bündchen e olha para mim. Só tenho eu. Então, é para mim, por mais que eu não mereça. Aí ela olha para mim, aí, como ela olhou para mim e sorriu para mim, eu não só fico surpreso com aquilo, como começo a me auto-flagelar, começo a me auto-espantar, porque eu digo: “Meu Deus!” Eu fico como um penitente dos tempos da Inquisição. Eu digo: “Eu tenho que pisar agora em espinhos porque eu não mereço o sorriso que ela me deu”. É preciso parar essa resistência. Para mim, o diagnóstico está muito

claro: o Governo tem acertos macroeconômicos. Fez, quando eu digo Governo, vem dos anos 90 para cá, e eu incluo aí o Presidente Fernando Henrique e incluo o Presidente Lula, acertos macroeconômicos.

O Governo arrefeceu o ânimo reformista; ele não está tocando reformas, isso vai limitar obrigatoriamente o crescimento a que ele teria direito. Há um nó fiscal que tem que ser desatado. Esse nó fiscal não resolve só com a economia, eu sou favor da economia, mas não se resolve só com economia, se resolve com reformas estruturais. Nós temos, a meu ver, uma grave crise de gerência; o Governo opera mal e não opera a tempo e a hora o máximo que poderia da máquina administrativa.

Para mim, a coisa está muito clara, o Governo precisa prestigiar as agências ao invés de digladiar com elas. O Governo precisa fazer mais privatizações e precisa fazer mais concessões. Ele precisa assumir a sua postura de Estado que recupera sua capacidade de investir da infra-estrutura, para atrair os capitais privados que vão tocar o desenvolvimento às taxas sonhadas pelo Presidente Lula, que são taxas compatíveis com as possibilidades do Brasil, mas, para elas serem atingidas, efetivamente, por longo prazo, de maneira sustentada, é fundamental se recuperar a capacidade de investimento do Estado para a infra-estrutura—

[soa a campanha].

Se jogar, sem nenhum preconceito, em relação à empresa à privada; privatizar mais sim, conceder mais. Em outras palavras, ir buscar o capital que falta ao Estado brasileiro onde ele sobra, ele está sobrando no mundo ainda; nós não precisaríamos ter tanta preocupação com dinheiro da Petrobrás e da Eletrobrás, desviando até de programas outros, se nós temos um excesso de liquidez jamais visto nos últimos 40 anos da economia internacional.

Obrigado, Sr. Presidente, por ter aberto essa exceção. Eu não poderia deixar de expor o meu pensamento.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência acolhe e registra a questão de ordem do ilustre Senador Arthur Virgílio. Concedo a palavra para resposta ao Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transportes, do Ministério dos Transportes, SNT. V. Exa. tem a palavra por cinco minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE: Muito obrigado. Tem aqui um conjunto de perguntas que naturalmente levaria muito mais que cinco minutos e, então, eu vou ter que selecionar alguma coisa aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Está bem.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE:

Primeiro, dois mitos que acho que precisam ser derrubados, e eu pretendo derrubá-los com fundamentação. Ao contrário, eles são erigidos sem fundamentação, e eu pretendo derrubá-los com fundamentação. Por quê? Porque se a gente não fizer um diagnóstico adequado, nós não vamos desenvolver as ações e não vamos alcançar os resultados que são pretendidos. O primeiro mito é de que as estradas boas são estradas seguras, o que não é verdade. Essa pesquisa do IPEA, que eu recomendo a todos os Senadores e Senadoras leiam, ou então peçam à assessoria para estudá-la adequadamente, a pesquisa do IPEA mostra o seguinte: Que... O número que eu tenho é que são 22 bilhões de reais/ano o custo dos acidentes. Desse custo, seis bilhões e meio são nas rodovias federais e 15 bilhões e meio são das rodovias Estaduais e Municipais. Agora, o dado mais definitivo. Que malha os senhores acreditariam que seria a de maior custo dos acidentes? Que malha de que Estado teria o maior custo de acidentes? Se a gente for seguir pela lógica de que as estradas boas são as estradas seguras, tentar fazer essa correlação entre estrada boa e segurança no trânsito, a última opção que a gente diria é São Paulo. Concorda? São Paulo não pode ser a estrada com maior custo de acidentes porque é a melhor malha rodoviária do País. Quer dizer, não é a malha federal em São Paulo, não. É a malha Estadual de São Paulo. É a que tem o maior custo de acidentes. Três bilhões e trezentos milhões.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE:

Claro, mas é isso. Porque não existe essa correlação. A correlação correta é: Quais são as verdadeiras causas dos acidentes? Onde tem muito movimento de veículo, tem maior tendência de acidentes e de mortes, não é isso? Agora, nos levantamentos da Polícia Rodoviária Federal, e nos levantamentos da Pancary, que é uma gerenciadora de risco que se debruça exclusivamente sobre caminhões, sobre os clientes dela, as causas são a imprudência, no caso dos caminhões, o excesso de peso, o cansaço do motorista e, lá atrás, agregadas a essas causas, condições geométricas das rodovias. Que condições? Tem uma grande rampa descendente e, no final da rampa, tem uma curva de raio pequeno. Isso, às vezes, até tem a sinalização, mas se não tiver a sinalização, aí é um problema de sinalização. Mas, em muitos casos, têm a sinalização, mas ele vem com excesso de peso, vem cansado e ele não consegue segurar o caminhão. Isso quem diz é a Pancary, não sou eu. Eu recomendaria também que os senhores fossem atrás dessa informação.

No caso de veículos em geral, é a imprudência. E isso é que eu acho que é uma pauta a ser construída, entre o Governo Federal e os Governos Estaduais, Municipais, a sociedade, o Congresso, todo mundo, para atacar essa causa que é a fundamental, que é a imprudência. É a direção agressiva, é a irresponsabilidade de grande parte dos condutores, é a forma agressiva ou não defensiva, que aí pode ser uma forma de você tratar esse problema, que as pessoas tenham, sejam formadas em direção defensiva e coisas desse tipo. Então, essa é uma correlação. E daí que é bom ter estradas em—

[soa a campanha].

Situações precárias para que não tenha acidente? Claro que não. Eu sou projetista geométrico, tenho 34 anos nessa área, trabalhei na ponte Rio-Niterói, fiz inúmeros projetos, sou projetista geométrico. A questão da geometria da via, e as condições do pavimento, tudo isso, sinalização, são fundamentais para um tráfego mais seguro. Mas elas são totalmente insuficientes. E quem diz isso não sou eu, nem ninguém. São órgãos como o IPEA e a Polícia Rodoviária Federal, quando faz lá as pesquisas delas de causas de acidente.

O segundo mito, esse é duro, porque inclusive está presente aqui o Vice-Presidente da Sessão de Carga da CNT, e a gente vem debatendo esse assunto, e esse é mais difícil, mas eu recomendo a mesma coisa: Que todos se dirijam à pesquisa da CNT, de julho de 2006, e além a pesquisa da CNT. Não vão por conta do que diz a imprensa. Vai lá ler. Veja o que é que a pesquisa diz sobre as condições de pavimentos. Pergunte ao Governador, ex-Governador Marconi Perillo, se aquilo que está lá na pesquisa das rodovias estaduais de Goiás condiz com que ele sabe das rodovias de Goiás. Aí eu pergunto: A pesquisa está errada? Ela é mentirosa? Não. Não é nada disso. A pesquisa tem uma metodologia que dá um privilégio muito grande para a questão da geometria da via. As rodovias têm que ser duplicadas, com canteiro central, não pode ser com barreira Jersey, essas coisas todas.

Então, ao dar um peso muito grande para a geometria, realmente, do ponto de vista da geometria, uma quantidade grande de rodovias, especialmente as estaduais, não atendem às condições porque elas foram feitas na década de 30, 40, 50, 60, onde o modelo de Projeto era o traçado francês, que privilegiava acompanhar o mínimo de custo, as rampas mais suaves, curvas de raio muito pequeno, aliás, as rampas elevadas. Isso tudo para reduzir ao mínimo o custo da construção da obra. Especialmente o custo de terraplanagem. Então essas rodovias nunca vão tirar nota alta nessa pesquisa. A CNT está correta em fazer isso. Por quê? Porque está vendo, do ponto de vista do ca-

minhoneiro, da empresa, não são desejáveis estradas como em Minas, por exemplo, Poços de Caldas... Toda aquela região ali, Caxambú, Cambuquira, São Lourenço etc, que são rodovias de curva com raio muito pequeno e que causam uma grande dificuldade para os caminhões dirigindo porque o trem-tipo era outro e as condições econômicas também. Mas—

[soa a campanha].

Se vocês olharem as notas do pavimento, vou dar os números agora: Das 109 ligações pesquisadas da CNT, a nota geral foi 71. A nota do pavimento, a nota média do pavimento foi 79. A nota média da sinalização foi 71. Igual à nota geral. E a nota média da geometria foi 63. Então, essa pesquisa mostra o seguinte, temos que evoluir muito na geometria. Duplicação, duplicações que precisam ser feitas, essa coisa toda. Agora, o pavimento e a sinalização, o que a pesquisa diz é uma outra coisa.

Então, eu acho que essa questão da... Isso remete para quê? Que os Gastos feitos pelo Governo Federal e pelos Governos estaduais, não esqueçam, porque a pesquisa vai a 27 mil quilômetros de rodovias estaduais. Os gastos feitos pelos Governos estaduais deram certo. Peço de novo aqui o testemunho do ex-Governador Marconi Perillo, do pessoal de Minas, que sabe o que é que o Governador Aécio investiu lá nas rodovias. Dinheiro de onde? Da CIDE. Em Minas, o orçamento do DER, em 2005, foi 100 milhões. Só de CIDE, foram 150 milhões, repassados para o Estado. O Governo do Estado pôde fazer--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Me desculpe, mas o orçamento não foi só 100 milhões, não.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE:

Bom, essa era a informação do pessoal do DER, nas discussões que fazíamos no fórum dos Secretários. Mas, de qualquer maneira, foram 150 milhões de CIDE, São Paulo dá quase 400 milhões, o que dá realmente para fazer muita coisa. Não é possível que com esses investimentos... Agora vou falar do Governo Federal. 2003 e 2004, 2002 também foi muito ruim, já tinha a CIDE sim, em 2002. Foi muito baixo. E teve aqueles um bilhão e novecentos, que são atribuídos na conta da CIDE, que foram para as rodovias estadualizadas, e a gente sabe é sabe que não foram usados nas rodovias estadualizadas. Foi para pagar 13º e outras despesas.

Então, na realidade, 2002 foi muito ruim. 2003 foi ruim, o orçamento do Ministério dos Transportes era um bilhão e 700; 2004 era dois e 400. Tinha um bilhão de dívida do Governo anterior, de obras que tinham sido feitas e não tinham sido pagas. Então, só a partir de 2005, é que o Governo realmente pôde retomar a

capacidade de investir, com a criação do PPI, que todos aqui devem conhecer. Então, quanto é que é arrecadado da CIDE? Sete bilhões e meio. A DRU, que é desvinculação de receita da União, é quanto? 20%. Então, para a DRU, vai um bilhão e meio. Ou deveria ir. Então, sobram seis bilhões. Desses seis bilhões, são aplicados aqueles 29% que vão para Estados e Municípios. Que dá mais ou menos 1,8 bilhões. Sobra quanto para o Governo Federal? 4,2 bilhões.

Então, o que é que tem que ser cobrado do Governo Federal? A não ser que alguém ache que não deva fazer o rigor fiscal. Mas todo mundo que está presente aqui, todos os Senadores, eu tenho certeza, que querem o rigor fiscal. Então, o que sobra efetivamente são quatro bilhões e 200. Então, em 2005 e 2006, o Governo Federal gastou, ele pode ainda nem ter pago totalmente 2006... Em 2006, está pagando em 2007. Assim como teve despesa de 2005 que foi paga em 2006. Mas quando a gente pegar três, quatro anos, nós vamos ver que aquilo que foi empenhado, foi liquidado e foi pago, mas o que está dando é um valor acima desses quatro bilhões e duzentos que sobram para o Governo Federal. E, neste ano, vai ser muito mais. A previsão, nesse ano, é chegar a nove bilhões. Então, se der nove bilhões, vai ser o dobro do valor da CIDE que seria para os Estados. Por que é importante dizer isso? Porque tem um discurso que fala que como o Governo, ao invés da CIDE, tem que fazer PPP ou coisa... No meu modo de ver, e acho que é o pensamento do Governo, do Ministério, acredito que estou falando em nome deles, PPP e concessões têm que ser feitas porque uma fala aqui do Presidente da ABDIB, “o Brasil tem pressa”. Não dá para esperar, mesmo que seja um ritmo de nove bilhões por ano, não dá para esperar fazer um determinado investimento que precisa ser em ferrovia, por exemplo, que a CIDE vai muito pouco ainda para ferrovia, daqui a quatro, cinco anos. Tem que fazer já, o Ferroanel de São Paulo tem que atacar já. A Variante Guarapuava – Ipiranga ou Guarapuava-Engenheiro Bley, nos sul, têm que atacar já. A Nova Transnordestina, que já foi a primeira PPP do Governo, que são 75% de recursos da União e 25 da CFM, essa obra que está em andamento, ela tem atacar já. Então, a PPP e a concessão são uma necessidade por causa da velocidade que o Brasil precisa que os investimentos sejam feitos. Não é porque—

[soa a campanha].

Está aplicando assim, esse ano nós já vamos aplicar mais que o valor total da CIDE. Mas precisa de mais ainda. Precisa de muito mais porque nós temos uma necessidade, seja por conta do que não foi feito no passado, seja por conta do ritmo de crescimento, especialmente dos volumes de exportação e impor-

tação, que têm uma pressão violentíssima sobre a infra-estrutura.

Meu tempo já mais do que acabou, eu gostaria apenas de falar sobre a questão de pessoal, que isso realmente é um ponto extremamente delicado. E ele está acontecendo não só no Governo, está acontecendo nas empresas de obras, devido ao elevadíssimo volume de contratos em andamento no Governo Federal e nos Governos estaduais, por conta dessa CIDE que é repassada para os Governos estaduais, as empresas estão com dificuldade de encontrar gente, de encontrar operador de *motoscraper*, operador de trator, topógrafo, engenheiro... A engenharia, eu fui engenheiro construtor da época áurea, da década de 70. Assim como tinha a Internacional Engenharia, Temag, todas essas na área de energia, aquela lá da Visão, como é o nome? A Hidroceres, a Montreal. Tinha um grupo Promon, um grupo de elite, que constituía a massa crítica da engenharia nacional. Isso tudo foi desmontado, ao longo tempo. A parte de consultoria foi totalmente desmontada. Hoje, as próprias empreiteiras acabam fazendo o papel das empresas de consultoria, não têm controle tecnológico, antes tinha uma empresa de consultoria que fazia os ensaios. O cara fazia lá o pavimento. Você ia lá tirava amostra, fazia ensaio... Se tivesse fora das especificações, tinha que quebrar e mandar refazer. Não era assim, na década de 70? Isso acabou. Então, as empresas de consultoria foram para vala, as empresas de engenharia também, as de obra, aquele problema de as empresas faturarem, fazerem hoje e só receberem seis meses depois, causou uma insolvência generalizada. Então, com o PPI, que garante o pagamento a tempo, é que nós estamos recuperando essa condição. Então, as agora estão aceitando dar ritmo às obras e tal. Onde é que a gente precisa avançar? Fazer bancos de projetos na área da engenharia consultiva. Por exemplo, na área de projetos de ferrovia, de rodovias, na área de portos, o que é do Poder Público, fazer tudo isso.

Então, isso há um Projeto, dentro do DNIT, já está se investindo muito mais em projetos, mas a gente não está fazendo um banco de projetos. Nós estamos fazendo projetos que já deviam ter sido feitos e não foram. E na parte do DNIT, especialmente, o que o Governo fez, que foi abrir concursos. Então, foram chamados cerca de 500 profissionais. Para se ter uma idéia, no DNIT Sede, em 2000, até esse concurso, tinham 20 engenheiros. Um volume gigantesco de contratos e 20 engenheiros para dar conta disso. Na Antiga SUNIT(F), que agora se chama Superintendência Regional, e nas residências, que também têm um outro nome, mas pra mim é distrito... É nomenclatura antiga, nas residências, era um vexame também. Não existia gente suficiente.

Santa Catarina era até privilegiada porque tinham lá dois ou três, pessoal da antiga, que eram de lá mesmo, que ficaram, e que deram uma ajuda significativa lá para o João José. Mas a maioria dos Estados não tinha gente para dar conta do desafio que precisava.

Então, abertura de concurso e um trabalho de formação, que foi outra coisa... Eu trabalhei também no IPR. O IPR fazia um trabalho de formação de engenheiros residentes, dos engenheiros em geral do DNER. Também isso aí acabou, o IPR acabou virando uma coordenação, DSIII lá, tinha sido uma Diretoria do DNER e agora a atual gestão—

[soa a campainha].

Levou o IPR para uma assessoria especial da Diretoria. Mas ainda não é a solução. A gente tem discutido, no Ministério, a criação de uma empresa de pesquisa de transporte, que foi outra coisa grave que aconteceu, que foi a extinção do GEIPOP e, com isso, juntou esse quadro todo. Engenharia consultiva, na área acadêmica também houve uma redução grande e nós, então, ficamos... Nós temos que correr agora atrás do prejuízo. Teriam outros assuntos aqui, coisas que foram perguntadas, mas acho que as mais importantes são essas daí. Ah, sim, uma pergunta do...

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Sr. Presidente, eu queria dizer que o Presidente Lula fez ontem um discurso no Rio, dizendo da importância que ele dá ao problema do transporte marítimo no Brasil. Eu gostaria de conhecer qual é a política do Ministério nesse setor, o que tem sido feito até agora e o que se pretende fazer.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE: Primeiro eu quero--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com licença, eu gostaria de passar a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, para réplica, já que o Senador Francisco Dornelles já utilizou da palavra, para que V. Exa. possa encerrar, já que nós vamos encerrar 10 para as duas essa Sessão, tendo em vista que nós vamos iniciar a Sessão deliberativa do Senado. Com a palavra, o Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Dr. José Augusto, apenas é a questão, eu tenho já defendido aqui que nós precisamos ter, tendo em vista o crescimento do país, o crescimento da demanda de automóveis, do tráfego, precisamos ter um pensamento grande, digamos, pensar grande. E não interessa se é esse Governo ou se é o Governo passado. É termos realmente um plano de duplicação das rodovias que estão congestionadas, o Projeto dos metrô para transporte urbano, para assim nós diminuirmos o movimento de automóveis dentro das grandes cidades. Agora, para isso, tem que ter financiamento

externo, tem que ter dinheiro de concessão, tem que ter dinheiro público. Então, eu sei que não é só problema de dinheiro que justifica a concessão. O tempo é importante. Mas é dinheiro também, porque, não é só dinheiro, por exemplo, no caso da BR-040, Brasília-Belo Horizonte, não é só dinheiro não. Tem quatro anos que nós estamos lutando para conseguir retomar a duplicação e está começando agora. Quatro anos. Eu consegui aprovar Emenda no Orçamento. Agora está saindo. Então, está bem, vou cumprimentar o Governo agora que está conseguindo fazer. Quatro anos e não foi problema de dinheiro. Mas é problema de dinheiro em outros momentos sim porque têm muitas estradas que não têm dinheiro para fazer a duplicação.

Agora, eu queria, realmente eu fico pouco, eu passo só com essa postura, às vezes, de diminuir o problema, que é um pouco o que o Zuanazzi fez, na questão da... Que foi infeliz em dizer que não existe problema na área aérea. Mas, na verdade, nessa pelo menos nessa área, existe problema sim. É evidente que falta sinalização, é evidente que o motorista é imprudente, mas tem problema de peso de estrada, mas tem também más estradas. É claro que uma estrada duplicada, com um movimento grande, o número de acidentes é menor. Os gráficos são muito claros. Os gráficos de acidentes em estradas pedagiadas mostram que é menor o número de acidentes em estradas pedagiadas porque, então, são estradas melhores. Mas eu deixo a última pergunta, que eu fiz, que dia que vai ter a concessão de rodovias, o primeiro lote e o segundo?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Isso, são duas respostas que estão faltando, não? [soa a campanha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Secretário, eu vou destinar dois minutos. Eu vou pedir para ser muito sucinto—

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Sim, eu vou tentar ser extremamente objetivo--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senão o nosso Presidente da ANTT será prejudicado e nós gostaríamos muito de ouvi-lo. Com a palavra, por dois minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: A PPP da BR-116 e da 324, eu vou deixar para o José Alexandre responder, parece que já está tudo pronto para sair. Não há impedimento. O TCU já analisou, parece que já devolveu para a ANTT e vai sair. Esses sete lotes, que podem ser sete, seis ou cinco, vai depender das conversas, há uma decisão do Governo de levar a termo agora o mais rápido possível. Foram um ano e oito meses do TCU apreciando de maio de 2005 até dezembro de 2006. Com relação às PPPs--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Então, eu tenho razão com relação à Senadora Ideli, não é? Porque um ano e oito meses, o Governo está há quatro anos e três meses, então tem mais tempo por fora do TCU.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

É, mas é que, quando foi feito no Governo anterior, tinha muitos problemas que o próprio TCU também tinha apontado, e foi feita toda uma revisão. Tem razão. Podia ter sido mais rápido? Podia ter sido mais rápido. Nós queríamos que fosse mais rápido? Queríamos. Mas não foi. Mas não era e não é um problema ideológico—

[soa a campanha].

Com relação a PPPs, então é isso. É essa, a do Ferroanel de São Paulo, a MRS já apresentou um Projeto e está sendo analisado internamente, assim que tiver o sinal verde, seja interno ou seja do TCU, que sempre tem que passar pelo TCU, o Ferroanel vai ser feito. Já tem a PPP da Nova Transnordestina, que eu já mencionei aqui, e vamos passar agora para a BR-116, em Minas, que está na fila e outras possibilidades. Porque nós já encaminhamos um pedido à ANTT da terceira etapa de concessões, que seria, não é, José Alexandre, em torno de cinco mil quilômetros possíveis. Mas, com a lei da PPP, pode ser que tenham coisas que não sejam exatamente concessão. Pode ser na linha de PPP. Mas isso é algo que o José Alexandre pode falar.

Com relação à questão do transporte marítimo, a primeira coisa que eu tenho que confessar é que a gente ainda não avançou tudo o que deveria ter avançado. Houve um--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Houve algum tempo que foi avançado?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Houve. Primeira coisa, um investimento na área de dragagem, que é um dos principais gargalos. E as dragagens só não andaram mais rápido, alguns casos, por causa de problema ambiental. Não existe problema, nem orçamentário nem financeiro, porque todas essas dragagens estão no PPI. Vários... Nas hidrovias de navegação interior, estão sendo recuperados e restaurados uma série de portos, inclusive o maior deles, o de Parintins, mas vários portos hidroviários estão sendo trabalhados. Acessos, na área de portos, que não é exatamente no transporte marítimo, mas que vai refletir lá--

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ):

É só para ficar claro sobre a pergunta, o seguinte, eu não me referi a portos nem infra-estrutura. Eu quero aquela diferença entre empresas brasileiras de navegação e empresas estrangeiras de navegação. Porque

todas elas utilizam os portos, todas elas... Qual é o... O que é que tem sido feito para que o Brasil tem possa ter empresas brasileiras de navegação?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

Isso que eu estava dizendo. Isso aí ainda é uma fragilidade. Porque isso não é uma discussão concluída dentro do Governo. Mas já se avançou muito na parte de Marinha Mercante, de construção de embarcações. Avançou-se alguma coisa na área de cabotagem. Na minha opinião, ainda alguém daquilo que é necessário e, no PAC, está lá a previsão da conclusão de Tucuruí, das eclusas de Tucuruí, mas que também ainda é algo insuficiente. Embora o fato de ter infra-estrutura não quer dizer que os operadores vão utilizar a infra-estrutura porque toda a produção de soja do oeste do Paraná, embora tenha uma ferrovia que saia de Cascavel e vá até o Porto de Paranaguá ou São Francisco do Sul, a soja não vai pela ferrovia. Ela vai por caminhão. Então, além de ter a infra-estrutura, tem que ver outros mecanismos para induzir ou para romper a cultura rodoviária ou induzir os operadores, os produtores a utilizarem a ferrovia e as hidrovias, naquilo que é mais adequado para elas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu indago ao Senador Francisco Dornelles se ele está satisfeito com as respostas. Com a palavra o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ):

Sr. Presidente, o que eu diria é o seguinte, existe aqui uma confusão muito grande entre estaleiro e Companhia Brasileira de Navegação; entre porto e empresas brasileiras de navegação. Hoje nós gastamos seis a cinco bilhões de dólares por ano, pagando os nossos *spreads* a empresas estrangeiras de navegação. Eu reconheço que têm sido feitos investimentos em portos, tem se tido preocupação com as hidrovias, nós estamos misturando as coisas. Nós precisamos... O que é que existe? Qual é a política do Governo em relação à navegação marítima, à navegação? O que tem sido feito—

[soa a campanha].

Para que as empresas brasileiras de navegação possam ficar no mercado? Não é problema de infra-estrutura, de investimento. É em relação ao custo Brasil que hoje as empresas brasileiras de navegação não conseguem competir com empresas registradas em paraísos fiscais e que operam no Brasil.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Inclusive tem empresas brasileiras que fazem isso também. Vai para lá, pega o navio--

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Não, não é empresa brasileira; dois brasileiros constituem uma empresa no estrangeiro para não pa-

gar imposto aqui e agora nós vamos ter, com o veto da Emenda 03, profissionais liberais no Brasil que vão constituir no Uruguai para operar aqui. De modo que o problema básico é que não existe ainda uma política voltada para o transporte marítimo, principalmente para o fortalecimento de empresas brasileiras de navegação.

[Soa a campanha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, eu concedo a palavra ao Dr. José Alexandre, Presidente da ANTT, para responder aos questionamentos, por 10 minutos.

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Bom, acho que tem um volume enorme de perguntas aqui. É uma pena, se eu não puder esclarecer tudo, eu saio até um pouco--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com licença, Sr. Presidente. Eu gostaria apenas de esclarecer que estou destinando 10 minutos ao Dr. José Alexandre pelo número de perguntas, o volume de perguntas é muito grande e o nosso Secretário José Augusto teve quase 40 minutos para fazer as suas respostas. Com a palavra, o Dr. José Alexandre.

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Bom, a primeira questão aqui, até pela ordem, vou responder à Senadora Ideli, ela fez uma primeira colocação sobre... Que o segundo modelo de concessões deveria utilizar receitas alternativas, uso da via, que não entra na tarifa. Romero, você pode colocar aquela apresentação? Eu quero dizer à senhora que praticamente desde que a Agência foi criada, todos os anos, o reajuste final da tarifa... Posso me aproximar ali, só para explicar? Esse é o reajuste da tarifa. Reajuste simples. Simplesmente a aplicação do reajuste. Esse é o reajuste com a revisão da Agência. É o que foi aplicado. Desde 2002 a 2006, todas as concessões baixaram o valor real da tarifa. Se puder abrir um, mais rápido... No caso da Nova Dutra, o acumulado seria 63, foi 61 o real. Esse é o caso da CONGER, BR-040, em Juiz de Fora. Além dessa redução, foi antecipada, em 10 anos, toda a construção da nova rampa de subida da Rio-Petrópolis. Essa CRT, Rio-Teresópolis--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Esse percentual é em IGPM, alguma coisa?

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Esse é a CONCEPA, no Rio Grande do Sul, oi?

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Esse percentual--

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: É o acumulado de 2002 a 2006.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Não, mas eu sei, mas é em IGPM, é um índice próprio, o que é?

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: É uma fórmula paramétrica que é adotada no caso das concessões. Eu vou fazer o comparativo no final. Esse é o caso de CONCEPA, no Rio Grande do Sul; esse é o caso da ponte Rio-Niterói. Você tem aquele quadro... Deixa-me pegar aqui, Senador, só para lhe fazer o... Desculpe. Com relação à questão do IGPM, também com isso eu respondo aqui a pergunta da Senadora Ideli, se eu adotasse o modelo da ANEEL, eu teria um cumulativo aí maior, se a senhora verificar seria o reajuste real visa àquela coluna de IGPM. Essa coluna aqui. Se eu adotasse o modelo da ANEEL, esse seria o valor adicional que eu teria que aplicar à tarifa hoje. Por isso, que inclusive, eu defendi a questão da prática fórmula paramétrica como fórmula de correção mais correta, tanto do ponto de vista do usuário, quanto do ponto de vista do investidor.

Com relação, ainda, à questão que foi colocada de que os benefícios responderiam por 29%, o resto é operacional, eu comentei aqui no início, a senhora não estava, eu comentei a questão de que nós contabilizamos diferentes. Então, todo o serviço de sinalização, pintura de pista, a sinalização vertical ou horizontal, conservação, limpeza de bueiros, tudo isso que é feito nos contratos do DNER e que se fala que são investimentos do DNIT, na verdade, para nós, é custo operacional. Então a manutenção do pavimento é custo operacional. Investimento, e por isso que é só 29%, ele corresponde à agregação de patrimônio da União, ou seja, é uma duplicação que não existe, é um trevo novo que não existe, é uma terceira faixa que não existe.

Com relação, ainda, à questão do Espírito Santo, o 8º lote foi retirado porque não tinha estudo ambiental, ou seja, o TCU não iria aprová-lo porque não tinha o estudo ambiental concluído. E, na verdade, o que nós temos no Brasil, e aí é preciso distinguir para que não se seja... Não se coloque de forma adequada essa discussão de rodovias, nós temos na verdade três modelos de concessão de rodovias, de concessões de rodovias implantadas no Brasil. Tem um que é o federal, tem um que é o de São Paulo, tem um que é do Rio Grande do Sul. Existem, em função desses modelos, problemas em cada um desses modelos. Eu, a pedido inclusive, do Ministro, na época, e do Governador Rigotto, eu fiz um estudo profundo no problema das concessões do Rio Grande do Sul. Não quero entrar nesse mérito, mas até porque não é uma gestão minha, mas eu fiz e apresentei minhas sugestões e como é que a Agência via que poderia ter

resolvido. Então, existem problemas na modelagem e existem problemas na gestão dos contratos que geram decorrências das tarifas.

Quando eu entrei na Agência, em 2002, a tarifa do Rio Grande do Sul e do Paraná era abaixo das tarifas federais. Hoje são maiores. Quer dizer, paga por trafegar numa rodovia como a Dutra, uma tarifa menor, sempre comparado a uma tarifa por cem quilômetros, então não é um valor nominal que está lá, do que uma pista simples no Rio Grande do Sul. Um dos grandes problemas que aconteceram foi gestão. Se tem uma concessão de 15 anos; prazo já inadequado. Com cinco anos de concessão você retira todos os investimentos que estão diluídos em 15 anos. Fica quatro anos sem dar reajuste ao concessionário. Direito de contrato. No final, o que acontece? É uma pancada, que você tem que voltar com os investimentos, mas só pode diluir eles em sete, oito anos. Então, o reflexo para fazer a mesma coisa do início é muito maior. E repor perdas de reajuste de quatro anos atrás gera um rebatimento maior. Então, o contrato hoje ele tem a mesma cara que o contrato no início, mas uma tarifa real muito mais alta. A culpa é de fazer a concessão ou não fazer a concessão ou de quem gere o contrato?

Então, acho que essa questão, ela precisa ser colocada também, para que não se misturem problemas que são reais, na modelagem do Rio Grande do Sul, que gera uma reação no Rio Grande do Sul e também no Paraná, com outras concessões. É por isso que, quando se faz uma pesquisa hoje, em nível nacional, 77% dos usuários querem concessões rodoviárias. Também em relação a isso, quer dizer, com esse estudo que o Paulo Godoy mencionou, eu conheço ele, inclusive está disponível no site da Agência, feito pela USP, quando a gente fala em 34 reais de custo adicional, por não usar uma rodovia concedida, se o pedágio é sete, é cinco ou três, isso, em termos econômicos para o usuário, acho que já estaria resolvido.

Com relação à questão se as concessões terem sido feitas antes, ainda uma colocação da Senadora Ideli, da Agência ser criada, eu diria à senhora que, em termos de rodovia, não. Está visto aí, mas a gente foi até o início das concessões. Em termos de ferrovia, sim. E basta a senhora verificar que toda essa situação de inversão da situação das ferrovias se deu toda por atos regulatórios das Agências, que não havia antes. Havia, inclusive, nos contratos, obrigações para que o Poder Público editasse determinadas regulamentações que não foram feitas. Então, se perdeu aí um espaço na questão ferroviária, grande. E, principalmente no setor de passageiros também, porque o setor já estava 12 anos sem ter sequer fiscalização.

Em relação a essa questão, Presidente, eu queria falar para o senhor até que essa colocação que o frete da Novo Oeste estaria mais alto que o rodoviário, essa me foi cobrada até pelo Presidente da República. Eu sei que essa informação chegou lá—

[soa a campainha].

E eu vou lhe responder a mesma coisa. Eu tenho isso em cima da minha mesa. Não é verdade. Isso foi uma abertura de negociação da Novo Oeste para o próximo ano; mudou completamente a gestão. Então, hoje, eles atuam comercialmente e, na verdade, o Ferrovário tem menos 27 quilômetros ed Rondonópolis, fazendo a perna rodoviária até chegar ao Porto de Santos.

Bom, com relação à colocação do Senador Cícero Lucena, já foi praticamente colocado aqui, na verdade, o número de 22 bilhões, como número de custo de acidentes, dito pelo Valente, é esse mesmo.

Em relação ao Senador Eduardo Azeredo, houve realmente, através do Diário Oficial, um despacho do Ministro dia 07 de outubro de 2003, publicado no Diário Oficial do dia 13 do 10 de 2003, que praticamente suspendeu o processo de concessões por um ano e meio. Depois, ele permaneceu exatamente um ano e oito meses no Tribunal de Contas da União.

Em relação à colocação do Senador Jayme Campos, que menciona uma colocação de um Procurador Federal, de que concessão ferroviária rende mais do que o tráfico de drogas, esse mesmo Procurador, ele se retratou no mesmo dia, inclusive, na televisão. E seria impensável uma coisa dessas acontecer, numa realidade hoje de mercado no Brasil. Você tem a Agência, você tem o Tribunal, você tem a CVM, você tem todos os agentes financeiros, essas empresas têm ações na Bolsa de Valores, então, é muito fácil serem precificadas, não só pelos agentes econômicos, pelos próprios investidores, e tem também o BNDES, que analisa e tem sob sua guarda cada concessão que faz conosco.

Sobre critérios e privatização, que foi colocado aqui, na verdade, nós alteramos completamente o critério. O modelo ainda proposto pelo Ministério dos Transportes, em 2005, era a concorrência, com tarifa de... Eu vou pegar apenas uma para citar como exemplo. Vou pegar duas. Fernão Dias e Regis Bittencourt. O Ministério dos Transportes propunha a tarifa 5,38 e 5,05. A Agência, depois que pegou esse processo, está propondo 3,4 e 3,3. Ou seja, essa apreciação de tarifa, como se deu, até respondendo a uma pergunta do Senador Marconi Perillo, ela se deu exatamente verificando os ganhos tecnológicos que os concessionários adquiriram ao longo dos anos.

Então, aquela estrutura como é hoje feita pelo DNIT, CBUQ, nós estamos usando micro revestimento. Hoje, se você verifica uma concessão rodoviária, nós temos uma situação de asfalto que não é adequada, tem um único fornecedor. Hoje, nenhuma concessão rodoviária usa o asfalto do jeito que o DNIT usa.

E também, colocando aqui uma preocupação, quando se fala em manter rodovias em obras públicas, hoje o DNIT as faz através de um programa que ele chama de PIR IV; PIR IV tem quatro anos de vida útil. Ou seja, só o fato da rodovia não ser concessionada, ela já vai custar para a sociedade o dobro do que ela custaria se fosse feita numa modelagem adequada com, no mínimo, oito anos de vida útil. E como é precificada numa concessão rodoviária. Ou seja, há um ganho real no custo da manutenção daquela estrada, em nível de 25 anos.

Com relação a valores e pedágio, e como é que se chegou aqui também, Senador Jayme Campos, nesse trabalho, participaram, além do TCU, o BID, o BIRD, a ANTT, o BNDES, e da modelagem, quem sugeriu foi a BOVESPA, e CBLC. Com relação a uma rodovia com 10, 12 mil, provavelmente ela é auto-sustentável. Quer dizer, em torno de oito mil, mais ou menos, em VDM, ela já se tornaria uma rodovia, em tese, eu não sei o volume de obras dessa rodovia. Agora, também volto a afirmar aqui, não cabe à Agência definir qual é o objeto de outorga. Não gosto, inclusive, de discutir isso. Cabe ao Governo definir e a Agência promover. A nossa obrigação é fazer estudos. Com relação a fazer estudos, até uma informação que o Dr. Valente colocou, nós estamos estudando sim 15 mil quilômetros adicionais, tanto para PPP, quanto para concessão. Isso não quer dizer que vai ocorrer. A nossa obrigação é estudar.

Com relação à PPP e com relação à segunda etapa, do ponto de vista da Agência e do TCU, está pronto desde dezembro. Eu aguardo uma posição do Governo Federal de publicar ou não esses editais.

Com relação, em termos de as Agências estarem mais frágeis em termos de pessoal também, eu não gostaria de entrar muito na discussão sobre essa questão operacional da Agência. Poderia falar sobre pessoal. Um dos nossos grandes problemas, e aqui respondendo também à pergunta do Senador Marconi Perillo, eu tenho menos da metade do quadro de pessoal previsto em lei. Tenho que fiscalizar cinco mil e quinhentos terminais rodoviários, cerca de 250 empresas... Duas mil e novecentas linhas interestaduais, internacionais de passageiros; quatro mil empresas no fretamento; 850 mil caminhoneiros; 12 concessões ferroviárias; seis concessões rodoviárias; 240 operadores

de transporte multimodal e tem alguma coisa em torno de pouco mais de 200 fiscais no Brasil.

Com relação à política tarifária, na verdade, nunca houve um ato específico editando política. Recentemente eu conversei isso com o Ministro Alfredo já, depois que tomou posse, da conveniência de fazer isso. Se tivesse sido estabelecido, um Decreto, como dita a lei 10233, que criou a Agência, que cabe ao Ministro de Estado dos Transportes a edição da política tarifária a ser estabelecida nas outorgas de rodovias concedidas, nós não teríamos nenhum tipo de problema com o TCU. Porque a discussão foi exatamente em cima de qual deve ser a taxa interna de retorno, qual deve ser o sistema de precificação dos custos, coisas que deveriam estar expedidas através de um ato definindo essas políticas.

Eu vou tentar responder tudo. Em relação à pergunta do Senador Marconi Perillo, tarifa regulada, tarifa *pricecap*, na tarifa regulada, nós tínhamos os pedágios e tinha as linhas interestaduais, se verificaram e nós fizemos uma Audiência Pública e, há coisa de duas semanas, nós editamos uma Resolução da Agência, em que nós transformamos as linhas interestaduais em sistemas *pricecap*, e hoje já operam com o mesmo sistema de descontos que operam as linhas de ônibus.

Pricecap no pedágio é possível. Tanto é que as concessionárias têm contratualmente o direito de praticar descontos. A questão da rodovia é que a concorrência da rodovia se dá na licitação, e não durante... Não há concorrência depois que ela explora. Só no ato de licitação da outorga. Portanto, dificilmente as concessões dariam desconto. No caso específico da Nova Dutra, ela deu, durante sete anos, oito anos, ela isentou as motocicletas. Claro que isso é um problema. Ela está retomando agora. Porque é uma grande despesa que tem em nível de acidentes, mobilização de UTI, mobilização de ambulâncias, são exatamente os acidentes com motos que normalmente geram vítima fatal.

Com relação à pergunta que foi feita em relação à descentralização das rodovias, eu, pessoalmente, sou favor. A Agência obviamente não pode entrar nisso. Com relação ao que foi dito de pedágio fechado, não vejo como fazer rodovias hoje nessa situação, no momento em que o Brasil já tem uma malha constituída. O que se fala é em manter essa malha via alternativa, pedagiar em pista simples. Essa questão de pedagiar em pistas simples foi já ultrapassada, inclusive, nos Estados Unidos. Os Estados Unidos está fazendo um grande programa rodoviário, então... Inclusive eles trabalham com uma taxa interna de retorno de 12% em dólar. Já tem o primeiro piloto que a concessão lá

em Colorado, que o edital já está na rua, já está em processo licitatório e deve atingir um quantitativo total de um milhão e meio de quilômetros.

Foi mencionado aqui também o nível de percentual de concessionamento. A Argentina tem mais quilômetros concedidos do que nós. A licitação, em dias diferentes, que foi colocada aqui. Na verdade, essa foi a proposta da Agência. Eu usei essa fórmula na rede ferroviária federal e propusemos, no plano de outorga, ao Governo feito, que fosse feito em dias diferentes. Foi exatamente uma decisão do Palácio e da Casa Civil no sentido de fazer tudo junto. Não foi uma decisão da agência.

Eu vi aqui muito essa questão de conluio. Isso foi muito trabalhado entre a gente e o BOVESPA. Gostaria de saber exatamente onde é que está esse ponto, até que eu possa reabrir a discussão com o BOVESPA. Se existe essa coisa... Foi até perguntado aqui pelo Senador Jayme Campos. Gostaria de saber isso, onde é que está, no edital, esse ponto para que a gente possa discutir. Esse edital foi colocado em Audiência Pública, em momento algum, tendo mil e seiscentas contribuições, foi levantado qualquer ponto em relação a isso. Muito pelo contrário, tudo que foi sugerido em Audiência Pública, em relação aos procedimentos do leilão, foi levado em conta.

Com relação também a essa comparação que se faz muito entre rodovia aqui, e conceito de rodovia lá fora, eu acho que não deve ser misturado. Porque nos Estados Unidos e na Europa o pedágio surge como uma solução para o congestionamento. Você faz uma via lateral porque aquela está congestionada. Então, abre concessão. O México tem uma muito interessante. Exatamente do lado, uma concessionária com pedágio caríssimo, três vezes São Paulo quase, o pedágio de nível São Paulo, ao lado de uma não concessionada, e o tráfego dela está aumentando sem parar, porque leva três, quatro horas a mais você ir na rodovia gratuita.

Agora, esse é o conceito que foi adotado lá fora. Por quê? Porque eles mantêm as suas rodovias. Os Estados Unidos tem um fundo rodoviário muito parecido com o que seria a nossa CIDE hoje, em termos resumidos, e gastam isso mantendo as suas estradas. Eles não precisam conceder para manter estradas. O nosso problema é que nós precisamos conceder para manter as estradas.

Com relação à questão do nível de acidentes, eu acho que tem uma questão que tem que ser verificada aí, se a rodovia é concessionada ou não, tem mais ou não, essa conta, ela não é assim. Essa conta é o número de acidentes por milhão de veículos. Você tem que proporcionalizar as rodovias para poder verificar se têm mais ou menos acidentes. E quando se faz isso

se verifica que, efetivamente, na rodovia concedida, tem muito menos acidente.

Com relação ao que foi levantado de pedágio público, eu acho que nem vou entrar aqui. Está o Senador Eliseu Resende aqui, que sabe o que aconteceu com a administração do pedágio do DNER, que chegou no momento, perdão, Dr. Severo também, que também chegou no momento em que a arrecadação de pedágio não chegava a cobrir a despesa de operação da praça de pedágio. E essa é uma questão real. Quer dizer, hoje, mesmo com esse ambiente que nós temos, com a Agência instituída, independente, eu tenho problema em todos os reajustes que a Agência vai conceder. Em todos os reajustes, eu tenho problemas sérios para implementar esses reajustes. Imagina como é que seria se fosse um órgão da Administração Pública.

Com relação também a uma comparação que foi feita aqui, estou terminando já, Senador Delcídio, com relação a uma comparação que foi feita aqui para se usar também um *benchmark* como empresa, eu quero dizer o seguinte, é muito mais fácil isso na distribuição, na transmissão e na geração. Agora, quando você pega concessão rodoviária, são coisas completamente diferentes. Eu tenho uma rodovia Presidente Dutra, que fatura seiscentos milhões por ano. E eu tenho uma ECOSUL que fatura 40 milhões por ano. São dois negócios completamente diferentes, que vão até exigir uma precificação de rentabilidades diferentes.

Com relação a recurso da CIDE, que a Senadora Ideli falou, já foi colocado, é uma pena porque eu tenho esse quadro na minha Mesa, ontem mesmo o Ministério dos Transportes me mandou. O que foi arrecadado e o que foi gasto no setor de transportes efetivamente. Se a senhora se interessar, depois eu posso mandar esse documento para a senhora.

Com relação à colocação de pedagiagem depois de duplicar, por que a iniciativa privada não investe, a senhora pode não concordar com minha linha de raciocínio, Senadora, mas eu penso assim: Eu acho que deveria privatizar ou conceder, assim que acaba a restauração do DNIT. Por quê? Porque a tarifa de pedágio mais barata que vai haver durante 25 anos. Eu diria à senhora, se eu fosse governante, talvez eu fizesse na primeira etapa o seguinte, eu entraria para recuperar a Dutra e depois eu concederia. Eu talvez tivesse a metade da tarifa que eu tenho hoje. Na CON CER, eu posso dizer, porque é uma coisa que eu fico um pouco impressionado. A CON CER, ali na saída do Rio de Janeiro para Petrópolis, chegou, logo nos três primeiros anos, a quintuplicar cada pista. Você chega a ter cinco faixas de rolamento de um lado e de outro. Aquilo foi um peso gigantesco no contrato. Se eu não tivesse feito aquilo, no terceiro ano, se eu tivesse feito aquilo no décimo ano, a tarifa cairia. Isso, na verdade, é porque a concessão

é um fluxo de caixa. Eu já estou terminando, Senador. Por isso permite a gente fazer uma coisa. Quer dizer, é muito preocupante quando você chega, faz aquele movimento, eu retiro tudo de uma concessão, e depois eu volto com tudo. O impacto é gigantesco. A subida da serra de Petrópolis, nós colocamos o início da Agência, no ano 17 da concessão. O resultado deu menos de 10 centavos na tarifa, e aí fomos trazendo ela devagarzinho, todo ano. Em cima do quê? Em cima dos ganhos de modicidade, em cima dos ganhos de fiscalização, fazendo postergação de algumas obras que não foram realizadas. E, mesmo assim, dando aquele resultado que deu ali. E vamos começar agora, daqui a dois anos, a duplicação da serra, sem que a tarifa da CON CER tenha aumentado mais que 10 centavos. Se eu tivesse entrado com ela de uma vez, no ano de 2003, a tarifa subiria mais de um real.

Bom, e finalmente, eu queria só colocar uma colocação aqui também. Ah, Senador, me permita uma coisa, tem um dado interessante aqui. A senhora deve conhecer a Viação Catarinense, lá em Santa Catarina, ele tem uma vida útil de 120 mil quilômetros. Já quando ele trafega na Rio-Juiz de Fora, que ele trafega como mil e um, tem trezentos mil quilômetros de vida útil. Isso em função da situação da rodovia na BR-40 e lá em Santa Catarina. Essa pergunta a senhora pode verificar até com eles diretamente.

Bom, e para concluir aqui, eu espero ter colocado tudo, só queria fazer uma colocação com respeito um pouco a essa questão de pedágio, acho que essa discussão deveria ser uma questão bastante econômica, não no sentido político, até porque qualquer rodovia dessas, e eu cheguei a comentar com o Presidente da República, umas duas semanas atrás. Quem trafega hoje na Regis Bittencourt, trafega 100 quilômetros, deve gastar em torno de 10 litros de gasolina para fazer 100 quilômetros; a CIDE está 18% do litro, não é isso? Então, o litro está 2,50, isso daria, vamos arredondar, 50 centavos, 10 litros, cinco reais. Então, esse pedágio de cinco reais por 100 quilômetros, que nós estamos propondo, ele já é pago hoje, através da CIDE. Obrigado.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Eu gostaria de saber se algum Senador ou Senadora tem réplicas. Parece que o almoço fala mais alto nesse momento. E eu quero... Eu só queria fazer um registro, meu caro José Alexandre, que eu não falei da Ferronorte, não. Eu falei é daquela sucata chamada antiga Noroeste, que é um desastre, e eu estava muito esperançoso que a América Latina Logística desse conta com o recado, mas parece que ela está criando é complicação para quem quer transportar carga através da rodovia nossa lá. E você

conhece bem aquele... A crise que nós enfrentamos com a nossa antiga Noroeste.

Eu queria agradecer a todos, ao Paulo Godoy, da ABDIB, ao José Alexandre, da ANTT; ao José Augusto da Fonseca Valente, nosso Secretário Nacional de Políticas de Transporte; ao ex-Ministro Cloraldino Severo, aqui presente, Consultor, ao Geraldo Viana, da ANTC, agradecer a atenção de todos que nos acompanharam até agora. Parabenizar a Senadora Ideli pela iniciativa, cumprimentar o nosso ex-Ministro Senador Eliseu Resende.

E só registrar que nós teremos uma reunião na terça-feira, às 17... No dia 17, às 10h00, uma Audiência Pública conjunta com a Comissão de Meio Ambiente, com a Comissão de Relações Exteriores e a Comissão de Infra-estrutura, conforme o Requerimento apresentado pelo Senador Inácio Arruda, sobre fontes alternativas de energia.

E, no mesmo dia, às 14h00, teremos uma Sessão Administrativa Deliberativa, a partir das 14h00, tratando de matérias de caráter terminativo e não terminativo. Eu quero agradecer a atenção de todos, a competência com que expuseram esses temas todos, e muito obrigado.

Sessão encerrada às 14h08.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 12ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 12 de abril de 2007, às 10:00 horas, na sala de reunião nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às dez horas e quatorze minutos do dia doze de abril do ano de dois mil e sete, na sala de reuniões da comissão, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com a presença das Senhoras Senadoras e Senhores Senadores **Delcídio Amaral, Ideli Salvatti, Francisco Dornelles, Inácio Arruda, Fernando Collor, Valter Pereira, Adelmir Santana, Eliseu Resende, Jayme Campos, Raimundo Colombo, João Tenório, Flexa Ribeiro, João Durval, Fátima Cleide, Augusto Botelho, Romeu Tuma, Cícero Lucena e Eduardo Azeredo**. Presente, também, o Senador **Arthur Virgílio**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta

a reunião, dispensando-se a leitura da ata da reunião anterior que é dada como lida e aprovada. Dando início aos trabalhos, a Presidência comunica que a presente reunião destina-se à realização de Audiência Pública com a presença dos senhores **Paulo Godoy**, Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústrias de Base – ABDIB; **José Alexandre Nogueira de Resende**, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; **José Augusto da Fonseca Valente**, Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes – SNTT/MT; **Cloraldino Severo**, Consultor de Transportes e ex-Ministro dos Transportes e **Geraldo Viana**, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas e Logísticas – NTC, com a finalidade de debaterem no âmbito da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura acerca do processo de Concessões Públicas em Rodovias Federais, em atendimento ao Requerimento nº 013, de 2007-CI, de autoria da Senadora Ideli Salvatti e outros, aditado pelo Requerimento nº 25, de 2007-CI, de autoria do Senador Delcídio Amaral. A Presidência convida os expositores para tomarem assentos à mesa dos trabalhos. Em seguida, é concedida a palavra à Senadora Ideli Salvatti para justificar o seu requerimento. Após, a Presidência concede a palavra aos expositores para suas considerações iniciais. Ato contínuo, assumem a Presidência dos Trabalhos os Senadores Cícero Lucena e Delcídio Amaral. Fazem uso da palavra, de acordo com a lista de inscrição, a Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento, e os Senadores Cícero Lucena, Eduardo Azeredo, Francisco Dornelles, Jayme Campos, Delcídio Amaral, Marconi Perillo, Romeu Tuma e Arthur Virgílio. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às quatorze horas e oito minutos, lavrando eu, **Dulcília Ramos Calháo**, Secretária da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente.

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA – CI

12ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 12 de abril de 2007, às 10 horas e 12 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental, declaro aberta a 12ª Reunião Extraordinária da Co-

missão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da Reunião anterior. Srs. Senadores e Sras. Senadoras que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovada.

A presente Audiência Pública tem como objetivo a realização de debate com a finalidade de discutir o processo de concessões públicas em rodovias federais. Tenho a honra de convidar para tomar assento à Mesa os senhores Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas e Logística ANTC; o Sr. Paulo Godoy, Presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústrias de Base, a ABDIB; o Sr. Cloraldino Severo, consultor de transportes; o Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transporte do Ministério dos Transportes SNTT. E o entre José Alexandre Nogueira de Rezende, Diretor-geral da ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. Tenho o prazer de passar a palavra à ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento, para realização dessa Audiência Pública. Com a palavra, pelo tempo de cinco minutos, a Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero saudar e agradecer os ilustres convidados, já devidamente nominados que, atendendo a convite da Comissão de Infra-Estrutura, comparecem para que nós possamos debater este importante tema, que é a questão das concessões das nossas rodovias e, principalmente, o que nos motivou a solicitar esta audiência é uma situação que nós vivenciamos, de um processo que aconteceu, foi implementado, ao longo de vários anos de concessões de rodovias e, Presidente...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eu acho que nós temos mais um convidado que chegou, eu acho que seria importante já anunciá-lo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sra. Senadora, todos já foram convidados.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Não, o Valente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu convidei o Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, por favor, tomar assento à Mesa.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Tudo bem. Então, o pessoal poder viabilizar aí o assento do Dr. Valente. E, para nós, nestes últimos anos, nós tivemos uma controvérsia, a partir de procedimentos do Tribunal de Contas da União, que foram fazendo ajustes e

modificações no edital. E, no final do ano passado, a decisão do Presidente Lula de não dar andamento, para que pudessem ainda, novos ajustes ocorrerem no sentido de que a concessão tivesse uma adequação mais perfeita possível aos interesses do país. E, portanto, trazer para a Comissão de Infra-Estrutura este tema, com as divergências que foram tornadas públicas, e a polêmica que está instalada, inclusive, em alguns Estados aonde a concessão e o pedágio, eu até queria dizer assim, quando eu solicitei audiência, eu solicitei até numa situação relativamente privilegiada, Senador João Durval, porque Santa Catarina é um dos raros estados, a partir de uma determinada faixa do país para baixo, se você pegar vários Estados, Santa Catarina é o único Estado que, pelo menos na região Sudeste, Sul, que ainda não tem a implementação de pedágios. Nós estamos incluídos agora neste lote, com dois trechos, na 101 e na 116 e, obviamente, quando a gente propõe aqui audiência é para poder aprofundar o tema, ver se temos alternativa, se realmente o que está... O que já foi implementado no país é realmente o mais adequado, se as modificações solicitadas pelo Tribunal de Contas da União dão conta efetivamente de atender os interesses do Brasil para que as nossas rodovias concessionadas possam atender o fluxo, o preço, o custo que tudo isso acarreta.

Então esse foi o objetivo da audiência e as autoridades que aqui comparecem, não é? O representante da ABDIB, da ANTT, do Ministério dos Transportes, o ex-Ministro, Cloraldino Severo, dos Transportes e o representante da Associação das Empresas de Transportes de Cargas, ANTC, que eles possam efetivamente esclarecer e, quem sabe, dessa audiência nós contribuirmos com esse debate que está aberto no Governo Federal, no Governo Lula, para que andamento nós daremos para o processo concessionário das nossas rodovias. É esse o objetivo, Presidente da Comissão, Senador Marconi Perillo e é isto que nos anima a fazer audiência—

[soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a manifestação da ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento. Concedo imediatamente a palavra ao Sr. Cloraldino Severo, consultor de transportes, pelo prazo de 10 minutos, para fazer as suas considerações.

SR. CLORALDINO SEVERO: Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sra. Senadora Ideli Salvatti, senhoras, senhores. Eu entendo esta manifestação do Senado, de uma extrema importância para o país. Este país vive um momento de transição muito importante no seu desenvolvimento e me parece que o transporte está bastante esquecido dentro disso. As mudanças que

teremos que fazer, no setor de transportes, superam a todas que já foram feitas, em qualquer outro Governo anterior. Portanto, precisamos nos preparar, com uma visão mais ampla, para esses novos tempos. Eu lamento que tem se buscado sempre análises casuísticas, análises voltadas para uma solução, ao invés de dar uma solução mais ampla para o problema, porque o país precisará delas; não existe nenhuma solução específica ou alternativa que sirva a todos os casos, a todas as situações.

Feita esta preliminar, eu gostaria de colocar uma segunda preliminar muito importante, quando se debate a questão de pedágio, que é que existem três partes nisso, infelizmente, esse tripé está arrego(F), porque duas partes têm se movido juntas e uma parte tem ficado abandonada, que é a sociedade, o cidadão, o usuário, o consumidor. Esta parte nunca é levada em consideração, a partir de todos os seus direitos. Todos os modelos que foram preparados e que são vigentes no país se preocuparam com a situação dessas outras partes. Há outro ponto importante, a ser fixado logo de início, é dizer-se que é preciso meditar que quando se fala em concessão de pedágio, se fala numa relação de negócio instantâneo, como se um táxi fosse, e que, portanto, não se pode deixar de dar a quem usa, naquele momento, os benefícios antecipadamente, o que não vem acontecendo. E não se pode também transferir investimentos, como tem acontecido porquanto a pessoa paga por investimento que não recebeu.

Feita essas preliminares, eu quero colocar, já que o tempo é pequeno, voltar logo para a questão objetiva. A questão objetiva, para começo de conversa, são as licitações que estão aí. Quero dizer de início que não há nenhuma condição, nenhuma sequer, dessas concessões prosperarem, desses editais prosperarem, na forma em que estão postos até agora. Eles pecam por todos os aspectos. A audiência Pública feita com a ANTT foi extremamente elucidativa a este respeito, quando a ANTT, em todas as questões-chave, disse o que é certo, que não era com ela essa questão, que era com o Ministério. Que todas as questões que dissessem respeito a modelo e que não fossem específicas do edital, dependiam de uma decisão de Governo, de uma decisão do Ministério. Isto é verdade. Só que essa oportunidade não foi dada à sociedade de se discutir as outras questões, que são de modelo sim, e que têm que ser resolvidas. Todo o problema começa pelo erro de querer se tratar do edital e não tratar da concepção anterior ao edital, que é o próprio modelo, que é totalmente lesivo aos interesses da sociedade. Mesmo ficando dentro das questões específicas, das questões específicas do edital, vê-se que os projetos e os estudos todos que instruíram estas licitações são,

em primeiro lugar, imprecisos. O Tribunal de Contas mostrou isso muito bem, a sociedade mostrou isso muito bem; há uma total imprecisão dos estudos, que também são incompletos. Não existe um projeto básico. Para reduzir a tarifa, numa preocupação interessante, a ANTT e o Ministério procuraram reduzir objetivos e estabeleceram objetivos menores e, com isso, reduzindo os investimentos, naturalmente reduziria a tarifa.

Mas está bem esclarecido pela própria ANTT, o que é lógico, quando se retomarem os investimentos essa tarifa terá que sofrer as alterações correspondentes. Portanto, nós estamos dando um cheque em branco. O edital mantém todos os vícios do modelo anterior. As questões referentes ao modelo de carga fiscal, à exclusão de trechos que não foram discutidos ou esclarecidos, trechos de pista simples; essa questão da pista simples merece uma reflexão muito profunda, se diz: “Não, mas a lei, a lei hoje dá legalidade”. Não é questão de dar legalidade, a lei diz o seguinte, que os casos que tiverem que ser exceção, se faça uma modificação e se diga que tem que ser exceção. Vamos refletir o seguinte: quando nasce uma estrada, a sociedade se organiza em torno dessa estrada. A sociedade cria o seu armazenzinho, criam o seu negociuzinho, então, os pequenos se juntam àquela estrada. É justo que, depois, quando se desenvolve, o Governo chega e diz: “Não vale mais nada agora, você tem que pagar essa estrada” e destrutire aquela sociedade e aqueles grupos sociais menos favorecidos. Por causa disso, no mundo inteiro, se mantém uma via alternativa. Não se tira o que se deu ao povo. Então, a via alternativa é absolutamente essencial. Se disserem: “Ah, mas a legalidade... Está respaldado pela lei”. Está sim, foi criada uma lei geral, pela Medida Provisória que criou todo o programa de descentralização, mas essa mesma, essa mesma lei diz que se excepcione o que tem que ser excepcionado. E o caso das rodovias é um caso típico.

Então, a licitação, da forma que foi feita, facilita conluíus. Lamentavelmente tenho que dizer isso. É muito séria a montagem dessa licitação, com todos esses trechos ao mesmo tempo, que permite que se repita episódios negros da história da área de transporte, em termos de conluio. É preciso que se tenha atenção a isso e que se analise muito melhor.

Então, a Audiência Pública feita pela ANTT não cumpriu os seus objetivos. Por isso nós entendemos que não há como, de forma nenhuma, se aceitar este modelo. Para os usuários, posição que eu me coloco, como representante nessa história, para os usuários, existem muitas questões importantes, naturalmente a modicidade da tarifa; existe a questão dos tipos de tarifa. Veja que o Ministério já reconheceu o equívoco que tem

na sua estrutura de tarifas e mudou, na PPP da Bahia, fez uma alteração, o que nos editais continua.

A questão da via alternativa é fundamental. A questão dos impostos de tributos é um acinte, que se paga e o que se paga de impostos e tributos, que estão onerando profundamente. O pagamento pós-investimento lesa o consumidor porque o usa a estrada e não teve o investimento feito. O sistema de pedágio fechado, portanto, é uma necessidade fundamental; o modelo de concessão precisa mudar; o modelo de delegação... Existe uma série de modelos, ninguém aqui está querendo deixar de usar a iniciativa privada; vai se usar a iniciativa privada, em todas as situações. Só que existem formas diferentes de usar que são mais favoráveis à sociedade e ao interesse público; o direito adquirido, que eu me referia antes, das pessoas que se organizaram e que de repente perdem; a natureza da contraprestação ser instantânea. Essas coisas não se meras questões teóricas, essas questões mexem no bolso do cidadão profundamente e precisam ser mudadas antes do edital. Então, é fundamental—

[soa a campanha].

Que se mudem essas coisas. Só para fechar, então, senhor Senador, Srs. Senadores, eu quero dizer que é terrível dizer que, de cada real que nós pagamos para as empresas concessionárias, conforme relatório da ANTT—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Autorizo a prorrogação do tempo do expositor por mais três minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: De cada real que o cidadão paga, voltam, como investimento, 27,9%, enquanto 50% é custo operacional. Isto é um escândalo. É impossível se aceitar tanta ineficiência. Esta caixa preta tem que ser aberta. Os relatórios da ANTT não satisfazem os interesses e o que a lei dá ao usuário e ao cidadão. Eles precisam ser mais explícitos e precisam ser criados canais para que a sociedade acompanhe e defenda os seus direitos que a lei os assegura amplamente.

Então, é importante, para fechar, que a ANTT abra canais novos para que a sociedade toda esteja lá presente, trazendo os problemas que sente, ajudando na fiscalização, e ajudando na construção de soluções para o país. Não está na minha cabeça a idéia, de forma nenhuma, de exclusão de pedágio, mas este modelo que está aqui é totalmente inaceitável e, nas circunstâncias que mostramos, são inadequados. E entendemos que as coisas que o Tribunal de Contas colocou, se for lido direito o parecer do tribunal de contas, vai se ver que não foram cumpridos, que os projetos não foram feitos, e uma série de outras economias que permitirão que se impugne todos... A impugnação desses

editais e que o país continue com essas prorrogações que não terminam nunca.

Obrigado pela oportunidade de estar nessa Casa, trazendo esses anseios, que são da parte esquecida. Que este fato de falarmos antes tenha outro significado na coisa, de que os usuários passaram, pela primeira vez, a serem escutados e trazerem a sua voz a esta Casa, que é a esperança que o povo pode ter de defesa dos interesses do cidadão, do usuário e do consumidor. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr. Cloraldino Severo, Consultor de Transportes, ex-Ministro dos Transportes, pela sua exposição. Tenho a honra de conceder a palavra, pelo prazo de 10 minutos, ao Sr. Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas e Logística, ANTC. Com a palavra, o Sr. Geraldo Viana.

SR. GERALDO VIANA: Sr. Presidente, Srs. Senadores, demais participantes dessa Audiência Pública, senhores convidados, é uma honra para a ANTC e Logística participar desse esforço de elucidação de uma questão tão importante para o país, de modo geral, e para o setor de transporte, de maneira muito particular. Eu quero dizer aos senhores que, do ponto de vista do setor que eu represento, ao longo dos anos, fizemos um esforço muito grande, quer dizer, a nossa parte eu tenho consciência de ter feito, no sentido de preservar o modelo que deu certo do Brasil, de financiamento da infra-estrutura de transporte, através de recursos públicos, da época do nosso saudoso Fundo Rodoviário Nacional, do nosso imposto único de combustível e lubrificantes que asseguraram a construção e a manutenção desta batalha que temos aí.

Atualmente, perdemos a batalha crucial na Constituinte, por uma questão de cinco ou seis votos, e o modelo foi desarmado. Ficamos sem fontes de custeio. O resultado foi trágico, perdemos praticamente a condição de transitar pelas nossas rodovias porque os recursos tributários à época, o principal recurso tributário que substituiu o IUCL foi o ICMS sobre combustíveis, ou seja, os recursos foram transferidos para os Estados e o encargo continuou na mão da união. Era preciso encontrar saídas para esse impasse, não é? De novo apostamos tudo na CIDE, na criação da CIDE. Foi um caso raro em que a iniciativa privada... Apoiar a criação de um novo tributo, com o compromisso de vinculação, de aplicação dos recursos na infra-estrutura de transporte. Isso aconteceu no final de 2001 e, no final de 2002, foi aprovada finalmente a lei regulamentadora desta Emenda constitucional da CIDE, não é?

No final de 2002, na verdade, último ato do Governo Fernando Henrique, foi a sanção dessa lei, com

votos que realmente destruíram aquela esperança de vinculação. Quer dizer, havia naquela lei a criação de um fundo, mecanismos de fiscalização que, na verdade, faziam parte da própria fundamentação da proposta de criação desse tributo. Quando o Congresso Nacional aprovou a criação da CIDE, aprovou na suposição de que os recursos seriam totalmente direcionados à infra-estrutura de transporte. Não foram, pelo menos não foram durante o primeiro ano, porque não havia lei, durante o ano de 2002. No ano de 2003, 2004 os recursos foram muito mal aplicados, grande parte deles foi desviada para outras finalidades, não foram aplicados naquelas finalidades constitucionais.

Graças a medidas tomadas pelo setor de transporte, inclusive Ações Diretas de Inconstitucionalidade, promovidas junto ao Supremo Tribunal Federal, conseguiu-se que o Governo, a partir de 2005/2006, voltasse a aplicar, passasse a aplicar realmente os recursos da CIDE naquilo que havia sido originalmente proposto. Mas, na verdade, o que nós concluímos, ao longo desse processo, é que sem recursos vinculados, sem recurso garantidos, dificilmente o Estado, qualquer Estado, qualquer setor, seja federal, estadual ou municipal dará conta de prestar um bom serviço à sociedade, de entregar estradas seguras, bem sinalizadas, bem conservadas sempre; não é fazer isso de vez em quando, é fazer sempre é não permitir a queda do padrão de serviço. E isso, a nossa história revela isso, um permanente sobe e desce, eventualmente temos até boas estradas, em alguns lugares, em alguns Governos, para, em seguida, novamente, em função de outras demandas sociais igualmente importantes, esses recursos serem negados ao setor rodoviário.

Então, diante dessa realidade passamos a conviver, com uma certa naturalidade, com a inevitabilidade da criação de um sistema de concessão à iniciativa privada. E reconhecemos que foi feito, esse modelo foi implantado de uma maneira atabalhoada, fruto de uma necessidade premente de se dar uma resposta, quer dizer, não foi bem uma escolha, foi falta de opção. Na verdade, isso foi feito sem a agência reguladora, esse foi um caso que, na verdade, as concessões precederam a criação da agência reguladora. Foi feito realmente de uma maneira desastrosa, que resultaram no modelo cheio de defeitos, nós, desde o primeiro momento, temos denunciado isso e temos buscado o aperfeiçoamento desse modelo de concessões. Para nós, nós não podemos perder de vista, Srs. Senadores, que as principais rodovias brasileiras, as mais importantes rodovias brasileiras estão concedidas há 10 anos, alguma delas há mais de 10 anos.

Nós estamos lidando com um segundo lote que abriga algumas estradas importantíssimas, como a

Régis Bittencourt, como a Fernão Dias como a BR-101, mas eu estou muito mais preocupado, eu estou igualmente preocupado em encontrar uma saída para o que foi feito antes; nós temos que buscar formas de redução da tarifa atualmente praticada nas principais rodovias brasileiras, sem violentar os contratos. Essa é a solução, porque também violentar contrato, primeiro que nós não concordamos com violência ao contrato, porque isso realmente cria uma instabilidade jurídica, que desestimula novos investimentos e, de fato, nós concluímos que isso não pode ser feito desta maneira.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): [pronunciamento fora do microfone].

SR. GERALDO VIANA: Qualquer tipo de violência, não é, Senadores? E essa nós conhecemos muito bem. Então, a saída seria buscar outras alternativas e eu queria como contribuição na busca desse esforço, eu quero deixar com essa Comissão um trabalho que já é de 2004, encaminhado na ocasião para ANTT, que foi produzido no âmbito de um esforço pioneiro feito no âmbito da concessão da Dutra, nós criamos um grupo paritário com a Concessionária Nova Dutra, com os operadores de transporte na Nova Dutra, transporte e caminhões, não sei se o senhor sabe, mas, na nova Dutra, o caminhão representa 66% da Receita da estrada, quer dizer, o caminhão, o restante é um pedacinho é ônibus e o resto, automóveis passeio; 66% da Receita da Dutra vem do caminhão. Portanto, nós temos lá um peso muito importante; é uma estrada fundamental para o país. Criamos lá um grupo paritário com a concessionária, com os representantes do setor de transporte, todos, caminhoneiros, autônomos, empresários, todos os principais usuários da Dutra, no setor de transporte, estão representados nesse grupo.

Trabalhamos duro para entender o que se passava e, finalmente, chegamos a um trabalho de consenso com a concessionária, fruto de um estudo altíssima qualidade técnica, que demonstra que há possibilidade concreta de se reduzir a tarifa, com a concordância da concessionária, em mais de 33%, em alguns casos, em 35%, a partir de dois elementos fundamentais, primeiro: Desoneração tributária e foi tocado de passagem aqui pelo nosso ex-Ministro, Cloraldino Severo, é um escândalo que um Governo que adotou um modelo de concessão para se livrar de uma despesa que ele já não podia fazer, faça disso fonte de novas receitas tributárias. Os tributos, na tarifa de pedágio, representam mais ou menos 20% dos tributos federais não. Estou falando, não estou falando do municipal, do ISS, que é uma coisa mais complicada, porque depende de negociação com cada município. Mas, a desoneração tributária, acompanhada de um alargamento da base

de contribuintes, ou seja, de uma fórmula que possibilite que todos que usem a rodovia paguem, de alguma maneira, na proporção do que usem, ou seja, por quilômetro realmente utilizado, e não por quilometragem oferecida, como é o modelo atual, de sorte que, ao fazer isso, você consegue reduções absurdas; nós podemos ter, no modelo antigo, sem falar em PPP, só com recurso de iniciativa privada, os mesmos serviços que estamos tendo com uma tarifa substancialmente mais barata, com a concordância da concessionária, ou seja, sem criar com isso uma... A possibilidade de uma discussão judicial que, sabe Deus, aonde vai terminar. Provavelmente com a condenação do Estado a pagar aquela eventual alteração tarifária.

Então, a nossa luta tem sido realmente demonstrar que essa possibilidade existe, e agora, mais recentemente, estive ontem participando, Srs. Senadores, de um trabalho em São Paulo de um encontro—

[soa a campanha].

SR. GERALDO VIANA: Mais dois minutos para concluir, Senador? Até porque o nosso tempo foi--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência vai autorizar mais três minutos para o senhor concluir.

SR. GERALDO VIANA: OK, perfeito. Eu tinha muita coisa mais a dizer, mas acho que vou tentar, nesses três minutos restantes, concluir o meu raciocínio. Eu participei ontem de um encontro preparatório da implantação do Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, o SINIAV, já é hoje uma resolução do CONTRAN, todo veículo, isso vai se provavelmente implantado de forma muito rápida, todos os veículos acabarão tendo uma forma de identificação eletrônica, que possibilitará... Isso é um aplicativo que se pode fazer em cima disso, entre outras coisas, a cobrança de pedágio de forma automática, sem essas malditas cabines de barreira ou de contenção que, de fato, além de tudo, irritam demais o usuário de estrada do “parar e pagar” a todo instante é algo muito desgastante, não é? E possibilitará que mesmo em rodovias como Régis Bittencourt, como a Fernão Dias, como a Dutra, que não foram feitas para serem concedidas, são rodovias abertas com centenas e centenas de entradas e saídas, isso que torna impossível você captar, quando eu digo que há uma enorme evasão, eu quero dar números. No caso da Dutra, que nós estudamos bem, está nesse estudo que vou deixar com essa Comissão, 91% dos que andam na rodovia Presidente Dutra não pagam pedágio; só 9% pagam pedágio. É uma coisa absurda porque há aqueles que transitam em poucos quilômetros, cinco, seis quilômetros, até em trechos... Fazem da estrada quase que a sua... O complemento do seu trabalho; as cidades foram emendando no Vale

do Paraíba etc, e também nas duas pontas, na Grande São Paulo, no Grande Rio.

Então, se você tentar cobrar o pedágio desse usuário, o pedágio que se cobra na barreira de contenção hoje, haverá uma revolução. Ninguém concordará em pagar esse pedágio. Agora, se pagar pelo quilômetro que ele vai utilizar, cinco quilômetros, seis quilômetros—

[soa a campanha].

Vai pagar centavo e aí você terá a possibilidade de cobrar de todo mundo pela via automática, sem cabine de contenção.

Então, eu gostaria que estas idéias que possibilitam corrigir os erros cometidos no modelo atual sejam aproveitadas na segunda etapa de concessões federais, acho que, ao contrário do nosso ex-Ministro, que há... É aproveitável o processo que está aí, com correções que podem ser feitas ainda, de maneira que nós tenhamos, finalmente, a solução de problemas crônicos em rodovias absolutamente essenciais para o país, como a Régis Bittencourt e a Fernão Dias, para dar só exemplo, e a BR-101, que são rodovias que o setor de transporte clama por soluções e principalmente são rodovias que matam diariamente muita gente. Quer dizer, nós precisamos dar uma solução nesse problema que, além de tudo é um problema humano—

[soa a campanha].

É um problema social da maior gravidade. Desculpe ter excedido o tempo. Muito obrigado pela atenção dos senhores.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa presidência agradece a participação, a exposição do Dr. Geraldo Santana, Presidente da ANTC—

SR. GERALDO VIANA: Viana.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Viana, e concede a palavra ao Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, SNT, pelo prazo de 10 minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Senador Marconi Perillo, Presidente da Comissão, em nome de quem cumprimento a todos os demais Senadores, demais participantes da Mesa, senhoras e senhores, nós participamos, durante um bom período da discussão desse programa de concessão, dentro do Ministério, junto com a ANTT, e eu vou tratar, eu vou fazer uma abordagem aqui mais em função da quantidade enorme de eventos que a gente fez, ao longo desse período que a gente está no Ministério do Transportes, junto com as comunidades, com os transportadores, com lideranças, fizemos audiências no vale do Ribeira com Prefeitos, Vereadores e tentar contribuir, seja para

aprimorar o atual processo, que está em andamento, mas, principalmente para o futuro.

Então, em primeiro lugar, eu vou dividir em dois momentos aqui: Um é uma macro discussão, uma discussão mais ampla, sobre a questão da gestão da malha rodoviária, têm algumas questões que estão sendo colocadas pelos governadores e governadoras e tratar um pouco esse assunto. E um segundo momento, sugestões de como é que a gente pode fazer para aprimorar esse processo e reduzir as tarifas, inclusive, dos contratos já existentes.

Então, a primeira grande discussão que nós temos que fazer e que foi iniciada no Governo Fernando Henrique, que é sobre a questão da descentralização de parte da malha federal para os Estados, lá em 2002, através da MP 82, foram repassados aos Estados 14.500 quilômetros de rodovias federais; o Estado que mais teve repasse de rodovia foi Minas, que tem 12 mil quilômetros de rodovia pavimentada federal; foram passados seis mil, não é? E, lá no final de 2002, inclusive, foram passados recursos da ordem um bilhão e 900 milhões para os Governos estaduais para cuidar desses 14500 quilômetros. Houve problemas, a maioria dos Estados não conseguiu cuidar dessas rodovias. Houve um entendimento que tinha um problema jurídico que a lei que foi fruto, a Lei de conversão resultante da MP 82, ao ter sido vetada, fez perder a eficácia... Há o entendimento de que não perdeu. O fato concreto é que essas rodovias ficaram abandonadas até dezembro de 2005, quando o TCU determinou que o DNIT entrasse com uma ação emergencial nessas rodovias, que gerou tal programa emergencial de trafegabilidade e segurança, e que a imprensa cunhou de “operação tapa-buraco”, e que não era “operação tapa-buraco”, porque o foco dessa ação foi exatamente determinação do TCU de entrar nas rodovias da MP 82, que estavam abandonadas e precisavam de reparos muito maiores, mais pesados do que simplesmente tapar buraco.

Mas o fato, então, é que nós estamos diante desse problema. O próprio Governador Aécio Neves já em duas ocasiões pleiteou a transferência de parte da malha federal para o Estado, para que o Estado faça a gestão, mediante também o repasse de recursos da CIDE equivalentes e tal, para que se garanta isso. De qualquer maneira, esse é um assunto que está em discussão, que eu acho que tem muito a ver com o que a gente está discutindo, a questão das concessões. Por quê? Porque uma boa parte desse, dessa possibilidade de transferir rodovias que não têm característica federal para os Estados... Normalmente, quais são as rodovias que têm características federais? São as 100, 101, 116, 153, 161, as que começam com o número

um; algumas 200, tipo a BR-262, que ela percorre grande, uns três ou quatro Estados da federação e, eventualmente, algumas rodovias 300 ou 400 que têm, que passam por mais de um Estado ou que têm uma característica de ligação internacional ou por questões de segurança nacional. Então, o fato é que tinha uma política no Governo anterior e essa política continua valendo no Governo atual, e que a gente precisa enfrentar essa discussão, que é a descentralização das rodovias federais.

Muito bem, bom, então, eu acho que essa é uma discussão que precisa ser feito e quando for discutir a descentralização das rodovias federais para os Estados, discutir também a possibilidade de utilizar uma lei que foi aprovada há pouco mais de um ano e que foi regulamentada agora recentemente, que é a lei do consórcio público, lei essa que possibilita uma eficácia em parcerias entre a União, o Estado e alguns Municípios, que passa a constituir um ente jurídico com possibilidades muito maiores do que cada ente em particular e de se utilizar a Lei de Consórcio Público e se discutir, por exemplo, fazer PPPs, através dos Consórcios Públicos. Então, hoje a gente só discute PPP entre a União e uma empresa privada ou então o Governo do Estado e empresa privada, ou uma Prefeitura e empresa privada.

Eu acho que, dentro dessa discussão da descentralização, essa discussão mais ampla, a gente pode fazer uma discussão de busca de eficácia e de rapidez nesse processo de construção de PPPs, utilizando os Consórcios Públicos.

Um terceiro item que eu acho que é fundamental nessa abordagem macro, é a da participação da sociedade. Naturalmente, teriam que se discutir critérios de participação, mas hoje não dá mais para a gente imaginar processos de discussão de qualquer tipo de projeto, especialmente de concessão ou de PPP, que não tenham uma intensa participação da sociedade, não só no momento de discutir o projeto, mas também depois, na gestão do contrato. Quer dizer, todos esses contratos que já existem, de concessão, e os que passarem a existir de PPP, deveriam ou deverão contemplar a participação da sociedade na gestão desses contratos. Isso garante uma maior transparência, o Sr. Geraldo Viana apresentou aqui o exemplo desse trabalho que está sendo feito na GPT-Dutra, onde os transportadores participam de discussões junto com a concessionária e, no nosso entendimento, isso daí pode garantir muitos avanços, tanto na elaboração como depois na gestão.

Bom, agora para reduzir, na... Para tentar responder a seguinte pergunta: Como fazer para reduzir a tarifa? Porque isso é o que a sociedade quer, o Go-

verno quer, todo mundo quer. Então, eu retomo aqui uma proposta que já foi colocada pelo Geraldo Viana a gente fazer, estudar junto com a Fazenda a possibilidade de desonerar, fazer uma desoneração tributária dos próximos contratos de concessão e de PPP. Dentro dessa lógica, o que existia antes era um peso para o Tesouro. Quando se faz um processo de concessão ou de PPP, esse peso do Tesouro é aliviado, portanto, a oneração tributária, algo que não existia, essa receita não existia, ela vai passar a existir em cima de quem? Em cima do usuário porque, na verdade, quem vai pagar isso é o usuário, não é a empresa concessionária que paga. Isso a gente pode reduzir até 20% do valor da tarifa.

Uma outra coisa importante é o DNIT realizar, antecipar as obras pesadas. Então, vou dar um exemplo, BR-101, no Rio de Janeiro, entre a ponte Rio-Niterói e a divisa com o Espírito Santo—

[soa a campanha].

Caiu lá, teve um problema de acesso a Campos, então, tem todas as ações e nós estamos trabalhando já para isso, para o DNIT iniciar a contorno de Campos. E, assim, também o DNIT pode iniciar obras mais pesadas, como a parte de duplicação, duplicação da Serra do Cafezal, na Régis Bittencourt, por exemplo.

E, finalmente um assunto que já foi tratado aqui, mas esse eu acho que é o de maior importância de tudo, que é a implantação... A gente tem que trabalhar para, em cinco anos, só ter sistema digital de controle do pedágio. Então, dentro dessa lógica que foi colocado pelo Geraldo Viana. O usuário vai pagar aquilo que ele utilizar a rodovia; se ele utilizar 10 quilômetros, ele paga 10 quilômetros; se ele utilizar 100 quilômetros, 100, 300, 400. Com isso, nós vamos poder ter a seguinte condição, o exemplo da Dutra é revelador: Se todos os que usam a Dutra pagarem pedágio, o valor da tarifa vai cair para níveis irrisórios, não é? Então, isso dá uma justiça maior, que é o que o ex-Ministro Cloraldino Severo--

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Secretário, mais três minutos para a conclusão, por favor.

SR. GERALDO VIANA: Está ok. Muito obrigado, Presidente.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Quem não paga pedágio?

SR. GERALDO VIANA: Quem não paga pedágio? Vamos pegar o exemplo da Dutra, mais uma vez. O primeiro... Quem sair de Rio de Janeiro em direção a São Paulo, vai ter o primeiro pedágio em Japeri, a cerca de 50 quilômetros do início da Dutra. Nesse trecho, nós temos São João de Meriti, tem Queimados,

mas tem também, tem muito caminhão que circula ali, caminhões que saem de São João, o pessoal que vai pegar areia naquela região de Japeri, vai trazer para a Nova Iguaçu ou para São João de Meriti, de qualquer maneira, nós temos dois efeitos aí, o primeiro é que esses veículos, especialmente os caminhões, que são os que impactam efetivamente sobre a estrutura da rodovia, eles vão causar perda de vida útil para a rodovia. Agora, tem uma coisa que quase ninguém está atento para isso, eles vão demandar aqueles serviços que são extremamente importantes e que têm um custo. Por exemplo, acidentes: Esse pessoal que circula ali entre Japeri e o Rio de Janeiro, circula na Dutra, qualquer acidente ele vai demandar o atendimento da concessionária para o seu acidente; têm milhares de motos que circulam ali diariamente e que estão se acidentando e estão demandando esse serviço. Eles vão demandar o socorro mecânico também; se o veículo tiver algum dano ali, ele demanda o socorro mecânico da concessionária. Então, eles não pagam o pedágio, demandam serviços e provocam, se você fizer o somatório de todos os veículos que circulam na rodovia, sem passar pelas praças de pedágio, você vai ver que o impacto desses veículos é significativo na estrutura do pavimento, na demanda por serviços, tanto de atendimento médico como de mecânico—

[soa a campanha].

SR. GERALDO VIANA: E, na verdade, eles não pagam. Então, essa questão de implantar um sistema digital, que a gente hoje já tem todas as condições, já está sendo encaminhado, o DENATRAN está implantando esse sistema, isso vai ser uma realidade, que eu acho que a gente precisa é aperfeiçoar isso. Fazendo isso e discutindo com a sociedade a fase, tanto a fase de projeto como depois, na gestão dos contratos, eu acho que a gente vai ter o melhor dos mundos e vai ter condição, então, de financiar, de uma maneira leve para todo mundo, e vai ter a eficácia que se pretende com as rodovias em boas condições. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, Secretário de Política Nacional de Transportes, Dr. José Augusto Valente. Eu quero passar a palavra agora para o caro José Alexandre Nogueira de Resende, Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Eu vou manter aqui a sistemática do Presidente, Senador Cícero Lucena, 10 minutos e mais três de prorrogação.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Eu preferiria uma tarde, Senador.

[risos].

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu sei que o tema é cativante, mas nós estamos premidos pelo tempo.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESEN-

DE: Bom-dia a todos, é uma satisfação estar aqui para poder esclarecer algumas coisas, realmente o tema é bastante vasto, bastante complexo. Não sei se eu vou conseguir resumir em 10 minutos, mas espero que--

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMA-

RAL (PT-MS): Dr. José Alexandre, acho que o som... Está ligado?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RE-

SENDE: Alô. Está? Espero poder esclarecer algumas coisas. Em vez de fazer uma colocação, primeiro, eu gostaria de me ater a algumas coisas que foram colocadas aqui, e o primeiro aspecto que eu queria falar é sobre a questão que foi levantada da Audiência Pública. A nossa Audiência Pública levou mais de 120 dias, essa audiência, ela se deu tanto pela forma intercâmbio documental, quanto por reuniões públicas. Foram feitas reuniões em todas as capitais. Houve 1600 contribuições e todas as 1600 contribuições foram respondidas uma a uma, estão todas disponíveis no site da Agência. Em relação... Talvez até venha a dizer que nunca tenha havido uma audiência como esta e todos os estudos elaborados, desde a época do Ministério, todos, sem exceção de nenhum, estão à disposição no site da Agência.

Com relação à questão que foi levantada aqui de custos operacionais, eu vou tentar, mais uma vez, esclarecer isso, isso já foi inclusive matéria que eu tive que esclarecer ao Sr. Presidente da República essa colocação. Nós estamos falando de uma concessão de serviço público; nós estamos falando de uma empresa privada que exercerá, sob delegação, competências da União. Portanto, não se cabe falar como se fosse um orçamento público de ORCARP ou ORCUST(F). Assim, o DNIT investe 400 milhões numa “operação tapa-buraco”; nós não investimos 400 milhões numa “operação tapa-buraco”. Primeiro, porque uma concessionária não faz “tapa buraco”. Segundo, porque conservação é conservação e por isso nós chamamos de custo operacional.

Portanto, não é pegar os investimentos que lá estão dispostos e dizer: “A rodovia está sendo conservada e mantida, esses são recursos para o pavimento”. Não é verdade. Manutenção e conservação não são investimentos, e apenas o investimento é passível de indenização caso rompida a concessão pelo saldo de depreciação ainda não amortizado. Então, não é verdadeira a colocação de que apenas para o pavimento vai o que se chama investimento; investimento é ampliação. Quando se tem lá nove bilhões de reais de investimento, são nove bilhões de construção nova, de duplicação de terceira faixa, de viadutos, de tre-

vos novos, não existentes; agregação ao patrimônio público, portanto.

Terceiro aspecto. Eu acho que poucos processos tiveram uma análise tão profunda por parte do Tribunal de Contas da União, órgão, inclusive, subordinado a essa Casa, que participou ativamente de todos os estudos que lá constam. Quero dizer também, conforme foi colocado aqui, à Agência cabe implementar a política estabelecida pelo Governo. Não cabe à Agência discutir se vai ou não ter pedágio. Não cabe à Agência discutir qual é o modelo de pedágio; cabe a ela implementar a política e, para isso, ela tem autonomia.

Terceiro aspecto. Antes de mais nada, eu acho que tem uma discussão mais importante em relação a isso, que envolve dois aspectos. Primeiro, são 150 bilhões de reais em patrimônio, perdão 150 bilhões de dólares, segundo o Banco Mundial, em patrimônio rodoviário que está se perdendo nesse país. Isso tem um custo e jamais terá capacidade do Estado de reconstituir isso. Há anos que nós não construímos novas rodovias. Segundo no Brasil, morrem nas estradas, por ano, mais do que na guerra do Iraque. São mais de 35 mil mortos por ano; dados do Ministério da Saúde, estão aqui. Isso é sério. Eu quero informar também que muito se fala: “Ah, os custos operacionais são irrelevantes”. Eu tenho uma pesquisa aqui do Datafolha, em que, perdão é tanto papel que eu botei aqui... Bom, a pesquisa do Datafolha dá um índice extremamente alto de usuários que praticamente exigem como condição de concessão(F) que haja o atendimento dos chamados custos operacionais. E, sobre isso, eu quero fazer uma colocação, que eu já ouvi esse comentário: “Ah, não tem ninguém para fazer atendimentos, não tem nada”. Só na rodovia Presidente Dutra, no ano passado, foram 226 mil atendimentos; mais de 100 atendimentos por dia. Isso faz com o que usuário realmente, e eu ainda vou encontrar essa pesquisa para mostrar para os senhores, para falar para os senhores, ele tem essa predileção para que você tenha... Ah, perdão, está aqui na minha mão, desculpe, senhores. 83% dos usuários não dispensam o serviço de atendimento aos usuários. A pesquisa é do Datafolha.

Outro aspecto que eu queria colocar aqui é relativamente a uma afirmação de que o edital como posto, como apresentado, permitiria o conluio. Como é que foi feito o edital de concessão da primeira etapa? As empresas apresentavam um envelope de habilitação; abria-se o envelope; publicava-se a lista dos habilitados; davam-se 60 dias para apresentar uma proposta técnica. 60 dias, depois apresentava a proposta técnica, analisava, dava o resultado dos habilitados do Diário Oficial da União; 60 dias depois, apresentava a proposta de preço. O que é que nós fizemos? Insti-

tuímos o sistema de leilão. Nenhuma concessionária participaria diretamente do leilão, apenas sociedades corretoras. O leilão seria feito pela Bolsa de Valores, não por nós. Os documentos seriam entregues uma semana antes, por sociedades corretoras para que nenhum licitante pudesse ter conhecimento de um outro licitante no prédio da Bolsa de Valores, no ambiente da CBLC, apresentaria todos os envelopes, inclusive o envelope de tarifa inicial. Na hora do leilão, e somente na hora que tivesse iniciado o leilão, seria possível um concorrente detectar quem está participando.

Segundo, pela primeira vez, tiramos a exigência de empresas de engenharia; uma mera carta-compromisso de quem tem um profissional e não empresa, responsabilidade técnica, em alguma gerência, supervisão ou execução de alguma obra rodoviária, sem instituir quantitativos, poderia participar. Terceiro, abrimos para Fundos de Pensão, instituições financeiras e principalmente licitantes estrangeiros. Foi a melhor forma que nós encontramos para que esse processo pudesse acontecer com transparência e mais de 80 entidades chegaram a nos procurar querendo esclarecimentos para participar desse leilão.

Outra questão que eu queria levantar, que foi colocado aqui, e até ratificando o que foi dito pelo Sr. Geraldo Viana, não é verdade que a sociedade não participa da gestão dessas rodovias, e cito aqui o exemplo que ele citou, não eu, o GPT-Dutra, em que 70% dos usuários, desculpa, eu estou arredondando o número porque estou pegando a média no Brasil, 70% dos usuários que pagam o pedágio, efetivamente a Receita recolhida são veículos pesados. E esse grupo é representado no que a gente chama GPT-Dutra. Grupo de Trabalho Paritário na Dutra. E a informação que ele deu aqui é extremamente correta: De 793 mil veículos que passam na Dutra, por dia, 74 mil pagam pedágio. Um dos principais trechos, Senador Azeredo, o senhor perguntou, São José dos Campos-Taubaté, aquilo já não é mais uma estrada, aquilo é uma avenida e não há nenhuma praça de pedágio. Até em função disso, eu quero citar aqui que hoje eu tive uma notícia—

[soa a campainha].

Talvez, ao longo do dia, eu tenha a confirmação de que o Tribunal de Contas da União teria finalmente liberado os estudos promovidos pela Agência para realocação de praça de pedágio e com isso talvez constituir uma forma de cobrança e acredito que essa colocação foi bastante adequada, mais justa—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Dr. José Alexandre, mas isso é no mundo todo; no mundo todo, esse transporte urbano é cobrado nas—

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE:

Eu poderia explicar, se não eu vou me per-

der aqui, se o senhor puder me dar a chance de fazer essa pergunta para mim depois, eu faria exatamente essa, não sei posso--

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Senador Eduardo Azeredo está muito angustiado para perguntar.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Então, vamos lá, mas não vai cortar o meu tempo.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): No caso, José Alexandre, você tem mais três minutos.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: 10, 20.

[risos].

Na verdade, o que acontece? Tem várias formas de pedágio e vários sistemas de pedágio, Senador. Londres, por exemplo, tem o pedágio urbano; entrou no centro de Londres, você é fotografado; são mais de 300. Não sei, talvez seja a solução para São Paulo.

[Risos].

Na verdade, quando se fez essas concessões, foi há mais de 10 anos; a concessão é algo dinâmico e até fazer uma colocação que foi feita pelo Sr. Geraldo Viana, antecipando a uma colocação, vou tentar ser muito rápido, não há impedimento de se fazer um processo como da segunda etapa e depois vir a adotar um procedimento de pedagiamento mais diferenciado e mais moderno, isso, inclusive, há na previsão dos contratos, a segunda etapa. Essa decisão mesmo do tribunal é bastante auspiciosa, no momento que nos permite agora gerir este contrato na dinâmica que o mercado estabelece para uma concessão como a Dutra. Na verdade, quando surgiu a Agência, nós começamos a pensar na questão dos pedágios eletrônicos, nos pedágios por quilômetro, que realmente seria a forma mais justa. Não tinha, primeiro, a tecnologia e não tinham também condições de custos adequadas e o impacto seria muito grande. Hoje, nós estamos fazendo um piloto na CONCEPA, ainda um tipo de TAG, não é ainda por quilômetro, mas a Agência já iniciou estudos, visando a possível transformar dessas rodovias todas em rodovias que sejam pedagiadas por quilômetro.

Há de ressaltar também a diferença das nossas rodovias com as rodovias, muitas das rodovias do exterior, quando se faz essa comparação, tem que ter muito cuidado ao comparar situações como no exterior e no Brasil. Primeiro, a maioria delas lá fora são rodovias fechadas, o que facilita esse tipo de cobrança de pedágio; as nossas rodovias são abertas. Eu já tive, por exemplo, interessados na concessão de rodovia dizer que morre de medo da concessão como a Fer-

não Dias, porque aquilo é um “paliteiro”. Tem saída de acesso para tudo quanto é lado.

Então, eu só queria antecipar aqui, é um pouco falar da sua pergunta—

[soa a campainha].

Só uma questão, Senador Delcídio, só que o Senador Romeu Tuma chegou a colocar aqui uma vez e tal, tem que ver também, na questão de custos operacionais, o custo social que é feito com essas rodovias. Só para se ter uma idéia, mais de 200 partos foram feitos da população lindeira na rodovia Presidente Dutra. E, atendendo até apelo de diversos Parlamentares aqui, diversos Governadores de Estado, há uma necessidade de se combater hoje o roubo. É muito grande essa questão. Nós estamos num trabalho grande, estamos atendendo também uma solicitação do Governador Sérgio Cabral, já iluminamos toda a Baixada Fluminense; abaixou extremamente... Fortes os índices de assalto nas rodovias federais, na baixada Fluminense, em São Paulo também.

Temos também uma questão que é relativamente ao roubo de carga; mais de três bilhões de reais são gastos por ano na defesa do roubo de carga pelos transportes rodoviários de passageiros e nós temos hoje feito um trabalho grande para também aumentar o nível de fiscalização, hoje, por exemplo, na CON CER, nós já temos 70% da rodovia inteiramente filmada e qualquer assalto e qualquer roubo nesses pontos são imediatamente fotografados.

Eu peço desculpas aí por ter me excedido, eu falei, o tema é muito... Mas eu fico à disposição das perguntas. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Muito obrigado, meu caro José Alexandre de Resende. Agora, eu passo a palavra para o último expositor, SR. PAULO GODOY, Presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústrias de Base.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, pela ordem. Um minuto só.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Pela ordem, Senador Jayme.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu quero fazer apenas uma pergunta para não esquecer, tanto de sua parte como a minha. Essas rodovias que o senhor disse que estão todas elas firmadas, 70% são rodovias federais?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Especificamente o caso da CON CER, nós estamos chegando a 70% de—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Rodovias filmadas?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Tanto na parte de telecomunicações e de celular, como também de—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Não são filmadas então, não é? Não são filmadas, ou seja, rodovias com câmeras?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Monitoradas.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Estão sendo monitoradas? Isso é no Brasil?

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Não, na CON CER.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Não, eu estou perguntando se é no Estado brasileiro.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Perdão, é um trecho de estrada no Rio de Janeiro.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): No Rio de Janeiro, uma estrada. Porque eu fiquei meio assim, só se for nos Estados Unidos e Nova Iorque, porque aqui no Brasil, confesso, com toda a honestidade—

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Desculpe.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Ok, obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Com a palavra, SR. PAULO GODOY. 10 minutos.

SR. PAULO GODOY: Bom dia, Srs. Senadores, meus cumprimentos—

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): 10 minutos.

SR. PAULO GODOY: Vou correr bastante. Senador Delcídio, Senador Marconi Perillo, meus cumprimentos pelo dinamismo que os senhores têm empreendido essa Comissão, Srs. Senadores. Essa discussão de hoje nos remete a uma reflexão maior sobre o que nós devemos fazer com os recursos que são arrecadados da sociedade brasileira. Porque nós temos aí duas possibilidades: Financiar os investimentos através dos recursos públicos, e aí então nós vamos discutir no país como dividir e quais são as prioridades do país, ou fazer com que os serviços públicos sejam financiados e bancados pelos usuários.

Assim foi com a telecomunicação, que é com a energia, e outros serviços públicos, como água ou esgoto, que são financiados pelos usuários. No mundo todo, e aqui no Brasil não foi diferente, o desenvolvimento das rodovias foi bancado pelo Poder Público, porque se decidiu, em algum momento, que a necessidade imposta aos países fazia com que os recursos públicos, parte deles, deveriam ser destinados para a malha rodovi-

ária, em função do desenvolvimento que se esperava trazer na consequência desse investimento.

Agora, existe uma reflexão profunda, a respeito dos mecanismos de financiamento de serviços públicos, e o mundo todo, e nós não podemos comparar obviamente com o mundo desenvolvido, vem optando agora para transferir, cada vez mais, a responsabilidade tanto de ampliação quanto de manutenção dos sistemas existentes, através dos usuários. E aí financiar, através de quem usa, nós temos duas opções: Ou favorecer a tarifa, e aqueles que usam procurarem, onde é possível ser financiado por usuário, eles poderem ter... Minimizar os efeitos da tarifa, e um outro modelo que é, aonde, nos centros mais desenvolvidos, aonde a renda é maior, poderem pagar direitos de outorga que podem servir, aí sim, para completar recursos que não são obtidos no orçamento, para poder fazer investimentos em áreas menos favorecidas. Então, essa é uma opção que os Governos têm que adotar, de que modelo pretendem trilhar o seu caminho.

Nós achamos que a justiça da execução do orçamento passa a predestinar os recursos nas áreas mais carentes e tudo aquilo que puder ser financiado pelo usuário, assim, que o seja. E achamos que deve ter também esta mentalidade de fazer com que, nos centros mais desenvolvidos, aonde possa ser financiado, usar recursos para poder financiar as áreas menos favorecidas.

Bom, parece que isso não é, pelo menos nos nossos debatedores hoje aqui, parece não ser uma... Um debate muito dividido. Mas o que nós não podemos fazer no país é essa situação que se encontra hoje; nós temos 190 mil quilômetros de estradas pavimentadas no país. Apenas 10 mil pedagiadas. E o crime que está se cometendo com o país são esses números que o Dr. José Alexandre passou rapidamente, que são as mortes no trânsito; é o custo Brasil, o custo dos transportes, que foi citado aqui pelo Geraldo Viana. O custo/benefício entre você pagar, de você rodar numa estrada boa e numa estrada ruim, está amplamente exposto por diversos estudos, que nós vamos deixar, nós trazemos aqui, que é muito papel, mas nós vamos deixar à disposição dessa Comissão. Um estudo da escola... Não é nosso, a Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz, a Esalq, um estudo autônomo, chega à conclusão de que o transportador tem um prejuízo de 34 reais para cada 100 quilômetros rodados se ele não rodar numa estrada ruim, numa estrada boa. 34 reais por cada 100 quilômetros. Nós estamos falando aqui de pedágio de cinco reais para cada 100 quilômetros. O transporte de soja, o Senador Marconi não está aqui, numa viagem de 1100 quilômetros, teria re-

duzido 15% se esse transporte tivesse sido feito em estradas de boa qualidade.

Fundação, a FIA, Instituto de Administração da USP, para cada um real pago em pedágio, voltam 1,44 em benefícios sócio-econômicos. Instituto de Pós-Graduação e de Pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2,24 reais é o custo quando se trafega em estrada sem manutenção; 1,60, em boas condições, e aí vai. Fundação FIP, em São Paulo, o pedágio não significa aumento de custo dos produtos finais transportados por rodovias pedagiadas, porque exatamente se faz essa compensação de custo/benefício. O resultado é que a comparação e a percepção das pesquisas de maior credibilidade no país, que é da CNT, mostram que nas estradas o índice de satisfação é, do estado geral da estrada, é de ruim e péssimo, para 79,8% dos trechos. E aí tem a divisão por pavimento, sinalização, geometria e a diferença que existe dessa avaliação nas estradas de boa qualidade e nas estradas pedagiadas.

Com essas considerações, nós chegamos à conclusão de que nós precisamos prover o Brasil de boas estradas, pelo custo econômico que representa e pelo custo social, através de mortes, de acidentes e de infortúnios que estão no nosso cotidiano.

Bom, feito isso, nós precisamos decidir com que velocidade nós queremos que o país se desenvolva. Qual é a velocidade que nós queremos. Esse lote de rodovias, não é por falta de debate e nem participação da sociedade brasileira, porque nós estamos a exatamente seis, sete anos discutindo esses lotes. Que já foram para o Tribunal de Contas, já voltaram, Ministério Público, Audiências Públicas, já, então, não é por falta de debate, esses lotes de rodovias estão colocados no PAC.

Então, o Brasil precisa decidir—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Seis anos, já faz.

SR. PAULO GODOY: Pois é, é o que eu estou colocando. O Brasil precisa decidir que velocidade que quer empreender os seus investimentos. Eu acho louváveis essas iniciativas que estão sendo colocadas aqui para reduzir Perfeitamente, reduzir o custo do pedágio, essa idéia de fazer a universalização do financiamento, através dos usuários, é fantástica, como foi dito aqui, não precisa ferir os contratos, negociação é sempre possível, não é? Aprimorar os contratos, desenvolver as novas tecnologias; nós precisamos estar abertos para isso, os contratos precisam prever condições de negociação para que permita esta evolução, perfeitamente. Mas isso não pode ser o motivo e usar esses argumentos positivos, corretos para postergar as coisas, para embaralhar as coisas, para criar cortina de

fumaça para que as coisas não andem. É assim que às vezes que se pratica no meio ambiente; é assim que às vezes um debate ideológico. Nós aqui não temos que ter ideologia, temos que ter pragmatismo do desenvolvimento do país. O que é que nós queremos? Queremos atrair capital privado? O Estado brasileiro é capaz de dar conta dos investimentos que precisam ser feitos no país? Se assim for, e se assim tivesse sido, nós não estaríamos com essa situação nas estradas brasileiras. Para os Srs. Senadores, que percorrem o país afora e saem de carro, sabem o que é trafegar nas estradas brasileiras.

Então se o Estado brasileiro não tem essa condição, nós temos que criar condições de atrair—

[soa a campainha].

Sim empresas privadas. E a regra é mundial para atrair empresas privadas. Para você considerar, hoje, em todos os setores, tanto no Tribunal de Contas, no Ministério Público, nas Agências, há um aparelho que... Disponível para aferir qual é a rentabilidade adequada de um projeto, e se dúvida tiverem, existe o mecanismo do próprio Estado. Nós temos o BNDES que pode ser convocado para dar sua opinião de como ele entende que pode financiar um projeto, com que rentabilidade, com que cobertura, com que garantia. Existem os Fundos de Pensão, que podem ser o testemunho do que estão dispostos a colocar nos projetos para que eles possam se desenvolver de uma forma correta, justa, honesta, remuneração correta. Ninguém pode pleitear um outro tipo de tratamento. Conluio é crime. E só é possível fazer conluio se não tiver um sistema de competição nos processos.

E, assim, cabe ao poder concedente, cabe ao Governo, em todos esses processos estabelecer condições de competitividade e o mercado vai competir e, aí sim, vai assimilar todos os ganhos, todas as possibilidades de desenvolvimento tecnológico para o que contrato se desenvolva de uma forma adequada. A participação da sociedade é correta e nós temos mecanismos, isso aqui é participação da sociedade. Nós temos Audiências Públicas; se for preciso que essas Audiências Públicas se modifiquem, em algum critério para permitir uma maior interação das pessoas que estão interessadas, que se faça, mas não se utilize esse argumento para postergar, para ter cortina de fumaça. Vamos ser honestos com o país e encontrar os mecanismos adequados para nós desenvolvermos aceleradamente.

Assim, Srs. Senadores, nós achamos que temos que, muitas vezes, tirar um pouco caracteres ou políticos ou ideológicos, em situações em que elas são muito técnicas e objetivas. Este processo dessas concessões, como eu disse, já se arrasta há algum

tempo. No site da ANTT, existe disponível um material completo de tudo aquilo que foi feito, de tudo aquilo que se discutiu, de todas as intervenções que foram feitas. Concordo com senhores palestrantes aqui, que nós precisamos estar abertos sempre para evoluir e podemos introduzir mecanismos. Parece-me, inclusive, é uma consulta que eu faço ao Dr. José Alexandre que os contratos já prevêem, nessas minutas que estão disponíveis, já prevêem essa possibilidade de contemplar as colocações que o Dr. Valente e o Dr. Viana fizeram. Nós não precisamos remontar tudo, iniciar o processo novamente, levar para todas as instâncias burocráticas de controle do aparelho do Estado. Não é preciso fazer isso. Se há algum mecanismo que ainda não se obteve, pode-se perfeitamente corrigir rapidamente porque o Brasil tem pressa. Essas estradas são eixos importantes e que têm consequências econômicas e sociais importantes.

Então, o apelo que nós fazemos nesse momento é que para que essa reflexão, em nome do desenvolvimento do país, nesse e em outros casos, nós temos todos os mecanismos de aparelho para o controle do que quisermos, até da rentabilidade dos projetos; vamos usá-los objetivamente e construtivamente, para que nós tenhamos esse prazer de ver o Brasil, em pouco tempo, alcançar o nível de desenvolvimento que desejamos.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece a exposição do Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, e inicia agora a parte do debate. Concedo a palavra, com muito prazer, à ilustre Senadora Ideli Salvatti, autora do requerimento para a Audiência Pública, pelo prazo de cinco minutos.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, primeiro quero cumprimentar e agradecer a presença dos nossos ilustres convidados, Sr. Paulo Godoy, da ABDIB; o José Alexandre, da ANTT; o Valente, da Secretaria de Política Nacional dos Transportes, do Ministério dos Transportes, o Sr. Cloraldino Severo, ex-Ministro dos Transportes; o Geraldo Viana, da ANTC. E dizer, eu terminei ali agora de gravar a entrevista e eu vou reproduzir aqui o que eu falei na entrevista. Esta questão das concessões, ela é uma necessidade, tendo em vista que o fluxo dos veículos e do transporte e do desenvolvimento do nosso país nos coloca para poder dar conta da necessidade que nós temos de dar atendimento a uma demanda que, inclusive agora com o aumento do crescimento do país, vai ser cada vez maior. Ao mesmo tempo em que é uma necessidade, é uma controvérsia instalada nesse país, desde que iniciou, não é? Tem uma polêmica

colocada que não adianta a gente querer dizer que ela não existe, porque ela existe, está posta, tem reação, ação judicial, discussão, debate, Associação de usuários reclamando, tem Governador fazendo toda uma política de enfrentamento, inclusive, porque pegou as suas estradas totalmente concessionadas etc e tal.

Então, eu acho que aqui—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Mas tem, não adianta a gente dizer o que problema não existe quando existe, está posto, tem questionamento, tem discussão. Aqui foi colocada uma preocupação no sentido de conluio em licitação. Eu quero dizer o seguinte, *a priori*, nós não podemos dizer que há ou ao que não há. Agora, o histórico das licitações no nosso país, eu quero dizer que nos obriga a nos preocuparmos sim. Como é que nós não vamos nos preocupar com um histórico que nós temos nesse país de licitações combinadas, fraudadas, superfaturadas etc e tal. Portanto, temos que ter essa preocupação sim, é exigência, se a gente quer que o processo seja o mais transparente, o mais lícito e o mais legal. Para nós, inclusive como do partido do Presidente e tal, nesses quatro anos, que se arrastou toda essa questão do segundo lote, não houve nenhuma concessão nova no Governo do Presidente Lula, mas a gente sabe que vai ter que andar, não é? Vai ter que andar. Agora, tem que andar com transparência, tem que andar colocar o interesse público em primeiro lugar. Tem discussões que eu acho que são absolutamente pertinentes, que nós precisamos ter transparência para fazer. Nas concessões que estão em vigor, tem muita crítica, por exemplo, de que não entra, para baratear o custo do pedágio, uma série de utilizações, que são feitas, da faixa de domínio, questão de fibra ótica, *outdoors*, gasoduto, oleodutos... Nós não vamos abrir esse debate, ou seja, na hora de fazer as concessões, essa questão não vai entrar? Eu pergunto, tem que entrar. Porque senão aquela questão que o Dr. Cloraldino colocou de que, de cada real pago no pedágio, 27% volta em benefício e 59% no custo operacional, fica para... Isso precisa ser avaliado, não é? De forma muito concreta, se é esta mesmo a realidade e ainda mais se as receitas advindas de benefícios que não estão incluídos no processo concessionário e que as concessionárias se beneficiam, pela utilização da faixa de domínio, toda este rol de possibilidades de faturamento, que não entra para beneficiar o usuário, mas entra para beneficiar a empresa, se isso daí não fica contemplado. A própria taxa de retorno do—

[soa a campanha].

Investimento, que é muito criticada e debatida, inclusive no sentido da sua, da sua faixa elevada. Ago-

ra, o que eu queria colocar mesmo, Presidente, até como questionamento, é o seguinte: Eu tenho a sensação que deverá andar esse segundo lote, apesar de achar que nós vamos ter grandes embates jurídicos, de novo, de novo. Eu não tenho dúvida disso. Agora, é o seguinte, a ANEEL, ela fez uma empresa-modelo, na área de energia, para servir de parâmetro para poder avaliar as propostas do desenvolvimento da área energia ética. Por que é que nós não temos um modelo diferenciado, alternativo, para poder debater a questão das concessões para servir inclusive—

[soa a campanha].

Como parâmetro. Por que é que nós não adotamos o mesmo modelo que a ANEEL adotou para ter como parâmetro de comparação, por que é que nós não fazemos? Eu quero até ser mais ousada, como tem o problema do Paraná, que tem o Governador lá que tem tido um enfrentamento político nessa questão das concessões, e Santa Catarina é o único Estado que não tem, de uma parte do Brasil para baixo, não tem, por que é que nós não podemos fazer, na bifurcação que sai lá de Curitiba, da 116 e do trecho do Paraná, que desemboca na 101, porque está no lote, por que é que nós não podemos fazer, nesta bifurcação, a experiência do alternativo, de uma concessão alternativa? Aonde taxa de retorno possa ser debatida do investimento, a utilização de todos estes benefícios anexos à concessão não possam ser incluídos para baixar o custo do pedágio. E quero dizer mais, quando começou, quando começou este segundo lote, eram sete trechos—

[soa a campanha].

O Espírito Santo pediu para ser incluído, depois o Governador Paulo Hartung pediu para ser retirado. Então, por que é que nós não podemos retirar a 116 e a 101 do Paraná - Santa Catarina, para fazermos, já que lá em Santa Catarina não existe, e no Paraná tem controvérsia política, por que é que não podemos destacar e fazermos uma experiência, até para servir de parâmetro, como a ANEEL tem—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Só um aparte?

[soa a campanha].

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Se o Presidente permitir--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O tempo já está esgotado, Senador.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Eu quero convidá-la para fazer parte da oposição, a partir desse discurso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Olha, Senador—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Para concluir, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Eduardo Azeredo, eu quero dizer que eu acho que é uma proposta de bom senso, é uma proposta democrática e viável, e viável, inclusive para que uma série de críticas e de questionamentos a respeito do modelo de concessão que foi implementado anteriormente ao nosso Governo possa ser agora, inclusive, como é que se diz? Comparado com o modelo alternativo. Nós não temos muito com o que comparar, em termos de concessões, não temos muito, tem um modelo que foi implantado, que está em vigor, que tem crítica, que tem questionamento, então, vamos buscar... Eu não estou pedindo nem em todos os lotes não. Estou pedindo... Vamos tirar um lote para fazer uma experiência alternativa, a gente sabe que têm propostas, têm sugestões, vamos fazer, não é? Para poder, inclusive, comparar.

Era isso, Sr. Presidente, e a pergunta fica obviamente aberta para que todos os membros da Mesa possam concordar ou não e até ver se isso é tão opcionista assim. Eu acho que é uma coisa de bom senso, que eu tenho certeza absoluta que o Presidente Lula, quando, em dezembro, determinou, “vamos parar e ver se podemos melhorar”, eu acho que ele estava também, ele não estava com espírito opcionista, ele estava com espírito de—

[soa a campainha].

Aperfeiçoar o modelo para o bem do Brasil--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): A oposição sempre tem bom senso--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senadora. Nós vamos fazer um bloco de quatro Senadores perguntando. Com a palavra, o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senador Marconi Perillo, ao lhe cumprimentar, cumprimento os demais Senadores e Senadoras, bem como os que compõem a Mesa. Acho que essa audiência, ela tem um papel muito importante. O Brasil tem vivido, nos últimos tempos, um nome chamado apagão, que, efetivamente, tem preocupado e trazido transtornos para várias e vários usuários do serviço público. E, sem dúvida, com o que nós ouvimos aqui, com a preocupação que nós tivemos, estamos tendo e vivenciando no país como um todo, cada um aqui, se puxar para essa linha vai ter muito que dizer, nós temos que ter o cuidado para não entrarmos no “buraco negro” das estradas brasileiras. Não o “apagão”, mas o “buraco negro”, por que a vivência dessa rotina que, pelos transportadores, pelos usuários, que nos trazem para exatamente aperfeiçoarmos aqui a discussão. Sem dúvida nenhuma, a experiência mundial estabelece que

é uma boa atitude, nós buscamos a parceria pública-privada e a cobrança do pedágio. Se você for para o lado matemático, ele prova isso. Os dados dados aqui pelo Dr. Paulo, não dele, mas de entidades independentes, demonstram o custo do quilômetro rodado, em estradas com pedágio, e estradas sem a manutenção, que é a realidade que nós vivemos, reafirmado pelo senhor José Alexandre, quando ele afirma que nós temos um patrimônio de estrada com mais de 150 bilhões de dólares, mas há muito tempo não se investe em estrada, como deveríamos estar investindo e com o risco de perder esse patrimônio, se nós falarmos só financeiramente. Se nós formos calcular que a morte de 35 mil pessoas/ano, em acidente, quanto isso representa, você pode até querer dimensionar, mas não existe base de cálculo econômica para o valor da vida; existe um número matemático para referenciar estatisticamente a quantidade de pessoas que morrem.

Agora, nós teríamos custo a levantar, por exemplo, não dos que morrem, mas do que fazem uso do programa de Saúde, que ficam com problemas de deficiência, que aí você pode calcular esse custo do que isso representa. Agora, sem dúvida, a abertura desse trabalho aqui que, para nós temos cuidados para não entrarmos no “buraco negro” das estradas, o senhor Cloraldino, ex-Ministro foi severo, não só no nome, foi também nas suas afirmações, que levam todos a terem uma preocupação muito grande, que é o papel e a função dessa Casa. Quando ele afirma em determinado instante do conluio, é tanto que os outros que o sucederam se preocuparam em responder, mas que, sem dúvida nenhuma, isso é possível e eu gostaria que, se fosse possível, ele esclarecesse onde estará a falha que leva a essa sua conclusão, a sua afirmação, mas a preocupação da transparência, do processo, todos nós temos como buscar, através dos instrumentos, da vigilância e da transparência. Eu acho que é preocupante o que o senhor disse, mas nós temos como, principalmente a importância de ter sido nesse momento, antes que as coisas aconteçam.

Agora, a outra preocupação que eu tive com a palavra do ex-Ministro é que ele cita alguns pontos que eu considero muito importantes. A questão da exclusão daquele pequeno, que fica nas vias paralelas, está certo? As áreas de pedágio, as vias de pedágio, que há investimento. A Paraíba é um exemplo disso, na ligação João Pessoa-Campinas, na duplicação que—

[soa a campainha].

Está sendo feita, tem duas cidades, uma é Riachão e a outra é Cajá, o comércio de Riachão era muito grande, na hora que duplicou, que o eixo saiu do centro da cidade, matou a atividade econômica. Cajá, que está sendo executada depois, já estão com

essa preocupação para tentar preservar. E olhe que não é cobrança de pedágio; é só o desvio da estrada que, conseqüentemente, o pedágio também assim estabelece.

Então, isso é algo que nós devemos estar, nas—

[soa a campanha].

Nossas discussões, talvez até nessa, vamos dizer assim, nesse estudo profundo de um caso, como a Senadora Ideli propôs, mas não podemos deixar de levar em conta isso, bem como, o que é que o senhor acha do não pagamento por uma grande parte do usuário. Eu acho que tem razão quem coloca nisso, porque quem deve pagar é quem usa. Porque senão, se for necessário o Governo Federal estar bancando os custos para—

[soa a campanha].

O pedágio ou mesmo quem está usando o pedágio, sempre esse custo é repassado. Aí termina o cara que usa um jumento, lá no Nordeste, estar pagando pedágio nas estradas de São Paulo para alguém que usa.

Então, é importante a gente colocar para pagar o pedágio quem efetivamente é usuário do pedágio. Essa é uma preocupação que todos nós devemos ter e praticar.

Quanto ao repasse para os Estados, eu realmente tenho as minhas preocupações dessa estrada porque, em algum instante, foram repassadas estradas para os Estados, foram repassados recursos para os Estados não, estou generalizando, mas também não quero entrar nessa polêmica, porque o meu Estado é um exemplo disso; os recursos foram recebidos e não foram aplicados na estrada e ficou o abacaxi para quem efetivamente ficou sob sua responsabilidade.

Então, em linhas gerais, são essas as minhas preocupações, de ter transparência no processo, ser favorável—

[soa a campanha].

À participação da iniciativa privada e da cobrança do pedágio; deixar alternativas em estradas paralelas para quem não possa usar o pedágio ou quem use com pouco tempo; cobrar efetivamente os quilômetros rodados e usados e não está sobrecarregando as taxas e, conseqüentemente, ter velocidade; velocidade com segurança, com responsabilidade, na busca da solução desse problema que o Brasil pede urgência.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador. Com a palavra, o ilustre Senador Eduardo Azeredo. Após, o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Sr. Presidente, senhores convidados, Srs. Senadores

e Senadoras, o Governo não faz nem deixa fazer. Eu acho que esse é o resumo da área de transportes no Brasil. Nós temos aí, passados quatro anos e três meses do Governo Lula, uma situação realmente que é crítica nas estradas brasileiras. Os dados estão claros, não precisa a gente ficar repetindo aqui; é repetitivo... As mortes, os acidentes, o custo que existe. Eu não estou entendendo muito essa audiência aqui, Sr. Presidente, por que na outra sala lá, nós temos membros do Governo tentando defender sobre o apagão aéreo. Essa aqui foi convocada pela líder do PT e eu não estou entendendo o que é que nós estamos fazendo aqui, porque o Governo é que tem que dar a resposta; é o Governo... Quando eu digo que queria convidá-la para participar da oposição, que a oposição sempre tem bom senso, é nesse sentido. Cadê a resposta? Eu não vi respostas. Eu queria respostas do Governo. O que é estaca faltando para, depois de quatro anos e três meses, não ter uma concessão de estrada? É alguma coisa ideológica? Que eu saiba, não. Não é nada ideológico. Pelo menos é assim que o Governo diz--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Senador Eduardo Azeredo, se V.Exa. só me permite—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Perfeito, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): O Tribunal de Contas da União ficou este período todo analisando os editais, exigindo modificações. Exigindo modificações e não pequenas modificações. Entende? Então, eu acho bom a gente pelo menos dar as informações corretas e justas--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): A informação correta e justa, o Tribunal de Contas da União não ficou os quatro anos e três meses olhando não. Ele ficou algum período analisando e o Governo evidentemente tem elementos, capacidade para poder dialogar com o Tribunal de Contas da União, ser ágil no fornecimento de informações e conseguir liberar o processo. Eu não estou negando que exista um cipóal de legislações no Brasil que prejudica a questão das obras, isso evidentemente que existe, mas não foi o tempo todo que o Governo teve esse processo parado no Tribunal de Contas da União.

E, então, o que nós não temos? O Congresso fez a sua parte, o Congresso aprovou as PPPs, e nada de PPP sair, não tem nenhuma PPP. “Ah, mas é, porque é difícil”. Minas Gerais está fazendo com uma PPP lá já. Começou depois que foi aprovado, já está fazendo uma concessão rodoviária. Então, eu... A minha ansiedade, como disse aqui o Senador Delcídio Amaral, é uma ansiedade mesmo de defesa da vida dos brasileiros, defesa do interesse público, defesa de melhor

qualidade nas estradas, menor preço de pedágio para a população que transita por essas estradas.

Olha, eu não consigo realmente ver onde está, a menos que seja realmente uma questão de discussão permanente; dos 27 Governadores, que eu saiba, apenas um é contra, que é o Governador do Paraná, que é um Governador polêmico, como todos sabem. De maneira que as avaliações de estradas são inquestionáveis; as estradas melhores do Brasil estão em São Paulo porque as estradas de São Paulo são pedagias. E também, porque tiveram investimentos maiores na sua malha. A questão da Fernão Dias, a Fernão Dias teve o início de duplicação em 1994; em 1997, eu era Governador do Estado ainda, o Governo delegou para Minas Gerais fazer a concessão, que assim era mais rápido, mas eu saí do Governo, quando veio no Governo seguinte, voltou atrás. As estradas voltaram para o Governo Federal, de lá para cá, nada. A estrada está se deteriorando, está se perdendo, já está toda ela precisando de manutenção. Aí, daqui a pouco, não tem jeito de fazer pedágio, porque está precisando ter uma manutenção, quase que refazer.

Então, eu fico muito preocupado, a minha pergunta é essa: Quando é que vai começar o processo de concessão de PPP, Dr. José Augusto Valente? As estradas federais transferidas, realmente é verdade, quer dizer, eu folgo em ter a informação. Desde, então, dezembro de 2005, elas são responsabilidade novamente do Governo Federal. Assim que está definido, porque eu—

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Assumiu isso—

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Assumiu isso, está bem, eu sei, Senador Cícero. Lá no caso de Minas Gerais—

[soa a campanha].

Foi isso mesmo. Foi o quê? 700 milhões, 500 milhões foram usados para pagar o 13º salário de 2002, do Governo Itamar Franco. De maneira que agora precisa ter uma definição, ou é do Governo Federal ou do Governo Estadual, não pode ficar uma estrada sem dono e aí não tem manutenção e a população que fica fazendo manutenção com carrinho de terra, o que aconteceu e acontece na BR-135, em Minas Gerais, que liga Montes Claros ao Norte de Minas, em que a população que fica com o carrinho para tapar o buraco com terra.

O meu tempo está terminando já aí, eu deixaria só essa pergunta, quer dizer, quando é que vamos começar com as PPPs, quando é que vamos começar com as concessões? Se é possível fazer delegação para a concessões, talvez esse fosse o caminho, voltar a passar a delegação para os Estados, para ser mais

ágil. É evidentemente que, tomando todos os cuidados, para que não tenhamos conluio, não tenhamos nenhum problema que afete o interesse público. Mas isso está claro, isso está comum para todos nós. Eu continuo deixando: Quando é que vai começar?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, o ilustre Senador Francisco Dornelles, pelo prazo de cinco minutos.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Sr. Presidente, eu cumprimento na pessoa de V.Exa. a todos os membros da Mesa. Eu faço essa pergunta dirigida ao Dr. José Augusto Valente, do Ministério dos Transportes. Se o Senador Eliseu Resende e o Senador Eduardo Azeredo decidirem constituir uma empresa de navegação, hoje, eles conseguem constituir essa empresa em 24 horas, mas com sede num paraíso fiscal. E essa empresa com sede num paraíso fiscal, participa do transporte marítimo brasileiro, sem pagar um tostão de imposto de renda, sem pagar um tostão de qualquer outro tipo de imposto, sem pagar qualquer contribuição, sem estar sujeito a qualquer legislação brasileira. Entretanto, senhor Secretário, se forem eles apossados de um ataque de patriotismo e decidirem transferir essa empresa para o Brasil, fazer com que essa empresa seja brasileira, primeiro eles iriam levar um ano para transferir essa empresa para o Brasil e, a partir do momento em que fosse transferida, eles passariam a pagar todos os impostos, todas as contribuições e estar sujeita a uma legislação que tornaria inviável a empresa brasileira de navegação.

O que eu pergunto é o seguinte: Qual é a política do Ministério do Transportes em relação a transporte marítimo? Será que o Ministério verifica que com esse custo hoje, chamado custo Brasil, nós não podemos ter empresas brasileiras de navegação? Nós estamos gastando de quatro a seis bilhões de dólares por ano. O Ministério entende que o Brasil não deve ter empresas brasileiras de navegação? Que é mais, mais produtivo não ter essas empresas? E caso ele ache que é importante ter essas empresas, qual é a política do Ministério? Porque não pode pensar, ninguém pensar é que uma empresa constituída num paraíso fiscal, que opera no Brasil com custo zero, possa realmente, que uma empresa brasileira que pague todos os impostos possa competir com a empresa domiciliada num paraíso fiscal. Qual é a política do Governo em relação ao transporte marítimo, em relação às empresas brasileiras de navegação marítima? Essa é a minha questão.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Dornelles. Com a palavra, o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Obrigado, Sr. Presidente Marconi Perillo, ilustres convidados, que eu quero saudar e cumprimentar na figura do ilustre Ministro Cloraldino Severo, talvez V.Exa. não se recorde da minha pessoa. Fui Prefeito de Várzea Grande, o senhor era ministro, sou irmão do ex-Senador, ex-Governador Júlio Campos e também fui Governador do meu Estado, e hoje estou aqui.

Presidente Marconi, eu acho os dois grandes benfeitores da construção, da implantação das rodovias federais deste Brasil, aqui está ao meu lado o velho querido Ministro Eliseu Resende, na minha frente aqui, o velho e querido amigo Cloraldino Severo. Eu acho que foi o auge das boas rodovias federais desse país e, sobretudo, da verdadeira integração nacional, sobretudo nós, que estamos fincados lá na região Amazônica, na região Centro-Oeste do Brasil.

Tivemos a oportunidade ímpar, na gestão do Ministro Eliseu Resende, e de Cloraldino Severo, de receber duas grandes obras, fundamentais para o nosso Estado, que foram a pavimentação asfáltica da BR-364 e da BR-163, ligando os grandes centros desse país até Porto Velho, como também a integração, que era o sonho de todos nós brasileiros da Amazônia, com a implantação da BR-163, ligando a cidade de Várzea Grande, de Trevo Largado, até a cidade de Sinope. São marcantes e, até então, que me provem o contrário, são as únicas obras concretas que aconteceram, até então, no meu Estado de Mato Grosso, na gestão do Ex-Presidente João Batista Figueiredo e do Ex-Presidente Garrastazu Médici.

Feito isso, eu quero ser bem pragmático e objetivo nas minhas perguntas. Há poucos dias atrás, Dr. José Alexandre, filho do querido Ministro Eliseu Resende, V.Exa. eu acho que tem suficientemente a capacidade e informação para me dar... Eu ouvi um Procurador-Geral da República dizendo através da mídia nacional, dos grandes veículos de comunicação, dizendo que ser concessionário das rodovias desse país é melhor que se vender produtos, ou seja, vender cocaína nesse país. Eu fiquei perplexo, fiquei realmente estarecido, eu imagino que não chega a tal ponto, mas, quando se fala em conluio também, ao mesmo tempo, eu quero fazer duas perguntas bem objetivas: Qual o critério para a privatização dessas rodovias federais? Qual a forma que se aplica para definir os valores e cobranças de pedágio e, acima de tudo, exemplificando a minha pergunta também, temos alguns trechos em Mato Grosso, que eu acho, eu, particularmente, até porque fui Governador do meu Estado, hoje sou Senador, conheço bem Mato Grosso, temos alguns trechos, que é o caso do Trevo Largado até a cidade de Jangada e que demanda a cidade de Tangará da

Serra, é uma rodovia que eu acho que é a campeã de mortes. Ali, entrou, eu imagino que você já tem que fazer um seguro de vida com bastante antecipação, sob pena de, no decorrer da sua caminhada, na sua trafegabilidade, já receber o atestado de óbito. Eu pergunto por que não também privatizar os trechos, ou seja, esse trecho, aí me refiro a Trevo do Largado até a Jangada ali, algo trafega/dia de 10 a 12 mil autos, sobretudo na época da safra, grande escoamento da nossa produção demanda da região Norte do Estado. Eu pergunto a V.Exa., o por quê não também nós privatizarmos determinados trechos que, certamente, sejam viáveis, até porque nenhum cidadão, nenhum empresário nesse país, nenhum Setor Privado vai investir em algo que não gera retorno.

Então, me causa muita preocupação, até porque nós, como legislador e fiscalizador, quando um Procurador da República vem—

[soa a campainha].

Questionar as tarifas, ou seja, os preços praticados hoje nas cobranças dos pedágios e, acima de tudo, nós queremos saber os critérios que são adotados para a implantação. De forma, encerrando, Sr. Presidente Marconi Perillo, eu não poderia deixar aqui, em hipótese alguma, de saudar o velho companheiro Eliseu Resende por tudo que fez pelo Brasil, da mesma forma, ilustre e querido Senador, Ministro, melhor dizendo, Cloraldino Severo, por tudo o que fez pelo meu Estado. Se o pouco que tem lá feito, sem nenhum constrangimento de dizer, respeitando os Ex-Presidentes, os Ex-Ministros, mas o que o Mato Grosso tem, até agora, foi obra de Eliseu Resende e de Cloraldino Severo. Parabéns, sucesso, que Deus o abençoe.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra. o ilustre Senador Delcídio Amaral, Vice-Presidente dessa Comissão, pelo prazo de cinco minutos.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Queria cumprimentar o Presidente, cumprimentar os debatedores aqui presentes. Primeiro, eu queria fazer uma... Nós estamos num dilema que a gente precisa ultrapassar definitivamente, sobre investimentos privados, investimentos estatais e isso também se reflete não só com relação a rodovias, mas com relação à energia também e outros segmentos da infra-estrutura brasileira. Na minha leitura, nós vamos caminhar para um modelo híbrido. A Senadora Ideli falou em modelo alternativo, mas eu acho que nós vamos caminhar para um modelo híbrido. Em determinadas rodovias, por exemplo, nós vamos ter, e é absolutamente fundamental que se passe para a iniciativa privada mesmo essas rodovias, absolutamente natural e nós temos, hoje, nós temos toda uma regulamentação estabele-

cida, se for necessário alterar essa regulamentação para eliminar a incertezas ou desvios, como foi muito bem dito aqui pelo Paulo Godoy, conluio, que foi a expressão mais utilizada, eu acho que nós temos o momento especial para fazer esse debate; está se criada agora a Subcomissão dos Marcos Regulatórios e, entre os temas seguramente estarão as rodovias. Mas entendo que nós vamos ter um modelo híbrido, um modelo onde vão participar as empresas privadas, um modelo onde nós vamos utilizar investimentos privados e públicos, que são as famosas parcerias público-privadas, nós discutimos aqui intensamente, o ano passado, principalmente em 2004, as parcerias público-privadas, nós precisamos botar em campo essas parcerias. Nós discutimos longamente, no Senado, e agora esse processo ainda patina na definição dos fundos e na priorização dos projetos, esse fundo de investimento, que vai pautar ou que vai lastrear as parcerias público-privadas. E existem outros lugares que o Governo vai ter que marcar presença mesmo. Por que não há pio, não há interesse de um investidor privado eventualmente participar e a regra do jogo é essa, e acho que é importante, eu acho destacar que nós não podemos olhar a questão da infra-estrutura ideologicamente. Infra-estrutura é pragmatismo absoluto. Nós vamos poder discutir ideologia em políticas sociais, qual é o destaque a ser dado no orçamento da União ou para Infra-Estrutura, uma presença maior ou menor do Estado, em determinados segmentos do dia-a-dia, da nossa população, do nosso povo, nas políticas sociais, mas infra-estrutura é pragmatismo puro, mas evidentemente justo, dentro de regras muito bem estabelecidas, sem incertezas jurídicas e levando em consideração o negócio, o negócio em si.

Aqui foi dito sobre toda essa infra-estrutura paralela, que se soma a essas concessões, inegavelmente. Nós temos que olhar a questão de dutos, de gasodutos de cabos de fibra óticas, que são lançados, não só ao longo de rodovias, mas ao longo das ferrovias também, é todo um conjunto de ações que evidentemente têm que pesar num processo de concessão.

[soa a campanha].

Eu já estou concluindo, Presidente, portanto, eu... Nós estamos angustiados com... Principalmente para que nós venhamos a colocar em campo essas alternativas, definindo claramente o que é que vai ser concessão privada, o que é que é parceria público-privada, e o que é que vai ser do Governo mesmo. E foi citado por algum, acho que foi pelo Senador Eduardo Azeredo, nós, por exemplo, temos a BR-163, nós queremos transformar a BR-163, lá em Mato Grosso do Sul, não em rodovia da morte, nós queremos transformar a BR-163 na rodovia da vida. E se não há uma defi-

nição clara do que vai ser feito com a BR-163, então, por favor, repasse a concessão para o Estado, faça a transferência para o Estado de Mato Grosso do Sul dessa concessão, que nós vamos fazer um leilão da celeridade, ao leilão da 163, porque a 163 está prejudicando... Esse “rame-rame” da 163 prejudica o desenvolvimento do nosso Estado, nós temos uma classe produtora eficiente, competente, competitiva, nós estamos perdendo no frete. Nós não temos segurança, quando chegamos no Porto de Paranaguá, nós não temos segurança se a carreta vai chegar no dia. Quanto é que custa um navio no Porto de Paranaguá ou num outro Porto? Quanto é que custa o atraso de um dia? São 40 mil dólares, 45 mil dólares. E aqui foi citado, eu acho que o tema proposto pela líder Ideli Salvatti é, no que se refere, nós estamos discutindo rodovias, mas nós podemos rebater isso para as ferrovias, nós podemos rebater isso para as hidrovias, para os portos. Hoje, porto no Brasil, é um negócio importante. Nós não estamos mais exportando 30 bilhões de dólares, 40 bilhões de dólares; nós estamos exportando 120 bilhões de dólares.

Então é uma responsabilidade enorme do país. Ferrovia, o meu querido, o meu querido Diretor-geral da ANTT, José Alexandre, nós temos que avaliar a questão, eu não posso perder essa oportunidade, que aqui tem representantes vários, não só do setor de rodovia, mas Agente Regulador, Consultores experientes, o Secretário de Política Nacional de Transporte, nós temos que ver ferrovia também. Eu vi um levantamento agora da Confederação Nacional dos Transportes, o frete ferroviário é mais caro que o frete rodoviário no Brasil. Nós temos uma ferrovia chamada Novo Oeste, que é um desastre. Foi um modelo de privatização horroroso e que prejudicou Mato Grosso do Sul, está prejudicando Mato Grosso e tem prejudicado São Paulo—

[soa a campanha].

As nossas ferrovias vão atravessar São Paulo para chegar no Porto de Santos, têm que parar em São Paulo para a composição ferroviária trafegar de madrugada para o Porto de Santos.

Então, nós precisamos estabelecer e esse que eu gostaria de ouvir, quer dizer, qual é o cronograma, qual é a estratégia que nós temos pela frente? Porque instrumentos nós temos; nós temos que melhorar os instrumentos? Claro, nós temos que melhorar os instrumentos. Nós temos que aperfeiçoar o marco regulatório? Temos que aperfeiçoar o marco regulatório, mas vamos colocar às claras o que nós precisamos fazer, porque o Brasil não pode esperar mais. Nós não podemos mais perder competitividade em função de ter um frete cada vez mais caro.

Eu vi uma conta de uma exportação da costa leste americana para o Porto de Roterdã na Holanda e comparando com o Brasil; os americanos estão num processo descendente e nós subindo exponencialmente. Quando é que vai parar isso? Vai chegar uma hora que o produtor não vai ter condição mais de ser competitivo porque nós não estamos morrendo, não na eficiência como produtores, como empresários, nós vamos perder no frete, nós vamos perder na logística e nós não podemos mais conviver com esse quadro porque o Brasil precisa crescer, o Brasil precisa ser competitivo e o Brasil é um grande *player* mundial hoje e nós não podemos é deixar nossa competitividade de lado, não pela falta de eficiência dos nossos empresários e produtores, mas pela falta de ineficiência da nossa infra-estrutura. Isso que eu gostaria de dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Mesa agradece a participação do ilustre Vice-Presidente dessa Comissão, Senador Delcídio Amaral.

A Presidência preparou também algumas questões específicas que serão dirigidas aos expositores. Ao senhor José Alexandre Nogueira, Diretor-Presidente da ANTT: A Agência dispõe de quadro de pessoal técnico, Recursos Humanos suficientes para desenvolver as suas atividades, em especial para criar um ambiente favorável à elaboração e fiscalização de normas de regulação técnica, econômica e, sobretudo, da concorrência?

Aos senhores José Alexandre, José Augusto da Fonseca, Secretário de Política Nacional de Transportes, e Sr. Cloraldino Severo: Os senhores acreditam que a carência de profissionais na área de transportes, entre outras categorias, a dos topógrafos, dos operadores, dos motoristas, engenheiros com especialização em tráfego em construção rodoviária? Aham-se que sim, a Agência ou o Ministério desenvolvem ou deveriam desenvolver algum programa específico para atuar nessa formação?

Ao senhor José Alexandre Nogueira: Qual a política tarifária desenhada para as concessões de infra-estrutura e para a prestação de serviços de transporte regular, o objetivo maior é garantir o retorno dos custos incorridos pelos outorgados ou fomentar a inovação tecnológica e os ganhos de qualidade no setor?

Ainda ao senhor José Alexandre Nogueira, há prevalência de políticas tarifárias baseadas em taxa de retorno, ou seja, tarifa igual a custo mais lucro fixo, ou daquela baseada em valores máximos, tarifas-teto ou *pricetap*, sistema pelo qual o concessionário pode cobrar o valor inferior ao máximo fixado pela Agência.

Ao senhor José Alexandre Nogueira ainda, o Sistema *Price*, de tarifas teto, pelo qual o concessionário pode cobrar o valor inferior ao máximo fixado pela Agência, não seria mais eficiente para baratear o custo dos pedágios e fomentar a inovação tecnológica e a concorrência do setor? Como a agência pode atuar para reduzir os custos dos pedágios nas rodovias concedidas?

Ao senhor José Alexandre Nogueira ainda, o Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo, o CONUT, José Filinto, reclamou que a ANTT não fiscaliza o transporte de passageiros no Brasil. Segundo ele, há muita facilidade para realizar o transporte ilegal. Então pergunto: Que medidas concretas têm sido adotadas por essa Agência com vistas a coibir o transporte ilegal em nosso país? Essa é uma questão importante, inclusive aqui na região do entorno de Brasília.

Aos senhores José Alexandre e José Augusto: A transferência da administração das rodovias brasileiras para as empresas privadas, por meio de contratos de concessão, tinha como objetivo principal desonerar o setor público, incapaz, como se sabe, de mobilizar recursos financeiros suficientes para a recuperação da sua malha rodoviária. Além disso, somente os que utilizassem a rodovia concedida deveriam remunerar o serviço, evitando que toda a população pagasse por serviços que somente uma parcela usufrui. Isso até foi comentado aqui, todavia, na realidade, isso está ocorrendo, estaria ocorrendo o inverso em relação a essa situação. Tendo em vista o atual regime tributário do setor, observa-se que o atual usuário das rodovias passou efetivamente a remunerar os serviços de infra-estrutura posto à sua disposição, mas não deixou de transferir recursos para a União e a CIDE é um caso específico; Estados e Municípios, em razão de serviços que esses entes públicos não mais se ocupam.

O motorista brasileiro, por exemplo, Srs. Senadores, senhoras Senadoras, para trafegar nessas rodovias privatizadas, paga sobre o combustível que consome, a chamada CIDE combustível, que tem como uma de suas destinações o financiamento de programa de infra-estrutura de transportes. Mesmo assim, como já dito, paga também o pedágio, que remunera a concessionária. No entanto, sobre o preço pago a título de pedágio, estão ainda embutidos o Imposto Sobre Serviços, o COFINS, o PIS, os impostos Estaduais e Municipais e todos os demais tributos que incidem sobre essa atividade. Parece-me, e é sobre isso que eu peço que os senhores comentem, tratar-se de tributação injusta e anacrônica, pois sua razão de ser é justamente o fato de o Estado haver se desincumbido

de prestar um serviço público de que é titular. Em outras palavras, transformou-se em meio de reduzir despesas, em fontes de rendas vultuosas, com prejuízos para o usuário do transporte rodoviário brasileiro.

Eu pergunto ainda, o que os senhores acham da descentralização das rodovias federais para os Estados? E mais, os senhores acham, e aí eu pergunto a todos da Mesa, que a Contribuição de Domínio, a CIDE, está conseguindo atingir os seus objetivos, ou seja, trabalhar pela conserva e manutenção das nossas rodovias federais, na construção de novas rodovias e outras obras de infra-estrutura, os senhores acham que é correto transferir os recursos ou parte dos recursos para a formação do chamado superávit primário?

Ao senhor José Augusto Valente: O Governo do Presidente Lula incentivou politicamente a criação das PPPs. Após uma série de aperfeiçoamentos introduzidos nessa Casa, com destaque para o trabalho do Senador Tasso Jereissati, entre outros, esse projeto foi aprovado e sancionado no final de 2004. Entretanto, o Governo Federal tem sido econômico, para dizer o mínimo, na elaboração de projetos utilizando esse importante instrumento e, mais ainda, na sua efetiva realização. Assim, pergunto: Quais os impedimentos para a maior utilização dos PPPs?

Ao senhor Geraldo Viana, Presidente da ANTC, o senhor tem defendido a utilização de cobranças automáticas nos pedágios brasileiros, como forma de barateamento das tarifas cobradas dos usuários. Gostaria que o senhor detalhasse esse ponto de vista, informando-nos de que forma o sistema que o senhor propõe funcionaria, em termos operacionais, e como poderíamos chegar à desejada redução das tarifas praticadas nos pedágios.

Ao Sr. Cloraldino Severo: O senhor teve a honra de estar à frente dos Ministério dos Transportes em momentos que havia muito mais recursos e os projetos eram muito mais ambiciosos. Já, desde aquele período, entretanto, esse Ministério vem assistindo à dramática redução dos seus recursos, a questão da concessão rodoviária foi colocada como uma panacéia para todos os males que afligem o setor. Em sua opinião, essa é uma solução que efetivamente resolve nossas necessidades de estrutura? Que alternativas o senhor propõe para que possamos retomar a capacidade de ação que tínhamos há 30 anos? O que falta para que possamos manter, expandir uma infra-estrutura de transportes adequada àquela grandeza brasileira, dos tempos do Ministro Eliseu Resende? E mais, o DNIT substitui o DNER, o senhor acha que os vícios como corrupção nas estações etc, foram efetivamente banidos daquele órgão?

Por fim, SR. PAULO GODOY, Presidente da AB-DIB, o intenso contingenciamento orçamentário sofrido pelo Ministério dos Transportes resultou no precário, precaríssimo estado de conservação em que atualmente se encontra a malha rodoviária nacional. Assim, antes que possamos dar início a um processo de retomada da expansão da malha e da integração nacional, é necessário recuperar ou reabilitar a malha existente? O senhor tem estimativa de custos envolvidos numa operação dessa grandiosidade? Que tecnologias poderiam ser utilizadas para reduzir custos e prolongar a vida útil dos projetos de engenharia rodoviária.

Agradeço a atenção dos senhores e pergunto ao Senador Romeu Tuma se ele quer ainda fazer uso da palavra, para que eu possa encerrar esse período de oitivas e começar o processo de respostas.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Agradeço V.Exa. Só peço desculpas, que tem uma Comissão de Relações Exteriores, muito importante, que é sobre o Apagão Aéreo, então, essas duas de valor enorme para a sociedade brasileira, infelizmente elas, ao mesmo tempo, trazem um pouco de dificuldade para acompanharmos. É claro que as perguntas feitas pelo Presidente quase que esgotam qualquer dúvida que a gente possa ter a respeito do assunto.

O que me preocupa são algumas leituras de jornal, principalmente de tirar a hidrovía do Ministério dos Transportes, porque a gente pensa e luta muito, e se discute, há muitos anos, sobre o intermodal, que o Brasil ainda não alcançou a possibilidade de ter o sistema de transporte trimodal de primeira linha. Hoje, nós temos a hidrovía, principalmente em São Paulo, onde o transporte, hoje, da importância da cana, que é muito mais barato que o transporte rodoviário.

E V.Exa. falou uma coisa aqui que, para mim, é séria e triste, Presidente, que é o transporte clandestino. Nós temos tido em São Paulo, V.Exa. fala no entorno, mas eu falo de São Paulo, onde nós temos uma rodoviária com transporte legalizado, e alguns endereços onde o transporte clandestino é feito, principalmente, não só para o Nordeste, mas para a região do Paraná, Foz do Iguaçu, para que possam os sacoleiros ter o melhor preço no transporte, com risco muito maior, porque são ônibus praticamente, quase que inutilizáveis, pela deficiência de fiscalização, de pneus, de tudo aquilo que possa trazer insegurança para o usuário.

Então eu acho que é uma pergunta séria, eu não sei se a Agência que teria que verificar isso, porque a fiscalização é deficiente. Eu acho que talvez o estado que eu digo, não o Estado político, mas o estado físico, regional, poderia assumir mais um pouco a responsabilidade de fiscalização desse sistema de transporte clandestino, que traz muita insegurança, e a maioria

dos acidentes são feitos através disso. E os assaltos feitos nos ônibus são em ônibus clandestinos, porque, provavelmente, pode ter uma ligação entre a quadrilha e o transportador.

Eu fui Presidente de Comissões de roubo de carga e o nosso querido Viana aqui conhece as dificuldades que tivemos no trabalho e na busca, quer dizer, a CPI ajuda, é propositiva e, de repente, ela termina, volta todo o sistema da criminalidade a agir. Então, eu não sei se os portos também vão sair realmente do Ministério dos Transportes, e agora, com esta construção naval, que ontem o Presidente Lula estava presente à assinatura de alguns contratos da construção de... A recuperação da indústria naval brasileira, eu fui o Relator da Medida Provisória, e acho, eu não sei se isso tudo não vai trazer um pouco... Que está na Petrobrás, TransPetro, está na Petrobrás, mas ela fica, eu acho que um vínculo com o Ministério dos Transportes, não sei se isto eu tenho alguma razão nisso ou não.

Então, eu agradeço V.Exa., e gostaria de que se batesse muito nesse transporte clandestino, Presidente, que V.Exa. se referiu aqui.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a todos os Senadores pela... Com a palavra, pela ordem, Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sr. Presidente, se permite, do debate aqui, me surgiu ainda uma última pergunta. Se V. Exa. me permite—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Por favor, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Que eu possa fazer, queria inclusive, dirigi-la ao José Alexandre, Diretor-geral da ANTT, e também ao Valente, do Ministério dos Transportes. Porque é o seguinte, nós tivemos um processo de concessão que teve um movimento bastante acelerado e a Agência Reguladora, ela só foi criada bem depois que o processo de concessão teve o *boom*, não é? 97, 98, 99, e a Agência Reguladora só foi criada aqui, me deram aqui, até eu pedi, lei 10.233, de 05 de junho de 2001, quando os processos concessionários, na grande maioria, aconteceram antes disso. Parece-me que isso também aconteceu na energia, na telefonia, ou seja, primeiro se diminuiu o Estado, a participação do Estado e depois o órgão que tinha a obrigação de fiscalizar, sob a ótica do meu ponto de vista, do interesse público, do interesse da população, foi criado muito depois, não é? Então, a pergunta que me fica é a seguinte: Todos esses problemas, essas questões que estão colocadas, que a gente não pode mascarar, elas existem, e

se a gente quer que as coisas andem, a gente precisa fazer com que andem melhor, não é? Não andem com os mesmos problemas, se esse fato de ter tido um grande aumento do processo de concessões, antes da criação da Agência Reguladora, se isto hoje causa problemas, se isso dificulta. Inclusive a gente tem alternativas, de ter o fluxo da discussão e do aperfeiçoamento do sistema porque a gente parte de algo que se consolidou antes de o órgão, fora do Governo, inclusive, que é importante, que a Agência Reguladora não é Governo; é um órgão à parte, que faz o papel da fiscalização do setor, sob a ótica do interesse público. Então, era essa apenas, Presidente.

[soa a campainha].

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Presidente, só--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Senador Delcídio.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Eu queria só fazer um registro, é importante o comentário que a Senadora Ideli acabou de fazer. Vários países que tomaram a decisão de promover a privatização de setores de infra-estrutura, esse processo, eles caminharam sempre primeiro fazendo-se a lição de casa, a lição de casa, o que é? Marco regulatório. Ampla discussão, e aí as Agências. Realmente esse é um problema que nós estamos vivenciando--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Aqui não foram os bois na frente do carro; foi tudo na frente do carro--

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Houve um processo de privatização, mas as Agências que, na minha leitura, têm que ser fortalecidas e têm que ter um papel fundamental, como mantenedoras das regras da fiscalização, enfim, de todo aquele arcabouço jurídico que foi montado, elas vieram *a posteriori*, em alguns casos. Então, nós temos, além dos problemas de marcos regulatórios, nós temos o problema de distorção do próprio papel exercido pelas Agências, na infra-estrutura do país. Então, esse é um problema também sério e acho que importante esse registro da Senadora Ideli.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Presidente, só uma coisa para completar aqui--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): As Agências, efetivamente, não são parte de Governo e nem poderiam ser. O objetivo exatamente para dirimir o ambiente de competição ou de concorrência. Mas é importante lembrar que os membros são indicados pelo Governo e aprovados pelo Congresso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Presidente, há poucos dias atrás teve um verdadeiro movimento nacional aqui em Brasília, e eu acompanhei, por sinal, vários Presidentes de Agências Estaduais, que estão pedindo autonomia, não só do Estado, eu imagino também que as Agências Nacionais, Federal, têm que ter autonomia. Parece-me, na medida que quando é indicado pela Presidência da República, ela passa a descumprir aquilo que é o seu objetivo, as suas prerrogativas. Eu acho que as Agências têm que ser fortalecidas para que possamos, com certeza, com todas as suas prerrogativas, em sua plenitude, fazerem o seu papel. Hoje, a bem da verdade, com todo respeito que eu tenho por V.Exas. aqui, as Agências não têm cumprido com o seu papel, com a sua obrigatoriedade. É fundamental que possamos resgatar para que a sociedade realmente acredite nas Agências, saibam aonde ir recorrer para cobrarem os seus direitos. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência acolhe as questões de ordem da Senadora e dos três Senadores, e informa que a Comissão de Infra-Estrutura está preparando um arcabouço da autonomia, para a autonomia das Agências, incluindo PEC, Projeto de Lei Complementar, enfim, um amplo estudo que tem como objetivo exatamente garantir absoluta autonomia e independência aos órgãos reguladores.

Agora, nós passamos a fase das respostas aos questionamentos que foram feitos pelos ilustres Senadores que pertencem a essa Comissão. Eu começaria convidando o Sr. Geraldo Viana, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas e Logísticas, ANTC, para fazer os seus comentários em relação aos questionamentos.

SR. GERALDO VIANA: Alô, está com som? Obrigado, Sr. Presidente. Bom, especificamente com relação ao questionamento que me foi formulado por V.Exa., eu diria o seguinte: A cobrança automática de pedágio já é uma prática, em parte da nossa malha, através de um sistema conhecido como “sem parar”, tem um outro nome que agora me escapa, mas que, de qualquer forma, já reúne quase, se não me engano, mais de um milhão de participante, já usam esse sistema. É um sistema que funciona muito bem, eu particularmente sou usuário dele. Acho que é o melhor dos mundos, você recebe a sua conta detalhada, dizendo onde é que você passou, quanto é que custou etc. Evidente que a generalização disso implica algum custo para o proprietário de veículo e é por isso que nós estamos depositando todas as nossas expectativas nesse sis-

tema chamado SINIAV, que é um sistema identificação automática de veículos, à base de rádio-frequência. Porque, a partir do instante em que isso for feito, com o mesmo chipzinho(F) que, segundo as informações que a gente tem colhido, realmente vão ser custo de centavo de dólar, um chip muito simples, ele possibilitará não só aquelas aplicações que o órgão de trânsito pretende, qual seja, de uma fiscalização mais eficaz, e isso é fundamental. Nós temos... Esse trabalho que o DENATRAN vem desenvolvendo é chave para que a gente possa ter o mínimo de controle sobre a frota rodante no Brasil. Não sei se Srs. Senadores sabem, mas mais de 30% hoje da frota, pelo menos em São Paulo e um percentual parecido no resto do Brasil, pode se dizer que seja hoje clandestina, na medida que não se licencia, o proprietário dos veículos, em função do valor de IPVA, em função de valor de multa, simplesmente não faz o licenciamento anual do veículo e fica por isso mesmo porque não se fiscaliza. Então, criar condições para que essa fiscalização possa ser feita e de forma eletrônica, de maneira que a capturar rapidamente toda essa frota que se tornou clandestina, é fundamental para se fazer qualquer outra coisa, por exemplo, a discussão aí da inspeção veicular, que é chave para a gente melhorar até essa situação de acidente, que foi aqui mencionada, não adiantará nada, porque ela é casada com o licenciamento, quer dizer, o que se espera é que no momento do licenciamento a pessoa faça a inspeção veicular, como 30% não fazem por conta do IPVA e da multa, outros 30% talvez venham a não fazer, por conta da inspeção veicular que não fizeram ou fizeram e não foram aprovados.

Então, se não melhorar a fiscalização, podemos esquecer qualquer outra possibilidade de melhoria da nossa frota e das condições de trânsito no país.

Bom, com esse sistema automático, e que ontem eu tive, já vi que estava bastante avançado, nesse encontro que houve em São Paulo, a gente imagina que seja possível, através de um aplicativo que seria adicionado ao sistema, fazer a cobrança de pedágio também. Nesse instante, nós poderemos abolir grande parte das praças de pedágio, os chamados pedágios de barreira, que são absolutamente injustas. O senhor sabe, Sr. Presidente, no instante em que você coloca o pedágio de barreira, se cobra do usuário e dá a ele o direito de andar 100 quilômetros, mas pode se dar o caso de ele querer ir a 10 quilômetros, logo depois do pedágio. Significa que aquele cálculo que a gente está fazendo aqui, de custo por quilômetro, fica totalmente distorcido porque ele não andou 100, ele andou só 10.

Então, é essa injustiça que se precisa corrigir com a cobrança rigorosamente quilométrica, até mes-

mo esse tráfego quase urbano, ou urbano mesmo, que—

[soa a campanha].

Causa tanta preocupação, se resolveria com a cobrança automática, porque se cobraria tão pouquinho. Quer dizer, o custo por quilômetro baixando e baixando para sei lá, para 20 centavos, para menos que isso, por quilômetro, e se cobrando do cidadão que usa cinco quilômetros, quatro quilômetros, aquele valor, esse percentual ficaria muito pequeno. A respeito desse assunto que foi aqui mencionado, eu quero lembrar que a não cobrança desse tráfego é uma dupla injustiça porque, primeiro, porque faz com que aqueles que pagam, paguem por ele, e justamente nessas áreas, são onde se faz o maior investimento. No caso específico da Dutra, que a gente conhece melhor porque tem lá o GPT, grande parte do investimento da Dutra foram as marginais feitas em São Paulo e no Rio de Janeiro, nas proximidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, para quê? Para dar conta desse tráfego gerado por esse pessoal que não paga o pedágio.

Quer dizer, o grande investimento que justifica parte da tarifa, foi para atender esse tráfego. Então, essa é a primeira injustiça. A segunda, pior ainda, lembrando—

[soa a campanha].

Esse episódio aqui do Vale do Paraíba, entre São José dos Campos e Taubaté, que foi mencionado pelo Dr. José Alexandre, quem paga, além de estar pagando por aquele que usa, ainda se vê atrapalhado, porque o trânsito ali fica completamente congestionado, e uma viagem que você poderia fazer em quatro horas viram cinco, viram seis, porque aquele pessoal está lá atrapalhando o trânsito.

Então, é realmente necessário que passe a se criar uma forma de cobrança, ainda que seja uma cobrança pequeninha, uma cobrança pequena, porque justa; o sujeito andou pouco tem que pagar pouco. Ele não pode pagar quatro quilômetros e pagar como quem anda 100, aí realmente gera a revolta a essa coisa. Então, quando o senhor pergunta qual é a idéia com relação à cobrança automática? É exatamente essa. Eu acho que isso possibilita a universalização da cobrança, possibilita uma coisa muito importante também, que eu não toquei, está nesse estudo que eu deixei aqui com Sr. Presidente, que é a possibilidade da introdução, a partir daí, do desconto de frequência. Ou seja, possibilitar àqueles que usam mais pagar proporcionalmente menos, que é uma coisa que existe em qualquer atividade econômica e que é muito justa. Quer dizer, aquele que usa, passa uma vez por ano na estrada, paga X; é a questão da fidelização; o que passa toda hora vai poder pagar proporcionalmente

menos. Só no sistema automático que se pode fazer isso que se cobra *a posteriori* e se verifica quantas vezes a pessoa transitou.

Então, só esse conjunto de possibilidades justifica que a gente—

[soa a campanha].

Realmente priorize essa questão da cobrança automática. Obrigado, Senadores. Existem questões que foram levantadas pelos Srs. Senadores, que dizem respeito ao transporte. Eu gostaria de, numa outra oportunidade, poder fazer alguns comentários, se houver tempo--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência concederia a V.Exa. mais dois minutos para que V.Exa. possa concluir.

SR. GERALDO VIANA: Ah, pois não. Eu gostaria de fazer uma observação a respeito dessa questão que foi aqui levantada, dos fretes, pelo Senador Delcídio Amaral. Que os fretes brasileiros são realmente muito elevados e que isso tem comprometido o escoamento da produção nacional. Há um estudo muito sério feito pela COPEAD do Rio de Janeiro, que demonstra exatamente o contrário. Aliás, eu quero fazer uma distinção entre frete e custo de transporte, que vai muito além do frete, não é? O frete brasileiro, aquele que é recebido pelo empresário de transporte ou pelo transportador autônomo, segundo esse estudo da COPEAD, é um dos mais baratos do mundo, em função de o setor ser muito competitivo. Realmente há uma super oferta de transporte e isso faz com que o frete praticado seja muito pequeno, o que justifica esse estado geral da frota brasileira; não é a toa que o Brasil tem caminhões de 30, 40 anos rodando e que a idade média da frota de caminhões seja de 20 anos, são dados da Agência. Por que é que tem? Porque o sujeito gosta de andar com caminhão velho? Não, porque não tem renda, por que o frete realmente é muito barato, a ponto de acabar ficando mais caro que o frete ferroviário, que foi aqui mencionado—

[soa a campanha].

Agora, o custo geral de transporte acaba ficando muito alto em função das ineficiências, em função das retenções a que os veículos acabam sendo submetidos. Então, a infra-estrutura acaba agregando ao custo de transporte, ao custo logístico global, uma enormidade que, de fato, faz com que percamos competição.

Há uma outra questão também, que tem a ver com a multimodalidade, que foi aqui levantada pelo Senador Tuma. Eu já vou encerrar, Sr. Presidente. Há uma acentuação, especialmente quando se trata com o produto agrícola, em que o produtor tem a percepção clara, o produtor ou o exportador, tem a percepção

clara que está pagando muito com transporte, quando ele compara com, por exemplo, o seu concorrente norte-americano, que traz a soja lá do meio-oeste americano, através da hidrovia do Missouri, Mississippi. Porque ele está comparando, na verdade, o transporte hidroviário, que é o mais barato do mundo, com o transporte rodoviário, que necessariamente é um transporte que tem que ser mais caro.

Então, é uma situação paradoxal, em que aquele que paga, acha que está pagando muito e aquele que recebe tem certeza que está recebendo muito pouco; o frete fica muito pequeno para quem recebe e muito caro para quem paga. Por quê? Porque se está sendo usado o meio errado de transporte. Na verdade, nesses casos em que se transportam produtos de baixo valor agregado, o que se tinha que fazer é investir pesadamente na hidrovia, na ferrovia e nisso nós estamos de pleno acordo e por isso mesmo nós temos muitas dúvidas com relação a essa transferência diária de portos para outras Secretarias, até porque, de fato, nós estamos, ao invés de facilitar a integração, nós estamos criando mecanismos que tornam mais difíceis a integração, na medida em que você coloca órgãos diferentes a tomar conta de cada modalidade de transporte, o que parece uma falta de racionalidade.

Eu queria fazer apenas essas observações apenas para complementar a minha intervenção. Obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr. Geraldo Viana pelas respostas. Indago aos Srs. Senadores se algum deles tem interesse em réplica—

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Um minuto só.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Obrigado, Presidente. Só... Não é questionando, mas fazendo uma observação na palavra do Dr. Geraldo, o senhor disse que, com todos os preços ainda competitivos do transporte rodoviário, só para dar um exemplo para o senhor, no Mato Grosso, a frota de caminhões diminuiu algo em torno de algo de sete mil caminhões porque os preços, na verdade, não são o ideal praticado que as empresas pagam aos transportadores. Se não bastasse isso, o senhor tem um dado significativo aí, de uma empresa do Rio de Janeiro, mas eu faço uma observação na sua fala. Eu queria que o senhor levantasse, se tivesse gente, pessoas suficientes, para levantar para ver quantos mil caminhões nesse país aqui, e não é pouco não, que estão o quê? Com busca e apreensão, porque o cidadão que compra o caminhão não dá conta de pagar a prestação, estão literalmente quebrados;

não só os que transportam soja, que transportam bois, estão quebrados, não estão fazendo, vou falar como nós mato-grossenses, para a “bóia”, ou seja, não dá para comer, estão todos quebrados.

O senhor não imagina, a frota nossa brasileira está envelhecida, em que pese está crescendo até porque a produção está crescendo etc. Entretanto, eu acho que, a bem da verdade, não só a questão das precariedades das nossas rodovias, de uma maneira geral, quanto aqui o nosso companheiro Paulo Godoy diz aqui da questão dos transportes e o Delcídio faz ali um aparte, ora, você imagina Mato Grosso do Sul, que escoar para o Porto de Paranaguá, que acho que não são mais que 600, 700 quilômetros, e nós, que transportamos a 1500, Presidente Marconi Perillo, o senhor imagina, não tem como ser competitiva a nossa produção. De forma que esse adendo que eu faço para o senhor, se o senhor tiver gente suficiente, mande fazer levantamento nos DETRANS do Brasil para ver quantos mil carros, quantos mil caminhões estão com busca e apreensão porque estão quebrados aqueles que, naturalmente, é uma profissão de abnegados. Obrigado.

[soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo a palavra ao Senador Delcídio para a réplica.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Presidente, só fazer um comentário em relação às explicações, do Sr. Geraldo Viana, que há aí uma filigrana entre custo de transporte e frete, que são dois conceitos que têm que ficar muito claros, portanto, diferentes. O comentário que eu fiz é exatamente, não em função, eu nem entrei no mérito dos preços praticados, eu estou dizendo que a infra-estrutura está inviabilizando o transporte; é a origem das dificuldades que nós estamos enfrentando. Nós, principalmente, o Senador Jayme Campos, e Mato Grosso do Sul enfrenta problemas assemelhados, e Goiás, que o senhor foi Governador e conhece muito bem, é Senador hoje, as dificuldades são imensas. O tempo que se perde nas estradas é uma verdadeira barbaridade. Sem falar em problemas de manutenção, é ponta de eixo, é suspensão é, enfim, é lastimável.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): É o custo Brasil.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): É o custo Brasil e que inviabiliza uma classe produtora eficientíssima, respeitada no Brasil inteiro, mas que está morrendo no transporte. É igual à burocracia, meu Presidente, que morre no Xerox.

[risos].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo a palavra para a réplica ao Sr. Geraldo Viana. Dois minutos.

SR. GERALDO VIANA: Agradeço, Sr. Presidente. Com relação, então, a essa observação do Senador Delcídio Amaral, eu quero dizer que é isso mesmo, o custo logístico abrange outros custos, custo portuário, o custo da armazenagem, a questão de armazenagem é tão crítica quanto a das rodovias, a falta de condição de cilagem, tanto na origem quanto nos portos, acabam levando a custos adicionais enormes. Eu quero dizer que o custo hoje mais importante do setor de transporte não é diesel, não é mão-de-obra, não é veículo, não é nada, é a improdutividade. Hoje você precisa de três, quatro veículos para fazer o serviço de um porque os veículos estão perdendo velocidade, estão perdendo capacidade de se movimentar nas estradas e nas cidades, com congestionamento de trânsito e etc. Na verdade, esse custo de improdutividade é imenso, é por isso que a gente discute sem receio a questão de privatização, concessão e tal, em muitas situações você paga pedágio de um lado e ganha do outro. A relação de custo/benefício, que foi aqui mencionada.

Com relação ao que disse o Senador Jayme Campos, essa questão é realmente é inegável, há muitos donos de caminhões, pequenos transportadores—
[soa a campainha].

Que estão perdendo a sua frota porque não conseguem pagar a prestação e geram uma situação que é a mais indesejável de todas, porque ganham pouco por tonelada, colocam mais tonelada do que pode no caminhão, aí vem o sobrepeso e aí vem a destruição das rodovias e o acidentes. E também porque têm que trabalhar muito porque têm que pagar a prestação, trabalham 36 horas seguidas, que é à base de rebite, que é anfetamina para poder ganhar condição de... Que é um crime a bolinha, que é um crime porque também é geradora de acidentes. Daí nós chegamos às 34 mil mortes que, a bem da verdade, não é só das rodovias, as rodovias e das cidades, que é um dado global, mas que é um dado absolutamente assustador. É por isso que nós temos, de fato, essa disposição de discutir e com a urgência que fala o Senador, nós precisamos discutir com muita rapidez, resolver muito rapidamente essa questão porque, a cada dia que passa, são mortes desnecessárias—

[soa a campainha].

E há um custo, senhor Senador, me permite só esse dado porque foi aqui mencionado, só que não foi pontuado. Recentemente o IPEA fechou um estudo assustador, que mensurou o custo dos acidentes de trânsito no Brasil, sem considerar o que disse o Senador Cícero Lucena, o custo das vidas, deixando de lado o

custo das vidas, só com os custos pessoais, hospitalares, as perdas materiais, as perdas de equipamentos urbanos etc, o IPEA chegou à assustadora soma de 28 bilhões de dólares de perdas anuais em acidentes de trânsito no Brasil. Quer dizer, eu até brinquei o seguinte, brinquei não, dizendo sério, pela primeira vez, a gente tem um estudo que comprova o custo do que não se faz, porque é muito fácil saber o custo daquilo que é feito e às vezes criticar porque custou mais caro. Agora, raramente você tem a oportunidade de medir quanto custa a omissão, quanto custa a falta de ação a inação, custa isso. No caso das medidas que vão sendo postergadas, com relação à melhoria das condições de fluidez de transporte, de trânsito etc, custa isso; custa 34 mil mortos por ano e custam 28 bilhões de reais por ano, medidos pelo IPEA, que é um órgão absolutamente insuspeito e isento. Obrigada, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece ao Sr. Geraldo Viana e, sobretudo, pela contribuição trazida com essas estatísticas. Concedo a palavra para suas respostas ao Sr. Cloraldino Severo, Ex-Ministro dos Transportes, Consultor de Transportes, pelo prazo de cinco minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu quero esclarecer, de pronto, que nesse tempo extremamente curto, realmente responder todas as questões seria muito difícil, mas, primeiramente quero dizer--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A Mesa será tolerante, Sr. Cloraldino--

SR. CLORALDINO SEVERO: Mas, primeiramente quero dizer que deixei aqui, à disposição da sociedade, do Senado, uma exposição longa com todos esses aspectos colocados e com uma proposta de marco regulatório. Ousei juntar, a partir de todas as leis, e criar uma lei guarda-chuva neutra, que atenda os diversos setores; ela não é favor de A, de B ou de C, não que pretenda que seja ela a redação final, mas uma provocação de já ter alguma coisa junta e ordenada, a partir da legislação.

A segunda questão que eu queria dizer ao Senador Eduardo Azeredo, que perguntava a nós o que é que o Senado ainda tinha que ver com isso, eu quero lhe dizer que estou aqui como um representante dos usuários; nós temos feitos fóruns, fizemos, no Rio Grande do Sul, diversos, fizemos em Santa Catarina, fizemos no Paraná e, juntando com a questão Agência Reguladora, o Rio Grande do Sul foi pioneiro em Agência Reguladora, eu quero lhe dizer que os usuários estão convencidos e isso que nós estamos

vivenciando, há quase 10 anos de concessão, que há um grande esquecido, que é o cidadão, o usuário e o consumidor e que essas Agências não dão respostas a essas questões. Se nós não cuidáramos, e para que se possa cuidar disso, é preciso que a legislação abra os espaços necessários, inclusive não deixando que aconteçam algumas situações como as que estão nos editais em outros pontos. As vias alternativas são um dos casos fundamentais para que a livre opção do usuário se exerça. A questão do pedágio fechado, que foi secundada aqui pelo Viana e por outros, é absolutamente fundamental. Têm situações, nós vimos depoimentos de professores que andam trechos pequenos por dia e que pagam um absurdo, uma parcela do seu salário muito grande é dada para esse tipo de situação. Então, isso é uma injustiça muito grande. Via alternativa, e a outra questão é a volta, o 791, que o Ministro Eliseu e então Diretor-geral do DNER, foi parte da sua construção, e que é um decreto sábio em que coloca o que o mundo faz. O que é que o mundo faz? O mundo bota pedágio em via expressa e auto-estrada. Não se faz, no mundo desenvolvido, pedágio para via de pista simples. Para esclarecer pontos que estão sempre sendo levantados aqui, há uma mortandade, “ah, porque tem que fazer manutenção”, mas claro, nós sabemos e sempre fizemos e é possível fazer.

Então, não é pelo fato de ter uma concessão que nós estamos ter a estrada boa, nós temos estradas no Rio Grande do Sul, dá para pegar o trecho do Estado, o Estado é concessão, se alguém passar, vai pensar, porque a propaganda é tão grande, que o trecho melhor é o da concessão, quando é ao contrário; o trecho melhor é do Governo.

Então, o Governo está cheio de exemplos de situações de estradas boas e nós fizemos isso muitas vezes, no passado, e podemos continuar fazendo, tanto é que estamos construindo 101 e todas essas rodovias, quem é que vai fazer? É o Setor Privado. Não tem nada que seja Governo que faça.

Sobre, ainda, a questão do exterior, é preciso pensar bem. Nos Estados Unidos, hoje, da sua rede pavimentada, 0,2% da rede tem pedágio; na Europa, 0,4%; no Rio Grande do Sul, 22%; no Rio, 20%; no Paraná, em torno de 15. Esses Estados estão pesadamente—

[soa a campanha].

Onerados. Por último, então, me perguntaram se a Agência resolve, eu quero dizer o seguinte: que a Agência é necessária, é fundamental.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): V.Exa. terá mais dois minutos.

SR. CLORALDINO SEVERO: A Agência é necessária e é fundamental, mas não será ela a que vai,

quem terá que ser o grande fiscal é o usuário. É a sociedade que terá que ter os meios para efetivamente fazer a fiscalização.

E, para finalizar, a questão do híbrido. Nessa proposta de lei, está a minha convicção, que tem que ser realmente o híbrido, porque cada caso é um caso, e tem que ter uma solução. Aí, vem o conluio, acabar com essa idéia das montagens de pacotões, que são feitos iguais para todos, para que se possa dividir entre alguns as concessões; é preciso que cada casa seja um caso e cada caso tenha uma licitação em dia diferente, para que haja uma competição efetiva nas condições que a sociedade local aceite. Se não for assim, nós vamos ter problemas muito sérios. Eu não esqueço, Ministro Eliseu Resende e eu, como Diretor-geral do DNER, tivemos que resolver uma situação delicada na Cuiabá-Porto Velho, aonde a concorrência tinha dado 497 milhões de dólares. Anulamos a concorrência; fizemos de novo; revisamos o edital e deu 310, com o trabalho depois, em notificações e gestão, a estrada terminou em 250 e tantos milhões de dólares.

Então, senhores, os mesmos, as mesmas empresas que estiveram lá, estiveram em outros lugares, elas estão no papel delas, eu não estou condenando nada. O que é preciso é que o Governo e a sociedade acordem e, no respeito às empresas, o Governo bota as regras e as regras estão aí.

[soa a campanha].

Quando mudamos as regras, o que é que aconteceu? Caiu o preço. E a mesma coisa vale aqui, nós, os usuários, nós, da sociedade, queremos meter a mão nessa história juntos. É isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece a manifestação do Dr. Cloraldino e indaga aos Srs. Senadores se desejam utilizar a palavra para a réplica.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Eu queria apenas dizer que--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, o Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Na verdade, o Senado está muito interessado, tanto é que nós estamos fazendo essa Audiência Pública, nós estamos presentes aqui. O que eu disse é no sentido da nossa ansiedade por soluções, por decisões do Governo. O que vai ficando muito claro é o que Governo tem usado a estratégia política de se eximir das responsabilidades.

Então, quando a questão é polêmica, como a questão do Apagão Aéreo, como a questão das estradas, o Governo começa a dizer assim: “Eu não tenho nada com isso”. Começa a fazer até críticas. Então,

essa que é a colocação que eu fiz, foi nesse sentido. É evidente que o primeiro objetivo é quem passa pelas estradas, é ter as vias paralelas, nós temos lá Pedra-Juiz de Fora tem vias paralelas lá, para quem puder ir naquele trecho, Belmiro Braga por ali. Então, é evidente que o interesse da população é o primeiro, objetivo que a população possa transitar e nós estamos aqui no Senado é para isso, é para defender a população.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Mesa indaga ao Dr. Cloraldino se deseja utilizar a palavra para a tréplica.

SR. CLORALDINO SEVERO: Eu acho que o Senador fez a colocação, eu quis insistir porque, como nós não sentimos, nós a sociedade, o que arvora a sociedade? Eu sou um cidadão que colocou o seu serviço à disposição de associações de usuários, não como contratado das associações, mas como participante, para que a gente... Eu não acredito em Governo, não tenho posição ideológica e não tenho partido de filiação. Sou um técnico e sempre fui isso, acima de tudo, mas tenho uma obrigação social. Então, eu não acredito em solução de Governo; ou a sociedade toma, e quando falo em Governo, estou falando qualquer Governo; não é deste ou daquele Governo. Ou a sociedade civil toma a mão, leva a sério e tem oportunidade respeitada, que não tem sido, ou então nós vamos ter todas essas mazelas que conhecemos. Então, é só esse ponto que eu queria deixar.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): V.Exa. está só indo muito longe demais, não é? O Governo precisa ter, precisa regular as relações e tudo mais—

SR. CLORALDINO SEVERO: Sim, eu não tenho nada contra o Governo--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Não precisa ser um Bakunin—
[soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência agradece o Sr. Cloraldino Severo pela participação, pelas respostas, enfim, pelas formulações e se coloca aqui à disposição para novos debates. Eu passo a palavra agora ao Sr. Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, pelo prazo de cinco minutos.

SR. PAULO GODOY: Obrigado, Senador. Eu selecionei aqui algumas colocações que foram feitas pelos Srs. Senadores, começando pela Senadora Ideli, eu acho que queria fazer uma sugestão em cima da sugestão de V.Exa., que fez uma sugestão de separar um lote. Eu acho que é válido imaginar-se uma experiência e a minha sugestão é no sentido não de separar o lote para não tumultuar e postergar o processo, talvez a senhora possa verificar com a ANTT, o Ministério

dos Transportes, uma identificação de um projeto com características ou um empreendimento com características adequadas para essa experiência e propor, aí sim, se fazer um estudo mais completo e se tentar imaginar algum outro tipo de solução. Eu acho que é válido o que V.Exa. colocou.

Agora, nós vimos como são as coisas diferentes. Já o Senador Júlio Campos está pleiteando até a extensão desse mecanismo, diante da--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Trocamos já. Se ele... Trocamos já--

SR. PAULO GODOY: Pois é, ele já está colocando... O Senador Delcídio coloca problemas lá na BR-163, que precisa de solução, como eu disse essa solução vem com recursos públicos ou vamos ter que fazer um mecanismo parecido com esse. Apenas para identificar, e até alguns Estados que foram aqui colocados, eu tenho também, todos aqui tem, podem ter acesso ao índice de satisfação ou ao índice de percepção entre rodovias péssimas, ruins e também boas, não é? Por, exemplo, no Estado do Paraná, onde no Estado do Paraná a percepção, pesquisa da CNT, 48% das pessoas pesquisadas concluem que o estado é bom e ótimo das estradas do Paraná. No Rio Grande do Sul 41,7; já no Estado de Santa Catarina, 18% apenas.

Mas, para não politizar, o Estado de Minas Gerais não fica atrás também dessa percepção ruim, com relação às estradas. No Estado de São Paulo, esse índice é de 73,5%. Então, eu acho que aí os usuários estão se manifestando a respeito do que pretendem, do que querem com relação à qualidade das estradas. Que opção o Governo de Minas já, possivelmente com base nesses números, adotou uma solução, está procurando, lá na MG-050, fazer essa experiência que a senhora coloca, uma outra alternativa, com PPP etc, para tentar solucionar o problema.

Com relação a estradas paralelas, também é preciso ter em mente, o Ministro Cloraldino sabe disso, nós temos que separar o muito o mundo desenvolvido dos países em desenvolvimento, como o nosso e como as estradas que foram construídas nos Estados Unidos, na Europa e nos países desenvolvidos e aquilo que foi feito aqui ou que se deixou de se fazer aqui. Então, obviamente que lá, os recursos públicos foram abundantes; se construiu e aqui não se construiu e o Brasil não é paradigma, nós temos na América Latina, situação semelhante e em regiões menos envolvidas o mesmo problema. Então, agora, fazer estrada paralela, quer dizer, imaginar você vai fazer um investimento, dois investimentos, um aqui pedagógico e outro aqui, é uma coisa absolutamente impraticável. As rotas alternativas, elas podem existir, mas obviamente que vai

se congestionar e vão se deteriorar em pouco tempo porque essa percepção do custo/benefício, ela não é fácil imputar na cabeça das pessoas, dos usuários. A tendência é sempre você falar bom: “Eu não vou pagar e vou passar ali”. Dificilmente ele vai computar todo o tempo gasto e desgaste etc.

E também é preciso ter em mente que, nos países desenvolvidos, o sistema de pedágio também tem, agora e cada vez mais, também está ligado exatamente a essa percepção do congestionamento, tanto em estradas como em centros urbanos—

[soa a campanha].

Então, está bom. Aí tem diversas colocações que foram feitas por outras pessoas aqui, que eu estou até curioso para ouvir. Com relação à CIDE, Senador Marconi Perillo, é claro que ela não está atingindo o seu objetivo; ela é irmã da CPMF. São contribuições que são colocadas, que são constituídas para uma determinação função, desagrega o pacto federativo, em termos de distribuição de recursos, e também acabam não servindo para as funções a que elas se destinam. Obviamente que se nós tivéssemos condições de ter, no Ministério dos Transportes, os recursos que estão sendo arrecadados da CIDE, a história poderia ser outra. Isso não está ocorrendo e, conseqüentemente, nós estamos aqui debatendo que tipo de solução podemos fazer com o cobertor curto do orçamento público e as suas atribuições e responsabilidades do Poder Público.

O pedágio automático, eu acho que isso está colocado e o sentimento que nós temos em contato com todas as concessionárias, é também nesse sentido. É possível buscar essas alternativas, como eu disse na primeira intervenção. Agora, nós não podemos colocar isso como críticas de que o modelo foi errado porque, naquele momento, também não se tinha nem alternativa tecnológica nem condições de estabelecer esse mecanismo. Então, agora ele tem, para que não se confunda, que se foi feita a coisa errada porque, naquele momento, o que se praticava e o que se tinha era aquela situação. Então, eu acho que é possível fazer esse tipo de correção e se imaginar essa colocação.

O Senador Marconi Perillo ainda coloca a questão dos recursos, não é? E o que nós podemos fazer, é óbvio que houve um desmonte das equipes técnicas, tanto dos técnicos do Governo, quanto da iniciativa privada, porque o investimento escasseou-se, então se desmontou muito equipamento, que foram perdidos, o Ministro sabe disso, o Ministro Eliseu sabe quantos equipamentos ficaram ociosos, pátios de equipamentos, cemitérios de equipamentos e de técnicos que, depois, se aposentaram e não se consegue repor porque não tinha... O setor elétrico, Senador Delcídio, padece do

mesmo problema, em algumas áreas da geração de energia, por exemplo.

Bom, com relação a recursos, nós estimamos que, só em rodovias—

[soa a campanha].

É preciso ter alguma coisa como oito bilhões de reais por ano. Eu estava aqui comentando com o Dr. Valente, quer dizer, os orçamentos mais recentes, com um pouco de liberação de verba, nos dois últimos anos, levou alguma coisa como quatro bilhões de reais, quer dizer, ainda tem uma diferença muito grande a ser cumprida, mas nos anos anteriores, esse valor chegava a dois bilhões de reais. Para se ter uma idéia, as concessionárias privadas, em 10 mil quilômetros, nos últimos 10 anos, investiram, em média, um bilhão de reais por ano, para se estabelecer um tipo de parâmetro. Isso não é demérito porque demérito é pelo fato de não ter orçamento público para fazer. Mas, mesmo tendo orçamento público, Senador, é preciso dotar o DNIT e os organismos do Estado com capacidade até para conseguir gastar. Porque, em muitas ocasiões, a própria situação gerencial não permite, mesmo com recurso, conseguir vencer as etapas do licenciamento ambiental, fazer um edital de licitação, tais são as amarras e intervenções na Justiça ou questionamentos que são feitos e não consegue fazer o que nós chamamos a necessidade de debatermos aqui, Senador, até uma sugestão para essa Comissão, do que nós chamamos um rearranjo institucional. Nós tentamos definir com mais clareza as atribuições e responsabilidades de todos os agentes, não só de Governo, do Estado e da Federação, incluindo os Poderes Legislativo, Judiciário e o Poder Executivo.

Então, com relação a recursos, eu acho que nós vamos encontrar os recursos e formas alternativas de capturar também a iniciativa privada para fazer, como disse o Senador Delcídio, e as Agências cumprem um papel fundamental, Senador Delcídio, essas características foram colocadas por outras pessoas e nós temos—

[soa a campanha].

Essa agência de regulação funcionando de uma forma autônoma e profissional, mas também lhes imputando responsabilidade. Quer dizer que não são um novo poder da Federação; é preciso ter responsabilidade, é preciso ter prazos, cumprimento de desempenho, a nossa idéia, inclusive, que o próprio Senado Federal deveria ser a Casa que pudesse receber essas informações do desempenho da Agência e pudesse, então, cobrar dessas Agências um desempenho adequado.

Eu espero contribuir e colocar, Senador, a ABDIB à disposição dos Srs. Senadores e desta Comissão,

quando desejar que nós venhamos contribuir aqui com os debates.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agradeço a manifestação do Sr. Paulo Godoy, suas respostas muito contundentes. Essa Presidência já se preocupa em elaborar um projeto para cuidar exatamente da institucionalização do setor de transportes. Nós fizemos essa encomenda a nossa assessoria e eu indago aos Srs. Senadores se desejam utilizar da palavra para a réplica--

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Senador Marconi, não é nem réplica, se me permite--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senadora Ideli Salvatti com a palavra.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): É, porque depois o Dr. Valente vai ainda responder até... Porque é o seguinte: O dinheiro da CIDE não está carimbado; ele entra no caixa geral, não é? As informações, eu não estou de poder aqui, mas talvez aí o Dr. Valente possa explicitar que nós já alcançamos a equivalência, ou seja, a parte da CIDE que fica com a União, o equivalente já é... Não é? Então, eu acho que isso é um dado importante porque continuamos ouvindo sempre de que não se aplica o recurso da CIDE. Então, eu queria até pedir ao Dr. Valente que pudesse explicitar.

E quero falar sobre Santa Catarina. Nós temos em Santa Catarina a seguinte situação: Tem o trecho norte da BR-101, já duplicado, inclusive com empréstimo internacional, e temos a parte, o trecho sul, que está sendo duplicado exclusivamente com recurso da União. Não tem ali nenhum... Já estamos no terceiro ano de obra, sem nada, tudo recurso do caixa da União. Uma obra que está sendo cumprido o cronograma e tal. Aí a população pergunta para gente assim: “Bom, lá aonde teve, inclusive, endividamento do país para poder fazer a obra, lá vai ser instalado o pedágio. E aonde a União está colocando o recurso não? Então, assim, por que é iniciativa privada não põe o dinheiro na obra para depois cobrar o pedágio?” É a pergunta que as pessoas todas nos fazem. Depois de duplicado tudo direitinho aí a iniciativa privada vai instalar a concessão? Assume?

[soa a campainha].

Então, esta é a pergunta, que a gente tem que responder todo dia, lá em Santa Catarina, todo dia. Todo dia a gente tem que responder isso até porque, como a gente não tem e as estradas podem ter uma avaliação aí de 18%, mas as estradas em Santa Catarina melhoraram e muito. Vou dar aqui os dados da 470, 470. Há três anos atrás, número de mortes, 37. No ano seguinte, 26; e no ano passado, 19. Por quê? Porque

restauramos, sinalizamos tudo com dinheiro da União. Então, eu acho que é importante responder isso.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Que bom, não é?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, para a réplica, o Senador Delcídio Amaral.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Só, não é réplica, Presidente, eu só gostaria, achei os comentários de todos os palestrantes muito pertinentes e registrando também a forma acurada como o Sr. Paulo Godoy colocou também suas posições, como também o Ministro Cloraldino Severo, como o próprio Geraldo Viana. Mas eu queria só tocar no assunto, o Paulo falou aqui rapidamente, e eu não posso deixar de registrar isso. O empobrecimento de quadros técnicos no Brasil. Olha, o que tem de peladeiro e... Durante... E isso não é de agora não, essa degradação vem de há muito. Vem de há muito, mas de muitos e muitos anos. O setor de energia, então, uma barbaridade. Hoje tem gente que confunde disjuntor com seccionador; transformador com reator, é um negócio inacreditável... Vertedouro com turbina. Então, eu acho que esse ponto é um ponto muito importante, ele parece que veio assim a reboque dessa nossa discussão, mas nós precisamos qualificar os nossos quadros, nós perdemos muito em termos de inteligência nacional. A experiência que o Brasil conquistou ao longo de muitos anos nós perdemos nas últimas décadas, infelizmente. Hoje, uma empresa de energia contrata serviço em Levallois-Perret, na França. Aquele pessoal que aprendeu a fazer projeto de subestação, de linha, de usina, é capaz de arrumar emprego na França, aqui não. E isto é uma coisa que nós temos que discutir também, a engenharia nacional nesse processo de privatização. Porque eles foram relegados—

[soa a campainha].

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Nós começamos com a privatização a gerar emprego lá fora e desqualificamos os nossos quadros; engenheiros aí de vários setores estão aí vendendo sanduíche na praia, são donos de restaurante, de boteco no Rio de Janeiro e nós perdemos tudo aquilo que foi investido principalmente na qualificação dos nossos quadros técnicos. Eu vejo o Ministro Cloraldino falar, o Ministro Eliseu Resende, vamos comparar o setor elétrico daquela época, por exemplo, o setor de infra-estrutura daquela época com que existe hoje, como diz o Raul Seixas “pare o mundo que eu quero descer”.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, para a réplica, o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu queria aproveitar a presença da Senadora Ideli, dizer aqui que estou querendo até comprar a casa em Camburiú para ir para lá, tendo em vista os dados magníficos—

[risos].

É uma pena que isso só aconteça em Santa Catarina, no Estado dela lá. Mas só recordando aqui, em épocas passadas, nós tínhamos o Fundo Rodoviário, mantinha o DNER, mantinha também o Departamento de Estradas e Rodagem de todos os Estados da Federação. Veio a CIDE e a cobrança da CIDE, na verdade, a CIDE, partezinha dela vai para os municípios; parte maior vai para os Estados e a parte do Leão, ou seja, o grosso do bolo, fica para o Governo Federal. Eu pergunto: Será que estão investindo realmente aquilo que fica para o Governo Federal nas estradas? Eu imagino que nem 20%, 30% de tudo aquilo que arrecada com a CIDE, está sendo investido, Paulo, nas rodovias para a manutenção, restauração etc.

Feito isso, o que é que ocorre?—

[soa a campanha].

Eu imagino que se o Governo investisse tudo aquilo que arrecada da CIDE, quase que era suficiente para mantermos as rodovias em bom Estado de conservação. Eu acho que, Sr. Presidente, é fundamental que nós aqui fazermos com que através dessa Comissão ou do próprio Senado, saibamos de quanto efetivamente arrecada a CIDE e de quanto está sendo repassado aos Municípios, aos Estados e quanto fica para o Governo Federal, e quanto realmente está sendo investido todos os anos, nas obras federais, na manutenção e construção das rodovias, sob pena, naturalmente, de todos nós brasileiros estarmos contribuindo e lamentavelmente não estar sendo retornado para a nossa população.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Dr. Paulo, eu fiz uma pergunta aos Drs. José Alexandre, José Augusto Vicente, depois o Senador Delcídio corroborou, relativamente à questão da deficiência ou carência de profissionais na área de transportes, engenheiros, topógrafos etc, eu faço também a V.Exa. essa pergunta, se o senhor acha que efetivamente, nos últimos anos, deixou-se em segundo plano a formação de profissionais qualificados ou a valorização de profissionais qualificados para o setor.

E, por último, gostaria apenas de trazer um dado. Nós conseguimos, depois de muito trabalho, os Governadores da época, Aécio, eu, Geraldo Alckmin etc, viabilizar que uma parte da CIDE, dos recursos da CIDE, fosse transferida aos Estados e Municípios. No meu caso, no caso de Goiás, por exemplo, apenas com os

recursos destinados ao Estado, nós concluímos quase 30 rodovias, porque os recursos foram integralmente destinados à infra-estrutura. De modo que se, efetivamente os recursos da CIDE forem todos aplicados no setor de infra-estrutura, nós teremos uma revolução nesse país. Com a palavra V.Sa. para a tréplica.

SR. PAULO GODOY: Obrigado, Senador. Bom, então eu vou começar por esse ponto da formação. Óbvio que isso ocorreu, o Senador Delcídio deu esse testemunho. Eu acho que todos aqui são cientes desse movimento muito pernicioso para o desenvolvimento técnico do país.

Então, eu vou me permitir aqui fazer uma propagandinha rápida, percebendo isso, a ABDIB está organizando cursos de extensão universitária focado em infra-estrutura, através do nosso site www.abdib.org.br, nós estruturamos, em convênio com a Fundação Getúlio Vargas, a Universidade de São Paulo e instituições de crédito aí no ensino, MBAs para energia, infra-estrutura e agora que está me ocorrendo até, eu espero que tenhamos condições de montar turmas para logística, que os investimentos possam retornar. E inauguramos um curso no Rio de Janeiro, em meio ambiente, especificamente voltado ao desenvolvimento da infra-estrutura. E oferecemos, estamos oferecendo à iniciativa privada, oferecendo bolsa de estudos para o Ministério Público, para agentes do Governo que mexem com essas matérias e obviamente a essas pessoas ligadas à iniciativa privada. Achamos que iniciativas como essa poderão ajudar e nós vamos incentivar muito para que se pratique, esse caso é de pós-graduação, já de pessoas formadas, acho que nós podemos já imaginar alguma coisa e, com o Ministério da Educação, até tentar algum tipo de convênio mais extenso nesse sentido.

Também sobre a colocação da Senadora Ideli, PPP, concessão, podem se criar muitas alternativas, aqui foram colocadas aqui, nós não precisamos ficar numa nota só, por exemplo, o Governo do Estado de São Paulo, nesse momento, está anunciando que, para resolver o problema do Rodoanel na cidade de São Paulo, todos aqui devem conhecer razoavelmente os problemas de trânsito que se enfrentam lá, e ali então se está adotando um critério que é pedaggiar trechos já construídos, e com direito de outorga, ou seja, arrecadando recurso, coisas que foram feitas em Chicago, por exemplo, Illinois, nos Estados Unidos, onde o Governo americano arrecadou, nessas duas estradas, oito bilhões de dólares, oito bilhões de dólares em direitos de outorga. É claro que, lá, as outorgas são de 70 a 100 anos e, obviamente, todos devem imaginar o volume de tráfego e a renda de que nós estamos falando, o arrendamento que nós estamos falando lá. Bom, mas

essa é uma solução, quer dizer, vai pedagiar um trecho, retirar direito de outorga, para ajudar a construir o trecho sul, conseqüentemente, o trecho oeste ajudar a construir o trecho sul e, depois, o trecho sul pronto se ajuda, inclusive o trecho sul faz parte do PAC, que nós esperamos que realmente se efetive e aí vai se construir o trecho leste.

Assim também tem a rodovia dos Tamoios, que é um corredor para o Porto de São Sebastião e o perímetro urbano de São Sebastião para acessar o Porto; da mesma forma serão obtidos recursos com relação à Carvalho Pinto e à Ayrton Senna, que são as rodovias que acessam lá ao litoral.

Então, eu acho que nós podemos fazer essa criatividade para conseguir encontrar soluções alternativas e algumas com orçamento público, orçamento público, DNIT ou Governo do Estado, resolver colocar, ampliar o atendimento entre eixos que são financiáveis, talvez, estender em vicinais para que haja não duplicação, mas melhorias de sinalização, de atendimento, estender os atendimentos. O Dr. José Alexandre colocou que, nas pesquisas de opinião, esses atendimentos são requeridos; tem estatística que mostra na rodovia Dutra, em outras, o número de atendimentos que são feitos por esses serviços que... Agora, nós podemos fazer tudo, pode tirar o serviço, baratear, pode diminuir, como o Ministro Cloraldino colocou, pode diminuir o investimento, põe pedágio mínimo. Nós estamos falando desses pedágios desses sete lotes, que estão entre os menores pedágios do país, esses que estão fixados pela Agência, até agora. Estão, entre os menores no país. É claro que a relação entre um e outro não pode ser simplesmente olhar o preço do pedágio de um e de outro, depende do investimento que foi feito em cada uma dessas intervenções que foram feitas.

[soa a campanha].

Muito obrigado, Sr. Presidente.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Antes de conceder a palavra a V. Exa., eu que gostaria de registrar aqui o agradecimento dessa Comissão ao Sr. Paulo Godoy, Presidente da ABDIB, que comparece, num período de 60 dias, pela segunda vez aqui, para trazer com riqueza de detalhes os seus conhecimentos e sua especialidade em relação ao setor da indústria de base, transportes, de infra-estrutura e de logística. Muito obrigado a V. Exa. Esta Comissão estará sempre à disposição. Com a palavra, pela ordem, o Senador Arthur Virgílio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Sr. Presidente, eu lamento até, participei agora da eleição que tornou o Senador Tasso Jereissati Presidente da

Subcomissão de Reforma Tributária da Comissão de Assuntos Econômicos, e por isso não estive presente, como eu gostaria, ao início desta reunião tão relevante. Mas eu quero até transgredir um pouco o Regimento e não deixar de dar uma rápida pincelada o que penso sobre as questões em geral aqui postas.

Em primeiro lugar, eu cumprimento os ilustres depoentes, são as melhores figuras que poderiam, de fato, por suas credenciais, estarem aqui para o debate. Mas eu vejo no Governo um certo hermafroditismo ideológico, ou seja, ele que reduziu os investimentos públicos a patamares ínfimos, e isso é um fato, a gente não briga com matemática, ao mesmo tempo, ele resiste à idéia da iniciativa privada. Dá a impressão de que se divide e está numa transição, se Deus quiser, para melhor, vai evoluindo; a gente não anda para trás, a gente anda para frente—

[soa a campanha].

O Governo resiste e eu estava ouvindo a líder do PT, figura muito querida por mim, mas a idéia da iniciativa privada tem que infra-estruturar para depois lucrar. É algo assim, como se eu estivesse num shopping center, só eu, aí passa a Gisele Bündchen e olha para mim. Só tenho eu. Então, é para mim, por mais que eu não mereça. Aí ela olha para mim, aí, como ela olhou para mim e sorriu para mim, eu não só fico surpreso com aquilo, como começo a me auto-flagelar, começo a me auto-espantar, porque eu digo: “Meu Deus!” Eu fico como um penitente dos tempos da Inquisição. Eu digo: “Eu tenho que pisar agora em espinhos porque eu não mereço o sorriso que ela me deu”. É preciso parar essa resistência. Para mim, o diagnóstico está muito claro: o Governo tem acertos macroeconômicos. Fez, quando eu digo Governo, vem dos anos 90 para cá, e eu incluo aí o Presidente Fernando Henrique e incluo o Presidente Lula, acertos macroeconômicos.

O Governo arrefeceu o ânimo reformista; ele não está tocando reformas, isso vai limitar obrigatoriamente o crescimento a que ele teria direito. Há um nó fiscal que tem que ser desatado. Esse nó fiscal não resolve só com a economia, eu sou favor da economia, mas não se resolve só com economia, se resolve com reformas estruturais. Nós temos, a meu ver, uma grave crise de gerência; o Governo opera mal e não opera a tempo e a hora o máximo que poderia da máquina administrativa.

Para mim, a coisa está muito clara, o Governo precisa prestigiar as agências ao invés de digladiar com elas. O Governo precisa fazer mais privatizações e precisa fazer mais concessões. Ele precisa assumir a sua postura de Estado que recupera sua capacidade de investir da infra-estrutura, para atrair os capitais privados que vão tocar o desenvolvimento às taxas so-

nhadas pelo Presidente Lula, que são taxas compatíveis com as possibilidades do Brasil, mas, para elas serem atingidas, efetivamente, por longo prazo, de maneira sustentada, é fundamental se recuperar a capacidade de investimento do Estado para a infra-estrutura—
[soa a campainha].

Se jogar, sem nenhum preconceito, em relação à empresa à privada; privatizar mais sim, conceder mais. Em outras palavras, ir buscar o capital que falta ao Estado brasileiro onde ele sobra, ele está sobrando no mundo ainda; nós não precisaríamos ter tanta preocupação com dinheiro da Petrobrás e da Eletrobrás, desviando até de programas outros, se nós temos um excesso de liquidez jamais visto nos últimos 40 anos da economia internacional.

Obrigado, Sr. Presidente, por ter aberto essa exceção. Eu não poderia deixar de expor o meu pensamento.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência acolhe e registra a questão de ordem do ilustre Senador Arthur Virgílio. Concedo a palavra para resposta ao Sr. José Augusto Da Fonseca Valente, Secretário de Política Nacional de Transportes, do Ministério dos Transportes, SNT. V.Exa. tem a palavra por cinco minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE: Muito obrigado. Tem aqui um conjunto de perguntas que naturalmente levaria muito mais que cinco minutos e, então, eu vou ter que selecionar alguma coisa aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Está bem.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE: Primeiro, dois mitos que acho que precisam ser derrubados, e eu pretendo derrubá-los com fundamentação. Ao contrário, eles são erigidos sem fundamentação, e eu pretendo derrubá-los com fundamentação. Por quê? Porque se a gente não fizer um diagnóstico adequado, nós não vamos desenvolver as ações e não vamos alcançar os resultados que são pretendidos. O primeiro mito é de que as estradas boas são estradas seguras, o que não é verdade. Essa pesquisa do IPEA, que eu recomendo a todos os Senadores e Senadoras leiam, ou então peçam à assessoria para estudá-la adequadamente, a pesquisa do IPEA mostra o seguinte: Que... O número que eu tenho é que são 22 bilhões de reais/ano o custo dos acidentes. Desse custo, seis bilhões e meio são nas rodovias federais e 15 bilhões e meio são das rodovias Estaduais e Municipais. Agora, o dado mais definitivo. Que malha os senhores acreditariam que seria a de maior custo dos acidentes? Que malha de que Estado teria o maior custo de acidentes? Se a gente for seguir pela lógica de que as estradas boas são estradas seguras, tentar fazer essa correlação entre

estrada boa e segurança no trânsito, a última opção que a gente diria é São Paulo. Concorde? São Paulo não pode ser a estrada com maior custo de acidentes porque é a melhor malha rodoviária do País. Quer dizer, não é a malha federal em São Paulo, não. É a malha Estadual de São Paulo. É a que tem o maior custo de acidentes. Três bilhões e trezentos milhões.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE: Claro, mas é isso. Porque não existe essa correlação. A correlação correta é: Quais são as verdadeiras causas dos acidentes? Onde tem muito movimento de veículo, tem maior tendência de acidentes e de mortes, não é isso? Agora, nos levantamentos da Polícia Rodoviária Federal, e nos levantamentos da Pancary, que é uma gerenciadora de risco que se debruça exclusivamente sobre caminhões, sobre os clientes dela, as causas são a imprudência, no caso dos caminhões, o excesso de peso, o cansaço do motorista e, lá atrás, agregadas a essas causas, condições geométricas das rodovias. Que condições? Tem uma grande rampa descendente e, no final da rampa, tem uma curva de raio pequeno. Isso, às vezes, até tem a sinalização, mas se não tiver a sinalização, aí é um problema de sinalização. Mas, em muitos casos, têm a sinalização, mas ele vem com excesso de peso, vem cansado e ele não consegue segurar o caminhão. Isso quem diz é a Pancary, não sou eu. Eu recomendaria também que os senhores fossem atrás dessa informação.

No caso de veículos em geral, é a imprudência. E isso é que eu acho que é uma pauta a ser construída, entre o Governo Federal e os Governos Estaduais, Municipais, a sociedade, o Congresso, todo mundo, para atacar essa causa que é a fundamental, que é a imprudência. É a direção agressiva, é a irresponsabilidade de grande parte dos condutores, é a forma agressiva ou não defensiva, que aí pode ser uma forma de você tratar esse problema, que as pessoas tenham, sejam formadas em direção defensiva e coisas desse tipo. Então, essa é uma correlação. E daí que é bom ter estradas em—

[soa a campainha].

Situações precárias para que não tenha acidente? Claro que não. Eu sou projetista geométrico, tenho 34 anos nessa área, trabalhei na ponte Rio-Niterói, fiz inúmeros projetos, sou projetista geométrico. A questão da geometria da via, e as condições do pavimento, tudo isso, sinalização, são fundamentais para um tráfego mais seguro. Mas elas são totalmente insuficientes. E quem diz isso não sou eu, nem ninguém. São órgãos como o IPEA e a Polícia Rodoviária Federal, quando faz lá as pesquisas delas de causas de acidente.

O segundo mito, esse é duro, porque inclusive está presente aqui o Vice-Presidente da Sessão de Carga da CNT, e a gente vem debatendo esse assunto, e esse é mais difícil, mas eu recomendo a mesma coisa: Que todos se dirijam à pesquisa da CNT, de julho de 2006, e além a pesquisa da CNT. Não vão por conta do que diz a imprensa. Vai lá ler. Veja o que é que a pesquisa diz sobre as condições de pavimentos. Pergunte ao Governador, ex-Governador Marconi Perillo, se aquilo que está lá na pesquisa das rodovias estaduais de Goiás condiz com que ele sabe das rodovias de Goiás. Aí eu pergunto: A pesquisa está errada? Ela é mentirosa? Não. Não é nada disso. A pesquisa tem uma metodologia que dá um privilégio muito grande para a questão da geometria da via. As rodovias têm que ser duplicadas, com canteiro central, não pode ser com barreira Jersey, essas coisas todas.

Então, ao dar um peso muito grande para a geometria, realmente, do ponto de vista da geometria, uma quantidade grande de rodovias, especialmente as estaduais, não atendem às condições porque elas foram feitas na década de 30, 40, 50, 60, onde o modelo de Projeto era o traçado francês, que privilegiava acompanhar o mínimo de custo, as rampas mais suaves, curvas de raio muito pequeno, aliás, as rampas elevadas. Isso tudo para reduzir ao mínimo o custo da construção da obra. Especialmente o custo de terraplanagem. Então essas rodovias nunca vão tirar nota alta nessa pesquisa. A CNT está correta em fazer isso. Por quê? Porque está vendo, do ponto de vista do caminhoneiro, da empresa, não são desejáveis estradas como em Minas, por exemplo, Poços de Caldas... Toda aquela região ali, Caxambú, Cambuquira, São Lourenço etc, que são rodovias de curva com raio muito pequeno e que causam uma grande dificuldade para os caminhões dirigindo porque o trem-tipo era outro e as condições econômicas também. Mas—

[soa a campanha].

Se vocês olharem as notas do pavimento, vou dar os números agora: Das 109 ligações pesquisadas da CNT, a nota geral foi 71. A nota do pavimento, a nota média do pavimento foi 79. A nota média da sinalização foi 71. Igual à nota geral. E a nota média da geometria foi 63. Então, essa pesquisa mostra o seguinte, temos que evoluir muito na geometria. Duplicação, duplicações que precisam ser feitas, essa coisa toda. Agora, o pavimento e a sinalização, o que a pesquisa diz é uma outra coisa.

Então, eu acho que essa questão da... Isso remete para quê? Que os Gastos feitos pelo Governo Federal e pelos Governos estaduais, não esqueçam, porque a pesquisa vai a 27 mil quilômetros de rodovias estaduais. Os gastos feitos pelos Governos estaduais

deram certo. Peço de novo aqui o testemunho do ex-Governador Marconi Perillo, do pessoal de Minas, que sabe o que é que o Governador Aécio investiu lá nas rodovias. Dinheiro de onde? Da CIDE. Em Minas, o orçamento do DER, em 2005, foi 100 milhões. Só de CIDE, foram 150 milhões, repassados para o Estado. O Governo do Estado pôde fazer--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Me desculpe, mas o orçamento não foi só 100 milhões, não.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE:

Bom, essa era a informação do pessoal do DER, nas discussões que fazíamos no fórum dos Secretários. Mas, de qualquer maneira, foram 150 milhões de CIDE, São Paulo dá quase 400 milhões, o que dá realmente para fazer muita coisa. Não é possível que com esses investimentos... Agora vou falar do Governo Federal. 2003 e 2004, 2002 também foi muito ruim, já tinha a CIDE sim, em 2002. Foi muito baixo. E teve aqueles um bilhão e novecentos, que são atribuídos na conta da CIDE, que foram para as rodovias estadualizadas, e a gente sabe é sabe que não foram usados nas rodovias estadualizadas. Foi para pagar 13º e outras despesas.

Então, na realidade, 2002 foi muito ruim. 2003 foi ruim, o orçamento do Ministério dos Transportes era um bilhão e 700; 2004 era dois e 400. Tinha um bilhão de dívida do Governo anterior, de obras que tinham sido feitas e não tinham sido pagas. Então, só a partir de 2005, é que o Governo realmente pôde retomar a capacidade de investir, com a criação do PPI, que todos aqui devem conhecer. Então, quanto é que é arrecadado da CIDE? Sete bilhões e meio. A DRU, que é desvinculação de receita da União, é quanto? 20%. Então, para a DRU, vai um bilhão e meio. Ou deveria ir. Então, sobram seis bilhões. Desses seis bilhões, são aplicados aqueles 29% que vão para Estados e Municípios. Que dá mais ou menos 1,8 bilhões. Sobra quanto para o Governo Federal? 4,2 bilhões.

Então, o que é que tem que ser cobrado do Governo Federal? A não ser que alguém ache que não deva fazer o rigor fiscal. Mas todo mundo que está presente aqui, todos os Senadores, eu tenho certeza, que querem o rigor fiscal. Então, o que sobra efetivamente são quatro bilhões e 200. Então, em 2005 e 2006, o Governo Federal gastou, ele pode ainda nem ter pago totalmente 2006... Em 2006, está pagando em 2007. Assim como teve despesa de 2005 que foi paga em 2006. Mas quando a gente pegar três, quatro anos, nós vamos ver que aquilo que foi empenhado, foi liquidado e foi pago, mas o que está dando é um valor acima desses quatro bilhões e duzentos que sobram para o Governo Federal. E, neste ano, vai ser muito mais. A

previsão, nesse ano, é chegar a nove bilhões. Então, se der nove bilhões, vai ser o dobro do valor da CIDE que seria para os Estados. Por que é importante dizer isso? Porque tem um discurso que fala que como o Governo, ao invés da CIDE, tem que fazer PPP ou coisa... No meu modo de ver, e acho que é o pensamento do Governo, do Ministério, acredito que estou falando em nome deles, PPP e concessões têm que ser feitas porque uma fala aqui do Presidente da ABDIB, “o Brasil tem pressa”. Não dá para esperar, mesmo que seja um ritmo de nove bilhões por ano, não dá para esperar fazer um determinado investimento que precisa ser em ferrovia, por exemplo, que a CIDE vai muito pouco ainda para ferrovia, daqui a quatro, cinco anos. Tem que fazer já, o Ferroanel de São Paulo tem que atacar já. A Variante Guarapuava – Ipiranga ou Guarapuava-Engenheiro Bley, nos sul, têm que atacar já. A Nova Transnordestina, que já foi a primeira PPP do Governo, que são 75% de recursos da União e 25 da CFM, essa obra que está em andamento, ela tem atacar já. Então, a PPP e a concessão são uma necessidade por causa da velocidade que o Brasil precisa que os investimentos sejam feitos. Não é porque—

[soa a campanha].

Está aplicando assim, esse ano nós já vamos aplicar mais que o valor total da CIDE. Mas precisa de mais ainda. Precisa de muito mais porque nós temos uma necessidade, seja por conta do que não foi feito no passado, seja por conta do ritmo de crescimento, especialmente dos volumes de exportação e importação, que têm uma pressão violentíssima sobre a infra-estrutura.

Meu tempo já mais do que acabou, eu gostaria apenas de falar sobre a questão de pessoal, que isso realmente é um ponto extremamente delicado. E ele está acontecendo não só no Governo, está acontecendo nas empresas de obras, devido ao elevadíssimo volume de contratos em andamento no Governo Federal e nos Governos estaduais, por conta dessa CIDE que é repassada para os Governos estaduais, as empresas estão com dificuldade de encontrar gente, de encontrar operador de *motoscraper*, operador de trator, topógrafo, engenheiro... A engenharia, eu fui engenheiro construtor da época áurea, da década de 70. Assim como tinha a Internacional Engenharia, Temag, todas essas na área de energia, aquela lá da Visão, como é o nome? A Hidroceres, a Montreal. Tinha um grupo Promon, um grupo de elite, que constituía a massa crítica da engenharia nacional. Isso tudo foi desmontado, ao longo tempo. A parte de consultoria foi totalmente desmontada. Hoje, as próprias empreiteiras acabam fazendo o papel das empresas de consultoria, não têm controle tecnológico, antes tinha uma empre-

sa de consultoria que fazia os ensaios. O cara fazia lá o pavimento. Você ia lá tirava amostra, fazia ensaio... Se tivesse fora das especificações, tinha que quebrar e mandar refazer. Não era assim, na década de 70? Isso acabou. Então, as empresas de consultoria foram para vala, as empresas de engenharia também, as de obra, aquele problema de as empresas faturarem, fazerem hoje e só receberem seis meses depois, causou uma insolvência generalizada. Então, com o PPI, que garante o pagamento a tempo, é que nós estamos recuperando essa condição. Então, as agora estão aceitando dar ritmo às obras e tal. Onde é que a gente precisa avançar? Fazer bancos de projetos na área da engenharia consultiva. Por exemplo, na área de projetos de ferrovia, de rodovias, na área de portos, o que é do Poder Público, fazer tudo isso.

Então, isso há um Projeto, dentro do DNIT, já está se investindo muito mais em projetos, mas a gente não está fazendo um banco de projetos. Nós estamos fazendo projetos que já deviam ter sido feitos e não foram. E na parte do DNIT, especialmente, o que o Governo fez, que foi abrir concursos. Então, foram chamados cerca de 500 profissionais. Para se ter uma idéia, no DNIT Sede, em 2000, até esse concurso, tinham 20 engenheiros. Um volume gigantesco de contratos e 20 engenheiros para dar conta disso. Na Antiga SUNIT(F), que agora se chama Superintendência Regional, e nas residências, que também têm um outro nome, mas pra mim é distrito... É nomenclatura antiga, nas residências, era um vexame também. Não existia gente suficiente. Santa Catarina era até privilegiada porque tinham lá dois ou três, pessoal da antiga, que eram de lá mesmo, que ficaram, e que deram uma ajuda significativa lá para o João José. Mas a maioria dos Estados não tinha gente para dar conta do desafio que precisava.

Então, abertura de concurso e um trabalho de formação, que foi outra coisa... Eu trabalhei também no IPR. O IPR fazia um trabalho de formação de engenheiros residentes, dos engenheiros em geral do DNER. Também isso aí acabou, o IPR acabou virando uma coordenação, DSIII lá, tinha sido uma Diretoria do DNER e agora a atual gestão—

[soa a campanha].

Levou o IPR para uma assessoria especial da Diretoria. Mas ainda não é a solução. A gente tem discutido, no Ministério, a criação de uma empresa de pesquisa de transporte, que foi outra coisa grave que aconteceu, que foi a extinção do GEIPOP e, com isso, juntou esse quadro todo. Engenharia consultiva, na área acadêmica também houve uma redução grande e nós, então, ficamos... Nós temos que correr agora atrás do prejuízo. Teriam outros assuntos aqui, coisas que fo-

ram perguntadas, mas acho que as mais importantes são essas daí. Ah, sim, uma pergunta do...

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ):

Sr. Presidente, eu queria dizer que o Presidente Lula fez ontem um discurso no Rio, dizendo da importância que ele dá ao problema do transporte marítimo no Brasil. Eu gostaria de conhecer qual é a política do Ministério nesse setor, o que tem sido feito até agora e o que se pretende fazer.

SR. JOSÉ AUGUSTO DE FONSECA VALENTE:

Primeiro eu quero--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com licença, eu gostaria de passar a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, para réplica, já que o Senador Francisco Dornelles já utilizou da palavra, para que V. Exa. possa encerrar, já que nós vamos encerrar 10 para as duas essa Sessão, tendo em vista que nós vamos iniciar a Sessão deliberativa do Senado. Com a palavra, o Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Dr. José Augusto, apenas é a questão, eu tenho já defendido aqui que nós precisamos ter, tendo em vista o crescimento do país, o crescimento da demanda de automóveis, do tráfego, precisamos ter um pensamento grande, digamos, pensar grande. E não interessa se é esse Governo ou se é o Governo passado. É termos realmente um plano de duplicação das rodovias que estão congestionadas, o Projeto dos metrô para transporte urbano, para assim nós diminuirmos o movimento de automóveis dentro das grandes cidades. Agora, para isso, tem que ter financiamento externo, tem que ter dinheiro de concessão, tem que ter dinheiro público. Então, eu sei que não é só problema de dinheiro que justifica a concessão. O tempo é importante. Mas é dinheiro também, porque, não é só dinheiro, por exemplo, no caso da BR-040, Brasília-Belo Horizonte, não é só dinheiro não. Tem quatro anos que nós estamos lutando para conseguir retomar a duplicação e está começando agora. Quatro anos. Eu consegui aprovar Emenda no Orçamento. Agora está saindo. Então, está bem, vou cumprimentar o Governo agora que está conseguindo fazer. Quatro anos e não foi problema de dinheiro. Mas é problema de dinheiro em outros momentos sim porque têm muitas estradas que não têm dinheiro para fazer a duplicação.

Agora, eu queria, realmente eu fico pouco, eu passo só com essa postura, às vezes, de diminuir o problema, que é um pouco o que o Zuanazzi fez, na questão da... Que foi infeliz em dizer que não existe problema na área aérea. Mas, na verdade, nessa pelo menos nessa área, existe problema sim. É evidente que falta sinalização, é evidente que o motorista é imprudente, mas tem problema de peso de estrada, mas

tem também más estradas. É claro que uma estrada duplicada, com um movimento grande, o número de acidentes é menor. Os gráficos são muito claros. Os gráficos de acidentes em estradas pedagiadas mostram que é menor o número de acidentes em estradas pedagiadas porque, então, são estradas melhores. Mas eu deixo a última pergunta, que eu fiz, que dia que vai ter a concessão de rodovias, o primeiro lote e o segundo?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

Isso, são duas respostas que estão faltando, não?

[soa a campanha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sr. Secretário, eu vou destinar dois minutos. Eu vou pedir para ser muito sucinto—

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

Sim, eu vou tentar ser extremamente objetivo--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senão o nosso Presidente da ANTT será prejudicado e nós gostaríamos muito de ouvi-lo. Com a palavra, por dois minutos.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

A PPP da BR-116 e da 324, eu vou deixar para o José Alexandre responder, parece que já está tudo pronto para sair. Não há impedimento. O TCU já analisou, parece que já devolveu para a ANTT e vai sair. Esses sete lotes, que podem ser sete, seis ou cinco, vai depender das conversas, há uma decisão do Governo de levar a termo agora o mais rápido possível. Foram um ano e oito meses do TCU apreciando de maio de 2005 até dezembro de 2006. Com relação às PPPs--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Então, eu tenho razão com relação à Senadora Ideli, não é? Porque um ano e oito meses, o Governo está há quatro anos e três meses, então tem mais tempo por fora do TCU.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE:

É, mas é que, quando foi feito no Governo anterior, tinha muitos problemas que o próprio TCU também tinha apontado, e foi feita toda uma revisão. Tem razão. Podia ter sido mais rápido? Podia ter sido mais rápido. Nós queríamos que fosse mais rápido? Queríamos. Mas não foi. Mas não era e não é um problema ideológico—

[soa a campanha].

Com relação a PPPs, então é isso. É essa, a do Ferroanel de São Paulo, a MRS já apresentou um Projeto e está sendo analisado internamente, assim que tiver o sinal verde, seja interno ou seja do TCU, que sempre tem que passar pelo TCU, o Ferroanel vai ser feito. Já tem a PPP da Nova Transnordestina, que eu já mencionei aqui, e vamos passar agora para a BR-116, em Minas, que está na fila e outras possibilidades.

Porque nós já encaminhamos um pedido à ANTT da terceira etapa de concessões, que seria, não é, José Alexandre, em torno de cinco mil quilômetros possíveis. Mas, com a lei da PPP, pode ser que tenham coisas que não sejam exatamente concessão. Pode ser na linha de PPP. Mas isso é algo que o José Alexandre pode falar.

Com relação à questão do transporte marítimo, a primeira coisa que eu tenho que confessar é que a gente ainda não avançou tudo o que deveria ter avançado. Houve um--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Houve algum tempo que foi avançado?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Houve. Primeira coisa, um investimento na área de dragagem, que é um dos principais gargalos. E as dragagens só não andaram mais rápido, alguns casos, por causa de problema ambiental. Não existe problema, nem orçamentário nem financeiro, porque todas essas dragagens estão no PPI. Vários... Nas hidrovias de navegação interior, estão sendo recuperados e restaurados uma série de portos, inclusive o maior deles, o de Parintins, mas vários portos hidroviários estão sendo trabalhados. Acessos, na área de portos, que não é exatamente no transporte marítimo, mas que vai refletir lá--

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): É só para ficar claro sobre a pergunta, o seguinte, eu não me referi a portos nem infra-estrutura. Eu quero aquela diferença entre empresas brasileiras de navegação e empresas estrangeiras de navegação. Porque todas elas utilizam os portos, todas elas... Qual é o... O que é que tem sido feito para que o Brasil tem possa ter empresas brasileiras de navegação?

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Isso que eu estava dizendo. Isso aí ainda é uma fragilidade. Porque isso não é uma discussão concluída dentro do Governo. Mas já se avançou muito na parte de Marinha Mercante, de construção de embarcações. Avançou-se alguma coisa na área de cabotagem. Na minha opinião, ainda aquém daquilo que é necessário e, no PAC, está lá a previsão da conclusão de Tucuruí, das eclusas de Tucuruí, mas que também ainda é algo insuficiente. Embora o fato de ter infra-estrutura não quer dizer que os operadores vão utilizar a infra-estrutura porque toda a produção de soja do oeste do Paraná, embora tenha uma ferrovia que saia de Cascavel e vá até o Porto de Paranaguá ou São Francisco do Sul, a soja não vai pela ferrovia. Ela vai por caminhão. Então, além de ter a infra-estrutura, tem que ver outros mecanismos para induzir ou para romper a cultura rodoviarista ou induzir os operadores, os produtores a

utilizarem a ferrovia e as hidrovias, naquilo que é mais adequado para elas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu indago ao Senador Francisco Dornelles se ele está satisfeito com as respostas. Com a palavra o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Sr. Presidente, o que eu diria é o seguinte, existe aqui uma confusão muito grande entre estaleiro e Companhia Brasileira de Navegação; entre porto e empresas brasileiras de navegação. Hoje nós gastamos seis a cinco bilhões de dólares por ano, pagando os nossos *spreads* a empresas estrangeiras de navegação. Eu reconheço que têm sido feitos investimentos em portos, tem se tido preocupação com as hidrovias, nós estamos misturando as coisas. Nós precisamos... O que é que existe? Qual é a política do Governo em relação à navegação marítima, à navegação? O que tem sido feito—

[soa a campainha].

Para que as empresas brasileiras de navegação possam ficar no mercado? Não é problema de infraestrutura, de investimento. É em relação ao custo Brasil que hoje as empresas brasileiras de navegação não conseguem competir com empresas registradas em paraísos fiscais e que operam no Brasil.

SR. JOSÉ AUGUSTO DA FONSECA VALENTE: Inclusive tem empresas brasileiras que fazem isso também. Vai para lá, pega o navio--

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Não, não é empresa brasileira; dois brasileiros constituem uma empresa no estrangeiro para não pagar imposto aqui e agora nós vamos ter, com o veto da Emenda 03, profissionais liberais no Brasil que vão constituir no Uruguai para operar aqui. De modo que o problema básico é que não existe ainda uma política voltada para o transporte marítimo, principalmente para o fortalecimento de empresas brasileiras de navegação.

[Soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, eu concedo a palavra ao Dr. José Alexandre, Presidente da ANTT, para responder aos questionamentos, por 10 minutos.

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Bom, acho que tem um volume enorme de perguntas aqui. É uma pena, se eu não puder esclarecer tudo, eu saio até um pouco--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com licença, Sr. Presidente. Eu gostaria apenas de esclarecer que estou destinando 10 minutos ao Dr. José Alexandre pelo número de perguntas, o volume de perguntas é muito grande e

o nosso Secretário José Augusto teve quase 40 minutos para fazer as suas respostas. Com a palavra, o Dr. José Alexandre.

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Bom, a primeira questão aqui, até pela ordem, vou responder à Senadora Ideli, ela fez uma primeira colocação sobre... Que o segundo modelo de concessões deveria utilizar receitas alternativas, uso da via, que não entra na tarifa. Romero, você pode colocar aquela apresentação? Eu quero dizer à senhora que praticamente desde que a Agência foi criada, todos os anos, o reajuste final da tarifa... Posso me aproximar ali, só para explicar? Esse é o reajuste da tarifa. Reajuste simples. Simplesmente a aplicação do reajuste. Esse é o reajuste com a revisão da Agência. É o que foi aplicado. Desde 2002 a 2006, todas as concessões baixaram o valor real da tarifa. Se puder abrir um, mais rápido... No caso da Nova Dutra, o acumulado seria 63, foi 61 o real. Esse é o caso da CONGER, BR-040, em Juiz de Fora. Além dessa redução, foi antecipada, em 10 anos, toda a construção da nova rampa de subida da Rio-Petrópolis. Essa CRT, Rio-Teresópolis--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Esse percentual é em IGPM, alguma coisa?

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: Esse é a CONCEPA, no Rio Grande do Sul, oi?

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Esse percentual--

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: É o acumulado de 2002 a 2006.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Não, mas eu sei, mas é em IGPM, é um índice próprio, o que é?

DR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE: É uma fórmula paramétrica que é adotada no caso das concessões. Eu vou fazer o comparativo no final. Esse é o caso de CONCEPA, no Rio Grande do Sul; esse é o caso da ponte Rio-Niterói. Você tem aquele quadro... Deixa-me pegar aqui, Senador, só para lhe fazer o... Desculpe. Com relação à questão do IGPM, também com isso eu respondo aqui a pergunta da Senadora Ideli, se eu adotasse o modelo da ANEEL, eu teria um cumulativo aí maior, se a senhora verificar seria o reajuste real visa àquela coluna de IGPM. Essa coluna aqui. Se eu adotasse o modelo da ANEEL, esse seria o valor adicional que eu teria que aplicar à tarifa hoje. Por isso, que inclusive, eu defendi a questão da prática fórmula paramétrica como fórmula de correção mais correta, tanto do ponto de vista do usuário, quanto do ponto de vista do investidor.

Com relação, ainda, à questão que foi colocada de que os benefícios responderiam por 29%, o resto é operacional, eu comentei aqui no início, a senhora

não estava, eu comentei a questão de que nós contabilizamos diferentes. Então, todo o serviço de sinalização, pintura de pista, a sinalização vertical ou horizontal, conservação, limpeza de bueiros, tudo isso que é feito nos contratos do DNER e que se fala que são investimentos do DNIT, na verdade, para nós, é custo operacional. Então a manutenção do pavimento é custo operacional. Investimento, e por isso que é só 29%, ele corresponde à agregação de patrimônio da União, ou seja, é uma duplicação que não existe, é um trevo novo que não existe, é uma terceira faixa que não existe.

Com relação, ainda, à questão do Espírito Santo, o 8º lote foi retirado porque não tinha estudo ambiental, ou seja, o TCU não iria aprová-lo porque não tinha o estudo ambiental concluído. E, na verdade, o que nós temos no Brasil, e aí é preciso distinguir para que não se seja... Não se coloque de forma adequada essa discussão de rodovias, nós temos na verdade três modelos de concessão de rodovias, de concessões de rodoviárias implantadas no Brasil. Tem um que é o federal, tem um que é o de São Paulo, tem um que é do Rio Grande do Sul. Existem, em função desses modelos, problemas em cada um desses modelos. Eu, a pedido inclusive, do Ministro, na época, e do Governador Rigotto, eu fiz um estudo profundo no problema das concessões do Rio Grande do Sul. Não quero entrar nesse mérito, mas até porque não é uma gestão minha, mas eu fiz e apresentei minhas sugestões e como é que a Agência via que poderia ter resolvido. Então, existem problemas na modelagem e existem problemas na gestão dos contratos que geram decorrências das tarifas.

Quando eu entrei na Agência, em 2002, a tarifa do Rio Grande do Sul e do Paraná era abaixo das tarifas federais. Hoje são maiores. Quer dizer, paga por trafegar numa rodovia como a Dutra, uma tarifa menor, sempre comparado a uma tarifa por cem quilômetros, então não é um valor nominal que está lá, do que uma pista simples no Rio Grande do Sul. Um dos grandes problemas que aconteceram foi gestão. Se tem uma concessão de 15 anos; prazo já inadequado. Com cinco anos de concessão você retira todos os investimentos que estão diluídos em 15 anos. Fica quatro anos sem dar reajuste ao concessionário. Direito de contrato. No final, o que acontece? É uma pancada, que você tem que voltar com os investimentos, mas só pode diluir eles em sete, oito anos. Então, o reflexo para fazer a mesma coisa do início é muito maior. E repor perdas de reajuste de quatro anos atrás gera um rebatimento maior. Então, o contrato hoje ele tem a mesma cara que o contrato no início, mas uma tarifa real muito mais

alta. A culpa é de fazer a concessão ou não fazer a concessão ou de quem gere o contrato?

Então, acho que essa questão, ela precisa ser colocada também, para que não se misturem problemas que são reais, na modelagem do Rio Grande do Sul, que gera uma reação no Rio Grande do Sul e também no Paraná, com outras concessões. É por isso que, quando se faz uma pesquisa hoje, em nível nacional, 77% dos usuários querem concessões rodoviárias. Também em relação a isso, quer dizer, com esse estudo que o Paulo Godoy mencionou, eu conheço ele, inclusive está disponível no site da Agência, feito pela USP, quando a gente fala em 34 reais de custo adicional, por não usar uma rodovia concedida, se o pedágio é sete, é cinco ou três, isso, em termos econômicos para o usuário, acho que já estaria resolvido.

Com relação à questão se as concessões terem sido feitas antes, ainda uma colocação da Senadora Ideli, da Agência ser criada, eu diria à senhora que, em termos de rodovia, não. Está visto aí, mas a gente foi até o início das concessões. Em termos de ferrovia, sim. E basta a senhora verificar que toda essa situação de inversão da situação das ferrovias se deu toda por atos regulatórios das Agências, que não havia antes. Havia, inclusive, nos contratos, obrigações para que o Poder Público editasse determinadas regulamentações que não foram feitas. Então, se perdeu aí um espaço na questão ferroviária, grande. E, principalmente no setor de passageiros também, porque o setor já estava 12 anos sem ter sequer fiscalização.

Em relação a essa questão, Presidente, eu queria falar para o senhor até que essa colocação que o frete da Novo Oeste estaria mais alto que o rodoviário, essa me foi cobrada até pelo Presidente da República. Eu sei que essa informação chegou lá—

[soa a campanha].

E eu vou lhe responder a mesma coisa. Eu tenho isso em cima da minha mesa. Não é verdade. Isso foi uma abertura de negociação da Novo Oeste para o próximo ano; mudou completamente a gestão. Então, hoje, eles atuam comercialmente e, na verdade, o Ferroviário tem menos 27 quilômetros ed Rondonópolis, fazendo a perna rodoviária até chegar ao Porto de Santos.

Bom, com relação à colocação do Senador Cícero Lucena, já foi praticamente colocado aqui, na verdade, o número de 22 bilhões, como número de custo de acidentes, dito pelo Valente, é esse mesmo.

Em relação ao Senador Eduardo Azeredo, houve realmente, através do Diário Oficial, um despacho do Ministro dia 07 de outubro de 2003, publicado no Diário Oficial do dia 13 do 10 de 2003, que praticamente suspendeu o processo de concessões por um ano e

meio. Depois, ele permaneceu exatamente um ano e oito meses no Tribunal de Contas da União.

Em relação à colocação do Senador Jayme Campos, que menciona uma colocação de um Procurador Federal, de que concessão ferroviária rende mais do que o tráfico de drogas, esse mesmo Procurador, ele se retratou no mesmo dia, inclusive, na televisão. E seria impensável uma coisa dessas acontecer, numa realidade hoje de mercado no Brasil. Você tem a Agência, você tem o Tribunal, você tem a CVM, você tem todos os agentes financeiros, essas empresas têm ações na Bolsa de Valores, então, é muito fácil serem precificadas, não só pelos agentes econômicos, pelos próprios investidores, e tem também o BNDES, que analisa e tem sob sua guarda cada concessão que faz conosco.

Sobre critérios e privatização, que foi colocado aqui, na verdade, nós alteramos completamente o critério. O modelo ainda proposto pelo Ministério dos Transportes, em 2005, era a concorrência, com tarifa de... Eu vou pegar apenas uma para citar como exemplo. Vou pegar duas. Fernão Dias e Regis Bittencourt. O Ministério dos Transportes propunha a tarifa 5,38 e 5,05. A Agência, depois que pegou esse processo, está propondo 3,4 e 3,3. Ou seja, essa apreciação de tarifa, como se deu, até respondendo a uma pergunta do Senador Marconi Perillo, ela se deu exatamente verificando os ganhos tecnológicos que os concessionários adquiriram ao longo dos anos.

Então, aquela estrutura como é hoje feita pelo DNIT, CBUQ, nós estamos usando micro revestimento. Hoje, se você verifica uma concessão rodoviária, nós temos uma situação de asfalto que não é adequada, tem um único fornecedor. Hoje, nenhuma concessão rodoviária usa o asfalto do jeito que o DNIT usa.

E também, colocando aqui uma preocupação, quando se fala em manter rodovias em obras públicas, hoje o DNIT as faz através de um programa que ele chama de PIR IV; PIR IV tem quatro anos de vida útil. Ou seja, só o fato da rodovia não ser concessionada, ela já vai custar para a sociedade o dobro do que ela custaria se fosse feita numa modelagem adequada com, no mínimo, oito anos de vida útil. E como é precificada numa concessão rodoviária. Ou seja, há um ganho real no custo da manutenção daquela estrada, em nível de 25 anos.

Com relação a valores e pedágio, e como é que se chegou aqui também, Senador Jayme Campos, nesse trabalho, participaram, além do TCU, o BID, o BIRD, a ANTT, o BNDES, e da modelagem, quem sugeriu foi a BOVESPA, e CBLC. Com relação a uma rodovia com 10, 12 mil, provavelmente ela é auto-sustentável. Quer dizer, em torno de oito mil, mais ou menos, em

VDM, ela já se tornaria uma rodovia, em tese, eu não sei o volume de obras dessa rodovia. Agora, também volto a afirmar aqui, não cabe à Agência definir qual é o objeto de outorga. Não gosto, inclusive, de discutir isso. Cabe ao Governo definir e a Agência promover. A nossa obrigação é fazer estudos. Com relação a fazer estudos, até uma informação que o Dr. Valente colocou, nós estamos estudando sim 15 mil quilômetros adicionais, tanto para PPP, quanto para concessão. Isso não quer dizer que vai ocorrer. A nossa obrigação é estudar.

Com relação à PPP e com relação à segunda etapa, do ponto de vista da Agência e do TCU, está pronto desde dezembro. Eu aguardo uma posição do Governo Federal de publicar ou não esses editais.

Com relação, em termos de as Agências estarem mais frágeis em termos de pessoal também, eu não gostaria de entrar muito na discussão sobre essa questão operacional da Agência. Poderia falar sobre pessoal. Um dos nossos grandes problemas, e aqui respondendo também à pergunta do Senador Marconi Perillo, eu tenho menos da metade do quadro de pessoal previsto em lei. Tenho que fiscalizar cinco mil e quinhentos terminais rodoviários, cerca de 250 empresas... Duas mil e novecentas linhas interestaduais, internacionais de passageiros; quatro mil empresas no fretamento; 850 mil caminhoneiros; 12 concessões ferroviárias; seis concessões rodoviárias; 240 operadores de transporte multimodal e tem alguma coisa em torno de pouco mais de 200 fiscais no Brasil.

Com relação à política tarifária, na verdade, nunca houve um ato específico editando política. Recentemente eu conversei isso com o Ministro Alfredo já, depois que tomou posse, da conveniência de fazer isso. Se tivesse sido estabelecido, um Decreto, como dita a lei 10233, que criou a Agência, que cabe ao Ministro de Estado dos Transportes a edição da política tarifária a ser estabelecida nas outorgas de rodovias concedidas, nós não teríamos nenhum tipo de problema com o TCU. Porque a discussão foi exatamente em cima de qual deve ser a taxa interna de retorno, qual deve ser o sistema de precificação dos custos, coisas que deveriam estar expedidas através de um ato definindo essas políticas.

Eu vou tentar responder tudo. Em relação à pergunta do Senador Marconi Perillo, tarifa regulada, tarifa *pricecap*, na tarifa regulada, nós tínhamos os pedágios e tinha as linhas interestaduais, se verificaram e nós fizemos uma Audiência Pública e, há coisa de duas semanas, nós editamos uma Resolução da Agência, em que nós transformamos as linhas interestaduais em sistemas *pricecap*, e hoje já operam com o mesmo sistema de descontos que operam as linhas de ônibus.

Pricecap no pedágio é possível. Tanto é que as concessionárias têm contratualmente o direito de praticar descontos. A questão da rodovia é que a concorrência da rodovia se dá na licitação, e não durante... Não há concorrência depois que ela explora. Só no ato de licitação da outorga. Portanto, dificilmente as concessões dariam desconto. No caso específico da Nova Dutra, ela deu, durante sete anos, oito anos, ela isentou as motocicletas. Claro que isso é um problema. Ela está retomando agora. Porque é uma grande despesa que tem em nível de acidentes, mobilização de UTI, mobilização de ambulâncias, são exatamente os acidentes com motos que normalmente geram vítima fatal.

Com relação à pergunta que foi feita em relação à descentralização das rodovias, eu, pessoalmente, sou favor. A Agência obviamente não pode entrar nisso. Com relação ao que foi dito de pedágio fechado, não vejo como fazer rodovias hoje nessa situação, no momento em que o Brasil já tem uma malha constituída. O que se fala é em manter essa malha via alternativa, pedagiar em pista simples. Essa questão de pedagiar em pistas simples foi já ultrapassada, inclusive, nos Estados Unidos. Os Estados Unidos está fazendo um grande programa rodoviário, então... Inclusive eles trabalham com uma taxa interna de retorno de 12% em dólar. Já tem o primeiro piloto que a concessão lá em Colorado, que o edital já está na rua, já está em processo licitatório e deve atingir um quantitativo total de um milhão e meio de quilômetros.

Foi mencionado aqui também o nível de percentual de concessão. A Argentina tem mais quilômetros concedidos do que nós. A licitação, em dias diferentes, que foi colocada aqui. Na verdade, essa foi a proposta da Agência. Eu usei essa fórmula na rede ferroviária federal e propusemos, no plano de outorga, ao Governo feito, que fosse feito em dias diferentes. Foi exatamente uma decisão do Palácio e da Casa Civil no sentido de fazer tudo junto. Não foi uma decisão da agência.

Eu vi aqui muito essa questão de conluio. Isso foi muito trabalhado entre a gente e o BOVESPA. Gostaria de saber exatamente onde é que está esse ponto, até que eu possa reabrir a discussão com o BOVESPA. Se existe essa coisa... Foi até perguntado aqui pelo Senador Jayme Campos. Gostaria de saber isso, onde é que está, no edital, esse ponto para que a gente possa discutir. Esse edital foi colocado em Audiência Pública, em momento algum, tendo mil e seiscentas contribuições, foi levantado qualquer ponto em relação a isso. Muito pelo contrário, tudo que foi sugerido em Audiência Pública, em relação aos procedimentos do leilão, foi levado em conta.

Com relação também a essa comparação que se faz muito entre rodovia aqui, e conceito de rodovia lá fora, eu acho que não deve ser misturado. Porque nos

Estados Unidos e na Europa o pedágio surge como uma solução para o congestionamento. Você faz uma via lateral porque aquela está congestionada. Então, abre concessão. O México tem uma muito interessante. Exatamente do lado, uma concessionária com pedágio caríssimo, três vezes São Paulo quase, o pedágio de nível São Paulo, ao lado de uma não concessionada, e o tráfego dela está aumentando sem parar, porque leva três, quatro horas a mais você ir na rodovia gratuita.

Agora, esse é o conceito que foi adotado lá fora. Por quê? Porque eles mantêm as suas rodovias. Os Estados Unidos tem um fundo rodoviário muito parecido com o que seria a nossa CIDE hoje, em termos resumidos, e gastam isso mantendo as suas estradas. Eles não precisam conceder para manter estradas. O nosso problema é que nós precisamos conceder para manter as estradas.

Com relação à questão do nível de acidentes, eu acho que tem uma questão que tem que ser verificada aí, se a rodovia é concessionada ou não, tem mais ou não, essa conta, ela não é assim. Essa conta é o número de acidentes por milhão de veículos. Você tem que proporcionalizar as rodovias para poder verificar se têm mais ou menos acidentes. E quando se faz isso se verifica que, efetivamente, na rodovia concedida, tem muito menos acidente.

Com relação ao que foi levantado de pedágio público, eu acho que nem vou entrar aqui. Está o Senador Eliseu Resende aqui, que sabe o que aconteceu com a administração do pedágio do DNER, que chegou no momento, perdão, Dr. Severo também, que também chegou no momento em que a arrecadação de pedágio não chegava a cobrir a despesa de operação da praça de pedágio. E essa é uma questão real. Quer dizer, hoje, mesmo com esse ambiente que nós temos, com a Agência instituída, independente, eu tenho problema em todos os reajustes que a Agência vai conceder. Em todos os reajustes, eu tenho problemas sérios para implementar esses reajustes. Imagina como é que seria se fosse um órgão da Administração Pública.

Com relação também a uma comparação que foi feita aqui, estou terminando já, Senador Delcídio, com relação a uma comparação que foi feita aqui para se usar também um *benchmark* como empresa, eu quero dizer o seguinte, é muito mais fácil isso na distribuição, na transmissão e na geração. Agora, quando você pega concessão rodoviária, são coisas completamente diferentes. Eu tenho uma rodovia Presidente Dutra, que fatura seiscentos milhões por ano. E eu tenho uma ECOSUL que fatura 40 milhões por ano. São dois negócios completamente diferentes, que vão até exigir uma precificação de rentabilidades diferentes.

Com relação a recurso da CIDE, que a Senadora Ideli falou, já foi colocado, é uma pena porque eu tenho esse quadro na minha Mesa, ontem mesmo o Ministério dos Transportes me mandou. O que foi arrecadado e o que foi gasto no setor de transportes efetivamente. Se a senhora se interessar, depois eu posso mandar esse documento para a senhora.

Com relação à colocação de pedagiagem depois de duplicar, por que a iniciativa privada não investe, a senhora pode não concordar com minha linha de raciocínio, Senadora, mas eu penso assim: Eu acho que deveria privatizar ou conceder, assim que acaba a restauração do DNIT. Por quê? Porque a tarifa de pedágio mais barata que vai haver durante 25 anos. Eu diria à senhora, se eu fosse governante, talvez eu fizesse na primeira etapa o seguinte, eu entraria para recuperar a Dutra e depois eu concederia. Eu talvez tivesse a metade da tarifa que eu tenho hoje. Na CONGER, eu posso dizer, porque é uma coisa que eu fico um pouco impressionado. A CONGER, ali na saída do Rio de Janeiro para Petrópolis, chegou, logo nos três primeiros anos, a quintuplicar cada pista. Você chega a ter cinco faixas de rolamento de um lado e de outro. Aquilo foi um peso gigantesco no contrato. Se eu não tivesse feito aquilo, no terceiro ano, se eu tivesse feito aquilo no décimo ano, a tarifa cairia. Isso, na verdade, é porque a concessão é um fluxo de caixa. Eu já estou terminando, Senador. Por isso permite a gente fazer uma coisa. Quer dizer, é muito preocupante quando você chega, faz aquele movimento, eu retiro tudo de uma concessão, e depois eu volto com tudo. O impacto é gigantesco. A subida da serra de Petrópolis, nós colocamos o início da Agência, no ano 17 da concessão. O resultado deu menos de 10 centavos na tarifa, e aí fomos trazendo ela devagarzinho, todo ano. Em cima do quê? Em cima dos ganhos de modicidade, em cima dos ganhos de fiscalização, fazendo postergação de algumas obras que não foram realizadas. E, mesmo assim, dando aquele resultado que deu ali. E vamos começar agora, daqui a dois anos, a duplicação da serra, sem que a tarifa da CONGER tenha aumentado mais que 10 centavos. Se eu tivesse entrado com ela de uma vez, no ano de 2003, a tarifa subiria mais de um real.

Bom, e finalmente, eu queria só colocar uma colocação aqui também. Ah, Senador, me permita uma coisa, tem um dado interessante aqui. A senhora deve conhecer a Viação Catarinense, lá em Santa Catarina, ele tem uma vida útil de 120 mil quilômetros. Já quando ele trafega na Rio-Juiz de Fora, que ele trafega como mil e um, tem trezentos mil quilômetros de vida útil. Isso em função da situação da rodovia na BR-40 e lá em Santa Catarina. Essa pergunta a senhora pode verificar até com eles diretamente.

Bom, e para concluir aqui, eu espero ter colocado tudo, só queria fazer uma colocação com respeito um pouco a essa questão de pedágio, acho que essa discussão deveria ser uma questão bastante econômica, não no sentido político, até porque qualquer rodovia dessas, e eu cheguei a comentar com o Presidente da República, umas duas semanas atrás. Quem trafega hoje na Regis Bittencourt, trafega 100 quilômetros, deve gastar em torno de 10 litros de gasolina para fazer 100 quilômetros; a CIDE está 18% do litro, não é isso? Então, o litro está 2,50, isso daria, vamos arredondar, 50 centavos, 10 litros, cinco reais. Então, esse pedágio de cinco reais por 100 quilômetros, que nós estamos propondo, ele já é pago hoje, através da CIDE. Obrigado.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu gostaria de saber se algum Senador ou Senadora tem réplicas. Parece que o almoço fala mais alto nesse momento. E eu quero... Eu só queria fazer um registro, meu caro José Alexandre, que eu não falei da Ferronorte, não. Eu falei é daquela sucata chamada antiga Noroeste, que é um desastre, e eu estava muito esperançoso que a América Latina Logística desse conta com o recado, mas parece que ela está criando é complicação para quem quer transportar carga através da rodovia nossa lá. E você conhece bem aquele... A crise que nós enfrentamos com a nossa antiga Noroeste.

Eu queria agradecer a todos, ao Paulo Godoy, da ABDIB, ao José Alexandre, da ANTT; ao José Augusto da Fonseca Valente, nosso Secretário Nacional de Políticas de Transporte; ao ex-Ministro Cloraldino Severo, aqui presente, Consultor, ao Geraldo Viana, da ANTC, agradecer a atenção de todos que nos acompanharam até agora. Parabenizar a Senadora Ideli pela iniciativa, cumprimentar o nosso ex-Ministro Senador Eliseu Resende.

E só registrar que nós teremos uma reunião na terça-feira, às 17... No dia 17, às 10h00, uma Audiência Pública conjunta com a Comissão de Meio Ambiente, com a Comissão de Relações Exteriores e a Comissão de Infra-estrutura, conforme o Requerimento apresentado pelo Senador Inácio Arruda, sobre fontes alternativas de energia.

E, no mesmo dia, às 14h00, teremos uma Sessão Administrativa Deliberativa, a partir das 14h00, tratando de matérias de caráter terminativo e não terminativo. Eu quero agradecer a atenção de todos, a competência com que expuseram esses temas todos, e muito obrigado.

Sessão encerrada às 14h08.

SENADO FEDERAL

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 13ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, 11ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e da 10ª Reunião da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, Extraordinárias, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em conjunto no dia 17 de abril de 2007, às 10 horas e 30 minutos, no Plenário nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II.

Às dez horas e cinqüenta e dois minutos do dia dezoito de abril do ano de dois mil e sete, no Plenário nº 06 da Ala Nilo Coelho, Anexo II, sob a Presidência do Senador **LEOMAR QUINTANILHA**, reúnem-se a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores **Marconi Perillo**, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura, **Serys Selhessarenko**, **Delcídio Amaral**, **Ideli Salvati**, **Francisco Dornelles**, **Inácio Arruda**, **Fernando Collor**, **Exedito Júnior**, **Valter Pereira**, **Eliseu Resende**, **João Durval**, **Flávio Arns**, **Marco Maciel**, **Mozarildo Cavalcanti**, **Gilvam Borges**, **Mão Santa**, **Flexa Ribeiro**, **João Ribeiro**, **Marcelo Crivella**, **Antônio Carlos Valadares**, **Garibaldi Alves Filho**, **Renato Casagrande**, **José Agripino** e **Marisa Serrano**, **Aloizio Mercadante** e **Paulo Duque**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando-se a leitura das atas das reuniões anteriores que são dadas como lidas e aprovadas. Em seguida, a Presidência comunica que a presente reunião destina-se a realização de audiência pública com a presença dos Senhores **Adriano Duarte Filho**, Coordenador-Geral de Tecnologia Setoriais do Ministério de Ciência e Tecnologia; representando o Dr. Luiz Antônio Rodrigues Elias; **Jerson Kelman**, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL; **Ivönice Campos**, Diretora Executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica – ABEE, representando o Dr. Adão Linhares Muniz e **Manoel Polycarpo de Castro Neto**, Coordenador-Geral do Escritório Sede da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, representando o Dr. Haroldo Borges Rodrigues Lima, a fim de discorrer sobre **Fontes Alternativas de Energia**, em atendimento aos Requerimentos nºs 09 e 11, de 2007–CRE, nº 08, de 2007–CMA, e nºs 18 e 24, de 2007–CI, todos de autoria do Senador Inácio Arruda.

A Presidência comunica a ausência justificada do Senhor Márcio Pereira Zimmermann. Após, o Senhor Presidente convida os expositores para tomarem assento à Mesa dos trabalhos, concedendo, inicialmente, a palavra ao Senhor Adriano Duarte Filho para suas considerações iniciais, e em seguida, aos demais expositores na seguinte ordem: Jerson Kelman, Ivonice Campos e Manoel Polycarpo de Castro Neto. Fazem uso da palavra de acordo com a lista de inscrição, os Senadores Inácio Arruda, Ideli Salvatti, Valter Pereira, Delcídio Amaral, Mão Santa, Antônio Carlos Valadares, Marcelo Crivella e Garibaldi Alves Filho. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e cinquenta e quatro minutos, lavrando os Secretários, *Dulcília Calháo, Maria Lúcia Ferreira de Mello e José Francisco B. Carvalho*, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelos Senhores Presidentes e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o Registro da Estenotíпия Informatizada.

Senador Marconi Perillo

Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura

Senador Heráclito Fortes

Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

Senador Leomar Quintanilha

Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE – CMA

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

11ª Reunião Extraordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, em Conjunto com a 10ª Reunião Extraordinária da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e a 13ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 17 de abril de 2007, às 10 horas e 53 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião conjunta da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle com a 11ª Reunião da Comissão de Rela-

ções Exteriores e Defesa Nacional e a 13ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Os Srs. Senadores que estiverem de acordo com a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, permaneçam como se encontram. Aprovado.

Esta Audiência Pública tem como objetivo discutir tema relacionado a fontes alternativas de energia, em atendimento aos Requerimentos nº 08/2007, desta Comissão, 09 e 11/2007, da Comissão de Relações Exteriores, e 18/2007, da Comissão de Infra-Estrutura, todos de autoria do Senador Inácio Arruda. Foram elencados como convidados Dr. Márcio Pereira Zimmerman, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia, que, em razão de outros compromissos não pôde comparecer e enviou-nos um expediente justificando a sua ausência, está acompanhando o Sr. Ministro de Minas e Energia em uma reunião, na III Reunião da Comissão Binacional de Trabalho do Grande Gasoduto do Sul, e é o chefe da delegação brasileira, então não poderia estar nesta manhã conosco; Dr. Adriano Duarte Filho, Coordenador-Geral de Tecnologias Setoriais do Ministério da Ciência e Tecnologia, a quem convidamos para compor a Mesa; Dr. Jerson Kelman, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, ANEEL, a quem convidamos também para compor conosco a Mesa; Dra. Ivonice Campos, Diretora Executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica, ABEE, convidamos a Dra. Ivonice para compor a Mesa conosco; Dr. Manoel Polycarpo de Castro Neto, Coordenador-Geral do escritório da sede da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, ANP, em Brasília, a quem convidamos também para compor conosco a Mesa. Estou seguro que o momento é o mais oportuno para estarmos discutindo e, nesta oportunidade, ouvindo as autoridades que têm vivenciado essas questões sobre a oferta de energias alternativas no âmbito desta Comissão, o momento é o mais oportuno. E nós iniciariamos, nós vamos estabelecer um critério, nós temos quatro convidados, nós estabeleceríamos o critério de conceder até 20 minutos para cada um dos palestrantes, para fazerem as suas observações, as suas colocações preliminares, e então partiríamos para a segunda parte, aonde teríamos a participação dos eminentes Srs. Senadores. Nós começaríamos ouvindo o Dr. Adriano Duarte Filho, Coordenador-Geral de Tecnologias Setoriais do Ministério da Ciência e Tecnologia. Dr. Adriano, tem V. Sª a palavra.

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Bom dia. Eu gostaria de cumprimentar o Senador Leomar Quintanilha, e estender esse cumprimento a todas as autoridades presentes. Eu trouxe uma pequena apresentação, para

tentar esclarecer as ações que o MCT vem tomando na área de energias renováveis. A nossa ação na realidade é propiciar o suporte tecnológico, o desenvolvimento tecnológico e de ciência que permitam o desenvolvimento das tecnologias desenvolvidas no Brasil.

Pode passar o primeiro *slide*, por favor. Se a gente estiver analisando os investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento realizados no mundo, a gente nota que, no caso do Brasil, a gente tem praticamente meio a meio entre empresas e Governo. Nos outros Países mais avançados, esse percentual não permanece, não se confirma, havendo uma participação expressiva das empresas no desenvolvimento de pesquisa e tecnologia.

Ao longo dos anos, um outro problema que a gente tem é que o investimento em Pesquisa e Desenvolvimento no Brasil, a gente está vendo aqui desde 70 até agora, ele mostrou uma instabilidade muito grande, eu acho que o que a gente pode tirar daqui é uma instabilidade grande, com aumentos e diminuições, o que causa problema na estabilidade dos grupos de pesquisas a que você atinja algum resultado, você não consegue fazer um desenvolvimento em um ano. Porque são normalmente cinco, dez anos para se conseguir alguma coisa. A gente tem um expressivo crescimento aqui ultimamente, mas, apesar de numericamente o valor estar bom, é importante, ou está havendo crescimento, mas ainda está na faixa aí de 0,9% do PIB. Quer dizer, o PIB está crescendo. A nossa meta seria conseguir, com o País em desenvolvimento, 1%, e aumentar isso para frente.

Em todo caso, o que a gente tem de disponibilidade, de nosso poder de Ciência e Tecnologia é na faixa de 80 mil Pesquisadores, sendo uma faixa de 50 mil Doutores. A gente publica artigos e a gente tem um desenvolvimento expressivo na área. Chama atenção esse dado aqui, que nas empresas a gente tem pouca atividade de pesquisa. Na parte de Pesquisadores, tem um pouco mais. O pessoal de engenharia é que se dedica a essa área. Mas o pessoal de alto nível, qualificado para fazer realmente avanço tecnológico tem pouca gente nas empresas.

A produção científica, vamos dizer, do Brasil, se você olhar aqui, a gente vem aumentando ano a ano a quantidade de Doutores formados. Nós temos na faixa de 10 mil Doutores por ano e, conseqüentemente, os artigos publicados em revistas internacionais, que têm revisão por pares, ou seja, de boa qualidade, ele vem crescendo também da forma, de uma forma expressiva, a gente está a 1,6% dos artigos publicados brasileiros.

No entanto, o quadro não é tão interessante assim. Se a gente olhar quem se dedica à atividade

de Pesquisa e Desenvolvimento, se a gente olhar o Brasil, universidade ela... Da atividade em Pesquisa e Desenvolvimento, as universidades têm um maior, vamos dizer, esforço. Enquanto que as empresas - o vermelhinho aqui - têm 20% basicamente do pessoal que está se dedicando a essa área. Se você olhar os outros Países, acontece exatamente o contrário. As empresas executam grande parte do esforço de pesquisa e o Governo complementa isso. Principalmente com pesquisa básica, que dá suporte às outras.

Como consequência, não podia ser outra, a gente tem poucas patentes, isso aqui é uma amostra dos escritórios de patentes americanos, poucas patentes na realidade registradas lá, enquanto que os outros Países possuem muito mais. A gente desenvolve pouca atividade em empresa. Então um dos desafios que a gente tem em Ciência e Tecnologia no Brasil, apesar de fazer ciência de crescente e boa qualidade, é como transferir isso, ou como fazer esse conhecimento migrar para a produção.

Os instrumentos que o Governo tem, que dispõe, são incentivos fiscais, subvenção econômica, subvenção é um mecanismo novo criado basicamente há dois anos atrás por uma lei da inovação que permite apoio de dinheiro público em empresa privada para fazer Pesquisa e Desenvolvimento. Antes disso, isso era basicamente proibido. Então existe um mecanismo muito novo que permite, que reconsidera, reconhece que é necessário incentivar a Pesquisa e Desenvolvimento dentro das empresas, mesmo as privadas. Financiamentos com ou sem retorno, equalização, taxas de juros interessantes aí, mais baixas do que no mercado, para fazer Ciência e Tecnologia, capital de risco, a formação de Recursos Humanos capacitados para P&D, vocês viram o esforço está sendo feito, e projetos cooperativos, que a gente incentiva muito em cooperação entre universidade e empresa.

A Lei de Inovação, que eu citei agora pouco, ela muda esse panorama criando mecanismos novos, permitindo, por exemplo, que as empresas possam partilhar da infra-estrutura das universidades para fazer a sua pesquisa. Isso, aprovado em lei. E alianças estratégicas entre empresas e instituições de C&T. Isso era proibido antes.

A subvenção econômica, como eu já comentei, que implica alocação de recursos públicos, são projetos de parceria, a empresa entra com a sua parte, o Governo entra com a sua parte, permitindo na realidade o desenvolvimento tecnológico. Como eu disse, isso é muito novo. E um outro mecanismo interessante aqui, e essa lei tem esse nome, Lei do Bem, que é a Lei 11.196, de 2005, muito recente também, ela... As empresas que quiserem contratar Pesquisadores,

Doutores - lembram? o número era muito pequeno - o Governo, através de projetos em edital, paga parte do salário desses Pesquisadores, incentivando assim que as empresas tenham Pesquisadores no seu quadro de pessoal. Então a gente está remunerando uma parte expressiva dos salários dos Pesquisadores. Então esses mecanismos são muito novos, são de um ano, dois anos atrás e a gente está começando a aplicá-los.

E para a subvenção econômica, quer dizer, esse específico recurso para pesquisa em empresas com ou sem universidade junto, porque a empresa pode querer fazer a pesquisa sozinha, ela tem basicamente esses valores aqui destinados para esse período, sendo que para apoiar a contratação de Pesquisadores da empresa tem 60 milhões, e isso aqui tudo por chamada pública, 300 milhões para projetos de pesquisa. As prioridades desse primeiro edital, que foi julgado ainda em dezembro do ano passado, quer dizer, é muito recente, foram essas aqui: semicondutores, fármacos, condensamento tecnológico, nanotecnologia, biotecnologia, energias alternativas e biomassa é que foram as prioridades para esse primeiro edital. Um outro edital deve ser lançado no meio do ano, em continuidade. Basicamente, a demanda que apareceu nesse edital, quer dizer, as empresas que propuseram projetos, basicamente terão dívidas essas áreas aí. Tem alguma coisa de energias alternativas, não tão pequena; interessante que semicondutores e software foi uma demanda expressiva de apoio à pesquisa, na realidade, empresas de *software* são pequenas, então trabalham muito bem nessa área; e algumas outras áreas aqui.

Bom, energias renováveis, agora voltando, depois desse panorama basicamente de onde a gente está, o Ministério da Ciência e Tecnologia ele tem várias ações encarando as energias renováveis como um todo. E pensando em energias, a gente tem as renováveis, solar, eólica, hidrogênio, biomassa... Outras aqui ainda, geotérmica, energia de marés e tal; as não renováveis, nuclear, petróleo e gás natural, e isso se mistura com recursos minerais aqui nessa área de renováveis. E a gente atua na realidade em termos de basicamente fomento, incentivo ao desenvolvimento desse conhecimento e tecnologia e ciência basicamente nessa área. E Recursos Humanos também.

Mapeando basicamente onde a gente tem, a gente tem energia hídrica, que é talvez a renovável que mais se usa no Brasil, tem a convencional, que são as grandes hidroelétricas, e tem a pequena central hidroelétrica, que são aproveitamento de pequenos cursos d'água. Em termos de biomassa, basicamente energia renovável, você tem ações de biocombustíveis; no Brasil, biodiesel e etanol é muito importante; processos

termoquímicos, combustão e gaseificação, que é uma rota tecnológica que eu acho muito animadora para o futuro; biotecnologia envolve nova variedade hegemônica, e aqui realmente onde foi o grande aumento de produtividade no etanol, ao longo dos anos, foi justamente nessa área aqui que trouxe esse aumento de produtividade; energia solar, solar térmica normal, que a gente tem aproveitamento do calor do sol e foto solar fotovoltaica para a geração de energia elétrica; eólica, eu separei aqui grande porte e pequeno, médio porte, grande porte é basicamente grandes usinas geradoras e, pequeno, para pequenos aproveitamentos locais; hidrogênio, chamado combustível do futuro, ele tem queima limpa, a queima do hidrogênio produz basicamente calor e água, então existe um grande movimento mundial em termos do desenvolvimento da tecnologia de hidrogênio, através de células combustível, que são geradores elétricos, basicamente movidos a hidrogênio, e produção de hidrogênio que, aí é que está a novidade, ele pode ser produzido também através de energia renovável, então ele se torna um hidrogênio renovável. Então ele fase parte do nosso elenco aqui.

Eu gostaria de chamar a que todo esse esforço não tem muito sentido sem se trabalhar a eficiência energética. Você pode gerar uma energia interessante, mas você usa mal essa energia elétrica, se o seu chuveiro for ineficiente, se a sua máquina for ineficiente, se os seus eletrodomésticos forem ultrapassados e gastarem muita energia. Então a eficiência talvez seja um investimento muito interessante para fazer em termos de se evitar o uso de energia desnecessária. E é muito barato também. Mais barato que construir uma central.

Na área de biomassa, vou comentar um pouquinho sobre o programa de biodiesel, que está mais recente, é mais novo.

Normalmente, quando a gente dá aula a gente leva sempre umas transparências, para poder atender a qualquer emergência. Mas aqui eu não vim preparado para isso.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone][inaudível]

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Por favor, vamos aproveitar.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O Dr. Jerson, enquanto o computador se reajusta aí, fará um comentário sobre a exposição do Dr. Adriano.

SR. JERSON KELMAN: Se voltar, eu paro no meio. Só para aproveitar enquanto espera, fazer um comentário que nesse assunto Pesquisa e Desenvolvimento e eficiência energética, as empresas concessionárias de energia elétrica também têm suas

obrigações nesse campo. Elas têm que aplicar tanto em Pesquisa e Desenvolvimento quanto em eficiência energética, junto, da ordem de 500 milhões de reais por ano. E esses dois programas, quer dizer, são desenvolvidos pelas concessionárias e são supervisionados pela ANEEL. Até então a ANEEL examinava as propostas, são centenas de propostas de pesquisa, a gente examinava as propostas que são mais interessantes, aprovava, e dentre essas tinham muitas boas, uma parte de boas, algumas não tão boas, enfim, mas a avaliação estava no processo, na promessa, e não no resultado. Nós estamos lá na ANEEL mudando nossa metodologia para que os investimentos em P&D, Pesquisa e Desenvolvimento e investimentos em eficiência energética sejam de risco para as concessionárias, que só, digamos, irão se credenciar na ANEEL como... O seu investimento será reconhecido na ANEEL como aquele que tem que ser feito dentro de P&D e eficiência energética se atender ao critério do resultado. Nós vamos examinar o resultado. Se o resultado for bom, é entendido como P&D e eficiência energética; se o resultado for mau, vamos dizer, o prejuízo é da concessionária, e não do consumidor. Eu só introduzi esse termo aqui, que não é o tema da minha apresentação, para aliviar um pouco a tensão do Windows sendo montado de novo.

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Se o senhor permite fazer um comentário em cima do seu comentário, esse mecanismo ele ocorre tanto para a ANEEL quanto para a ANP, a Agência Nacional de Petróleo também tem uma, vamos dizer assim, é compulsório as empresas que produzem petróleo no Brasil aplicar parte em Ciência e Tecnologia. Em pesquisa própria.

Bom, continuando, a gente estava falando da biomassa e ia entrar no biodiesel. Então o programa de biodiesel na realidade começou quatro anos atrás. É um programa novo, e a primeira tarefa na realidade foi fazer projetos em parceria com os Estados no sentido de identificar um programa estadual envolvendo as áreas estratégicas aí para domínio de uma nova realidade econômica, que envolve a agricultura, produção e armazenamento, os resíduos e controle de qualidade.

Então, e vou detalhar um pouquinho em seguida, mas de 2003 a 2005 a gente investiu 16 milhões basicamente na formação de encomendas com Estados parceiros, as Secretarias de Ciência e Tecnologia em cada Estado, e um edital de unidades piloto, e em 2006 e 2008 a gente já tem um valor maior, porque os projetos começam a se materializar, seriam 20 milhões em projetos de pesquisa em rede e capacitação de laboratórios, mais 12 milhões aí, que é uma parceria com a ANP.

Só para vocês entenderem, as áreas de atuação do biodiesel, que, como eu falei, é renovável--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone][inaudível]

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Sim, também. Claro. O biodiesel, toda parte agrícola a gente considera renovável.

Então, você tem basicamente a área de atuação da pesquisa que agente desenvolve é a produção de matéria-prima, a gente faz parceria com a EMBRAPA; a produção do combustível, isso foi feito edital, basicamente aqui você aprimora a tecnologia existente de produção, catalisadores, balanço térmico; a produção gera resíduos, torta, farelo, glicerina, em grande quantidade, tem que se desenvolver tecnologia para lidar com isso; existem os problemas de armazenamento, estabilidade do produto, é um produto novo, não se conhece bem ainda no Brasil, então pode existir aqui necessidade de aditivos para aperfeiçoar esse produto; testes e ensaios de motores, a gente tem que pegar esse produto e testar, a gente tem uma parceria com a ANFAVEA e vários produtores de veículos e SINDIPEÇAS, e estamos testando já há algum tempo veículos com biodiesel na mistura, prevendo já os próximos aumentos de percentual de mistura; e a necessidade de investir em controle de qualidade. Quer dizer, é necessário que os laboratórios no Brasil sejam capazes de analisar esse produto e dar informações. A gente chama de serviço tecnológico isso aí. Isso forma uma rede de pesquisa na realidade, porque a gente apóia o desenvolvimento das pesquisas nessa área.

Então, a parceria com 23 Estados, na realidade, isso aqui são as contrapartidas por região, porque os Estados fizeram contrapartida apoiando o MCT. Mas o importante aqui é que criou um grupo de Pesquisadores, mobilizou um grupo de gente só pesquisando biodiesel e a formação de RH. E é em cima dessa primeira parceria, desse trabalho de resultados que a gente montou as redes de pesquisa, focando já nos gargalos tecnológicos da cadeia.

Um edital que a gente fez também, sem esquecer a área familiar, quer dizer, tentando testar o modelo de agricultura familiar com pequenas unidades. Isso foi avaliado agora um mês atrás junto com o MDA no sentido de ver se esse modelo é viável ou se existe alguma alteração a fazer.

Bom, as prioridades da rede brasileira de tecnologia, como de biodiesel são as seguintes: domínio de novas culturas, aí pinhão manso, macaúba, tem as culturas mais desconhecidas ainda, que não sabem produzir em grande escala; parceria com a EMBRAPA, a gente está aportando quatro milhões aí para o final do ano, final do ano passado; a parte de produção de

biodiesel, a tecnologia das usinas, catalise, purificação, protótipos, rota de processamento contínuo, isso foi um edital julgado em dezembro do ano passado também, bem interessante, com várias parcerias de empresas já entrando junto com os Pesquisadores para dominar essa tecnologia; problema dos co-produtos, a glicerina principalmente, temos várias rotas estudando aqui, desde a produção de aditivo para gasolina, através da glicerina, até a queima simplesmente, com cuidados ecológicos; a parte de armazenamento e estabilidade, aditivos basicamente de produtos, tem também uma rede estudando isso; normalização e controle de qualidade, aqui a gente fez uma parceria com a Agência Nacional de Petróleo, a ANP tem uma rede de laboratórios no Brasil que ficam analisando os combustíveis dos postos de gasolina, vendo a qualidade deles, a gente, vamos dizer, aportou recursos para essa rede poder ter esses equipamentos [soa a campainha], eu pediria mais cinco minutos, tendo em vista a interrupção, ter os equipamentos necessários para analisar o biodiesel, porque isso não era disponível no Brasil. Então, aí a gente está aportando esse recurso e vai fazer a continuidade ainda neste ano, com mais recursos ainda.

O teste de ensaio de veículos, agente já está fazendo essa parte, já temos um milhão de quilômetros rodados com o B-5, e estamos pesquisando o B-10 e B-20 ainda, para entender se existe algum problema do uso do biodiesel em veículos.

Eu vou tentar acelerar um pouquinho, devido ao tempo e, depois, alguma pergunta específica eu respondendo. Na parte de etanol na realidade a gente tem apoio aí à biotecnologia, a melhoramento genético, à aviação a álcool, pequenas usinas de álcool, envolvidos nessa faixa aqui mais de 20 milhões. Especificamente, na parte do álcool celulósico, que é uma fronteira tecnológica, o mundo inteiro pesquisa isso, a gente desenvolveu uma rede de pesquisa com mais de cem Pesquisadores também e está aportando nove milhões aí para desenvolver essa tecnologia de domínio, a tecnologia, pelo menos das nossas... Nosso bagaço de cana aqui no Brasil. Em termos de água e energia, também em parceria com a EMBRAPA, a EMBRAPA está criando a sua unidade de água e energia e está aportando 22 milhões em termos de apoio, em trabalho conjunto com a EMBRAPA.

Gaseificação e combustão, eu falei, é outra tecnologia importante, ela usa biomassa na verdade para produzir hidrogênio e até outros combustíveis, a gente formou dois editais, tem uma rede se consolidando para pesquisar gaseificação e combustão; aqui, basicamente as áreas que a gente atua no álcool, pequenas usinas, aviação, biofábrica, que eu já comentei; energia solar e

eólica, a gente trabalha apoiando basicamente essas duas frentes de Pesquisa e Desenvolvimento no Brasil. A gente aportou dois milhões e meio para criar um CB-SOLAR, que é um instituto de pesquisa que está envolvendo uma planta piloto de produção de módulo fotovoltaico - módulo fotovoltaico é esse elemento que gera, a partir do sol, energia elétrica. E isso envolve tecnologia de silício, tecnologia limpa, isso envolve salas especiais, e o objetivo, isso é uma parceria com várias empresas, inclusive PETROBRÁS, é desenvolver no Brasil o processo de produção industrial desses módulos e ter a produção brasileira disso.

Na parte basicamente de pesquisa em universidade, a gente investiu até 2006, em quatro editais, dois milhões, mais dois milhões em 2006 e 2007 nas universidades que pesquisam isso aí, fora esse centro específico. Aqui é o objeto do centro, que é fazer um painel fotovoltaico. É bem complexa a instalação, você vê que o pessoal usa roupas especiais para poder trabalhar com a dopagem do silício. Duas semanas atrás na reunião de acompanhamento do Projeto eles conseguiram chegar a 14% de eficiência, então a gente vai conseguir talvez até o final do ano estar produzindo tecnologia para produzir painéis em nível internacional de qualidade. Aqui mais uma vista, isso aqui é a produção que eles estão fazendo.

Energia eólica, a gente também fez dois editais, na FINEP e CNPq... Na FINEP principalmente, aportando dois e meio milhões até 2006, mais dois milhões em seguida, no desenvolvimento de componentes e partes de aerogeradores. Na realidade é assim, financiar empresas que estão com a tecnologia, para dar o próximo passo e fazer uma parte comercial já, um componente para poder estar fornecendo para essa indústria. E aerogeradores de pequeno porte. Eu vou dar alguns exemplos aqui do que foi apoiado; aqui tem a visão bem longa de um, de uma parceria aqui entre uma empresa e a Universidade Federal do Rio de Janeiro; uma parceria da VEG com outras empresas também, apoiada pelo MCT; um aerogerador também de pequeno porte aqui, Tectrol e Eletrovento, que fabricam. Existe muito mercado para isso aqui no Brasil, então a gente está tentando ver se elas tiram do protótipo e lançam no mercado isso aí, com o apoio nosso; um meio diferente aqui, quer dizer, de eixo vertical, uma experiência aí que de repente é uma outra alternativa.

Hidrogênio. Como eu falei, hidrogênio é um combustível que pode ser produzido em energia renovável, que se fala que é a energia do futuro; a gente tem apoio aí à pesquisa, isso aqui é uma célula combustível, produz eletricidade a partir de hidrogênio, a gente tem projeto de dois ônibus funcionando a célula combustí-

vel e a hidrogênio em fabricação no Brasil, o protótipo naturalmente, um no Rio e outro em São Paulo, até o fim do ano eles estão rodando para testes. Ainda na fase de protótipos. A gente estabeleceu uma rede de pesquisa também, envolvendo vários Estados e várias universidades do Brasil, para fazer o desenvolvimento dessa tecnologia; com apoio também em 2004 e 2005, 12 milhões; recursos de 2006 e 2007, 17 milhões. A gente pretende, em trinta meses aí, começar a atacar os gargalos que nos impedem de produzir no Brasil. Hoje você tem que importar membranas, tem que importar catalisadores. E a gente já tem, já está começando a aparecer algumas patentes nacionais dos institutos de pesquisa apoiados para essa tecnologia. Isso aqui é futuro. O hidrogênio na realidade é o que vai, depois que a energia renovável tiver terminado o seu ciclo, o hidrogênio certamente vai estar forte. Deve estar na matriz energética brasileira em 2020 e existe um movimento mundial em aceleração de pesquisa nessa área e a gente não pode ficar de fora, sob pena de ser só um importador no futuro. Cabe comentar que no hidrogênio, e o assunto é importante, muito importante, o Ministério das Minas e Energia já se mobiliza e já definiu um roteiro para a estruturação de economia do hidrogênio, como é chamada essa nova, e de economia do petróleo, quando ela terminar, vai ter a economia do hidrogênio, já preparando estudos prospectivos para a introdução do hidrogênio na matriz energética.

Cabe comentar aqui que ainda o Ministério da Ciência e Tecnologia apoiou a criação de 12 centros de referência em energias renováveis, que se ocupam, fazem Pesquisa e Desenvolvimento nessa área toda. O CRESEB exatamente, há um centro do MCT e do MME, mas a gente apoiou também. E eu gostaria de comentar o prazer que eu tenho aqui de ver a Dra. Ivonice, que trabalhou muito, quando trabalhava no MCT, na criação do desenvolvimento desses centros aqui de referência. Então é uma ação já tomada alguns anos atrás e esse pessoal está trabalhando e está se ocupando de energias renováveis.

Bom, eu corri no final, eu agradeço a atenção, o meu objetivo era dar um panorama geral [soa a campainha] basicamente da ação que a gente tem no desenvolvimento daquilo que não funciona bem ainda, que é o que vai funcionar, que é o nosso foco aqui. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Os nossos agradecimentos ao Dr. Luiz Antônio Rodrigues Elias pela sua participação inicial e--

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Sou o representante do Dr. Elias.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Dr. Adriano Duarte. Desculpe. Dr. Adriano Duarte Filho. Ouviremos agora o Dr. Jerson Kelman, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, ANEEL. Tem V. S^a a palavra.

SR. JERSON KELMAN: Eu tenho só 10 transparências. Na realidade, oito, porque uma é de abertura e uma do final, só quero que coloque lá o *slide*. Não é esse. É que eu tinha tido o cuidado de deixar pronto. Vai subindo, por favor. Com a seta. Está escrito “A palestra P”.

Próximo, por favor. Eu vou só, em poucos *slides*, mostrar a qual é a atuação da ANEEL no que diz respeito ao detalhamento da legislação relacionada a fontes alternativas. Então, vou passar por alguns benefícios que tem as fontes alternativas. Quer dizer, são benefícios garantidos em lei, que simplesmente a ANEEL detalha, sob o ponto de vista técnico. Mas a garantia é dada por lei. Quem desenvolve uma fonte alternativa, essencialmente, como já disse, biomassa, produção de pequena central hidroelétrica ou usina eólica, vento, tem direito a que o uso da linha de transmissão ou de distribuição tanto para ele como para os seus... Tanto para o gerador como para quem compra a energia, o pagamento dessa linha tem uma redução de 50%. Isso é garantido em lei. Nós agora estamos propondo que se essa fonte alternativa for queima de... For o lixo, o uso do lixo, que resolve dois problemas simultaneamente, quer dizer, resolve o problema de produzir energia elétrica se livrando do lixo urbano, aí nós achamos, estamos em Audiência Pública agora, para reduzir em 100%. Quer dizer, vamos dar incentivo total a quem... Tem algumas experiências bem interessantes--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone][inaudível]

SR. JERSON KELMAN: Na transmissão e na distribuição. No uso da linha. No uso do fio. O uso do fio. Isso está em Audiência Pública. Tem algumas experiências já bem sucedidas de queima de lixo que não colocam resíduos na atmosfera. São muito bem-sucedidas. Então a idéia é seguir nisso.

O próximo, por favor. Outro benefício. Hoje, os consumidores são divididos em duas categorias: nós todos somos os chamados cativos, consumidores cativos, aquele que não escolhe de quem comprar energia elétrica, de quem comprar o quilowatt/hora, quer dizer, os eletros; e os livres, os livres são consumidores acima de três mil quilowatts que, por opção, podem decidir de quem vão comprar, de que gerador vão comprar, não necessariamente do mix da energia da distribuidora local, quer dizer, uma grande empresa, uma grande fábrica pode comprar energia produzida por um gerador que ela bem entender, faz um contra-

to bilateral. Isso naturalmente é um grande incentivo. Se essa fonte geradora for fonte incentivada, o limite, em vez de três mil, passou a ser quinhentos, então há uma possibilidade de comercialização direta, que é um grande incentivo para, vamos dizer, consumidores isolados ou agrupados. Pode ser, por exemplo, uma rede de supermercados. Várias unidades, vários supermercados que, conjuntamente, têm mais de quinhentos quilowatts de demanda instalada e aí eles se capacitam a fazer um negócio de compra de energia, direto com o gerador incentivado, que é biomassa ou eólica ou PCH. Além disso, como essas usinas são em geral de pequeno porte, elas em geral estão localizadas na rede não de transmissão de alta voltagem, e, sim, na rede de distribuição, de baixa voltagem, na distribuidora. Então há uma possibilidade da distribuidora comprar diretamente, como essas são incentivadas no ambiente regulada, quer dizer, a distribuidora compra diretamente de uma usina incentivada que esteja no seu território sem leilão. Quer dizer, ela pode comprar diretamente, limitada a 10% da carga da distribuidora, quer dizer, de tudo que ela compra, de tudo que a distribuidora compra de vários geradores até 10% pode ser alternativas locais, e sem leilão, limitado naturalmente o repasse aos consumidores, não é qualquer tarifa, limitado a um preço de referência para passar aos consumidores.

As fontes incentivadas não têm que fazer aqui aplicação em Pesquisa e Desenvolvimento, que eu fiz referência a que todos os geradores fazem, todas as concessionárias têm que aplicar em termos de Pesquisa e Desenvolvimento e eficiência energética, têm que aplicar um percentual da sua receita operacional líquida. As fontes incentivadas não têm. As fontes incentivadas se forem talvez o principal incentivo na Amazônia, as fontes incentivadas podem ter até 75% do custo de investimento subsidiado. O que é quer dizer isso? Qual é a lógica? Isso é a lei também, lei da conta de combustíveis, hoje toda a geração de energia elétrica nos sistemas isolados, essencialmente a Amazônia, é caro e é pago pelos consumidores do Brasil inteiro. E essa conta em 2006 foi de 4,5 bilhões de reais. Para termos uma idéia do que é que é isso, o Bolsa Família é da ordem de oito bilhões, e nós estamos falando de 4,5 bilhões. E isso daí, se for uma usina de fonte incentivada, que substitua a queima de óleo, ela pode ter até 75% do seu custo de investimento subsidiado. Não têm que pagar a compensação financeira que todas as PCHs, Pequenas Centrais Hidroelétricas não têm que pagar a compensação financeira que todas as hidroelétricas têm que pagar, mas, se for pequena, isto é, abaixo de 30 megawatts não tem que pagar. E há um programa dedicado especialmente para essas três fontes: PCHs,

Pequenas Centrais Hidroelétricas, até 30 megawatts, eólicas e usinas termoeletricas, que queimam bagaço de cana essencialmente. E o que foi contratado nesse programa de incentivado, programa do Governo, quer dizer, com recursos que são dos consumidores, foram aqueles números ali. Ali foi contratado PCH, 1. 191 megawatts, eólicas, 423 megawatts e biomassa, 655 megawatts, totalizando 3. 200 megawatts. E os custos unitários são bem altos, são bem acima, com exceção da biomassa, que é o chamado [inaudível], que está a cento e nove reais, o preço que está saindo em leilões e de fontes não incentivadas está na ordem de cento e trinta reais, então se verifica ali, por exemplo, que a eólica teve possibilidade de contratar a duzentos e trinta e dois reais o megawatt/hora, quando outras fontes não incentivadas, vamos dizer, as mais caras estão sendo vendidas a 130.

Nós, agora em maio, por determinação do Ministério de Minas e Energia, a ANEEL vai organizar um leilão só de fontes incentivadas. Qual é a principal motivação? Na ANEEL, a ANEEL já concedeu autorização para instalação de PCHs, de mais de cem PCHs, que têm também licença ambiental, portanto, são empreendimentos que poderiam ir para frente, totalizando cerca de mil e quinhentos megawatts. Esses cerca de cem empreendimentos não saíram ainda do papel.

Então, procuramos naturalmente saber por que, e a explicação é que esses empreendedores não só de PCHs, mas de outras fontes que estão fora do PROINFA, os que estão dentro do PROINFA está resolvido, os que estão fora do PROINFA, fora daquele programa incentivado estavam sem condições de ter um contato de longo prazo que lhe permitisse construir a usina. Então agora o Governo definiu, corretamente, que em maio será organizado um leilão só de fontes incentivadas. Só para elas. Outras fontes não entram. E a intenção da ANEEL é que os detentores de autorização para construção de Pequenas Centrais Hidroelétricas, que tendo sido dada autorização para construir a usina, tendo sido dada a licença ambiental e tendo sido dada a oportunidade de vender a energia, se não o fizerem e se não tomarem partido desta oportunidade nós iniciaremos o processo de, o termo certo eu não sei, mas de anular a autorização. Quer dizer, cassar a autorização, porque estão sentados em cima da cachoeira que é um bem público, sem fazer com que esse recurso, esse bem público, esse recurso natural renda benefício para a população.

Estou terminando. Isso aí é só do leilão, qual é a distribuição. Temos de 24 eólicas... Que estão inscritas para o leilão: 24 eólicas, 42 biomassa e 77 Pequenas Centrais Hidroelétricas, e vejam que eram 100 e 30 já estão começando a devolver suas as autorizações,

porque nós não vamos permitir que fique indefinidamente alguém com uma autorização e com uma licença ambiental sem desenvolver a hidroelétrica.

Próximo. Aí é em termos de megawatts.

Próximo. Esse é o último *slide*, que mostra nas várias categorias o que é que nós temos de... Qual é a situação. Nós temos que... Ali temos Micro Central Hidroelétrica é abaixo de um megawatt, Pequena Central Hidroelétrica, entre um e trinta, eólica, biomassa, como eu disse, que é essencialmente bagaço de cana, e solar. O que temos ali, em operação, muito pouco, número de unidades, muito poucas. Em construção, muitas em PCH, nenhuma eólica, até porque demora pouco tempo para construir algumas em biomassa. E aquela última linha, outorga, são aquelas que não saíram ainda, aquelas que tiveram, foi dado autorização, mas que não se materializaram. Então há uma grande preocupação nossa e do Governo em fazer com que essas autorizadas, sejam micro centrais, pequenas centrais, eólicas ou biomassa decidam se querem fazer uso da autorização ou, se não querem, então devolvam para que outros o façam. Era que o eu tinha a dizer. Muito obrigado, Senador Quintanilha, Presidente desta Comissão, pela oportunidade, e Sras. Senadoras.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Nossos agradecimentos ao Dr. Kelman por essa sua participação inicial, e nós ouviremos agora a Dra. Ivonice Campos, Diretora Executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica. Tem V. S^a a palavra.

SRA. IVONICE CAMPOS: Bom dia, Senador Quintanilha, Presidente da Comissão de Meio Ambiente, bom dia a todos. Senador, em nome do Presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica, Adão Linhares Muniz, que justifica a sua ausência por conta de motivos supervenientes de um chamado também de Governo para atender hoje pela manhã. No entanto, nós estamos à disposição e vou me empenhar para fazer uma boa apresentação.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Com certeza a senhora trará todas as informações que precisamos.

SRA. IVONICE CAMPOS: Muito obrigada. Me cabe aqui apresentar, em nome da Associação Brasileira de Energia Eólica, a questão do setor eólico numa perspectiva mundial e também situada no contexto do mercado brasileiro. A Associação Brasileira de Energia Eólica ela atua em parceria com a Associação Mundial de Energia Eólica, inclusive nós brasileiros ajudamos a criar a associação mundial e o Brasil representou durante por muito tempo, em nome das Américas, a Vice-Presidência da associação mundial. Por isso

é um trabalho dinâmico que a gente desenvolve em âmbito global.

Os dez maiores Países que aproveitam energia eólica, da ordem de sessenta e três mil megawatts já instalados, e que nós podemos destacar, por exemplo, a Alemanha, em primeiro lugar, com vinte mil megawatts instalados, sendo que no último ano instalou cerca de dois mil e cento e noventa e quatro megawatts, a Espanha e Estados Unidos vêm em segundo lugar praticamente com cerca de onze mil megawatts, mas num regime bastante acelerado de implantação de centrais eólicas, a Índia encaminhou o seu programa de energias eólicas e também acelera bastante, com implantação mil e oitocentas e quarenta megawatts somente no ano passado, a China, que começou o seu programa muito depois do Brasil, já passou bastante à frente, implantando ainda no ano passado mil e cem megawatts.

E assim, classificando os dez maiores em potência instalada, com base no final do ano de 2006, nós ainda não aparecemos em relação aos dez maiores, embora tenhamos um grande potencial eólico no País. Não sabemos também, nem junto à associação mundial, quem serão os dez maiores no ano 2020. No entanto, a inclinação, o desenvolvimento e o crescimento do mercado de energia eólica mundial está dando saltos, mas saltos muito representativos, expressivos, é a indústria que mais cresce no planeta, da ordem de 40% ao ano. Os senhores podem muito bem ver que a partir do ano de 2008 os investimentos estimados são de trezentos e quarenta e sete bilhões de euros ao nível mundial.

Analisando então a perspectiva de mercado, nós vemos que no Brasil nós tínhamos, como bem falou o Dr. Jerson até agora, instalados cerca de 237 megawatts, uma perspectiva com o PROINFA fase I de mil e quatrocentos e cinquenta e dois megawatts em dezembro de 2008, enquanto a China já tinha instalado, até dezembro de 2006, dois mil e quatrocentos e cinco megawatts, instalando num único ano mil e cento e quarenta e cinco megawatts, propondo ter instalado sete mil em 2008 e uma previsão de trinta mil megawatts no ano 2020, assim como a Índia. O Brasil tem na lei que estabelece o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia, o PROINFA, definido para os próximos 20 anos um crescimento da ordem de 10% ao ano.

O Brasil é muito bem aquinhado do ponto de vista do potencial eólico, inclusive em áreas bastante estratégicas, como, por exemplo, o litoral da região Nordeste e da região Sul, que são extremidades do sistema interligado nacional.

O que nós podemos destacar como qualidade do nosso potencial eólico é a complementaridade energética decorrente da sazonalidade dos ventos e da hidraulicidade, que se complementam ao longo de todos os meses do ano. Naqueles períodos, por exemplo, na bacia do Rio São Francisco, e isso se cumpre de Norte a Sul do Brasil, inclusive do Amapá ao Rio Grande do Sul. No entanto, aqui um exemplo, por exemplo, na bacia do São Francisco, enquanto o regime hidráulico está em baixa, nós temos excelente potencial de vento para ser explorado.

Este é o potencial, é o atlas eólico brasileiro. Onde os senhores podem ver nas áreas mais escuras onde nós temos um potencial bastante significativo, e o litoral do Nordeste se destaca bastante, mas também o interior de vários Estados; uma região bastante nova, o Espírito Santo; e a região Sul do Brasil. Entenda-se que essa avaliação foi feita com as tecnologias de medição a uma altura apenas de 50m de altura. Hoje nós temos tecnologia de aerogeradores que já estão da ordem de cinco megawatts por aerogerador e que por certo vão traduzir num potencial ainda maior de energia eólica, na medida em que nós aumentamos a altura desse aproveitamento enérgico.

Aqui por região. Então nós podemos destacar, por exemplo, a região Nordeste tem cerca de setenta e cinco mil megawatts de potência, seguida pela região Sudeste, com cerca de trinta mil, e a região Sul, com cerca de vinte e dois mil e oitocentos megawatts. O potencial eólico brasileiro é bastante expressivo então, da ordem de duzentos e três mil megawatts, com quatrocentos e dezenove terawatt/hora/ano, isso se nós considerarmos o potencial total dos ventos, ventos da ordem de sete a oito e meio metros por segundo. Convém destacar que a qualidade dos ventos brasileiros é muito superior aos ventos da Europa e dos Estados Unidos. Enquanto aqui nós ainda estamos aproveitando ventos de sete a oito e meio metros por segundo, de altíssima qualidade, porque são ventos bem comportados, nós não temos tufões e outras ocorrências, na Alemanha, são aproveitados de forma bastante competitiva ventos da ordem de cinco, cinco e meio metros por segundo.

Os contratos do PROINFA, o nosso Programa de Incentivo em Fontes Alternativas de Energia, conseguiram contratar, por cerca de vinte anos, mil e quatrocentos megawatts de energia eólica, representando cerca de oitocentos aerogeradores a serem implantados no Brasil no período até final de 2008. Essa demanda de instalação, quando nós pensarmos ao nível do mundo, significaria que nós precisaríamos ter, pelo menos, umas quatro indústrias de fabricação de componentes de aerogeradores.

A implementação e as vantagens dos aerogeradores, é uma montagem bastante simplificada, nós conseguimos com tecnologia, instalar um aerogerador no máximo em três dias, quer dizer, nós conseguimos instalar num tempo recorde uma central eólica. São vantagens bastante pertinentes quando nós pensarmos naquelas demandas e de juros durante a construção das nossas grandes hidroelétricas no Brasil.

Como é que o mercado mundial se estabeleceu? Ainda na década de 70, a Dinamarca, por necessidade energética, ela resolveu desenvolver a sua indústria eólica e tem uma indústria eólica bastante competente, com várias fábricas implantadas, produzindo aerogeradores e exportando para o mundo todo. Na Alemanha, por exemplo, que hoje é líder mundial, com mais de vinte mil megawatts instalados, foi a questão da consciência ambiental, que se refere bastante a essa Comissão do Meio Ambiente, Senador Quintanilha. Hoje nós estamos vivendo uma realidade de necessidade e de consciência. Uma necessidade energética, por tecnologias limpas de aproveitamento principalmente de energias renováveis e também por conta da questão da consciência ambiental, visando inclusive a minimizar os riscos das mudanças climáticas globais.

Ao nível do mundo todo, nesse esquema, nesse modelo de consciente, os esquemas de incentivos variam. Nos Estados Unidos, nós temos [inaudível], temos [inaudível] na Alemanha, quer dizer, nós temos prêmio ao preço na Alemanha, Espanha e Itália, que inclusive motivaram como, por exemplo, na Espanha, o desenvolvimento da indústria eólica em praticamente todas as regiões do País. Onde tem instalação de centrais eólicas lá a política inclui a instalação da fábrica de componentes de aerogeradores. E na Inglaterra, e nós vamos ver os efeitos a seguir, a questão do mercado competitivo. A Índia se motivou pela falta de eletricidade, pela decisão política, baseada inclusive na questão das mudanças climáticas, ela estabeleceu um conjunto de cooperativas, no entanto, eles têm baixos ventos e alto nível de produção doméstica na questão dos aerogeradores.

Os novos mercados potenciais emergentes, China, Brasil, Egito, norte da África, África do Sul, Estados Unidos, Canadá e Turquia. E aí, por conta desses modelos de mercado, nós temos como um dos modelos, cujo pano de fundo é bastante político, é o sistema de preço fixo com prioridade para o desenvolvimento rural. Neste modelo nós vimos vingar os programas da Dinamarca, que hoje tem mais de duzentos e cinquenta mil investidores em cooperativas de turbinas eólicas; a Alemanha, que tem mais de três mil fazendeiros gerando eletricidade; e na Espanha, como eu já havia mencionado anteriormente, cuja prioridade

é uma legislação industrial nas diferentes regiões do País. O que se diz é que não há investimento melhor em áreas rurais para desenvolvimento local do que projetos eólicos. E nós podemos destacar aqui no Brasil como, por exemplo, no Estado do Rio Grande do Norte o investimento em centrais eólicas autorizadas no programa PROINFA representam para o Rio Grande do Norte os maiores investimentos que aquele Estado já teve notícia de que pudessem acontecer, especialmente em áreas do interior do Estado, difícil de levar proposta de desenvolvimento.

E assim nós podemos também mostrar, por sistemas de licitação, a Inglaterra, o País de Gales e a Escócia e Holanda, e que tiveram problemas ambientais exacerbados e problemas também com Bancos, era o início do processo e, no entanto, eles deram prioridade também com terras que tivessem bons ventos. O Ministro da Energia inglês recomendou inclusive, numa reunião que tivemos em conjunto, que os proprietários rurais não dividissem suas terras, e, sim, aumentassem a renda das suas terras e da sua atividade econômica, colocando aerogeradores naquelas terras que tivessem ventos. Porque a aplicação de aerogeradores não impede a continuidade da atividade econômica na área onde ela está sendo instalada.

Só para mostrar para os senhores, a correlação onde nós tivemos um sistema de preço fixo semelhante ao que nós já tivemos no Brasil na primeira fase, nós vimos um grande desenvolvimento das centrais eólicas naqueles Países, onde se incluem a Alemanha, a Dinamarca, a própria Espanha e, onde nós tivemos um sistema de licitação pura e simples, nós tivemos um baixo desenvolvimento de energia eólica como, por exemplo, a França, que conseguiu instalar apenas setenta e nove megawatts.

Os fabricantes de turbinas eólicas, na década de 70 e 80, eram a Boeing, a McDonald Douglas, a [inaudível], e era um desastre, porque realmente era um alto custo e uma sofisticação excessiva, até por conta da origem dessa tecnologia. Na década de 80, no entanto, houve um interesse dos fabricantes de implementos agrícolas, que simplificaram e reduziram o custo. E uma baixa flexibilidade estrutural na fabricação de aerogeradores.

Só para dar uma idéia, agora rapidamente nós vamos passar algumas fotos. As turbinas eólicas modernas são maiores do que um Boeing 747. Vamos lá rapidamente então. Um aerogerador, a montagem de um aerogerador, a montagem de um estator, o tamanho, a montagem do conjunto, o teste de desempenho em bancada, um cubo rotor na base de gôndola, um cubo rotor, eixo [inaudível] é uma gôndola na sua montagem, um conversor de frequência cavalete indutor,

a parte elétrica, transformador a seco, e a montagem com base em cavalete [inaudível]. Quer dizer, toda aquela complexidade tecnológica ela se reduz a uma simplicidade de instalação de um aerogerador nas centrais eólicas. A montagem começa com uma base como essa, em torno de oito por oito metros, quer dizer, mantendo toda a atividade econômica daquela área rural. A montagem é muito rápida. Os componentes da torre, por exemplo, a preparação da gôndola. Se o senhor puder me dar um pouquinho mais de tempo, eu agradeço. A preparação do gerador, o aerogerador parcial, a preparação do cubo, a preparação do rotor quando ele ainda está no chão, a ascensão e a montagem final do aerogerador.

Essas fotos, só para ilustrar que tamanho e que dimensão de indústria. Só a fase I do PROINFA vai demandar para o mercado brasileiro cerca de cem mil toneladas de aço. Então para vocês verem que é ele multi-setorial, é um desenvolvimento para o País como um todo, inclusive nos demais setores da economia. Para exemplificar, eu coloquei um exemplo de uma fábrica que pudesse produzir cem aerogeradores por ano, porque seria o ideal que cada Estado pudesse ter a sua fábrica, ela gera cerca de duzentos e setenta empregos diretos e trinta subcontratados, ela exige um capital da ordem de dezesseis milhões de dólares e um capital de giro da ordem de vinte milhões, e ela precisa, sim, de incentivos como isenção de impostos, aqueles usuais já nos Estados, e incentivos também para capital de giro. O faturamento possível dessa indústria de fabricação de aerogeradores é da ordem de cento e noventa milhões de dólares anual e o custo estimado de investimento [inaudível], por exemplo, o “chave na mão”, é da ordem de dois mil e duzentos dólares. Essa fábrica demanda um terreno da ordem de sessenta mil metros quadrados. Enfim, para que os senhores possam ver a facilidade de se ter a indústria eólica implantada em todos os seus Estados.

A fabricação então de aerogeradores, como eu falei anteriormente, ela vai demandar, vai acionar e vai desenvolver toda a economia não só no parte do setor elétrico, da fabricação de equipamentos e sistemas, mas também nos outros setores, metal-mecânico inclusive.

As centrais eólicas então desenvolvem, o grupo de máquinas de construção é bastante complexa, é uma indústria de alta tecnologia, onde inclusive os Bancos internacionais hoje, a partir da certificação da qualidade dos ventos, eles dão garantias de riscos de faturamento.

Só para ter uma idéia de como é fácil também fazer a implantação de centrais eólicas marítimas, quer dizer, ela pode estar submersa, basta essa garra da

base ser implantada, ancorada na base, e assim tem vários programas, grandes programas, inclusive, no litoral da Dinamarca, no litoral da França da ordem de cinco mil megawatts só submarino.

Projeções e perspectivas. Isso é só para nós sentirmos a evolução da curva de consumo. O que é que vai acontecer ao nível do mundo até o ano de 2040. De novo, a variação ao nível do mundo, todos os setores da economia que ele movimenta simultaneamente.

Do ponto de vista da política energética, nós podemos ver a variação que cada... Por exemplo, o mercado de carvão, desde a década de 50, a variação de participação percentual que cada alternativa energética pode sugerir. Por exemplo, o gás, a nuclear, como é que se comporta essa variação. Agora, para exemplificar e focar, por exemplo, na Alemanha, ela tem hoje da ordem de vinte mil e seiscentos e vinte e dois megawatts, olhem a densidade da instalação de centrais eólicas na Alemanha nos dias de hoje, para que os senhores entendam a viabilidade e a competitividade dessa alternativa na Europa hoje. De novo, focando que dá para ver que eles têm 26% de participação de energia eólica na sua matriz e pretendem, já no ano 2011, uma participação da ordem de 50%.

Agora, se o senhor permitir, Senador Quintanilha, nós trouxemos algumas propostas do quanto precisamos dos senhores para ajudar a desenvolver no Brasil, a coordenar e organizar o setor eólico brasileiro. Muita coisa precisa ser feita. Nós precisamos de uma política industrial, nós precisamos de uma política energética como, por exemplo, a garantia governamental da implementação da fase II do PROINFA. Isso significa, nós precisamos sinalizar para os nossos investidores, especialmente aqueles, os fabricantes de equipamentos que se instalem no Brasil e se instalem nos nossos Estados, porque nós temos uma perspectiva de potencial eólico bastante competitiva, inclusive no curto prazo.

A outra questão que nós gostaríamos de colocar também, Senador Quintanilha, é que nós temos esse potencial eólico de qualidade como, por exemplo, na região Nordeste, no Espírito Santo e na região Sul, o Nordeste sozinho representa 52% do potencial e que são ventos reconhecidos internacionalmente como de boa qualidade e temos também uma produtividade energética semelhante à geração hidroelétrica nessas regiões, inclusive gozamos da oportunidade da complementaridade hidroeólica, porque no período seco nós temos os melhores ventos e assim por diante. Podemos fazer uma complementação importante na energia secundária excedente das hidroelétricas.

Do ponto de vista da sustentabilidade ambiental local e global para a competitividade, as avaliações téc-

nicas recentes que a Associação Brasileira de Energia Eólica conduziu mostram que para cerca de mil megawatts médios eólicos gerados no Nordeste, permite economizar, ou guardar no reservatório da bacia do São Francisco cerca de cento e vinte e quatro bilhões de metros cúbicos de água no período seco, de julho a novembro, firmando cerca de trezentos e cinquenta e três megawatts médios de energia secundária hidroelétrica, sem nenhum investimento público pelo lado da geração hidroelétrica e ainda evitando cerca de 12% das perdas de transmissão. Representa um acréscimo na oferta de energia firme a custo zero, compensando o custo maior da energia eólica.

A outra proposta que nós faríamos é que verificamos que no Plano Nacional de Desenvolvimento Energético, o PNDE de 2030, ele somente previu cerca de quatro mil e setecentos megawatts de geração eólica. E nós lamentamos muito, porque isso foi uma sinalização de desestímulo ao setor. Porque considerou apenas duzentos megawatts de implantação por ano de potência eólica. Então isso breca, limita, inibe os investidores que já estavam no Brasil pensando e negociando ao nível dos Estados a instalação dos seus empreendimentos.

E por último, e muito agradecida pela paciência, nós gostaríamos de destacar que na Portaria MME-31, de 15 de fevereiro de 2007, ele motivou o setor eólico a apresentar projetos e somaram cerca de mil e setecentos e oitenta e cinco megawatts ali credenciados. Inclusive mil e setecentos e oitenta e cinco megawatts que seriam passíveis de serem concretizados num prazo relativamente curto de dezoito meses, representando uma alternativa de desenvolvimento energético, sem dúvida, capaz de minimizar o risco do abastecimento para os próximos anos, e essa solução é uma solução complementar, estrutural e, não, conjuntural. No entanto, as condicionantes estabelecidas, que indicam como teto para o preço da energia requerida o valor equivalente ao custo marginal de operação e também o modelo de contrato e o prazo de contratação de quinze anos, citado na portaria referida, apontam para a impossibilidade da participação dos investidores na contratação desses empreendimentos no leilão proposto, pois essa condição não oferece a viabilidade econômica necessária para remunerar os investimentos eólicos.

Então a gente realmente diagnosticou que existe uma necessidade de ponderar e quantificar os benefícios da inserção eólica no sistema elétrico brasileiro, por meio da consolidação de mecanismos de contratação e equiparação realista, com índice de custo e de benefício para a geração eólica, que afete o valor global da energia para o consumidor final. Nós precisamos,

sim, da ajuda dos senhores para que nós possamos cumprir a legislação do Programa de Incentivo das Fontes Alternativas de Energia na fase II e também cuidarmos e organizarmos uma política industrial, uma política tecnológica e uma política energética capaz de aproveitar todo esse nosso potencial brasileiro. Obrigada pela paciência da atenção. Bom dia.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado, Dra. Ivonice. Ouviremos agora o Dr. Manoel Policarpo de Castro Neto, Coordenador-Geral do escritório sede da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, da ANP, em Brasília. Tem V. S^a a palavra.

SR. MANOEL POLICARPO DE CASTRO NETO: Boa tarde. Primeiro cumprimentar o nobre Senador Leomar Quintanilha, e o restante da Mesa, expressar o agradecimento pelo convite feito ao Diretor-Geral, Aroldo Lima, a participar dessa Audiência Pública, e apresentar as desculpas da sua ausência devido a compromissos junto com a Diretoria, hoje nós temos a reunião de Diretoria Geral.

Então nós vamos apresentar aqui um pouco as questões ambientais, mais ligadas principalmente à questão de combustíveis, principalmente o biodiesel e, um pouco, de álcool. Hoje nós temos uma realidade, que está aí nos jornais, dia a dia, que são realidades de mudanças climáticas extensas no nosso mundo, no nosso País, principalmente. Nós, num dia, vemos aí seca na Amazônia, em pouco tempo depois nós vemos enchente na Amazônia, conseqüentes quebras de safra em outras regiões, você vê aí o fenômeno do ciclone Catarina, que nos afetou aqui no Brasil em 2004, vimos o furacão Katrina, que atingiu aí a América do Norte com uma força muito grande, levando sérios problemas a Nova Orleans, nos Estados Unidos, e temos aí ondas de calor não só na Europa como no mundo todo.

Então nós temos aí uma realidade mundial hoje, do clima sendo modificado pelo efeito estufa. Boa parte desse efeito estufa é causado pelos gases chamados gases de efeito estufa, quais sejam eles, o dióxido de carbono, o metano, o óxido nitroso. Entre outros que estão aí, esses três são os principais, sendo que o dióxido de carbono é que apresenta maior problema, porque ele faz parte da queima de combustíveis fósseis. Hoje um problema muito grande. Você tem a matriz energética hoje mundial baseada mais de 70%, quase 80% basicamente em combustíveis fósseis não renováveis, criando problemas de todo o tamanho à natureza por emissão de carbono. A isso, nós podemos ver que os Países desenvolvidos são os principais emissores de poluentes no mundo. Os principais Países eles estão por volta aí de 77%, se a gente não incluir a China, porque se incluir a China, que está num crescente

muito grande, nós passamos a quase 90%, que é uma realidade hoje extremamente penosa. Por sorte, nós somos um País que hoje apresenta por volta só de 3%, mas estamos aí na frente, apresentando uma série de novidades e uma série de propostas de renovação e de melhoria nesse tipo de emissão no País, quais sejam eles, principalmente os biocombustíveis.

Aqui saiu errado ali a marcação, é no lado. Só uma comparação entre Brasil e Estados Unidos. Nós emitimos duzentas e noventa e sete milhões de toneladas e os Estados Unidos cinco mil e duzentas e vinte e nove milhões de toneladas. É um disparate completo. Nós aderimos ao Protocolo de Kyoto, os Estados Unidos não aderiram ao Protocolo de Kyoto, e provavelmente não vai [risos] aderir.

Os impactos. Os impactos a gente tem visto aí no mundo todo. Você vê na África, você vê uma diminuição de produção, você vê na Ásia também uma diminuição de produção, aumento das desertificações na África, você vê na Nova Zelândia questões de a diminuição da disponibilidade de água, na Europa você vê o desaparecimento de geleiras nos Alpes suíços e em outras regiões, até nos pólos, na América Latina você vê uma diminuição da produção, você vê um efeito estranho na América do Norte, que é um aumento da produção, devido ao aumento da temperatura, mas acompanhado a ele vem uma série de doenças que esse aumento de temperatura tem trazido e que tem trazido problemas seríssimos à produção de oleaginosas principalmente, e milho, que é o grande produto deles em termos de produção de etanol; o ciclo polar, a gente tem visto aí dia a dia nos jornais uma diminuição da calota polar com o respectivo aumento dos níveis do mar, acarretando ainda em pequenas ilhas inclusive a possibilidade de algumas deixarem de existir num breve tempo.

Próximo, por favor. Isso é uma foto ilustrativa, só para a gente ver a aí calota polar em 79 e a calota polar agora em 2003, o tanto que ela diminuiu. E essa água toda para dentro do Oceano, você tendo uma série de complicações.

Essa não saiu muito boa, mas é uma geleira da Patagônia, há 50 anos atrás e, hoje, essa segunda foto, que não aparece, você não vê mais essa área aqui, que é uma geleira, ela não existe mais, ela só está concentrada nos picos dos montes acima; aqui as neves eternas do Monte Kilimanjaro, que não são tão mais eternas, estão deixando de existir, a parte que é eterna hoje é pequena.

Bom, aqui a gente começa a discutir a função da Agência Nacional de Petróleo. Você tem, a partir de 97, na Lei 9.478, a criação da Agência Nacional de Petróleo, com as suas atribuições de regular, controlar e fiscalizar as atividades integrantes da indús-

tria do petróleo. Qual é o papel da ANP? Implementador de política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, gerente das reservas de petróleo e gás natural da União, regulador e fiscal, agente de desenvolvimento, agente na defesa do consumidor e da livre concorrência, assegurado do abastecimento nacional de combustíveis.

Bom, nessa questão aí, nós nos englobamos aí à questão principal ambiental hoje, que é a produção dos biocombustíveis, principalmente falando na área de biodiesel, que é hoje o que a agência regula como toda propriedade; e aí algumas questões que são chaves aí, não têm nenhuma relação ao nosso amigo [risos] Chavez, qual o limite do mercado do biodiesel, apesar de todas as suas influências que ele tem causado aí, onde produzir oleaginosas, quais são as áreas que nós temos que produzir e se essa produção será sustentável.

Aqui o programa nacional de biodiesel, que é a Lei 11.097, de 2005, que determina que a progressividade da adição de biocombustíveis na mistura com diesel. A gente diz aí B2, que é uma mistura de 2% de biodiesel no diesel, B5 seria 5% e, progressivamente, a gente vendo isso. Até o final desse ano nós temos aí o B2, que ainda não é obrigatório, só é obrigatório em função da demanda e a partir do ano que vem o B2 se torna obrigatório e, implicando um mercado firme, vai apresentar uma demanda de um bilhão, de quase um bilhão, dá oitocentos e noventa milhões de litros de biocombustível por ano. Quando a gente passar para o B5, em 2013, vai ter uma demanda de 2,4 bilhões de litros. Hoje, através dos leilões que a ANP tem realizado, os cinco os últimos leilões que a ANP tem realizado, já temos garantidos oitocentos milhões de litros de biocombustíveis, assegurando a meta do Governo do B2 e temos uma projeção, num próximo *slide* nós iremos ver, existe uma projeção de que essa produção, a partir do ano que vem, vai ultrapassar um bilhão de litros, dando margem aí ao que o Governo tem comentado muito, que é a antecipação da mistura B5 para 2010, uma questão que está sendo discutida amplamente aí no Governo.

Próximo, por favor. Essa projeção ficou meio ruim, está... [risos]. Mas é basicamente qual é o objetivo do Governo, que é a inclusão social, você tem o B2 com um bilhão de diesel, o B5 vai exigir 2,4 bilhões. E mostra a estratégia do Governo que é a implementação da discussão.

Próximo, por favor. Aqui nós estamos tratando do selo combustível social, que já é bem conhecido aqui, que é a forma de incentivo à produção de biodiesel em todo o País. Podendo chegar a 0%, dependendo da região e do tipo de cultura usada.

Essa é nossa matriz energética atual. Nós vemos aí que 43,6% da nossa matriz é baseada em recursos renováveis. Só para vocês terem uma idéia, a nível mundial isso fica por volta de 12%. É uma diferença muito grande a nosso favor, e nós estamos aí tentando que ela possa ainda crescer um pouco mais, tentando aí ultrapassar essa meta com incentivos, principalmente aqui nessa área de biomassa, que é a produção aí dos biocombustíveis de segunda geração, que já devem estar proximamente, ou nos próximos cinco anos devem estar entrando no mercado, cinco a dez anos, você tem uma entrada no mercado em substituição ao biodiesel, solucionando uma série de problemas que o biodiesel hoje traz principalmente na questão da produção de combustíveis concorrendo com a produção de alimentos.

Essa é produção mundial de óleo e gordura, nós temos observado um aumento aqui principalmente na palma, um aumento significado, você vê, aqui você tem a palma, você tem a entrada do girassol, que quase não tem, ele existe aqui, mas é muito pequeno.

Então, nós temos um aumento gradual exatamente da soja, na área de oleaginosas que vão servir para produção de biodiesel, na área de gordura também. O pinhão manso ele ainda não consegue aparecer na estatística, ele é muito pequeno, a nível mundial ele é insignificante, não que não tenha importância, é que ele não aparece ainda a nível mundial como uma estatística.

Bom, essa cadeia produtiva, está aqui muito só para representar essa questão aqui. Quando nós mostramos aqui a produção de oleaginosas maior do que o restante, não é à toa, isso aqui representa por volta de 80% do custo da produção final de biodiesel. Isso é de extrema importância e que deve ser tomado com uma série de cuidados essa produção de oleaginosas.

Só para mostrar o leque de oleaginosas que nós podemos ter disponíveis no Brasil. E aqui está o pinhão manso, como o senhor disse, dentre outras, várias, desde o buriti, a mamona, a pequi, até o babaçu e outras fontes, que seriam óleos de fritura, resíduos de indústrias de refino de óleo, sebo ou gordura animal.

Capacidade instalada, produção e demanda de óleo. Isso aqui é só para a gente ver que até esse ano 2006, até 2005, 2006, a produção e o consumo estão muito próximos. E essa tendência de estar aqui muito próximo significa dar um problema para... Quer dizer, gera uma perspectiva de problema muito grande, que é exatamente a competição entre a produção de óleo e a alimentação, consumo de alimentação. Hoje já existe um crescente muito grande, e a gente vai, provavelmente agora esse ano a gente vai ver essa diferença aumentar bem aqui, porque já existe uma produção

bem própria para o biodiesel, então ela já tem uma diferença, você consegue visualizar uma diferença entre o consumo, que aqui consumo entenda-se como consumo alimentício, não outro.

A capacidade de produção, você via que até 2002, basicamente 95% de toda a produção estava aqui na Europa. Você vê que agora em 2007, a gente, 2006, 2007 essa capacidade do resto do mundo cresceu, não significa que a Alemanha tenha diminuído, ou a Europa tenha diminuído, pelo contrário, ela aumentou aqui, significa que o mundo agora tem produzido muito mais, baixando essa liderança européia para 50%.

Outro que está aí com outro [risos] problema... Mas, basicamente, quando a gente... Deu problema. Mostrando aqui os biocombustíveis de primeira geração, a fonte, você vê aqui a fonte de oleaginosas em cima, a cana, e você já vê aqui nos biocombustíveis de segunda geração, você vê resíduos que não fazem parte da cadeia alimentícia, e já podemos apresentar aí, como foi apresentado aqui pela Ivonice, e pelo pessoal aqui, a produção de hidrogênio aqui, que é, a gente tem costumado a dizer, é uma coisa meio difícil de falar, a meta mundial de substituição de combustíveis por biocombustível, é de por volta de 20%. Não existe no mundo uma idéia de que hoje você conseguiria discutir plenamente os combustíveis fósseis por biocombustíveis, até porque, para vocês terem uma idéia, para fazer isso, precisaríamos de uma área de aproximadamente quatro vezes o tamanho da terra plantado basicamente com cana e oleaginosa, mas o que existe é que o biocombustível está aí, mostrando que pode, até os 20% ele tem condições de substituir tranquilamente a matriz energética, juntamente com essas inovações que estão sendo apresentadas, sem apresentar grandes problemas, você veja que dentro do próprio Brasil você pode ter uma expansão muito grande, você tem essa área aqui, que é a atual, ou você tem uma área de expansão no cerrado, e uma área de expansão de cultura permanente, que pode entrar na Amazônia não como uma invasora, e, sim, como uma solucionadora de problemas nas áreas, principalmente nas áreas devastadas da Amazônia e em algumas regiões de cerrado.

Potencial para produção de biodiesel. Você tem uma expansão. Só no cerrado, você poderia aumentar para trezentos bilhões de litros de biodiesel, é claro que aqui essa conta incluiria algumas áreas na área de alimentação. Mas se você esquecesse o resto do País e se detivesse só no cerrado você já teria uma produção quase que suficiente para abastecer o mundo todo.

Aqui são algumas oleaginosas, e só por questão mesmo de referência, é a produtividade que elas dão em termos de óleo por hectare.

O desafio inicial do B2 já foi transplantado, quer dizer, essa capacidade de oitocentos e sessenta milhões já foi atendida pelos leilões, não plenamente, mas já está praticamente com oitocentos milhões atendido, e os sessenta milhões são pequenos, e uma previsão de, a partir do ano que vem, ter mais de um bilhão de produção. Só para mostrar a economia, com o B2 nós podemos economizar cento e sessenta milhões de dólares por ano, e com o B5 essa economia passa para quatrocentos milhões de dólares.

Os fatores críticos. Disponibilidade de óleo sementes, produtividade agrícola, redução da carga tributária, qualidade dos insumos, e aí nós entramos nessa parte, garantia da qualidade do produto, rendimento do processo de produção, garantia de desempenho dos motores, controle de qualidade da bomba de abastecimento, novos usos para a glicerina, sensibilidade e motivação da sociedade.

Diagnóstico. A sustentação legal e firme propósito do Governo na sua implementação, é o que nós temos visto; boa resposta do produtor de biodiesel de soja, em plantas [soa a campainha] em operação ou em projeto. Perspectiva de oferta crescente de biodiesel.

Só as preocupações finais, a qualidade de insumos, que é uma preocupação que tem no mundo, não podemos abrir mão da qualidade, porque você traria um descrédito a todo o programa, todo o biodiesel produzido apresenta algum tipo de incentivo econômico, isso a nível mundial. Plantas de esmagamento são estratégicas e a glicerina produzida como produto ajuda a viabilizar o negócio.

A questão da produção mundial de onde estão concentradas as produções mundiais de algodão, girassol, mamona... E aqui a gente tem apresentado só também uma integração da agricultura com a energia, quer dizer, você tem um aproveitamento do sistema agrosilvopastoril, introduzindo oleaginosas em áreas dantes não utilizadas para esse tipo de atividade. Soja. E gado. Era isso que eu tinha a colocar. Queria agradecer.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Registramos nossos agradecimentos ao Dr. Manoel Policarpo, bem como aos demais expositores, que trouxeram aos membros desta Comissão informações consistentes a respeito das energias renováveis, dando um panorama do quadro brasileiro em comparação com o que existe fora do País. Nós passaremos agora à interação com os eminentes Srs. Senadores. Nós estamos com a lista, vou inscrever V.Ex^a, tem preferência o autor do Requerimento, Senador Inácio Arruda, em seguida, inscrita a Senadora Ideli Salvatti e, em seguida, V.Ex^a.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Pela ordem, V.Ex^a.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Eu solicito, Sr. Presidente, a minha inscrição.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Perfeitamente, V.Ex^a será atendido. Com a palavra o Senador Inácio Arruda.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, nossos convidados, primeiro registrar aqui a nossa instabilidade nas nossas Audiências Públicas, em face de termos que participar, ao mesmo tempo, de várias atividades. Então, nós estamos aqui nesta audiência e tivemos que acompanhar também a reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, que estava acontecendo simultaneamente à nossa audiência. Como disse o Senador Mão Santa, aqui a gente tem que operar quase que milagreiramente. Não sempre usando a “Mão Santa” dele, mas tendo que correr a alguns quilômetros por hora nos corredores do Senado. E também a Comissão de Agricultura e a Comissão de Educação, que estão reunidas ainda as duas. Mas eu acho que cumprimos a bom termo as nossas tarefas do dia de hoje. E dizer, Sr. Presidente, que propus esta reunião porque nós estamos num acelerado debate dentro do Congresso Nacional acerca do problema do aquecimento global. Eu venho de uma região que debate a questão do aquecimento global há muitos e muitos anos. E que não trata como uma questão meramente de coqueluche, do momento, das circunstâncias, mas como uma questão presente nas nossas vidas a todo o instante, desde que nós nascemos ali no semi-árido nordestino que nós discutimos e aprendemos a conviver com o problema do aquecimento global, intenso na nossa região, estamos ali bem próximos do Equador e numa região semi-árida, e buscando por todos os meios encontrar as maneiras de aproveitamento de fontes de energia. E de sorte que a discussão e o debate sobre o aquecimento global nos permitiu abrir caminhos para essas alternativas. Então, nós temos uma oportunidade para que o nosso País, e a nossa região possa debater com mais intensidade essas fontes alternativas. O Senado da República tem vários especialistas, Ex-Governadores, Ministros de Estado, pessoas que conviveram intensamente com esses problemas de forma muito objetiva e concreta e que têm que responder a essas questões, eu acho que era uma oportunidade de nós convidarmos e acelerarmos também esse debate na nossa Comissão de Meio Ambiente, de Infra-estrutura e na Comissão de Aquecimento Global, porque nós criamos uma Comissão Mista do Congresso Nacional,

da Câmara dos Deputados e do Senado da República para debater essa questão.

Então uma das questões que eu gostaria de levantar com os senhores convidados. A primeira questão, o financiamento para essas fontes alternativas, tanto por parte do Governo diretamente como os mecanismos da Agência Nacional de Energia e também da Agência Nacional de Petróleo, o problema de incentivos, como a gente maximizar. Eu ouvi a questão do lixo e fiquei numa expectativa muito positiva. Nós tínhamos 50% e podemos chegar a 100. Então você já tem uma puxada boa para que todos aqueles que podem produzir energia a partir desse insumo vão ter um incentivo adicional, mas, numa escala mais largada, numa fonte de energia mais promissora como solar, como eólica, é possível dar mais incentivos, é possível agregar mais incentivos, se eu tiver possibilidade de ter um bairro inteiro com placas de silício já aqui testado, e já está numa fase, e eu vi o Adriano mostrando as nossas placas, então se as placas de silício estiverem a postos eu posso emplacar um bairro inteiro e a ANEEL me banca esse negócio e eu vendo ali na frente para uma... O Governo, ou o Estado compra essa energia e coloca no sistema. Então, eu acho que esses mecanismos para a população toda tomar conhecimento e dizer “não, eu posso fazer”. Um plano piloto. A Alemanha tem isso em vários bairros, em várias cidades, em vários Municípios. Quer dizer, nós podemos tomar essa iniciativa, nós podemos fazer isso mais com a energia eólica, no caso da nossa região, ali no Nordeste brasileiro, no Sul do País, nós podemos incrementar mais, incentivar mais esse setor da energia eólica, quer dizer, nós não tivemos, uma parte do Nordeste não tem água, então não vai ter hidroelétrica. Nós tivemos a sorte de ter ventos. Então ali aquela brisa marinha, nós temos os ventos. Quer dizer, sempre dizem para mim o seguinte: “Não, mas, Senador, é muito caro, essa energia eólica não dá, não, é cara demais”. Eu pergunto ao Diretor aqui da Agência de Energia, e pergunto também à Dra. Ivonice Campos: comparativamente, hoje, construir uma usina hidroelétrica e construir uma usina eólica, com a mesma quantidade de megawatts de produção, o custo de energia gerado é tão diferente assim esse custo? Eu não quero comparar à energia de Paulo Afonso, porque Paulo Afonso já foi amortizada. Eu quero comparar: vamos construir, aqui e agora, uma hidroelétrica e vamos construir uma usina eólica. Se eu tivesse condições de ter as placas de silício já do Dr. Adriano aqui na mão eu também gostaria de construir uma usina com a mesma quantidade de megawatts, e dizer: “Bom, nessas condições, o preço, a diferença de preço é essa [soa a campainha] e eu posso então bancar, o Estado pode

entrar assim, assim e assim”. Isso para a gente sentir o que é essa diferença tão grande que impede que a gente possa tocar um empreendimento com jazidas tão boas, que a gente já tem provadas na região Nordeste e na região Sul do País, e tenho a impressão que outras regiões podem ser exploradas também do ponto de vista da energia eólica, que é um potencial que está mais à mão. Porque eu vejo mesmo aqui na área da questão da biomassa, que talvez a gente não tenha que ter tanta terra, porque se a gente precisar de quatro Planetas Terra para poder suprir de energia, então é melhor a gente usar os ventos, que não precisa explorar tanto. Então se a gente tem o potencial dos ventos, então vamos utilizá-lo. Então, sinceramente, eu acho que a gente teria condições de explorar mais esse tipo de fontes de energia. Então eu estou assim entusiasmado com o potencial que tem o País. Agora, nós precisamos desse... Vamos pegar o custo disso e ver se a gente pode fazer com a eólica, solar, o que a gente pode fazer, ou que já está fazendo com a questão do lixo. Eu acho que é uma oportunidade rara e rica que a gente está tendo no Brasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Nós adotariamos, para racionalizar e ter um melhor aproveitamento da audiência, nós ouviríamos três Senadores e aí teríamos as respostas. Ouviremos, em seguida então, a Senadora Ideli Salvatti, para os seus questionamentos. Tem V.Exª a palavra.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Agradeço, Sr. Presidente, inclusive eu ia fazer uma questão de ordem, exatamente para fazer o bloco, e V.Exª já tomou a iniciativa. Eu queria inicialmente comentar que este assunto nós abordamos num seminário, inclusive com a participação do Dr. Jerson Kelman, também com o Ministro Silas Rondeau e o Diretor de Gás da Petrobrás, Dr. Ildo Sauer, que subsidiou de forma extremamente positiva a Bancada tanto do PMDB quanto do bloco de apoio ao Governo aqui nesta... Eu vou pedir, por favor, Presidente, eu vou pedir de público, eu preciso de água, porque eu estou com a minha garganta bastante--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): É do cerrado e pelo Nordeste.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Muito grata, muito grata. Essa parceria com o cerrado e o Nordeste é maravilhosa. Eu agradeço aí a água providencial aqui, porque a minha garganta está muito prejudicada. Mas nós tivemos a oportunidade de fazer um aprofundamento desta questão da energia, questões estratégicas vinculadas à energia no nosso País e nos animou muito quando o Ministro Silas Rondeau colocou a manutenção da diversidade, ou seja, no Plano

Nacional de Energia 2030 está mantida e haverá um empenho para que esta diversidade seja mantida na nossa matriz energética. E uma das questões que foi já levantada naquela reunião, e agora o Dr. Kelman reforça, e eu queria até fazer uma provocaçãozinha maior, porque já ficou bastante identificado de que é impossível, nos leilões de energia, se manter nos leilões o conjunto da diversidade que a nossa matriz energética possui e, portanto, se você mantém a concorrência entre as diversas fontes de energia pela diferença até de custo você perde a competitividade e aí determinadas fontes de energia acabam sendo prejudicadas. Então me parece que nós já vamos ter de fontes renováveis. Mas ainda é pouco. Porque, se você colocar PCH com eólica continua tendo dificuldade de competitividade.

Então a minha primeira pergunta é nesse sentido. Nós temos como afunilar para termos leilões de energia bastante específicos para poder termos uma diferença entre PCH, eólica, solar? Porque a diversidade da matriz ela tem vários objetivos. Primeiro, é a gente não ficar tão refém de uma única fonte, podermos manter esta diversidade e depois incentivar a questão tecnológica, a questão inclusive científica, que eu acho que é muito importante.

E aí eu já queria colocar, primeiro saudar a Dra. Ivanice, por ser a única mulher aí na Mesa, mas também por ser catarinense, então saudando aí a presença do nosso Estado também nessa discussão toda da energia, eu achei ótimo o mapa, viu, Arruda? Porque é bastante lá no Nordeste e bastante lá no Sul, inclusive metade de Santa Catarina venta muito e nós queremos aproveitar muito esta possibilidade, mas eu queria [soa a campainha], por conta--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): E venta na região da Ivonice.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): E venta lá na região da Ivonice. E eu queria dizer assim, essa questão do viés tecnológico, científico, no caso da energia eólica é muito importante, porque nós já temos conhecimento de setores empresariais que produzem e que estão saindo do Brasil. Estão deixando. Então essa história da gente poder trabalhar com um leilão específico talvez seja uma das formas principais da gente poder incentivar esse setor, porque, como eu percebi ali, tem País onde não venta tanto, mas está na matriz eólica pela questão da produção do equipamento. E o Brasil poderia conjugar isso na questão eólica, não só aproveitar a fonte dentro da matriz, mas, principalmente, fomentar e dar sustentabilidade a este setor.

E por último ainda, eu queria poder dizer que é muito gratificante quando a gente percebe a questão do selo verde, de você poder ter na bioenergia a agri-

cultura familiar valorizada para a produção. Porque uma das grandes preocupações é esta questão da fronteira agrícola, da utilização do território brasileiro em grandes produções, a questão do álcool, do etanol e tal e o que mais que nós poderíamos fazer, além do selo verde, para vincular a produção da bioenergia à agricultura familiar. Porque eu acho que quando o Presidente Lula pensou o biodiesel ele pensou o biodiesel não para substituir alimento, ele não pensou biodiesel para a utilização da terra em grandes canaviais, mas exatamente para fortalecimento da agricultura familiar. A Petrobrás--

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Para concluir, Senadora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Já vou concluir. A PETROBRÁS nos animou muito, porque está desenvolvendo uma produção de biodiesel no Rio Grande do Sul e agora vai começar em Santa Catarina, vinculada à agricultura familiar, inclusive, aproveitando aquela produção que os agricultores fazem, normalmente todo agricultor tem uma plantação de cana, para fazer o melado, para fazer a sua própria produção, da cachaça etc e tal, e eles estão desenvolvendo um projeto muito interessante de vários produtores associados numa destilaria, que pode produzir um pré-álcool, que depois pode ser utilizado para a produção de energia. Então, eu queria saber se nós temos ainda algumas coisas a incentivar da vinculação da bioenergia com a agricultura familiar.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado, Senadora Ideli. Com a palavra o Senador Valter Pereira.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Sr. Presidente, nós estamos aqui hoje numa coincidência extremamente oportuna. Enquanto nós estamos aqui debatendo essas fontes alternativas, o Presidente da República está lá em Caracas, ouvindo os conselhos do concorrente nosso em matéria de combustível, que é a Venezuela. E lá na Venezuela, com certeza, o Presidente Hugo Chavez está dizendo: “olha, vocês vão produzir o biocombustível e vai faltar terra depois para produzir alimentos”. E curiosamente este que é o combustível do futuro, quer dizer, o etanol, o biodiesel, todos esses combustíveis, curiosamente, nós que estamos com o novo, nós que estamos com o combustível do futuro estamos na defensiva, explicando “não, não é bem assim e tal e tal, e sofrendo as pressões daqueles que detêm o combustível velho, aquele que vai se acabar, e aquele que hoje todos os cuidados nos recomendam que nós deveríamos nos acautelar, porque os combustíveis fósseis estão em localidades de muito risco para qualquer economia que analisa esse tipo de cuidado. E toda a economia tem que

analisar o risco. A pergunta que eu gostaria de fazer é a seguinte. Como é - aqui está o representante da Petrobrás - como é que a Petrobrás está enxergando essa falácia de que nós estaríamos confiscando áreas que poderiam nos fazer falta amanhã na cultura de produtos alimentícios? E eu não poderia deixar também de aproveitar essa oportunidade para me dirigir ao Dr. Jerson Kelman, pela forma responsável que atendeu, poucas semanas atrás, a Bancada de Mato Grosso do Sul, quando enfrentou a gulodice de uma empresa distribuidora de energia elétrica, que queria um reajuste completamente fora da realidade e que, ouvindo a nossa Bancada prestou atenção nos pleitos e reduziu significativamente a avidez, a pretensão da Companhia de Energia Elétrica de Mato Grosso do Sul. Então, eu quero agradecer aqui de público a forma com que nos atendeu e gostaria de formular essa pergunta especialmente ao representante da Petrobrás. Outra indagação que eu gostaria de fazer é a seguinte. Se na cabeça da Petrobrás não passa também a hipótese de que seria mais oportuno para que esse advento do biodiesel, se não seria mais oportuno que tivesse uma agência de fomento, uma agência que cuidasse especificamente da política de biodiesel, já que entre o petróleo e o biodiesel existe uma certa concorrência, que é natural, pela origem de cada um dos combustíveis. Hoje nós temos uma Petrobrás que tem uma cultura fundada [soa a campanha] no petróleo. E o que nós estamos vendo agora é uma nova cultura, uma cultura de combustível renovável. Então, como é que enxergaria essa questão do biodiesel sendo tratada por uma agência a ser criada pela para cuidar exatamente da política do biodiesel?

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado, Senador Valter. Iniciaremos as respostas. Com a palavra o Sr. Jerson Kelman.

SR. JERSON KELMAN: Muito obrigado, Senador Quintanilha, eu começo então respondendo à alegação muito objetiva do Senador Inácio Arruda, pergunta o Senador qual é a comparação de preço de uma nova usina, de um quilowatt/hora produzido por uma usina eólica nova não comparando com as usinas antigas, já depreciadas, já amortizadas, as hidroelétricas, mas, sim, com uma nova usina, seja térmica, seja hidroelétrica. Então os números são dessa natureza. No PROINFRA, que é um programa, como sabem, incentivado para fontes alternativas, quer dizer, é um programa que subsidia fontes alternativas, o megawatt/hora de eólica é pago a duzentos e trinta de dois reais e, nos leilões de usinas novas, não alternativas, usinas--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): O megawatt?

SR. JERSON KELMAN: O megawatt/hora. Porque realmente no Brasil o que interessa é o megawatt/hora, unidade de energia, e não unidade de potência. As usinas eólicas, como as hidráulicas, têm uma potência muito maior do que em média conseguem produzir. Porque, no caso da eólica, nem sempre venta e, quando venta não se consegue armazenar o vento; no caso dos rios, nem sempre tem água nos rios, mas, quando tem, nós conseguimos armazenar nos reservatórios. É uma pequena vantagem da hidroelétrica em relação às eólicas, no sentido de se pode se armazenar água e não se pode armazenar vento. Mas, de todo modo, eu fiz essa diversão para dizer que o que interessa efetivamente é o custo por unidade de energia, e não de potência. É essa, a unidade, que faz sentido para o nosso balanço. Então, repetindo, o custo de uma usina eólica pago, dentro do programa subsidiado do Governo, é de duzentos e trinta e dois reais por megawatt/hora, e, nos leilões que nós estamos realizando de fontes não incentivadas, quer dizer, ou térmicas ou hidráulicas de grande porte, está saindo em torno de cento e vinte. Então, grosso modo, objetivamente, Senador, o custo da eólica, de uma nova eólica, comparado com uma nova qualquer outra coisa não incentivada é praticamente o dobro, o dobro. É isso.

Bem, isso entra então, o Senador, um assim fazendo uma brincadeira, diz “a ANEEL podia bancar este negócio da eólica”, me permita fazer um comentário. Na realidade, como sabemos, a ANEEL não banca nada, quem banca são os consumidores.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone][inaudível]

SR. JERSON KELMAN: Bom, a nuclear, segundo cálculos oficiais, está saindo, a nuclear Angra III, ignorando o que já foi investido, que é o que chama-se custo afundado em economia, porque o que já foi investido não tem como recuperar, os americanos chamam de [inaudível]. Então, ignorando esses recursos afundados, está da ordem de cento e quarenta reais o megawatt/hora. Então é bem mais competitivo. A nuclear está agora, não porque ficou mais barata, mas porque as outras fontes mais caras, a nuclear ficou competitiva porque as outras encostaram nela, mas estão longe ainda da eólica em termos de competição.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Dr. Kelman, se o Presidente me permite, o senhor está com os números bem na cabeça. A hidroelétrica o custo é?

SR. JERSON KELMAN: Está saindo 120 reais por megawatt/hora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): A eólica?

SR. JERSON KELMAN: 232.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): A nuclear

SR. JERSON KELMAN: 140 reais por megawatt/hora.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): A solar.

SR. JERSON KELMAN: Solar eu não tenho, Senadora, mas eu imagino, talvez o Dr. Adriano tenha, mas é mais cara ainda do que a eólica.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Termoelétrica a carvão.

SR. JERSON KELMAN: Termoelétrica a carvão é competitiva. Assim como gás natural, compete com a hidroelétrica. É da ordem de 120.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Termoeletrica a carvão e termoeletrica a gás competem com a hidroelétrica.

SR. JERSON KELMAN: Isso. Elas estão... Podem competir. Aí depende de caso a caso.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Então desculpe, só porque são números para--

SR. JERSON KELMAN: Nesse programa PROINFA que está incentivado, dos mil e quatrocentos e vinte e três megawatts que foram contratados, quer dizer, os empreendedores tiveram contratos que lhes garantem pagamento a esse preço, duzentos e trinta e dois reais o megawatt/hora, dos mil e quatrocentos e vinte e três megawatts contratados, só duzentos e trinta e dois foram construídos, por diferentes razões, a principal delas é que o programa de incentivo, o PROINFA, exige que o equipamento tenha um índice de nacionalização bem grande, enfim, que seja fabricado no Brasil [soa a campainha] e havia... Eu não sei se posso--

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Pode concluir, mas isso é para buscar a objetividade das respostas.

SR. JERSON KELMAN: Mas é que houve diversos Senadores--

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Estamos dando o desconto aqui da intervenção da Senadora Ideli Salvatti.

SR. JERSON KELMAN: Então, sendo mais objetivo, as razões são essencialmente nacionalização.

Só para fazer um comentário final, Senador, não posso escapar de mencionar o seguinte, no seu Estado, no Ceará, na minha visão, o principal obstáculo à disseminação de eólica é a política tributária do Estado, porque o Ceará junto com o Amazonas são os dois únicos Estados que cobram ICMS da geração de energia elétrica, e depois, naturalmente isso passa do preço que a distribuidora paga quando compra essa energia, e depois quando a distribuidora tem que se creditar desse pagamento do ICMS quando

vende energia aos consumidores finais, aí é uma política de isenção. Na realidade, é a política de isenção aos consumidores que quem paga é a distribuidora, o que dá um forte incentivo para que ninguém queira fazer contratos com usinas do próprio Estado que, como sabem, se fosse uma geração fora do Estado não pagaria ICMS.

Então, me perdoe eu tocar num assunto que não foi o objeto da pergunta, mas há uma questão tributária, que é da alçada dessa Casa, é Lei Complementar que trata de ICMS, e que se destinasse, se limitasse o ICMS apenas ao consumidor final, grande parte da dificuldade de contratação dessas eólicas estaria sanado.

Agora me permite passar para a pergunta da Senadora Ideli Salvatti, que diz respeito a criar cercados, quer dizer, fazer um leilão não das fontes alternativas como um todo, mas sim eólica... Senadora, eu penso que nós no Brasil devemos ter a preocupação em manter, nós temos que ter preocupação em duas coisas: uma é, interessa ter fontes alternativas, fontes, vamos dizer, que estão na fronteira do conhecimento? Sem dúvida nenhuma. Até a solar, que é muito cara. Nós devemos fazer isso. A dúvida está em qual é a dimensão disso. Porque, como eu disse, sai o dobro do preço. Como o Senador Valter Pereira fez menção a uma conversa que tivemos recentemente, lá na ANEEL, com toda a Bancada do Mato Grosso do Sul, participou o SENADOR DELCÍDIO AMARAL, o que é que era aquilo? Aquilo era uma preocupação, legítima, dos Parlamentares com uma subida crescente do preço da tarifa de energia elétrica no Brasil. A principal razão para subida de tarifa energética do Brasil é o custo de produção dessa energia, cada vez maior. Cada vez maior, porque temos menos hidroelétricas, porque os custos ambientais crescem, porque não temos gás e porque também incentivamos, damos incentivos a essas fontes alternativas, que são mais caras. Então, felizmente, não é um problema da ANEEL, é um problema de política energética, que cabe ao Congresso Nacional e ao Executivo decidir. Mas o que eu pondero [soa a campainha] é que essa Casa poderia se debruçar sobre qual é o tamanho que devem ter esses incentivos, que se forem muito grandes, a tarifa explode.

Finalmente, para terminar, uma questão que o Senador Valter Pereira levanta com relação a se vai faltar alimentos, a pergunta foi dirigida à ANP, mas me permita responder, se vai faltar alimentos por conta da produção de etanol etc, nós hoje temos seis milhões de hectares plantando cana, dos quais metade para a produção de etanol. Portanto, três milhões de hectares para cana. E nós poderíamos produzir etanol suficiente para substituir 5% do consumo mundial de gasolina,

todo o mundo, multiplicando essa área por sete, isto é, chegando a vinte milhões de hectares. Vinte milhões de hectares é menos de 10% da área utilizada com pecuária, pastos, nós temos duzentos e vinte milhões de hectares em pastos. Então, é claro que o Brasil pode fazer isso, como diz no popular, “com o pé nas costas”, sem prejudicar um quilo de produção de alimentos. E finalmente, o caso do Rio Grande do Sul, nós apenas lá fizemos o que cabe à agência reguladora, que tem uma posição neutra entre os interesses dos agentes, o interesse do Governo e os interesses dos consumidores. É a nossa obrigação. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado, Dr. Kelman. Dra. Ivonice

SRA. IVONICE CAMPOS: A título de contribuição, complementando um pouquinho a apresentação e as respostas do Dr. Kelman e na direção do Senador Inácio Arruda e da Senadora Ideli Salvatti, é de que a atratividade da geração eólica nós temos que considerar o seguinte: o Brasil ainda não tem uma indústria eólica consolidada. A expectativa é de que no máximo em dois anos, se nós tivermos políticas firmes, política industrial, enfim, que oriente isso, nós possamos ter ao nível dos Estados as indústrias de componentes e de aerogeradores, e a competitividade realmente se amplia fatalmente, porque essas indústrias se implantam num prazo de oito a onze meses. É uma revolução. Além do que a atratividade desse leilão é de cento e quarenta reais por megawatt/hora, e as centrais eólicas já estão a um nível de duzentos a duzentos e trinta reais por megawatt/hora. De duzentos, porque nós temos sítios onde nós temos melhor qualidade de vento, melhor fator de capacidade, enfim. Além do que nós deveríamos comparar as alternativas do ponto de vista do desenvolvimento da indústria nacional e também do custo global da energia lá no consumidor final, considerando os aspectos das complementaridades todas, das diminuições dos riscos de perda, todas as condicionantes do ponto de vista dos ganhos de sazonalidade positiva entre eólica e hídrica e, do ponto de vista de Brasil, nós precisamos neste momento fazer essa análise, só que precisamos, sim, estimular, com políticas muito definidas, a questão de acelerar a industrialização do setor eólico no Brasil, para que realmente nós possamos ter, num curto prazo de tempo, níveis da ordem dos cento e quarenta reais de megawatt/hora, que não estão tão distantes assim, em função da velocidade com que se consegue instalar as centrais eólicas e a indústria eólica no País.

A outra questão interessante é que não valeria a pena a gente comparar as outras fontes de energia como carvão e gás, porque elas estão debaixo da con-

ta de consumo de combustíveis. São questões muito diferentes. Os combustíveis são pagos por essa conta. Então tem condições muito peculiares, tem regiões com potencial avantajado e com qualidade de ventos capaz de ter uma produtividade energética considerável, onde esses custos vão descer muito rapidamente. Aí é que está o incentivo, o foco onde a legislação pode entrar fortemente para buscar atender. A questão dos leilões específicos me parece muito oportuna, Senadora Ideli Salvatti, porque na ANEEL tem quatro mil e seiscentos e noventa e dois megawatts eólicos já autorizados. O que é que significa isso? São parques eólicos que já têm investidores, que já têm empresas e que já têm licenças ambientais. Então nós estamos a mais de meio caminho andado para poder empreender, precisamos das condições, sim, para que eles possam ser investidores de fato. Muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigada, Dra. Ivonice. Com a palavra o Dr. Manoel de Castro.

SR. MANOEL POLICARPO DE CASTRO NETO: Só respondendo aqui rapidamente ao Senador Valter Pereira, é uma coisa comum acontecer, nós não somos a Petrobrás, nós somos a Agência Nacional do Petróleo, regulamos a Petrobrás, então, em momento nenhum, nós podemos em falar em nome da Petrobrás. Mas posso responder o seu questionamento. A preocupação com alimento eu acho que o Kelman já respondeu com boa propriedade, com muita propriedade. A diferença básica dessa preocupação é exatamente a questão de implementação do modelo americano, que é a produção de bioetanol por milho, porque, aí sim, pode ser um problema para a produção de alimentos no mundo, e o modelo brasileiro de implementação de bioetanol pela cana-de-açúcar, que é como o Kelman já disse, a gente tem condições de crescer muito ainda, de atender toda a demanda sem fazer uma interferência grande na área de alimentação.

Na hipótese das agências reguladoras sobre biocombustíveis, é bom lembrar que a Agência Nacional de Petróleo é também a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Então, que nós já começamos fazer a regulação de algumas partes de biocombustíveis, o biodiesel tem passado por parte na ANP. É lógico que ainda falta algumas implementações de legislações para aumentar o escopo de atuação da ANP, inclusive, diga-se de passagem, na questão do etanol, que nós ainda não somos exatamente a única agência a regular. E nisso aí, a Senadora Ideli Salvatti nos pergunta, ela já deu uma saída, mas na questão da ampliação do selo combustível social. Uma das discussões que existe hoje nesse meio é a ampliação da produção não só de mamona e de palma, para outras

oleaginosas, é evidente definida aí pelo Ministério da Agricultura o tamanho da área chamada propriedade familiar, a agricultura familiar, nós poderíamos incluir nisso aí o girassol e outras oleaginosas que já são próprias da agricultura familiar hoje em dia. Eu acho que é isso. Eu não sei se lhe respondi, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Muito obrigado, Dr. Manoel. Voltamos à lista de inscrição. SENADOR DELCÍDIO AMARAL, tem V.Ex^a a palavra. Naturalmente apelando para a capacidade de síntese de V.Ex^a.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Muito [risos] obrigado. Sr. Presidente, eu quero cumprimentar V.Ex^a, cumprimentar a iniciativa também, o Senador Marconi Perillo me pediu para que eu falasse pela Comissão de Infra-Estrutura, até porque hoje, infelizmente, existem mil Comissões funcionando hoje pela manhã, portanto, é absolutamente impossível que a gente tenha alguma eficiência, principalmente trabalhando nessas Comissões. Mas eu vou falar muito rapidamente, primeiro registrar a iniciativa. É muito importante. E eu acho que nós precisamos ter outras oportunidades para fazer essa discussão. Até para ter uma discussão mais ampla de energias alternativas. Esse conceito de energia alternativa é um conceito amplo. Eu já ouvi aqui falar em energia alternativa, o gás, o carvão, o que não deixa de ser verdade, a nuclear, energia a base de metano, do lixo das cidades, que é uma energia muito explorada em outros Países no mundo também, mas acho que é importante a iniciativa. Eu infelizmente não pude, em função dessa confusão das Comissões aqui pela manhã de hoje, não pude acompanhar a apresentação do Dr. Adriano, então fica um pouco prejudicado o meu questionamento, mas queria primeiro registrar ao Dr. Kelman o trabalho feito pela ANEEL, principalmente incentivando, e eu não posso deixar de destacar, não só energia eólica e outros tipos de energias alternativas, mas principalmente PCH. O Brasil se preparou para isso, os fabricantes se prepararam para isso, nós temos uma belíssima tecnologia, são projetos que em quinze meses, eu ouvi a Dra. Ivonice falar aqui da eólica em onze meses e uma PCH em 15, 16 meses nós podemos colocar em operação, cria a geração distribuída, portanto, o sistema como um todo ganha com isso, além de viabilizar outros atrativos, turísticos, de lazer, que é uma coisa extraordinária. E eu acho que a forma como foi estruturado esse projeto eu acho que é um dos pontos positivos da área de energia no Brasil, principalmente a implementação das PCHs.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Estimula inclusive o aproveitamento de potenciais menores.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Menores, usinas de dez megawatts, quinze megawatts, que, dependendo da região do País, têm um papel absolutamente extraordinário para garantir o desenvolvimento, para garantir uma energia compatível com o crescimento dessas regiões, desses Municípios. Então eu não posso deixar de destacar aqui as PCHs, e eu que sou um entusiasta desse programa de Pequenas Centrais Hidroelétricas. E acho que esse programa é exitoso e caminha, e caminha com velocidade, eu não tenho dúvida, o Brasil vai usufruir disso, a população.

Com relação à exposição da Dra. Ivonice, nossa querida Engenheira Ivonice Campos, como disse a Senadora Ideli, de Santa Catarina, tive a honra de trabalhar na ELETROSUL com ela, uma *expert* nessa área de energia, não poderia também deixar de destacar as ponderações que foram feitas nesse material que foi distribuído pela Dra. Ivonice. O primeiro ponto, Presidente, não dá, nós precisamos estruturar projetos eólicos através de sociedades de propósito específico. Elas precisam ser viabilizadas através de operações de *project finance*, e não dentro dessa lógica que está vigindo hoje, porque os custos crescem demais. Aí nós vamos começar a discutir aqui se é o 140 do Dr. Kelman, se é o 230 da Dra. Ivonice, que está lá no PROINFA, esse valor é corrigido, e isso inibe efetivamente investimentos na área de energia eólica, que vão ser muito importantes para o Brasil. Eu ouvi aí a Dra. Ivonice falar, há inclusive uma sazonalidade diferenciada entre a sazonalidade hidráulica e a sazonalidade de ventos, região por região. Então elas podem inclusive atuar complementarmente. Mas eu acho que ainda é tímida a presença da energia eólica no Brasil e, é importante destacar, a Alemanha, a Espanha, vários Países hoje têm parques eólicos extraordinários. Eu tinha até... O número que eu tinha da Alemanha, Dra. Ivonice era de doze mil megawatts, já vi que foi para vinte, e eu acho que a Espanha vai a onze agora. Então, é uma possibilidade que se avizinha, que se apresenta. Agora, não vou fazer nenhum comentário nem citar nome, tem uma afirmação aqui, Dra. Ivonice, que preocupa muito, o monopólio de chapa de aço. Mas isso é uma conversa para um outro dia, para uma outra Sessão nossa. Isso é lamentável.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Se quiser, eu posso fazer as citações aqui. E V. Ex^a. vai só reafirmando.

SENADOR DELCIDIO AMARAL (PT-MS): Então [risos] esse é um assunto preocupante e encarece o custo. Porque inclusive existem barreiras comerciais para trazer chapa grossa para o Brasil.

Então acho que é um problema que nós precisamos nos debruçar sobre isso. E principalmente, tem

muita gente que fala em competitividade, mas adora criar monopólio privado. Aí é bonito falar de eficiência, de produtividade, de qualidade total. É fácil. Principalmente com essas vantagens e com o mercado já todo ele carimbado. Mas eu não vou fazer essa discussão. Mas acredito na energia eólica, acredito nos projetos que estão sendo planejados, mas os instrumentos que estão sendo disponibilizados estão muito aquém. Principalmente no que se refere a financiamento, e questões como essa que o Dr. Kelman acabou de dizer, de aplicar ICMS na geração. Aí o distribuidor não vai querer, porque isso encarece violentamente o custo para o consumidor final.

E para encerrar, acompanhei atentamente a exposição do Dr. Manoel de Castro Neto sobre biodiesel, faltou aqui nós falarmos de álcool também, mas quero fazer um destaque. Que é tecnologia. Eu não ouvi aqui uma abordagem [soa a campainha] tecnologia dessas questões, que, no meu ponto de vista, são fundamentais, porque a gente fala, Sr. Presidente, fala de mamona, fala de girassol, por exemplo, no meu Estado lá há uma onda de pinhão manso, fala de soja, fala de Hbío, mas, como é que está essa questão tecnologia do biodiesel, qual é a especificação que efetivamente nós precisamos perseguir para atender o mercado consumidor? Hoje em dia eu sinto e eu vejo no meu Estado lá uma preocupação muito grande, não se sabe bem qual é a especificação, se eu for utilizar um veículo cujo motor seja adaptado ou construído para operar com biodiesel, daqui a pouco eu vou ter problema num veículo automotor, aí quem me vendeu vai dizer que o problema é do biodiesel e quem produz o biodiesel vai falar do é do veículo automotor.

Então, eu acho que essa questão de caráter tecnológico é extremamente relevante e importante, de especificação da comercialização do biodiesel. E o Dr. Manoel de Castro mostrou claramente a ampliação do B2 para o B5, tudo aquilo que se avizinha nesse mercado. Então eu gostaria de ouvir também um pouco dessa questão tecnológica, que é uma preocupação fundamental e que nós precisamos incentivar. Agradeço V.Ex^a, Presidente, Senador Leomar Quintanilha, pela oportunidade, não passei muito do tempo, consegui me manter no prazo legal.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): A contribuição de V.Ex^a é muito importante, Senador Delcídio, muito obrigado. Com a palavra o Senador Mão Santa.

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): Sr. Presidente, Leomar Quintanilha, eu já aprendi muito aqui e, aliás, eu acho que as minhas indagações não tem mais nem sentido. Mas me leva uma preocupação, Senador Leomar Quintanilha, porque tem um termo “economi-

cidade”, e quem criou isso merece respeito, merece, para os técnicos brasileiros pensarem e refletirem. Eu sou Médico Cirurgião, mas às vezes penso, Juscelino era Médico Cirurgião e fez esse rolo todinho aqui, como ele. Mas um grande industrial, chegaram a ele e perguntaram: “Você não tem medo de fazer pobre, não, tocar fogo aí na sua fábrica de automóvel e você ficar pobre?” E ele parou e disse: “Não, eu ia ver uma necessidade da comunidade e ia fabricar essa necessidade com os princípios maior quantidade, menor tempo e menor custo”. E aí se basearam todos os princípios. Economicidade. Eu tenho as minhas preocupações, mas ele já tirou minhas dúvidas, os senhores é que são responsáveis. Eu conheço o Brasil e conheci a Ilha Fernando de Noronha, é muito vento. E eu vi isso daí, a prática, a gente observa e pensa-se, logo, se eu penso, eu existo, não é, Antônio Carlos Valadares? [inaudível], não é? Não foi V.Exª que disse, não, mas foi [inaudível]. Então eu fiquei lá meditando em Fernando de Noronha, é onde Miguel Arraes foi preso, não é? Ali. Vento como o quê. Tem essa eólica, insignificante, eu me indaguei, e que funciona é uma termoelétrica, ela está lá como os moinhos do Cervantes, Dom Quixote de La Mancha, mas eu indaguei, por que é que não está? É vento, é experiência. Talvez seja economicidade que o nosso Jerson Kelman foi bem claro, os números são... O resto é fantasia. E esse negócio de remédio eu posso ensinar a todos vocês, eu sou Médico. Esse negócio de fazer remédio, vegetais, óleo, desde o óleo de rícino, purgante [inaudível]. Dr. Manoel nem tinha nascido, mas a gente já tomava óleo de rícino, todo medicamento com óleo é caro. Vá numa farmacinha, um vidrinho, vá lá, entre numa farmácia, tudo criado nesses óleos medicamentosos... Mas vamos do de comer, no supermercado, passe aí e veja o preço. Eu vi essa mamona, isso foi uma palhaçada, lá no Piauí, só mídia e demagogia, fracasso total, todo mundo arrasado, todo mundo falido, só mídia, não tem economicidade, tem óleo que dá, na natureza nada se cria, nada se perde, tudo se transforma. Já se sabe disso, que dá, dá. Mas sai cinco reais o óleo combustível. Então tu vai botar, para dizer que o Piauí vai ter mamona... Quem é que vai comprar esse óleo? É cinco. É a economicidade. Então é isso que nós queremos atentar. Outro lugar que tem vento que só o diabo, vento, Da. Ivonice, é esse tal de Aruba, os bicho são tudo virado, as Palmeiras, é vento. E se esse negócio fosse econômico, os holandeses não são burros, não, porque eles vieram aqui e ensinaram os pernambuco, não foi ali no Pernambuco? A criar cana, criar isso aí que está dando açúcar, cachaça, óleo, foi aquele... Como é o nome? Nassau. Então Aruba é deles, porque eles não são burros, não. E tem vento como o quê? Então nós

temos que meditar se é da realidade, e eu sou muito “um quadro vale dez mil palavras”, os números do Jerson que a gente ficou meio vendo essa realidade, combustível [soa a campainha] é esse daí mesmo, é o petróleo, o do nosso amigo Morales está em segundo lugar, quer queiramos ou não queiramos, aí vêm os nossos outros. Essa é a realidade e que nós temos que enfrentar, porque, quem disse, até que se mude o Henry Ford está valendo aqueles princípios dele.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Senador Mão Santa, pela exposição de V.Exª, parece que os holandeses gostam mais do vento para secar roupa e para soltar pipa. Senador Antônio Carlos Valadares, V.Exª com a palavra.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Sr. Presidente, ultimamente têm acontecido alguns fatos em escala mundial que têm ajudado o projeto Brasil da produção de biocombustível que, como nós sabemos é um projeto que vem ao encontro dos interesses daquelas Nações que defendem o meio ambiente e estão preocupadas com o aquecimento global. Recentemente, no mês de março, o Presidente Bush reuniu as três grandes produtoras de carros, de veículos nos Estados Unidos, a General Motors, a Ford e a Chrysler, isso aconteceu no mês de março, e fez uma recomendação a essas empresas que se debruçassem sobre os carros capazes de usarem o biocombustível, tal como acontece aqui no Brasil, uma tecnologia avançada que o Brasil desenvolveu e hoje é exemplo para todo o mundo.

Por outro lado, a Comissão de Bruxelas na Europa fixou que, até o ano de 2020, 10% do consumo de combustível deve ser oriundo da biomassa e, ainda, a Agência Internacional da Energia afirma que haverá uma multiplicação por cinco, ou até sete vezes da produção mundial de combustíveis verdes, que deverá ocorrer daqui até o ano de 2030. Quer dizer, isso, sem dúvida alguma, contribui para uma mudança de visão e também de um avanço na produção agrícola em todo o mundo, notadamente nos Países menos desenvolvidos, que podem se aproveitar dessa situação do ponto de vista econômico como o Brasil.

Eu leio hoje no Estado de São Paulo uma notícia, “Na corrida do álcool, acordo entre Brasil e Japão põe PETROBRÁS na frente”. Aqui o jornal fala de que enquanto Bush estava tentando convencer o Brasil, o Presidente Lula a entrar num acordo com os Estados Unidos, visando ao fornecimento de etanol para aquele País, muito embora os Estados Unidos tenham uma tarifa de, se não me engano, 0,3, 30 centavos sobre cada litro de álcool que entra nos Estados Unidos, essa tarifa alfandegária naturalmente que reduz substancialmente as possibilidades do fornecimento de

álcool, pelo menos na quantidade que os americanos estão desejando, o Japão, pelo que eu estou vendo aqui, leva uma grande vantagem, porque, além de ter um pequeno território onde não há produção de álcool praticamente, o que não ocorre nos Estados Unidos, onde essa tarifa, imposta pelo Congresso, através dos pedidos que são feitos pelos produtores rurais que praticam a produção do álcool através do milho, o japonês deseja obter, e incluiu a PETROBRÁS, é isso aí que eu gostaria de saber, infelizmente não tem aqui um representante direto da PETROBRÁS, mas, quem sabe, o Dr. Manoel Castro poderá quebrar o galho mais uma vez e nos dizer se há realmente essa tentativa de acordo entre o Japão e o Brasil envolvendo a PETROBRÁS, para fornecimento de etanol para o Japão, sem a necessidade de uma cobrança de tarifa. O que seria altamente benéfico, do ponto de vista econômico, para o Brasil.

E também eu gostaria de fazer uma pergunta, para finalizar, Sr. Presidente, relacionada com a produção do álcool através da mamona. Me parece que existe assim uma espécie de disputa intestina... Não, produção do biodiesel através da mamona, digo melhor, que existe [soa a campainha] uma disputa intestina entre etanol e a produção de biodiesel através da mamona. Há um estudo que prova também que o etanol celulósico, o que eu quero falar, da produção do bagaço de cana. Há um cientista Luiz Augusto Barbosa Cortez da Unicamp e também Rogério César de Cerqueira Leite, dois grandes cientistas que trabalham em projetos de pesquisa sobre etanol celulósico, “reclamaram das verbas destinadas à pesquisa, muito embora elas ressaltem a capacidade do Brasil em aumentar em 10% a produção para atender a 5% de toda a gasolina consumida no mundo”.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Para concluir, Senador.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Para concluir, assim eu pergunto, eu não sei quem poderia responder a essa pergunta, mas o Presidente poderia destacar. Em primeiro lugar, em que estágio estão atualmente as pesquisas no Brasil para a produção de etanol a partir do bagaço de cana? Quem investe mais nas pesquisas, as universidades ou o setor privado? E segundo lugar, onde está o valor percentual do investimento no setor? Atualmente é colocado aproximadamente 0,2% do faturamento no setor em Pesquisa e Desenvolvimento, o que é muito pouco. É possível colocar 1% pelo menos, como querem os Pesquisadores brasileiros?

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Algumas dessas questões levantadas por V.Ex^a foram objeto da exposição inicial

do Dr. Adriano, mas o assunto é relevante, e eu creio que não custará a ele, agora, nas considerações, responder às suas perguntas. Nós vamos dar a palavra agora ao último Senador inscrito... Penúltimo Senador inscrito, Marcelo Crivella.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ):

Sr. Presidente, eu quero primeiro pedir desculpas aos ilustres palestrantes, mas nós temos aqui no Senado muitas Comissões, e a gente fica correndo de um lado para o outro, essa Audiência Pública era imperdível, mas, por força de regimento, tínhamos de comparecer a outras. Eu queria colocar apenas algumas considerações à Mesa. A gente sabe que a idade da pedra terminou não foi por falta de pedra, questões climáticas. Eu não creio que a fase dos combustíveis fósseis, e vi uma entrevista de um cientista com o Prêmio Nobel, dizendo que o petróleo não é um combustível fóssil, ele é um combustível renovável, ele vem de processos químicos, do magma da terra, aliás, foi até matéria no News Week, no princípio desse ano. Ele se reportando às várias crises onde se previa o fim do combustível, o declínio e nunca nenhuma delas aconteceu. Mas eu acho que a gente vai passar essa fase do combustível fóssil por causa de clima também. Por causa do aquecimento, por tanto lançamento na atmosfera de dióxido. Os senhores já viram uma notícia que saiu recentemente na França de que eles vão conseguir agora em 2010, por cinco minutos, controlar a fusão nuclear. O que seria, quer dizer, na opinião dos cientistas do mundo todo, o nosso combustível do futuro. Nós, no Brasil, temos alguma pesquisa em relação a isso? O Jerson falou sobre o problema, eu sou um fã da energia eólica e sou um fã da energia solar, tenho projetos aqui relatados pelo eminente Senador Inácio Arruda nesse setor, mas nós temos o problema de armazenamento dessas matérias-primas. Mas, no meu Estado do Rio de Janeiro, Angra III, nós temos condições de armazenar e dominamos a mineração, o beneficiamento, o enriquecimento e o uso do urânio e somos a sexta reserva do mundo. Há planejamentos para a gente colocar a nossa usina nuclear III em funcionamento? Eram essas, Sr. Presidente, as minhas considerações. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Agradecemos a contribuição de V.Ex^a, Senador Marcelo Crivella. Nós vamos incluir mais um Senador no bloco, que é o último inscrito, e assim nós daremos oportunidades aos convidados de responder em bloco essas perguntas. Senador Garibaldi Alves, tem V.Ex^a a palavra.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr. Presidente, eu não tenho a convicção de que os últimos serão os primeiros, como diz o evangelho,

mas quero fazer uma simples pergunta, que talvez já tenha sido respondida, porque eu cheguei atrasado e peço desculpas se eu vou ser repetitivo. Eu queria saber se há um planejamento estratégico no País por parte do Governo para a implantação do biodiesel, uma espécie de zoneamento, “naquela região cabe o pinhão manso, naquela outra cabe a mamona”, se há, se houve maturação para isso. É só a pergunta que eu quero fazer.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O Senador Garibaldi encerra os questionamentos então formulados pelos Srs. Senadores. Senador Garibaldi, de resto, eu creio que o País ainda deve, principalmente aos agricultores um zoneamento agrícola, o estabelecimento de onde se deve plantar o quê neste País

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Geral.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Geral. Eu acho que o País ainda deve isso aos produtores, principalmente aos produtores, porque a atividade agrícola, além de ser uma atividade econômica, é uma atividade nobre, porque provê a mesa do cidadão num elemento essencial à vida que é o alimento.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): E isso na hora do almoço.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Na hora do [risos]. É importante que tenha esse zoneamento.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Zoneamento econômico e ecológico.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Que não existe ainda, alguns Estados estão realizando, mas não existe isso sem um planejamento nacional, eu acho que o planejamento tem que ser nacional, o estabelecimento desse zoneamento. Senador Mão Santa.

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): Presidente, deixa eu complementar a Bíblia que ele disse ali. Eu acho que todo mundo está naquela: “se a fé for do tamanho de um grão de mostarda nada é impossível”, está todo mundo nessa aqui. Tenha muita fé, Garibaldi.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Dra. Ivonice, poderia iniciar as respostas, por gentileza.

SRA. IVONICE CAMPOS: Pois não. Senador Delcídio do Amaral Gomes, é um prazer ouvi-lo, pela admiração que nós lhe temos, nós do setor energético. Senador Delcídio, muito oportuna a sua colocação no que tange à questão do setor siderúrgico nacional e os fornecimentos para um índice de nacionalização, tão discutido na questão do PROINFA, na verdade nós já

temos, a Associação Brasileira de Energia Eólica já tem agendado com o Ministro Silas e, a pedido, também com a Presidência da ELETROBRÁS, uma reunião com todo o setor siderúrgico nacional, visando exatamente à redução de custos para tornar mais competitiva a geração eólica. É claro que quando o senhor se refere a PCHs, eu também me encanto com PCHs, pela oportunidade que ela gera, é uma proposta, além de ser uma alternativa de desenvolvimento energético, ela é uma proposta de desenvolvimento regional integrado. A PCH realmente é multiuso.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): São as Pequenas Centrais Hidroelétricas.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): É central de 10 megawatts, 15.

SRA. IVONICE CAMPOS: O senhor me desculpe por não ter feito... As Pequenas Centrais Hidroelétricas elas são até 30 megawatts.

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): Desculpe. É a minha ignorância.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): A minha ignorância também vai chegar no Piauí e no Maranhão.

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): Aquela Boa Esperança que tem lá. Hidroelétrica.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Ali não é pequena, não. Ali é gigantesca.

SRA. IVONICE CAMPOS: Grande!

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): PCH é até 30 megawatts.

SRA. IVONICE CAMPOS: Mas as condições para PCHs e para eólica a gente precisa analisar com bastante cuidado, porque as PCHs têm uma indústria de fabricação de equipamentos totalmente consolidada no País e dominada ao nível dos Estados. Eu posso dizer, por exemplo, em Santa Catarina nós temos a indústria completa para a produção de PCHs. Então é uma indústria consolidada, nós temos PCHs em operação hoje, que foram repotencializadas, que têm 92 anos, como, por exemplo, a PCH Luiz Dias, que fica em Minas Gerais. E, do ponto de vista dos leilões, nesse momento--

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Que nós podemos dizer que vem de Delmiro Gouveia. Então tem algum tempo. Foi a primeira hidroelétricazinha nossa em Paulo Afonso. Temos mais de 100 anos em PCH.

SRA. IVONICE CAMPOS: Pois não. Exato. No Brasil tem mais de 100 anos, exatamente, consolidou a indústria de fabricação de equipamentos e transformou realmente a questão de atratividade e competitivi-

dade pelo multiuso do investimento de PCHs. No caso da eólica, que é destituição entrante no Brasil, porque nós ainda não temos a fabricação de equipamentos de toda a cadeia produtiva no Brasil, por isso ela é mais onerosa, por isso que nós entramos na fila para comprar os equipamentos, os componentes lá fora e fica mais caro para nós, além do quê, o prazo de contratação das usinas eólicas está dito como de 15 anos e a de PCH é de 30 anos. Então tem algumas coisas e algumas condições que estão descritas na questão da aquisição como política que carece um pouquinho de cuidado quando ela se tratar de uma proposta de desenvolvimento de um setor importante para a economia nacional e importante para todos os Estados do Brasil. É só para chamar atenção das condições desiguais que nós ainda temos por conta que nós estamos com a necessidade de política industrial para desenvolver essa indústria no Brasil, para tornar mais competitiva, mas nós não podemos negar os projetos que já estão aí, com investidores querendo entrar, nós temos que criar pelo menos condições mínimas para que naqueles sítios, ou naqueles Estados que realmente estão precisando, têm necessidade de energia e não têm outra alternativa elas possam entrar e serem analisadas numa condição de complementaridade energética, como é a condição de complementaridade da sazonalidade hídrico-eólica. O reservatório da hidroelétrica é a grande bateria para a sazonalidade das energias renováveis. Muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Dr. Kelman.

SR. JERSON KELMAN: Senador Delcídio, eu também sou entusiasmado por Pequenas Centrais Hidroelétrica, e fiquei muito feliz em ver que no leilão que vamos organizar no dia 24 de maio tem 77 PCHs inscritas, a maior parte delas já com licença, quer dizer, têm autorização, é claro, e já têm, a maior parte, licença ambiental. De forma que a perspectiva, vamos dizer, de materialização dessas usinas é muito grande, e eu tinha feito a menção que aquelas que, tendo a autorização da ANEEL, tendo a licença ambiental, tendo oportunidade de comercializar essa energia a longo prazo não quiserem fazer nada disso e continuarem, digamos, no papel, essas a ANEEL está iniciando o processo de cassação da autorização. Senador Mão Santa, apenas uma curiosidade, não sei se... Eu tenho uma notícia de anos atrás sobre Fernando de Noronha, tinha lá um gerador eólico em Fernando de Noronha--

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): É bonito para a gente tirar fotografia, como no livro de Dom Quixote. Mas eu perguntei, uma curiosidade natural, eu governava o Piauí e fui lá, é mínima. O que funciona.

E eu fiquei imaginando Aruba, que o senhor ouviu eu falar, que é de holandeses. E é um vento... A termoelétrica é mínima, funciona, então não é economicidade, deve estar no que V.Ex^a permitiu aí.

SR. JERSON KELMAN: Eu ia só mencionar--

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): Como o óleo da mamona. Sai a cinco reais o litro. Quem é que vai comprar? Quem é que vai botar no carro?

SR. JERSON KELMAN: Eu só ia mencionar, Senador, uma curiosidade que anos atrás, eu tenho quase certeza que o assunto está solucionado, mas anos atrás houve um problema de licenciamento ambiental dessa pequena usina eólica, porque havia uma preocupação com acidentes com pássaros, era uma preocupação que tinha lá, que é uma preocupação comum com usinas eólicas, mas só para curiosidade. E com relação, Senador Marcelo Crivella, em relação a Angra III, é uma fonte energética que não é renovável, mas é estocável, o urânio é estocável e essa discussão sobre se Angra III vai para frente ou não vai para frente é uma decisão do Presidente da República, naturalmente, que será aconselhado pelo Conselho Nacional de Política Energética em reunião que deve ocorrer brevemente. Era o que tinha a dizer.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Jerson, desculpe, sobre a eólica para o leilão do dia 24, qual é a expectativa?

SR. JERSON KELMAN: Eólica para o dia 24, estão inscritas vinte e quatro geradoras, que estarão competindo, mas como disse a Senadora Ideli, reconhecendo o que ela disse e concordando, a competição é um pouco desigual. Porque é claro que as PCHs elas podem até competir com grandes usinas hidroelétricas, e já estão ficando próximas, ou biomassa também pode competir, quer dizer, das três alternativas, biomassa, que é produzir eletricidade pela queima de bagaço de cana, eólica, vento ou Pequenas Centrais Hidroelétricas, que é uma central hidroelétrica de pequena escala, das três, a que é menos competitiva sob o ponto de vista de custo, é a eólica.

Então, quando você faz um leilão juntando essas, há de se reconhecer, o que disse a Senadora Ideli, que vamos ver o resultado, mas a expectativa não é muito favorável às eólicas.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ): Presidente, o homem.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Senador Crivella.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ): Muito obrigado, Presidente. O homem, vamos dizer assim, é condenado a viver na mediocridade do seu avanço tecnológico. Nós desmatamos a nossa Mata Atlântica no Rio e no Nordeste, porque não sabíamos

que o bagaço da cana podia ferver a nossa garapa, e naquela época tinha escravidão, quer dizer, ninguém tinha, eu diria até inspiração para pensar, e cometemos esse crime ambiental contra o País, essa insanidade, o bagaço estava ali e podia ser um excelente combustível para aquela fogueira. E nós não precisamos ter cuidado para não cometer as mesmas coisas no futuro.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Mas a questão da energia eólica, o vento, qual o comprometimento com o ambiente? Talvez fosse interessante que as pesquisas tivessem avançado mais, para reduzir esse custo de produção e nós termos o aproveitamento de um potencial que a própria natureza está nos oferecendo. Dr. Marcelo, teria algum questionamento direcionado? Tem sim. Sobre os japoneses.

SR. MANOEL POLICARPO DE CASTRO NETO: Não, [risos] antes da questão que o senhor levantou, o Senador Delcídio Amaral também levantou uma questão aqui, que é extremamente importante, na questão da qualidade do biodiesel produzido e usado nos motores. Hoje quando se fala em biocombustível fala-se no produto final da transesterificação, ou esterificação, o éster, transesterificado ou esterificado, que atenda às especificações da ANP, não pode ser qualquer éster, aí concordo com o Senhor, se amanhã ou depois começar a ser usado qualquer éster dentro do motor, produto de qualquer fabricação de fundo de quintal, com certeza a indústria automobilística não poderá garantir a qualidade do motor. Nesse termo de garantia, hoje a indústria automobilística já garante o uso do B5 com a tecnologia atual, quer dizer, todo motor atual usando até B5 ela diz que não tem problema nenhum de adaptação. O que você tem que ter problema, e aí é um problema que a ANP tem enfrentado no dia-a-dia, é a qualidade final do produto, e é por isso que todo o biodiesel produzido no Brasil, para ser comercializado, para ser considerado biodiesel, tem que ter o atestado de qualidade da ANP. Se ele não tiver o atestado de qualidade, ele pode ser um produto qualquer, um éster qualquer, que não o biodiesel, porque não vai atender às especificações, e aí sim, a indústria automobilística não teria como atender, de forma alguma, as condições tecnológicas de adaptação dos motores a essa nova tecnologia. É bom falar que hoje no Brasil a indústria automobilística já fala em B5, já autoriza B5, devido à idade da nossa frota, a nossa frota, infelizmente, é muito velha, é muito antiga. Na Europa, por exemplo, todo motor produzido a partir desse ano, a partir de 2007 já tem a garantia do B30, ele pode usar até B30, e a gente sabe que eles usam até B50 sem afetar nenhuma qualidade, e já há casos de uso de B100, 100% do biodiesel, sem grande comprometimento do motor,

sem grandes adaptações a serem feitas. As adaptações são pequenas, são direcionadas principalmente nas partes plásticas dos motores, porque o éster ataca, e ataca com uma certa força quando você fala em B100, acima de B20. Então existe, sim, uma preocupação na qualidade, e essa é uma grande preocupação que a ANP tem colocado. Nós temos aí na questão que foi levantada pelo.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Ao encaminhar as respostas que V.S^a está produzindo às perguntas formuladas, já pode aproveitar para apresentar suas considerações finais.

SR. MANOEL POLICARPO DE CASTRO NETO: Certo, só respondendo ao Senador Antônio Carlos Valadares, as informações que nós temos desse acordo da PETROBRÁS com o Japão são informações muito a nível muito de noticiário ainda. Nós sabemos como é, nós sabemos, mas até porque é exatamente o que nós temos levantado aqui. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustível ainda precisam de algumas adaptações para entrar na questão do etanol, algumas adaptações de legislação para entrar na questão do etanol. Então muitas vezes passa primeiro na Ciência e Tecnologia no Ministério do Desenvolvimento Agrário para depois chegar na ANP. Esse não é um assunto ainda tratado de forma ampla, oficial dentro da Agência Nacional de Petróleo, tem os seus encaminhamentos, que estão sendo levantado, mas nenhum conseguiria responder à sua pergunta específica.

Então, só fazendo as considerações finais, nós temos aí que levantar que o Brasil, que o mundo hoje passa por questões ecológicas e climáticas extremamente importantes e que o mundo tem dado resposta a isso. A grande resposta a isso têm sido os biocombustíveis, têm sido as energias alternativas como a energia eólica. E vemos aí o que Brasil tem despontado nessa tecnologia, com um potencial muito grande de ser o grande mestre desse desenvolvimento. Precisamos ainda ter alguma preocupação nesse desenvolvimento, preocupações sociais na questão do álcool, questões de desenvolvimento de pesquisa na área de biocombustíveis, biocombustíveis de segunda geração que estão nascendo, e não devemos perder, de forma alguma, a visão de que nós podemos e seremos os maiores produtores de biocombustível do mundo, sem que isso passe necessariamente pela quebra na produção de alimentos do País, ou do mundo. Nós podemos produzir perfeitamente bem, sem invadirmos nenhuma área na área de alimentos, perfeitamente bem, sem criarmos problemas sociais em cima disso. Só uma questão aí do Senador Mão Santa, é bom lembrar, é que o biodiesel que era produzido pelos

meninos no Piauí, com o tal do “Saúde dos Meninos”, que era através do óleo de rícino, não é um biodiesel ainda especificado pela ANP, é antigo, mas ainda não é especificado pela ANP.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado Dr. Marcelo, nós passamos a palavra ao Dr. Adriano, para resposta às perguntas que lhe foram endereçadas e já podendo aproveitar para fazer as suas considerações finais.

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Eu vou fazer minhas considerações, eu agradeço as perguntas, eu tenho uma lição de casa, grande aqui, vou começar tentando responder a parte do Senador Delcídio. Sobre especificação, a ANP já falou bastante sobre isso, a legislação brasileira hoje autoriza 2% de biodiesel no diesel, qualquer posto de gasolina que a gente for comprar o produto tem 2% lá, a maioria tem, e a partir de 2011 autoriza 5% de mistura do biodiesel. Alguns fabricantes... Então, hoje o Ministério da Ciência e Tecnologia tem um acordo com a ANFAVEA e com o SINDIPEÇAS e com IPT e com TECPAR(F) e vários centros de pesquisas, e a gente está rodando uma frota, já rodamos, eu mostrei na minha transparência, quase um milhão de quilômetros, alguns testes já terminaram, nas várias tecnologias de motores possíveis, o teste do B 5, estamos testando isso. Então a ANFAVEA hoje ela não autoriza como corpo dos fabricantes brasileiros o B5, só o B2, ela dá a garantia do B2. Alguns fabricantes, até com base nos testes que já estão realizados, já estão falando: “olha, a gente também já entende que é possível autorizar B5 sem problema nenhum”. Como foi comentado. A gente também, de forma prospectiva, quer dizer, para entender o que acontece, está testando, aí sim em frotas cativas, B20, B30, o IPT já foi até B100. Então existe uma série de prospecção para ver o que acontece com os motores. Então a gente deve ter até o final do ano finalizado os testes com B5, aí a ANFAVEA pode ter dados para poder liberar a garantia dos motores. Então esse é um trabalho que a gente está coordenando. O problema é que em locais mais distantes o pessoal está misturando óleo vegetal puro, que não é nem o biodiesel próprio, e sim o óleo normal, que nem a gente usa na alimentação. Isso realmente os resultados são catastróficos, e o nosso medo é que o pessoal comece a chamar isso de biodiesel, porque, na realidade, não tem nada a ver, o biodiesel é um produto com uma especificação muito bem definida pela ANP. E que a gente até está capacitando os laboratórios brasileiros para poder analisar o biodiesel de acordo com essa especificação, está investindo bastante recursos nisso.

Bom, Senador, então eu acredito que eu tentei responder a pergunta. E, Senador Valadares, casual-

mente eu conheço um pouquinho da história do álcool no Japão. Dois anos atrás o Ministro Furlan fez uma missão de comércio para tentar comercializar, incentivar a venda de álcool no Japão, e eu estava presente nessa missão, e junto, a PETROBRÁS ela fundou um escritório para fazer o comércio de álcool no Japão, uma *trading*, em parceria com uma *trading* japonesa. Então a gente assistiu a diversas reuniões, dentro do pessoal que discutia o problema de biocombustíveis no Japão, os fabricantes de petróleo diziam que não funcionava em veículos, as universidades japonesas falavam “funciona, sim, a gente já experimentou”, e era um jogo comercial muito interessante, e ficou clara a manifestação deles, o seguinte: “a gente não quer depender de uma única fonte de fornecimento”. Então, se o Brasil for o maior fornecedor possível, a gente não quer depender de um lugar só, como a gente depende hoje do petróleo, que o álcool seja uma *commodity*, que a gente possa ter vários fornecedores no mundo, isso é uma mensagem que foi clara, a PETROBRÁS, eu acredito, está fazendo a lição de casa e está conseguindo implementar a venda de álcool no Japão. Então eu tenho essa informação casualmente, eu não sou da PETROBRÁS, mas eu estava presente lá durante esse evento.

A segunda pergunta que o senhor fez foi sobre etanol celulósico, e rapidamente, só para colocar todo mundo ao par do que acontece, a cana-de-açúcar, você produz o álcool através da garapa da cana, você espreme a garapa, fermenta, aí se obtém o álcool, mas ainda sobra o bagaço e sobra a palha da cana, e se a gente pensar em termos de energia, 1/3 da energia está na garapa, 1/3 da energia está no bagaço e 1/3 da energia está na palha, a gente queima a palha, e o bagaço está começando a ser aproveitado nas usinas mais modernas. Saindo pouquinho da pergunta, se você fizer... Você produz hoje, através da queima do bagaço, o vapor, esse vapor toca a usina e ainda produz um pouco da energia elétrica que a ANEEL compra. Se você aumentar a tecnologia envolvida na queima desse bagaço e trabalhar com vapor de mais alta pressão você consegue duplicar ou triplicar a produção dessa energia. Ou seja, sobra mais para a ANEEL comprar. Então eu entendo que uma ação interessante é que a modernização dessas usinas levaria a uma grande produção de energia e a um incremento no desenvolvimento industrial também, porque toda a tecnologia é fornecida no Brasil, as indústrias brasileiras fornecem equipamentos para isso. Então é bem interessante aí essa área. Bom, e a celulose, é possível você, através de processos químicos ou bioquímicos transformar a matéria vegetal do bagaço ou da palha em álcool.

Transforma em outro produto e depois fermenta isso e dá álcool.

Então, essa é uma rota de pesquisa que revoluciona basicamente a produção de álcool, porque você pode produzir álcool de capim, pode produzir álcool de madeira... Então em cada País pesquisa na realidade é a sua matéria-prima principal. Por exemplo, a Suécia é muito boa em álcool de madeira, o Estados Unidos vem pesquisando álcool das biomassas que eles têm lá. O mundo inteiro pesquisa isso e não se chegou um valor econômico, e ainda não é econômica a produção, está mais ou menos o dobro do preço normal nas pesquisas mais avançadas. O ano passado, em fevereiro, o Ministério da Ciência e Tecnologia montou uma rede de pesquisa em etanol a partir da celulose, [soa a campainha] especificamente, me desculpe, a partir do bagaço da cana, que já está dentro da usina, então ele é muito fácil processar. Essa rede é coordenada pelo Prof. Cerqueira Leite e participam mais de cem Pesquisadores, que já vêm pesquisando basicamente, o processo chama hidrólise, há muitos anos, então a gente está muito bem nisso. Eu acho que em laboratório a gente já constituiu bastante bons resultados, eles não são divulgados ainda porque estão em fase de pedido de patente. Então a gente está na realidade trabalhando bem isso. Os investimentos sendo feito nessas pesquisas são de nove milhões, no final da semana a gente vai ter uma reunião com a rede do MCT, para definir o [inaudível], quer dizer, a definição de equipamentos, já protótipos, desta produção. Então o processo está em andamento no Brasil, vamos dizer assim.

O Senador Crivella. Bom, eu não sou da área nuclear, não especialista na área nuclear, eu só vou dar duas informações rápidas. O Ministério da Ciência e Tecnologia investe na área do domínio do ciclo de produção nuclear. Então, a partir do minério até você ter o combustível nuclear. Então, a gente tem várias ações disso e a gente, ao longo dos anos, junto com os atores, principalmente a Marinha, investe nisso para dominar comercialmente a produção do ciclo. E esse é um processo longo, a gente está dominando, e eu acho que a gente está muito bem, está quase finalizando isso.

Com relação à pesquisa de alta tecnologia de ciência, que é a fusão nuclear, existe um consórcio mundial, que vários Países participam, para tentar desenvolver em conjunto essa ciência, essa tecnologia, porque é muito caro. E o Brasil participa também, temos os nossos cientistas lá, então a gente participa desse bolo, dessa cooperação internacional para desenvolver essa tecnologia, que certamente em 30,

40 anos pode mudar um pouco essa discussão que a gente está tendo aqui.

SENADOR MARCELO CRIVELLA (PRB-RJ):

Tem notícia dessa experiência na França em 2010?

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Eles têm a proposta de construir um reator. Mas eu não tenho informação sobre o assunto, infelizmente.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Para concluir, Dr. Adriano.

SR. ADRIANO DUARTE FILHO: Bom, como conclusão, eu acho que a gente em termos de energias renováveis, tem curto prazo, que são essas energias que já estão comerciais, médio prazo, algumas que estão nascendo como etanol celulósico e, um pouquinho mais longo prazo, tecnologias de hidrogênio, tecnologia nuclear, que vão estar na frente. A gente, como Ciência e Tecnologia, tem que pagar um pouquinho para cada santo e não perder a possibilidade de dispôr o Brasil de tecnologia para poder as políticas públicas na realidade se aproveitarem do que for desenvolvido aqui. Então essa é a nossa posição. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Amanhã nós teremos uma nova Audiência Pública, promovida pela Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, em conjunto com a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, para tratar de questões relacionadas com a produção e exportação de álcool, etanol e biodiesel, em atenção aos Requerimentos dos Senadores Sibá Machado e Osmar Dias. Estão convidados o Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes; Ministro do Desenvolvimento Agrário, Guilherme Cassel; Márcio Santilli, do Instituto Sócio-Ambiental; Roberto Rodrigues, Presidente do Conselho Superior de Agronegócio da FIESP e Coordenador da Comissão Interamericana do Etanol; Dr. Antônio de Pádua Rodrigues, representante do Grupo Moema e da indústria da cana-de-açúcar; e o Dr. Manoel dos Santos, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura. Concedo a palavra à Dra. Ivonice Campos, para as suas considerações finais.

SRA. IVONICE CAMPOS: Sr. Presidente, por oportuno, eu gostaria de trazer uma informação que pode ser útil. Eu faço a coordenação técnica do Programa de Desenvolvimento de Misturas Biocombustíveis, que é uma parceria entre Instituto Nacional de Tecnologia, ligado ao Ministério da Ciência e Tecnologia, PETROBRÁS Distribuidora e a B100, que é uma empresa de base tecnológica, e nós estamos rodando em São Paulo, desde outubro do ano passado, cerca de 2200 ônibus do transporte urbano usando B38, 38% de substituição do diesel de petróleo, com

sucesso até agora e com redução da carga poluidora da ordem de 60%. É um programa de demonstração e desenvolvimento das misturas e está à disposição dos senhores as informações, inclusive para replicar essa alternativa para os demais Estados que se interessarem. E a outra notícia, que acho que pode ser útil também, é que tem um projeto, já em demonstração, do aproveitamento do hidrogênio da vinhaça de cana-de-açúcar com a tecnologia de célula combustível, com um rendimento energético bastante considerável e com ganhos ambientais importantes do ponto de vista dos créditos de carbonos que são possíveis comercializar.

E agora, Sr. Presidente, eu gostaria de agradecer a fidalguia do convite que foi-nos dirigido, para a Associação Brasileira de Energia Eólica, e nós estamos muito felizes por ter participado dessa Audiência Pública de fontes alternativas e ter podido mostrar um pouquinho das perspectivas de sustentabilidade e da competitividade da energia eólica também para o Brasil e poder contar com o apoio de todas as autoridades aqui presentes no desenvolvimento deste mercado para o Brasil. Obrigada também aos meus colegas de Mesa, e um bom dia.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Para expender as suas considerações finais, só resta agora o Dr. Jerson Kelman, a quem passo a palavra.

SR. JERSON KELMAN: Apenas para registrar que mais uma vez vim ao Senado com muita alegria e o Diretor-Geral da ANEEL virá tantas vezes quantas for convidado. É a nossa satisfação.

SR. PRESIDENTE SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Estamos chegando ao final de mais esta Audiência Pública, rica em informações e subsídios, que manteve uma interação muito consistente com os eminentes Sr. Senadores, e eu quero agradecer aos ilustres convidados que abrilhantaram com as suas exposições e o seu debate essa Audiência Pública, Dr. Adriano Duarte Filho, Coordenador-Geral de Tecnologias Setoriais do Ministério da Ciência e Tecnologia, Dr. Jerson Kelman, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, ANEEL, a Dra. Ivonice campos, Diretora Executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica, ABEE, e o Dr. Manoel Policarpo de Castro Neto, Coordenador-Geral do escritório sede da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. E também aos eminentes Senadores que contribuíram com a participação efetiva para o escopo desta Audiência Pública. Nada mais havendo a tratar, está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 13h54.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 14ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de abril de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às onze horas e vinte e dois minutos do dia dezoito de abril de dois mil e sete, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores **Serys Slhessarenko, Delcídio Amaral, Inácio Arruda, Fernando Collor, Romero Jucá, Joaquim Roriz, Jayme Campos, Heráclito Fortes, Raimundo Colombo, João Tenório, Marconi Perillo, Flexa Ribeiro, João Durval, Flávio Arns, Fátima Cleide, Augusto Botelho e Renato Casagrande**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência lê expediente do Senador Cícero Lucena, no qual requer autorização para se afastar dos trabalhos da Comissão no período de 14 a 24 de abril de 2007. A presente reunião destina-se à deliberação das seguintes matérias constantes da Pauta: **Item 1 - Projeto de Lei do Senado, nº 137, de 2006** - Decisão Terminativa – que “Determina que as empresas operadoras do Serviço Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro, que apresenta parecer pela aprovação do projeto, com acatamento parcial da Emenda nº 1 e pela rejeição da Emenda nº 2, ambas de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, nos termos do Substitutivo. Em 22/03/07, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais. Em 10/04/07, foi apresentado o Voto em Separado, de autoria do Senador Demóstenes Torres, concluindo pela aprovação do projeto em sua redação original. A apreciação da matéria é adiada. **Item 2 - Projeto de Lei do Senado, nº 155, de 2005** - Decisão Terminativa, que “Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Cícero Lucena, que apresenta parecer pela declaração de prejudicialidade do PLS nº 155, de 2005, nos

termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal. Adiado. **Item 3 - Projeto de Lei do Senado, nº 264, de 2004 - Decisão Terminativa**, que “Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para condicionar a pavimentação de vias urbanas à prévia implantação das redes de infra-estrutura urbana básica, e dá outras providências”, tendo como relator o Senhor Adelmir Santana, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com emenda que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. **Item 4 - Projeto de Lei do Senado, nº 22, de 2004 - Decisão Terminativa**, que “Inclui o trecho rodoviário compreendido entre as cidades de Pedro Canário (ES) e Nanuque (MG), na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5917, de 1973”, tendo como relator o Senador Delcídio Amaral, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, na forma do Substitutivo que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. **Item 5 - Ofício “S” nº 04, de 2006** - “Encaminha abaixo assinado coletado no Estado do Pará que solicita a anulação da Resolução nº 85, de 1998, da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, que, “aprova o regulamento do serviço telefônico comutado”, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro, que apresenta parecer pela expedição de Ofício à CCJ, para conhecimento do teor da reivindicação e do Ofício nº 4, de 2006, e posterior remessa do processado ao arquivo. A apreciação da matéria é adiada. **Item 6 - Projeto de Lei da Câmara, nº 32, de 2003**, que “Dispõe sobre a criação do Programa de Microdestilarias de Alcool – Promicro, e dá outras providências”, tendo como relator o Senador Tasso Jereissati, que apresenta relatório recomendando que a matéria seja apreciada, primeiramente, pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, retornando, a seguir, à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, nos termos do art. 133, inciso V, alínea “d” do RISF. Foi designado relator “ad hoc” o Senador Flexa Ribeiro. Após leitura do Relatório e colocado em votação, a Comissão aprova o Parecer do Relator. **Item 7 - Projeto de Lei da Câmara, nº 67, de 2006**, que “Inclui no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação entre a BR-222, na localidade de Chapadinha/MA, e a BR-343, na cidade de Buriti dos Lopes/PI”, tendo como relator o Senador Heráclito Fortes, que apresenta parecer favorável à aprovação da matéria, com as emendas que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. A Comissão aprova, extrapauta, o **Requerimento nº 31, de 2007-CI**, de autoria do Senador Marconi Perillo, requerendo, em aditamento ao Requerimento nº 21, de 2007-CI, aprovado em 15 de março de 2007, convidar o Senhor Clésio Andrade, Presidente da Confedera-

ção Nacional do Transporte – CNT, para participar de debate, em Audiência Pública, sobre a grave situação da rede rodoviária brasileira. A Presidência agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às onze horas e trinta e dois minutos, lavrando eu, *Dulcidia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada, juntamente com a íntegra o seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

14ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária Da 53ª Legislatura. Realizada no dia 19 de abril de 2007, às 11 horas e 20 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental, declaro aberta a 14ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura.

Antes de iniciar os trabalhos proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior. Srs. Senadores e Sras. Senadoras, que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Há Requerimento sobre a mesa. Requerimento de autoria do ilustre Senador Cícero Lucena. Requeiro os termos regimentais autorização para o desempenho de missão no exterior no período de 14 a 24, corrente mês, representando essa Casa na Feira de Guanzu(F), que será realizada na cidade de Guanzu(F), China, no período de 16 a 22 de abril deste ano. Conforme autorização da presidência do Senado Federal. Senador Cícero Lucena. Srs. Senadores, Sras. Senadoras, que aprovam, permaneçam como estão. Aprovado.

Requerimento de minha autoria. Requeiro em aditamento ao Requerimento 21/2007 dessa Comissão, aprovado em 15 de março, convidar o Senador, o Sr. Clésio de Andrade, Presidente da Confederação Nacional da Indústria do Transporte, para participar do debate em Audiência Pública sobre a grave situação da Rede Rodoviária Brasileira. Está em votação. Srs. Senadores, Sras. Senadoras que aprovam, permaneçam como estão. Como se encontram. Aprovado.

A presente reunião destina-se a deliberação das seguintes matérias. Projeto de Lei nº. 137/2006, decisão terminativa. Requer *quorum* qualificado.

Eu indago ao Senador Flexa Ribeiro, se ele quer fazer o relatório ou se nós transferimos para terça-feira às 14h com a possibilidade de *quorum* qualificado para

a votação e com a presença de todos os Senadores envolvidos nesse projeto em tela.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Da mesma forma que dá Sessão anterior, eu não vejo sentido de nós discutirmos o projeto sem que os tenhamos *quorum* qualificados para que os Senadores possam deliberar sobre o assunto. Então, eu acho que a proposição de V.Exa. é correta no sentido de que não havendo *quorum* qualificado, que adiemos para a próxima reunião.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Sras. Senadoras, e Srs. Senadores que concordam com proposta permaneçam como estão. Aprovado. Adiado para terça-feira.

PLS nº. 155, PLS/264, PLS/22, também requerem decisão terminativa. A Sras. Senadoras e Srs. Senadores que concordam, com o adiamento para a próxima Sessão Ordinária, terça-feira as 14 h, permaneçam como estão, aprovado.

Ofício sem número, não terminativo. Eu pediria ao Senador Flexa Ribeiro que também adiássemos a apreciação desse Requerimento, já que a presidência da Comissão tem discordância em relação ao Parecer. Eu gostaria de conversar com o ilustre Senador Flexa Ribeiro sobre o assunto. Havendo concordância da parte de V.Exa., nós vamos adiar.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Sem nenhum problema, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Então, está adiado esse Requerimento.

Item 6 da pauta. Projeto de Lei da Câmara nº. 32/2003 não terminativo, dispõe sobre a criação do programa de Micro Destilarias de Alcool, PROMICRO, e dá outras providências. É de autoria do Deputado, do então Deputado Gilberto Kassab, cujo Relator é o Senador Tasso Jereissati. Quem possibilitar de comparecer sugere que seja designado o Relator ad hoc. Eu designo nesse momento o Senador Flexa Ribeiro para fazer a leitura do Parecer do ilustre Senador Tasso Jereissati.

Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Senador Marconi Perillo, Sras. Senadoras, Srs. Senadores. É com muita honra que faço a leitura do Parecer do nobre Senador Tasso Jereissati, sobre o projeto—

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Item 6.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): O Parecer do Senador Tasso Jereissati, que trata do Projeto de Lei da Câmara nº. 32/2003, PL nº. 868/99, na origem, de autoria do nobre Deputado Gilberto Kassab,

propondo a criação do programa de Micro Destilaria de Alcool, PROMICRO.

Na Câmara dos Deputados foi analisado pelas Comissões de Agricultura e Política Rural, e de Finanças e de Tributação e de Constituição Justiça e de Redação. A proposição obteve Parecer favorável nas três comissões sendo aprovada com Emenda apresentada na CCJR.

O caput do art. 1º do Projeto, cria o programa de Micro Destilarias de Alcool, PROMICRO. Estabelece o atendimento prioritário as cooperativas de produção agrícola. E as pequenas propriedades rurais oriundas de projetos de assentamento do INCRA.

O § 1º do mesmo artigo, define micro destilaria com uma unidade com capacidade de produção de até 5.000 litros de álcool por dia.

O §2º incluiu no programa além da produção do álcool etílico, o aproveitamento agrícola e agroindustrial de outros produtos derivado da cana-de-açúcar, e o aproveitamento da palha e do bagaço para projetos de auto-produção e de co-geração de energia elétrica.

O artigo 2º, determina que os contratos de financiamento de micro destilaria de álcool seja realizados com prazos de oito anos, com dois anos de carência.

O artigo 3º por sua vez, estabelece que a lei deverá entrar em vigor 120 dias após a data de sua publicação. No Senado Federal o PLC tramitou pela Comissão de Assuntos Econômicos, onde o Relator da matéria, Senador Jonas Pinheiro, apresentou o relatório favorável ao projeto. A matéria foi encaminhada ao Plenário para a apreciação. Depois de encerrada a discussão em Plenário foi aprovado o Requerimento nº 979/2003, apresentado pelo o Senador Aloizio Mercadante, solicitando o adiamento da votação para que a matéria fosse examinada pela a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.

Na Comissão de Serviço de Infra-Estrutura, foi aprovado o relatório do Senador João Tenório, concluindo pela a apresentação de Requerimento de informações aos Ministros de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e do Desenvolvimento Agrário. Solicitando informações a respeito do número de micro destilarias existentes no país, de sua capacidade de produção, bem como sobre o número de pequenos agricultores existentes das regiões canavieiras. A tramitação da proposição ficou sobrestada até o recebimento das informações requeridas. Posteriormente foi aprovada em Plenário o Requerimento 332/2005, de autoria de Senador Sérgio Guerra, solicitando a análise da matéria pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, após a apreciação por esta Comissão de Serviço de Infra-Estrutura.

Análise, o projeto da Lei da Câmara 32/2003, trata de programa de incentivo a produção de álcool e micro destilaria. Ressalta-se que a proposição sobre a análise prevê ainda um incentivo ao aproveitamento da palha e do bagaço de cana-de-açúcar para projetos de auto-produção e de co-geração de energia elétrica. Lembramos que a produção de energia elétrica, a partir de subprodutos da Cana, já é uma raridade nas grandes Usinas de Açúcar e Álcool. E pode vir a ser uma fonte de renda adicional para os pequenos produtores rurais.

Para subsidiar a elaboração desse parto Parecer, foram solicitadas aos Ministros da Agricultura Pecuária e Abastecimento e do Desenvolvimento Agrário, informações sobre o número de destilarias com capacidade de produção de até 5.000 litros de álcool por dia. Bem como sobre a localização dos assentamentos do INCRA. O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, informou que no rol das destilarias cadastradas em sua Secretaria de Produção e Comercialização, não consta unidades fabris com capacidade de produção de até 5.000 litros de álcool diários. Essa informação comprova a necessidade de incentivar a instalação de micro destilaria de forma a torná-las competitivas frente as grandes unidades de produção. O Ministro do Desenvolvimento Agrário por sua vez, informa que as principais regiões canavieiras do país, estão localizadas no estado de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco e Alagoas. E que nessas regiões há diversos projetos de assentamentos de trabalhadores rurais, os quais poderão ser beneficiados pelo presente Projeto de Lei. Como a análise das informações prestadas pelos Ministérios da Agricultura e do Desenvolvimento Agrário refere-se a atribuições da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, entendemos pertinente que a matéria seja apreciada primeiro por aquela Comissão, para posteriormente ser analisada por esta Comissão evidentemente de Infra-Estrutura. Voto.

Diante do exposto nos termos do art. 133 do Inciso V, alinha D, do regimento interno do Senado Federal. Recomendamos que a matéria seja primeira apreciada pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, retornando posteriormente a esta Comissão.

Este é o voto, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A matéria está em discussão. Não havendo quem queira discutí-la, encerro a discussão e coloco em votação o Parecer do Relator. Em votação o Parecer do Relator.

Sras. Senadoras e Srs. Senadores que aprovam, permaneçam como estão. Aprovado.

O item 7 é de iniciativa do Deputado Pedro Fernandes, cujo o Relator é o Senador Heráclito Fortes

que nesse momento preside a Comissão de Relações Exteriores. Eu pedi agora a nossa secretaria para ver se é possível a presença do Senador Heráclito Fortes aqui agora, para que a gente possa ter... Bom o Senador Heráclito Fortes, infelizmente não pode estar aqui em virtude de estar recepcionando os Senadores da Alemanha. Nesse sentido também com a concordância das Sras. Senadoras e dos Srs. Senadores, adio a apreciação e votação do Projeto para a próxima terça-feira.

Não havendo mais matérias a serem relatadas, discutidas e votadas, encerro a presente reunião, convocando outra em caráter ordinário para a próxima terça-feira às 14h, Sessão de caráter deliberativo. Está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 11h31.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES

PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 15ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada em 26 de abril de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às onze horas e trinta e quatro minutos do dia vinte e seis de abril de dois mil e sete, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores **Delcídio Amaral, Francisco Dornelles, Inácio Arruda, Fernando Collor, Valdir Raupp, Eliseu Resende, Jayme Campos, Raimundo Colombo, Flexa Ribeiro, João Durval, Augusto Botelho, Renato Casagrande, Garibaldi Alves, Geraldo Mesquita, Marco Maciel e Cícero Lucena.** Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência lê requerimento do Senador Romeu Tuma, solicitando afastamento dos trabalhos no período de 19 a 22 de abril de 2007, para representar o Senado no 6º Fórum Empresarial. A presente reunião destina-se à deliberação das seguintes matérias constantes da Pauta: **Item 1 - Projeto de Lei do Senado, nº 137, de 2006** - Decisão Terminativa - “Determina que as empresas operadoras do Serviço Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”, de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, tendo como relator o Senador

Flexa Ribeiro que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com acatamento parcial da Emenda nº 1 e pela rejeição da Emenda nº 2, ambas de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, nos termos do Substitutivo. Em 22/03/07, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais. Em 10/04/07, foi apresentado o Voto em Separado, de autoria do Senador Demóstenes Torres, concluindo pela aprovação do Projeto em sua redação original. A apreciação da matéria é adiada.

Item 2 - Projeto de Lei do Senado, nº 155, de 2005 - Decisão Terminativa - “Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, e dá outras providências”, de autoria do Senador Gerson Camata, tendo como relator o Senador Cícero Lucena que apresenta parecer pela declaração de Prejudicialidade do PLS nº 155, de 2005, nos termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal. A apreciação da matéria é adiada.

Item 3 - Projeto de Lei do Senado, nº 264, de 2004 - Decisão Terminativa - “Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para condicionar a pavimentação de vias urbanas à prévia implantação das redes de infra-estrutura urbana básica, e dá outras providências.”, de autoria do Senador Augusto Botelho, tendo como relator o Senador Adelmir Santana, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com a emenda que apresenta. A apreciação da matéria é adiada.

Item 4 - Projeto de Lei do Senado, nº 22, de 2004 - Decisão Terminativa - “Inclui o trecho rodoviário compreendido entre as cidades de Pedro Canário (ES) e Nanuque (MG), na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5917, de 1973.”, de autoria do Senador Magno Malta, tendo como relator o Senador Delcídio Amaral, que apresenta parecer pela aprovação da matéria, na forma do Substitutivo que apresenta. A apreciação da matéria é adiada.

Item 5 - Projeto de Lei da Câmara, nº 67, de 2006 - Não Terminativo - “Inclui no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação entre a BR-222, na localidade de Chapadinha/MA, e a BR-343, na cidade de Buriti dos Lopes/PI”, de autoria do Deputado Pedro Fernandes, tendo como relator o Senador Heráclito Fortes, que apresenta parecer pela aprovação da matéria, com as emendas que apresenta. A apreciação da matéria é adiada. A Presidência agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às doze horas e três minutos, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada, juntamente com a íntegra o seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente.

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

15ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 26 de abril de 2007, às 11 horas e 32 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental declarado aberta a 15ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviço de Infra-estrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

A presente reunião destina-se à deliberação das seguintes matérias: PLS nº. 137/2006, PLS nº. 155/2005, PLS nº. 264/2004, PLS nº. 22/2004, e PLC nº. 64/2006. Informo que todos esses projetos são terminativos nessa Comissão. E o primeiro deles é da mais alta relevância. É o Projeto de Lei nº. 137/2006 que determina que as empresas operadoras de serviço móvel pessoal instalem bloqueadores de sinais de rádio comunicações nas penitenciárias estaduais e federais e dá outras providências. O autor desse Projeto é o Senador Rodolpho Tourinho. O Relator é o Senador Flexa Ribeiro. O parecer dele é pela aprovação do Projeto e pelo acatamento parcial da Emenda nº. 01, folha 14 pela rejeição Emenda nº. 02, folha 15. Ambas de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, nos termos do substitutivo.

Lembro aos Srs. Senadores e Sras. Senadoras que foi concedido vista coletiva na reunião do dia 15 de março pelo prazo regimental. Comunica a Comissão, que foi apresentado um voto em separado de iniciativa do Senador Demóstenes Torres, que está ausente. Na verdade, a Comissão de Justiça se reúne geralmente às quartas. Foi convocada uma Sessão para hoje, no sentido de um esforço concentrado para limpar a pauta em relação aos projetos da área de segurança. Ocorre que este Projeto já está aqui na Comissão de Infra-estrutura acerca de 50 dias. E há uma pressão muito forte da sociedade no sentido de que essa Comissão aprecie, rapidamente, esse Projeto que é da mais alta relevância para o país. Importante dizer que a pedido, ou do autor do voto em separado ou do Relator e em virtude também de feriados, nós já procrastinamos essa reunião, várias vezes, a apreciação dessa matéria. De modo que eu consulto aos Srs. Senadores se nós prosseguimos a apreciação dessa matéria, repito, determina que as empresas operadoras de serviço mó-

vel pessoal instalem bloqueadores de sinais de rádio comunicações nas penitenciárias estaduais e federais e dá outras providências. O autor é o Senador Rodolpho Tourinho. Então é um Projeto de muita relevância. Nós somos aqui agora apenas seis Senadores, não temos quorum, mas eu gostaria de ouvir a manifestação dos Srs. Senadores aqui presentes a respeito do melhor encaminhamento em relação a esse tema, a esse Projeto, até porque nós vamos ter um feriado na semana próxima, na terça-feira, é preciso saber se realmente teremos condições de, em havendo mais um adiamento, colocar definitivamente esse Projeto em votação. E também solicitando aos Srs. Senadores que em caso de adiamento os senhores possam estar fazendo um compromisso aqui de comparecerem para que a gente possa realmente resolver essa questão. Com a palavra, pela ordem, ao Senador...

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Presidente, Marconi Perillo, Sr. Vice-Presidente, Senador Delcídio Amaral, acho que fundamentalmente, se possível, óbvio, houver quorum suficiente, para nós fazermos os encaminhamentos desse Projeto de suma importância para o nosso Brasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Jayme Campos, qual a sua sugestão?

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu sou favorável que, se possível, hoje, nós concretizemos aqui, já está com o parecer do companheiro Senador Flexa Ribeiro, acho que é fundamental, nós colocarmos, hoje, em pauta esse assunto aqui. Segundo, Sr. Presidente, consulto V.Ex^a. se na próxima semana a Comissão de Infra-estrutura vai direcionar atividades aqui, até porque nós temos um feriado, terça-feira, que é primeiro de maio, eu pergunto a V.Ex^a. se vai ter... Vai realizar aqui sessões aqui ou não.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo sessões deliberativas eu vou convocar sessões da Comissão de Infra-estrutura.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Nesse caso seria na quarta-feira?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Na quinta-feira. As nossas reuniões extraordinárias e por aprovação do Plenário, dessa Comissão, são realizadas às quintas-feiras, 10h00 ou 11h00 da manhã. Para evitar congestionamento de pauta e problema em relação ao funcionamento de outras comissões. Mas V.Ex^a. coloca aqui uma questão relevante, nós precisamos consultar o Relator. Nós estamos aqui preocupados, Senador Flexa, com a postergação da votação desse Projeto, já que por várias vezes ele foi adiado, ora por solicitação do autor do

pedido de voto separado, ora pelos feriados, ora porque o parecer de V.Ex^a. ainda não estava incluído. De modo que a sociedade começa a fazer uma pressão forte junto à Comissão de Infra-estrutura, com razão, já que esta Comissão é terminativa e agora pouco o Senador Jayme Campos coloca, aqui a preocupação dele no sentido de esgotarmos a matéria ainda hoje. E eu indago a V.Ex^a. se está preparado para pronunciar o vosso relatório? Nós já somos aqui, oito Relatores. Eu não tenho dúvida de que nós vamos ter quorum para votar essa matéria, a fim de que, agente possa dar mais essa contribuição ao Brasil quanto à celeridade dessa pauta do Senado Federal, em relação ao combate à violência e criminalidade. Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senador Marconi Perillo, Srs. Senadores, V.Ex^a. tem toda razão de estar querendo, e todos nós queremos, colocar em votação esse Projeto. Até porque ele faz parte de um conjunto de projetos que visam diminuir a criminalidade em nosso País. Eu, como tinha consciência de que o Projeto era relevante, busquei, no menor espaço de tempo possível, concluir o Relatório fundamentado em cima de dados que foram buscados pela nossa Assessoria, pela Assessoria do Senado e por mim próprio, e encaminhei o voto à Comissão. O que eu tenho feito, Senador Marconi Perillo, ao longo desse tempo, é tentado introduzir melhorias no Relatório em função do prazo que tem sido dilatado, por falta de quorum. Eu desde o primeiro instante, seguramente duas semanas após receber a incumbência honrosa de V.Ex^a. de relatar o Projeto, eu entreguei o Relatório.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): E eu sou testemunha disso, Senador.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu apenas lastimo é que não consiga quorum, por ser uma votação terminativa e termos que ter o voto qualificado, de não termos conseguido até então, a votar. Hoje, especialmente hoje, nós estamos... Eu acabei de vir da CCJ, da qual faço parte, estão lá todos os Senadores, inclusive o Senador Demostenes Torres que tem o voto em separado em relação ao meu. Então eu estou pronto para relatar o meu voto. Eu... A votação lá na CCJ, agora nesse exato instante, é exatamente do Projeto talvez, mais polêmico que diz respeito à tentativa da redução da criminalidade, que é da redução da maioria penal. Esta discussão vai se estender por longo tempo. Então o Senador Demostenes estava ao meu lado lá quando V.Ex^a. solicitou a presença nossa aqui, eu vim até aqui para me colocar à disposição, disse a ele que nós poderíamos vir em conjunto, ele tem

um fato mais agravante, ele é o Relator do voto lá, da maioria penal. Quer dizer, ele realmente não tem como se ausentar nem das discussões, porque como a Senadora Patrícia Saboya apresenta o voto separado, ele vai ter que defender o voto que ele apresentou.

Então, eu compreendo a situação do Senador Demostenes Torres, de não ter a menor condição nem de se ausentar, como eu fiz agora, no momento do término da leitura do voto da Senadora Patrícia e início da discussão.

Então, eu acho que é uma... Seria uma indelicadeza da nossa parte se nós fizéssemos a apresentação do meu Relatório com a ausência do Senador Demostenes. Mas eu estou pronto se assim os meus pares entenderem, de colocar em discussão a proposta que faço para a instalação necessária, reconhecidamente necessária do sistema de bloqueios de comunicação no sistema penitenciário brasileiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Flexa Ribeiro, nós havíamos convocado uma Reunião Extraordinária para ontem. Infelizmente não houve quorum. Eu estou seguro de que nós teremos quorum hoje. As nossas reuniões extraordinárias estão marcadas desde a primeira Sessão dessa Comissão, para as quintas-feiras, nesse horário. O que há de extraordinário hoje, além da nossa Reunião Extraordinária, é a reunião que está sendo realizada em caráter excepcional, na Comissão de Justiça. Ocorre que se nós temos esse tipo de constrangimento, a sociedade nos cobra. A sociedade quer a aprovação, a aprovação ou rejeição, ou seja, apreciação desse Projeto. Primeiro eu quero indagar, Senador... Senador Jayme Campos acaba de solicitar aqui, Senador Flexa, que votemos hoje. Eu passei a palavra aqui aos membros da Comissão, e no caso do Senador... Do voto separado do ilustre Senador Demostenes, nós podíamos que fizesse a leitura do voto separado respeitando a opinião do Senador Demostenes. Agora, na minha opinião, se nós pudéssemos deliberar sobre essa matéria hoje. Porque dificilmente nós vamos conseguir quorum na semana que vem. E eu vou convocar, em havendo Sessão deliberativa do Senado, eu vou convocar a Sessão, vou convocar uma reunião dessa Comissão para a próxima quinta. Mas nós não sabemos se haverá quorum. Talvez - -

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): [pronunciamento fora do microfone].

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Mas as nossas sessões são realizadas as quintas. Quarta-feira à tarde, os Senadores não vêm, porque tem Sessão no Plenário. Nós já temos essa experiência. E o fato é que numa semana com feriado, dificilmente nós vamos ter quorum. Nós somos

todos experientes e sabemos disso. Com a palavra o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Senador Flexa, V.Ex^a. tem que entender que nós temos que dar celeridade aqui, até porque nós Senadores estamos sendo cobrados. Eu imagino que o Presidente tenha autoridade suficiente e a prerrogativa para nomear o Relator *ad hoc* aqui, para falar em nome do Senador Demostenes Torres, Presidente. Eu particularmente defendo a tese de que nós teríamos que votar hoje, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A secretaria da Mesa, me informa que não é possível designar um Relator *ad hoc*... Aliás, um leitor *ad hoc* do voto em separado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): De modo, Senador Jayme Campos, que essa faculdade não existe, segundo me relata a secretaria. Agora, o Senador Delcídio Amaral, vice-presidente dessa augusta Comissão pede a palavra. Concedo com prazer.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Meu caro Presidente, Senadores, eu quero primeiro registrar a dificuldade que nós estamos enfrentando para obter quorum nas comissões. Hoje, por exemplo, nós tivemos o funcionamento da Subcomissão dos Marcos Regulatórios. Uma dificuldade imensa de se arremeter Senadores. Tem quase que pegar Senador pelo corredor e levar à força para o Plenário da CAE. Então nós temos uma questão de fundo que nos preocupa muito, em termos de atividades das Comissões Permanentes e das Subcomissões dentro do Senado. Eu confesso, Presidente, que essas mudanças na agenda, elas prejudicam a todos nós. Todos nós aqui, de comum acordo e V.Ex^a. colocou em votação, marcamos as nossas reuniões para as quintas-feiras, às 11h00. Só que infelizmente nós estamos sendo atropelados por tarefas sob responsabilidade de outras Comissões. E eu...

Esse tema é um tema importante. Eu olhei aqui, a maioria das matérias que fazem parte da agenda de hoje são terminativas. Portanto, precisam do voto dos titulares e suplentes da Comissão de Infra-estrutura. Agora, Presidente, até pela complexidade dos temas e pelo que esses temas representam para a sociedade brasileira, e concordo com V.Ex^a. da cobrança que nos é imposta pela sociedade, mas com esse risco de nós não conseguirmos o quorum eu acho que nós precisamos ponderar bem sobre a possibilidade de colocar em votação temas tão importantes. E a CCJ, na minha leitura, vai longe hoje, até porque hoje o principal Projeto do pacote contra a violência está sendo votado hoje e cujo Relator... Nesse instante. E muitas

pessoas da CCJ que teriam um papel importante nesse debate, estão lá sem poder vir votar aqui, na Comissão de Infra-Estrutura.

Eu acho, Sr. Presidente, que até por uma questão de... Por segurança, seria a despeito da pressão e da preocupação de V.Ex^a. que tem comandado a Comissão de Infra-estrutura com extrema eficiência e eficácia, seguindo à risca a agenda que foi aqui aprovada, eu acho complicado uma votação hoje, porque nós podemos correr o risco de não ter o número de Senadores suficientes para discutir, debater e votar essas matérias. Então queria ponderar que eu acho uma coisa... O Senador Flexa que tem sempre estado... Tem sempre marcado posição, que apresentou seu Relatório e que tem se empenhado nesse trabalho, acho que a ponderação do Senador Flexa é uma ponderação pertinente. Eu não sei se teremos hoje, as condições necessárias para votar nominalmente as matérias que constam da nossa pauta.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Geraldo Mesquita fez pedido da palavra. Depois o Senador Casagrande. Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Só para informar a V.Ex^a. e aos Senadores da Comissão, que se assim for deliberado de que se deva relatar o Projeto hoje, eu estou pronto para fazê-lo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador Flexa Ribeiro. Com a palavra o Senador Geraldo Mesquita. Logo após, Senador Renato Casagrande.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Presidente Marconi Perillo, eu queria pegar inclusive, uma carona no raciocínio exercido há pouco pelo eminente Senador Delcídio Amaral, no que se refere à situação vivenciada aqui, no Senado Federal, ultimamente, o Senador Delcídio chegou a mencionar o fato de que para o funcionamento de algumas comissões há necessidade de praticamente laçar Senadores pelos corredores e levar para as comissões. Esse é um problema que vai persistir e talvez até se agravar.

Em razão disso, eu apresentei recentemente, até a pedido de colegas, Senador Delcídio, um Projeto de Resolução aqui no Senado reduzindo o número de integrantes das comissões. Eu acho que esse não é o único... Não é a única solução, mas é a solução que se apresenta viável, porque esse problema enquanto tivermos a composição das comissões e o número de comissões e Subcomissões existentes presentemente na Casa, esse problema tende a se agravar, inclusive. Então eu creio que a redução de número de integrantes das comissões propiciará a que as comissões funcio-

nem melhor diluindo-se o número de Parlamentares que não é tão grande assim, pelas comissões.

Em relação ao assunto em exame presentemente, é claro, Senador Marconi, que essa matéria não se subordina... A apreciação dela, nessa Comissão, não se subordina de forma alguma a deliberações de matéria correlatas que ocorrem em outras Comissões, por exemplo, Comissão de Constituição e Justiça. Eu entendo a preocupação de V.Ex^a., a sociedade de fato cobra mesmo que apreciemos, que seja qual for o resultado, mas que apreciemos as matérias. Mas nesse caso, em particular e específico, eu acho que a presença do Senador Demostenes é fundamental. A bagagem que ele poderia trazer para a discussão dessa matéria, nessa Comissão eu acho que é de fundamental importância. E aqui eu acho, Senador, que seria o caso de todos nós aqui, nos comprometermos de na próxima Sessão que V.Ex^a. designasse para o exame dessa matéria e de outras, que nós comparecêssemos sem a necessidade de sermos laçados pelos corredores dada a relevância e a importância que a matéria tem para todos nós, para a Casa e para esse País. Mas eu acho... Aí eu ponderaria que a presença do Senador Demostenes e as ponderações trazer e aduzir a discussão dessa matéria, eu creio que são fundamentais. Eu deixaria essa sugestão a V.Ex^a. para a sua deliberação.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Sr. Presidente, primeiro concordar com V.Ex^a. com a mesma opinião de V.Ex^a. com relação à importância do Projeto e da necessidade de votarmos, uma vez que já estamos atrasados dessa votação. Mas de fato a ação de outras Comissões hoje, impede de uma presença significativa de Senadores nessa Comissão, e a ausência do Relator do voto do substitutivo, é ruim nós desconsiderarmos esse voto. Então, eu opino de que nós deveríamos marcar uma reunião para quarta-feira e... Quinta-feira, manter a reunião da quinta-feira, e nós fazemos a reunião na próxima quinta-feira.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom—

[corte no áudio]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Ao Senador Jayme Campos, se haveria concordância da parte dele.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, primeiro que eu acho temerário prorrogarmos para a próxima semana. Todavia, se a maioria decidir

dessa forma, é obvio que tenho que respeitar a decisão da maioria. Da minha parte, eu respeito a decisão que a maioria dos colegas Senadores aqui...

[corte no áudio]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, nós estamos aqui... Senador Renato Casagrande, Senador Geraldo Mesquita, nós estamos aqui, Senador Marco Maciel, Senador Jayme Campos, Senador João Durval, Senador Flexa Ribeiro, Senador Cícero Lucena, Senador Delcídio, Senador Renato Casagrande, Senador Geraldo Mesquita e eu. Somos nove Senadores, nove Senadores. Consultaria os Senadores aqui presentes, se eles confirmam presença para a próxima quinta-feira agora, às 11h00, para que a gente possa, efetivamente, deliberar sobre essa matéria.

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Bom, é o meu caso também, Presidente, Senador Marconi Perillo, agora eu estou com um problema, talvez tenha que ir a Uberaba na quinta-feira. Como V.Ex^a. sabe, seu Estado é um grande pólo da agropecuária brasileira e V.Ex^a. sabe que vai haver aquele encontro em Uberaba. E geralmente eu tenho comparecido e tenho convite muito insistente para comparecer. Não confirmei, mas talvez tenha que ir a Uberaba.

Agora, eu indagaria se, não se poderia examinar a hipótese de fazer uma reunião em caráter extraordinário na quarta-feira. Porque o que eu percebo é que não vai ter quorum para votações em Plenário. E talvez havendo uma mobilização, tenha condições de à tarde ou na quarta no fim da manhã formar um quorum aqui. E até vou acrescentar, quando a Comissão de Justiça entendeu de fazer a Reunião na quinta-feira, foi... Como aqui foi lembrado e é notório, com o objetivo de encerrar todos aqueles projetos relativos à chamada pauta de combate à violência. E daí se pensou e foi realizado de fato isso, essa reunião na quinta-feira. Mas, também, já houve uma percepção de que encerrando quinta-feira, hoje, teria vantagem de essa pauta poder ir para o Plenário. Mas sabendo que dificilmente haverá quorum na quarta-feira para deliberações desse tipo. Então eu acho que não vai ser difícil, talvez, tentar uma reunião na quarta-feira. Porque é quem vier a Brasília, estará na quarta-feira. Quem não vier na quarta-feira, não vem mais. Na minha opinião. Pelo menos a experiência que eu tenho aqui, é essa. Vale a mesma coisa para a Câmara dos Deputados.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A sugestão de V.Ex^a. é pertinente. Ocorre que na quarta de manhã nós temos já, as sessões ordinárias da Comissão de Justiça.

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Mas parece que a CCJ não fará [pronunciamento fora do

microfone], porque o Senador Antonio Carlos, eu participei um pouco dessas conversas, então o seguinte, o Senador Antonio Carlos quando achou, a dúvida é fazer na quinta-feira, foi justamente porque o partido [inaudível] dificilmente na quarta de manhã tivesse quorum para deliberar na Comissão de Justiça. E eu acho que a voz da experiência confirma um pouco isso. Agora, não custaria nada tentar uma Sessão às 11h00 na quarta-feira, ou 14h00, ou 15h00 na quarta. Porque eu tenho a impressão quem... E vai ter quorum na Comissão. Talvez não haja quorum para votação em plenário, sobre tudo de matéria que exija quorum qualificado. E ainda tem isso, que foram lidas medidas provisórias e dificilmente vai ter um acordo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, eu agradeço...

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Nós podíamos fazer um esforço. Na quinta pode ser que eu esteja presente, mas eu preferiria se fosse na quarta.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, nós vamos fazer uma tentativa de reunião na quarta-feira, caso efetivamente o Senador Antônio Carlos não convoque reunião deliberativa ordinária da Comissão de Justiça. Nós faríamos uma tentativa para quarta-feira às 11h00, em sendo impossível, às 14h00 e não sendo possível, para quinta. Vamos fazer uma tentativa no sentido de realmente esgotar essa pauta aqui, que tem assuntos da mais alta relevância. Eu sinceramente acho que na próxima semana deveríamos votar esse Projeto dos bloqueadores de celulares nos presídios. Acho que é uma resposta que a Comissão de Infra-estrutura dará à sociedade, já que é terminativa nesse assunto. Eu agradeço as manifestações de todos, havendo concordância nós vamos então suspender esta Sessão, não sem antes eu aprovar aqui, alguns requerimentos que não dependem de quorum. Mas eu agradeço a participação de todos. Senador Delcídio está pedindo a palavra. Concedo a V.Ex^a.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Presidente, é só confirmando... Eu acho que a ponderação do Senador Marco Maciel é ponderação importante. Acho que nós precisamos perseguir essa alternativa de quarta-feira. Porque é quem vier vem na quarta. Na quinta e com o Plenário bloqueado com Medida Provisória, aí meu querido Senador Marco Maciel, nós vamos voltar outra vez voltar à conversa de laçar Senador aqui no corredor para votar. Então eu acho que essa ponderação de quarta-feira, Presidente, é muito importante. Nós precisamos fazer um esforço para votar na quarta-feira, porque quinta-feira há risco novamente, ainda mais com o Plenário, ainda mais com as votações em Plenário trancadas.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, só fazer uma consulta a V.Ex^a., até a secretaria desta Comissão. Ontem o Senador Tasso Jereissati, que preside a Comissão, ele propôs para reunir às 19h30. É uma sugestão dele. Eu imagino que aqui também não teria nenhuma dificuldade, se fosse o caso, na quarta-feira às 19h30 viermos aqui ou 19h00. O que nós temos que fazer é dar celeridade nos projetos que se encontram nessa Casa. Eu particularmente não tenho nenhuma dificuldade.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu vou dar o despacho final então. Nós vamos fazer a primeira tentativa para as 11h00. Caso não haja reunião da CCJ, porque se houver realmente vai ficar difícil. Em havendo Sessão da CCJ nós faremos uma tentativa para as 14h00, e se não possível, 19h30, conforme sugestão de V.Ex^a..

Há sobre a Mesa um Requerimento de autoria do subchefe de gabinete do Senador Romeu Tuma, informando Requerimento no qual S.Ex^a requer seja considerada como justificada sua ausência aos trabalhos dessa Casa no dia de hoje, 26 de abril. Srs. Senadores e Sras. Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Nada havendo mais a tratar, declaro encerrada a presente Reunião e convoco outra, em caráter extraordinário para a próxima quarta-feira, às 11h00. Não sendo possível às 11h00, às 14h00. Nós ainda vamos comunicar no dia de hoje, aos Srs. Senadores. Está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 12h03.

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Ata da 16ª Reunião, extraordinária, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 2 de maio de 2007, às 11 horas, na sala de reunião nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II.

Às onze horas e dez minutos do dia dois de maio de dois mil e sete, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador MARCONI PERILLO, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores **Inácio Arruda, Fernando Collor, Expedito Júnior, Leomar Quintanilha, Valtér Pereira, Wellington Salgado, Adelmir Santana,**

Eliseu Resende, Jayme Campos, Flexa Ribeiro, João Ribeiro, Renato Casagrande, Marco Maciel, Romeu Tuma, Cícero Lucena e Eduardo Azeredo. Presente ainda o Senador Magno Malta. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A presente reunião destina-se à deliberação das seguintes matérias constantes da Pauta: **Item 1 - Projeto de Lei do Senado, nº 137, de 2006 - Decisão Terminativa - “Determina que as empresas operadoras do Serviço Móvel Pessoal instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais e federais, e dá outras providências”, de autoria do Senador Rodolpho Tourinho, tendo como relator o Senador Flexa Ribeiro que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com acatamento parcial da Emenda nº 1 e pela rejeição da Emenda nº 2, ambas de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, nos termos do Substitutivo. Em 22/03/07 foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais. Em 10/04/07, foi apresentado o Voto em Separado, de autoria do Senador Demóstenes Torres, concluindo pela aprovação do Projeto em sua redação original. Após a leitura do Relatório pelo Relator, usam da palavra para discutir a matéria os Senadores Wellington Salgado, Romeu Tuma, Magno Malta, Inácio Arruda, Renato Casagrande, Valtér Pereira, Expedito Júnior, Adelmir Santana, Eduardo Azeredo, Marco Maciel, Flexa Ribeiro e Jayme Campos. Foi Concedida Vista aos Senadores Wellington Salgado e Romeu Tuma, nos termos regimentais. A apreciação da matéria é adiada. Item 2 - Projeto de Lei do Senado, nº 155, de 2005 - Decisão Terminativa - “Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, e dá outras providências”, de autoria do Senador Gerson Camata, tendo como relator o Senador Cícero Lucena que apresenta parecer pela declaração de Prejudicialidade do PLS nº 155, de 2005, nos termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal. Após a leitura do Relatório e colocado em Votação, a Comissão aprova o Projeto, que tem Parecer pela Declaração de Prejudicialidade da matéria. Item 3 - Projeto de Lei do Senado, nº 264, de 2004 - Decisão Terminativa - “Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para condicionar a pavimentação de vias urbanas à prévia implantação das redes de infra-estrutura urbana básica, e dá outras providências.”, de autoria do Senador Augusto Botelho, tendo como relator o Senador Adelmir Santana, que apresenta parecer pela aprovação do Projeto, com a emenda que apresenta. Após a leitura do Relató-**

rio, usam da palavra os Senadores Flexa Ribeiro, Adelmir Santana, Cícero Lucena, Jayme Campos, Renato Casagrande, Eliseu Resende, e Inácio Arruda. Colocado em votação, a Comissão aprova o Projeto, com a Emenda nº 01-CI apresentada. **Item 4 - Projeto de Lei do Senado, nº 22, de 2004** - Decisão Terminativa - “Inclui o trecho rodoviário compreendido entre as cidades de Pedro Canário (ES) e Nanuque (MG), na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5917, de 1973.”, de autoria do Senador Magno Malta, tendo como relator o Senador Delcídio Amaral, que apresenta parecer pela aprovação da matéria, na forma do Substitutivo que apresenta. A Presidência designa o Senador Wellington Salgado como relator *ad hoc*. Colocado em votação, a Comissão aprova o Projeto nos termos da Emenda nº 01-CI (SUBSTITUTIVO), com 12 votos favoráveis, nenhum voto contrário e nenhuma abstenção. A matéria irá à Turno Suplementar. **Item 5 - Projeto de Lei da Câmara, nº 67, de 2006** - Não Terminativo - “Inclui no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação entre a BR-222, na localidade de Chapadinha/MA, e a BR-343, na cidade de Buriti dos Lopes/PI”, de autoria do Deputado Pedro Fernandes, tendo como relator o Senador Heráclito Fortes, que apresenta parecer pela aprovação da matéria, com as emendas que apresenta. A Presidência designa o Senador Cícero Lucena como relator *ad hoc*. Após a leitura do Relatório e colocado em votação, a Comissão aprova o Parecer do Relator, com as Emendas nºs 01 e 02-CI apresentadas. A Comissão aprova, ainda, as seguintes matérias constantes da **Extrapauta: Item 1 – Requerimento nº 32, de 2007-CI**, de autoria do Senador Inácio Arruda, requerendo a criação de uma subcomissão permanente destinada a examinar e debater os temas relacionados à infra-estrutura e desenvolvimento urbano. **Item 2 – Requerimento nº 33, de 2007-CI**, de autoria do Senador Inácio Arruda, requerendo seja convidado o Ministro de Estado da Integração Nacional, Senhor Gedel Vieira Lima, para expor, em Audiência Pública, as ações do Programa de Aceleração do Crescimento-PAC, no âmbito do Ministério. A Presidência agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião às treze horas e vinte e oito minutos, lavrando eu, *Dulcidia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada, juntamente com a íntegra o seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Marconi Perillo**, Presidente.

SENADO FEDERAL

COMISSÃO SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

16ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária Da 53ª Legislatura. Realizada no dia 02 de maio de 2007, às 11 horas e 05 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior. Os Srs. Senadores e Srs. Senadoras que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovada.

A presente reunião, como já disse anteriormente, destina-se à deliberação das seguintes matérias: PLS nº. 137/2006, que é exatamente este que trata dos bloqueadores de celulares nas penitenciárias estaduais e federais do Brasil, PLS nº. 155/2005, PLS nº 264/2004, PLS nº 22/2004 e PLC nº. 67/2006.

O Senador Flexa Ribeiro já se encontra presente. Ele, ao longo desses últimos dias, se debruçou em relação à elaboração do parecer deste Projeto de iniciativa do Senado, inclusive realizando modificações, aprimoramentos ao seu próprio Parecer, estando ele em condições de relatar a matéria, vou passar a ele a palavra, para que ele possa fazer a leitura do parecer com as modificações, até porque uma vez realizadas as modificações no Projeto, cabe ao Relator fazer leitura, sobretudo, dos trechos que foram modificados, a fim de que eventualmente se algum Senador desejar pedir vista da matéria, a ele será concedida a vistas ou ao conjunto dos membros da Comissão, já que nós também já temos informação de que por motivo de saúde, o Senador Demostenes, autor de um voto em separado não poderá comparecer a essa Sessão pelos próximos 10 dias.

De qualquer maneira, acho que não será demais realizarmos aqui um esforço no sentido de esgotarmos essa matéria ainda hoje. Caso seja possível, caso haja quorum para a deliberação, seria o caso de nós designarmos um Relator ou um Senador *ad hoc* para fazer a leitura do voto em separado do Senador Demostenes que com certeza está muito bem elaborado.

Então, havendo possibilidade de leitura por parte do parecer do ilustre e competente Senador Flexa Ribeiro, passo a ele a palavra.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senador Marconi Perillo, Srs. Senadores. Eu

pediria a V.Ex^a, se possível fosse, que a Secretaria da Comissão pudesse fazer o contato nos gabinetes dos Senadores membros da Comissão para que eles pudessem vir até aqui para com isso a gente tenha o quorum qualificado para deliberar a respeito do Projeto tão importante, como V.Ex^a já falou da instalação dos bloqueadores do sistema penitenciário.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Acolho o Requerimento de V.Ex^a e determino à Comissão que prossiga os contatos junto aos gabinetes dos Senadores que compõem esta Comissão na condição de titulares e o suplentes. Repito, e faço mais uma vez um apelo aos ilustres Senadores e Senadores que compõem essa Comissão de Serviço de Infra-Estrutura que compareçam para que a gente possa deliberar sobre esta importantíssima matéria e outras matérias de grande relevância para o País. Mas, essa matéria em especial, Senador Flexa, V.Ex^a caprichou no parecer, já pude lê-lo, mas essa matéria talvez seja uma das mais importantes, senão a mais importante dentro desse pacote de redução da criminalidade e de combate à violência no Brasil. A instalação de bloqueadores de celulares nos presídios brasileiros, nas penitenciárias estaduais e federais, certamente vai colaborar e muito para que a gente possa ter a redução em relação aos índices de criminalidade que tanto preocupam a sociedade brasileira. Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, o Projeto do nobre Senador Rodolpho Tourinho, ele determina que as empresas operadoras de serviço móvel pessoal, instalem bloqueadores de sinais de radiocomunicações nas penitenciárias estaduais, federais e dá outras providências.

Esse Projeto do... Como disse, do nobre Senador Rodolpho Tourinho, foi a mim encaminhado por V.Ex^a para que eu o relatasse. De posse do Projeto, eu... E face à urgência que V.Ex^a me solicitou para que o relatasse, eu busquei as informações necessárias para que embasasse o parecer o mais fundamentado possível. E fiz reuniões com a área técnica e depois com... Até na oportunidade em Audiências Públicas com diretores da ANATEL, fiz uma reunião com a associação das empresas operadoras do sistema de telefonia móvel, busquei nos anais da CPI do Tráfico de Armas as sugestões que lá foram aprovadas, porque desde aquele tempo já se verificava a necessidade de bloqueios da comunicação nos presídios, busquei informações de experiências internacionais a respeito desse bloqueio também em Países outros.

Acho que nós temos consenso com relação à necessidade de instalar esses bloqueadores. A imprensa nacional, a mídia nacional, diariamente traz

ao conhecimento da sociedade extorsão feita por presidiários com pessoas da sociedade de fora, através da telefonia móvel pedindo que sejam depositados recursos, valores ou então comprados cartões de celular pré-pago para que se dê o número para que eles possam alimentar aqueles celulares que estão dentro dos presídios. Ainda agora na semana passada o funcionário do meu gabinete, o Eraldo, foi, eu diria extorquido em mil reais e seria em mil e oitocentos se ele não tivesse tido a flexibilidade que eu diria de ter sido informado de que aquele telefonema que ele estava recebendo não era verdadeiro. Até porque uma coisa que me foi relatado por ele, eu até disse a ele: “Mas, Eraldo, como é que você cai num processo como esse que está tão divulgado pela imprensa?”. Ele disse: “Senador, o problema é que a pessoa que me ligava não deixava eu desligar o telefone. Dizendo que se eu desligasse o telefone meu filho iria ser sacrificado. Então eu fiquei com o telefone ligado o tempo todo só me deslocando para comprar os cartões e fazer a transferência do número”. Quer dizer, é esse tipo de situação que a sociedade brasileira está sujeita se nós não agirmos no Senado com relação à instalação dos bloqueadores. É importante que os Srs. Senadores tomem conhecimento que existe desde 2003 a Lei 10.792 que determina que os estabelecimentos penitenciários devem dispor de bloqueadores de telecomunicações para telefones celulares, radiotransmissores e outros meios. Ou seja, nós estamos legislando sobre algo que já existe uma lei que determina a instalação. Só que a lei ela não diz quem vai instalar a... Quem é a responsabilidade pela instalação dos bloqueadores e de quem é o ônus pela instalação desse sistema. Ou seja, ela é inócua. Ela não trouxe nenhum efeito, nenhuma eficácia na instalação.

Como eu disse no início, existe o consenso da necessidade de instalar os bloqueadores. A divergência que há é com relação a quem deve instalar e a quem deve ser... Quem deve arcar com o ônus da instalação.

Então, no material que eu colhi, a própria ANATEL, Agência Nacional de Telecomunicações, que é incumbida de fazer a fiscalização das telecomunicações, ela diz no texto que me foi repassado relatório inicial para a Comissão instituída pela Portaria nº 23/49 de 3 de dezembro de 2006. Ela diz o seguinte: Atualmente praticamente todos os aparelhos de radiocomunicações são utilizados para fins criminosos no interior dos presídios. São telefones celulares do serviço móvel pessoal, SMP. No entanto, uma solução, aí eu peço aos Srs. Senadores que prestem atuação ao que diz a ANATEL. No entanto, uma solução técnica que venha a ser adotada para bloquear somente

as comunicações nas subfaixas de radiofrequências do SMP será ineficaz, pois a população carcerária, ao perceber a impossibilidade de utilização dos telefones celulares pode migrar para outros serviços equivalentes, tais como Serviço Móvel Especializado, Serviço Telefone Fixo Comutado, STFC, com tecnologia WLL, Serviço Limitado Móvel Privado SLMP, Serviço Móvel Global por Satélite, dentre outros. Esses serviços utilizam uma vasta gama de sub faixas de radiofrequência requerendo, portanto, o respectivo bloqueio.

Ora, Sr. Presidente, quando a ANATEL nos diz que a pura e simples, o puro e simples bloqueio das faixas de frequência das operadoras de telefonia móvel não satisfaria a impossibilidade de comunicação do preso com o exterior, por quê? Porque as empresas iriam bloquear cada uma delas a sua frequência. Mas existem outros meios de comunicação que não seriam bloqueados. E nós temos que ter um sistema de bloqueio que bloqueie qualquer tipo de comunicação possível. Inclusive de radiotransmissão de dentro dos presídios para fora. Então isso é dito pela própria ANATEL. Diz mais. Adicionalmente deve considerar o uso de equipamentos não certificado ou clandestino, tais como os telefones sem fio de longo alcance, até 35 quilômetros que operam na faixa VHF. É importante frisar que se deve prioritariamente coibir o uso de equipamentos de radiocomunicação.

Evidente que o fato de nós instalarmos os bloqueadores, não é suficiente. É preciso que as ações que impeçam a entrada dos sistemas de comunicação sejam colocadas e monitoradas para que uma das ações importantes é que haja a revista das visitas e das pessoas que possam ter o contato com o preso para que eles não levem outro tipo de radiocomunicação que possa vir a existir com a tecnologia.

O uso criminoso desses equipamentos é mais danoso em comparação à utilização de equipamento de radiação restrita ou equipamento utilizado em serviços limitados, por terem eles a capacidade de acessar mais de 140 milhões de números de telefones fixos ou celulares para a prática como simulações de seqüestros, extorsões, ameaças, etc. Portanto, qualquer solução a ser adotada deve estar preparada para se adaptar rapidamente aos avanços tecnológicos sob pena da discussão aqui enfrentada se tornar vazia em um breve lapso temporal. Isso é um outro dado importante aos Srs. Senadores. O meu Relatório prevê que as operadoras de telefonia móvel ficam responsáveis pela encaminharem à ANATEL e ao sistema prisional nacional qualquer nova tecnologia ou qualquer mudança de frequência que elas possam vir a adotar, de tal forma que a correção no sistema de bloqueio possa imediatamente ser feito, sob pena disso não acontecer,

ela ser penalizada com multa pecuniária e na reincidência inclusive com a possibilidade de suspensão da concessão. Então, as operadoras continuam responsáveis sim pelo sistema a ser instalado.

Uma outra observação que eu gostaria de passar aos nossos Senadores, é que foi colocado aqui pela ANATEL de que por ocasião da concessão, o sistema de bloqueadores não era obrigatório por parte das concessionárias, ou seja, na concessão que foi concedida a cada uma das operadoras não fazia parte como obrigação dela a instalação desses bloqueadores. E caso isso possa vir ser atribuído, porque é uma ação do Congresso legislar nesse sentido, dizer. Não, a operadora vai ser obrigada a instalar e arcar com os ônus. Ela, dita pela ANATEL, repassaria esse ônus ao usuário do sistema de telefonia móvel. Ora, feita essa leitura e tomado conhecimento desse relato por parte da ANATEL, o que é que eu busquei? Cheguei à conclusão de que primeiro se fosse obrigação das operadoras fazer a instalação dos sistemas de bloqueio, cada uma faria o bloqueio da sua frequência, e nós teríamos no sistema penitenciário, tantos sistemas de bloqueio quanto fosse as operadoras funcionando e não teríamos o bloqueio de outros sinais como, por exemplo, de radiotransmissor. Nós não teríamos um responsável pela manutenção do sistema, um responsável pela operação do sistema.

Então, a ANATEL recomenda que o sistema de bloqueio não seja imposto às operadoras, e que seja então evidentemente se não é imposto a operadora, seja feito pelo próprio Governo com um único sistema bloqueando todas as frequências móveis no sistema de telefonia móvel e bloqueando todo o sinal possível de radiotransmissão. Esse é o primeiro ponto para definição do Relatório.

O segundo ponto é a quem cabe o ônus da instalação do sistema de bloqueio. Ora, a ANATEL diz que se for obrigação das operadoras, elas irão transferir para a tarifa da telefonia móvel esse custo. E evidente que nenhum de nós Parlamentares, hoje, cogita ou possibilita de qualquer aumento de carga tributária, seja ela direta ou indireta para o cidadão brasileiro. E evidente que isso seria um momento de carga tributária, porque haveria o aumento da tarifa. Fui buscar qual o meio para que pudesse ter os recursos de instalação dos bloqueadores sem onerar o usuário, e cheguei ao resultado estarrecedor que já fiz aqui relatos em ocasiões anteriores de que o FISTEL, que é o Fundo de Fiscalização da Telefonia, arrecada a cada ano valores que eu tenho aqui em 2003, arrecadou 1 bilhão, 288 milhões. E foram desconfiados para a ANATEL 231 milhões. Em 2004, 1 bilhão, 987. Foram usados 252. Ou seja, um excesso de arrecadação da ordem de 1

bilhão e 700 milhões em números redondos. Em 2005, arrecadou 2 bilhões e 56 milhões. A ANATEL usou para a sua função de fiscalização, 231 milhões. Novamente, 1 bilhão e 800 milhões de excesso de arrecadação. Em 2006, 2 bilhões e 14 milhões arrecadados. Excesso de arrecadação de 221 bilhão, 880 milhões. Em 2007, na LDO, no orçamento aprovado em 2007, previsão de arrecadação do FISTEL, 2 bilhões, 135 milhões. Previsão de utilização pela ANATEL, 350 milhões. Novamente temos um excesso de arrecadação de 1 bilhão e 800 milhões.

Ora, esses recursos estão sendo usados pelo Governo Federal, Senador Inácio Arruda, para fazer o superávit primário, ou seja, para pagar juros da dívida brasileira.

Então, não é justo que oneremos novamente o usuário brasileiro quando ele já contribui através de tarifa no FISTEL com recursos que são além dos necessários por seis vezes. Então o que é que diz o meu Relatório? Vamos usar os recursos que sobram no FISTEL para instalar esses bloqueadores e será isso uma única vez porque a partir de então o meu Relatório diz que qualquer nova casa penitenciária que for construída pelo Governo, seja ele estadual ou federal, terá que ter já no seu Projeto o bloqueador de sinal instalado. Ou seja, nós temos que resolver o passado, porque o futuro o Projeto já prevê a obrigatoriedade da instalação. Esse cálculo estimativo desse sistema deve gerar em todos os presídios e vai depender evidentemente do grau de necessidade de bloqueio o sistema penitenciário de alta complexidade ou de média ou baixa periculosidade, melhor dizendo, ele giraria em torno de 300 a 400 milhões de reais que seriam utilizados pelo FISTEL. E, além disso, terminado esse Projeto, eu vou propor, apresentar um Projeto para que nós possamos rever, Senador Wellington Salgado, V.Ex^a que é o Presidente da Comissão de Ciência e Tecnologia, que possamos rever essa tarifa cobrada do usuário do sistema de comunicação para que se recolha o necessário para que as agências reguladoras possam exercer a sua função de fiscalização, de ordenamento do sistema.

Por último, Srs. Senadores, Sr^{as}. Senadoras, eu gostaria de informar que no meu Relatório eu fiz uma inclusão em função de uma Audiência Pública na Comissão de Ciência e Tecnologia que eu vou ler porque esse Relatório já era do conhecimento de todos os senhores há mais de 30 dias, foi distribuído a todos os gabinetes. Vou ler só a parte que foi adicionada depois da audiência da Comissão de Ciência e Tecnologia. “Adicionalmente informamos que a partir de contatos efetuados com o Ministério da Justiça e da Audiência Pública sobre o tema realizado na Comissão

de Ciência e Tecnologia Comunicação e Informática da Câmara dos Deputados no último dia 11 de abril, reformulamos o nosso substitutivo original. Nesse contexto, introduzimos alterações pontuais no art. 1º e 2º de forma a contemplar a existência de outras tecnologias de controle das comunicações a serem utilizadas nos estabelecimentos penitenciários, e não apenas os bloqueadores de sinais de radiocomunicações. Da mesma forma, acrescentamos no § 2º do art. 4º para condicionar a introdução pelas empresas de novas tecnologias de comunicação sem fio, ao desenvolvimento de dispositivos de bloqueio ou controle a elas compatível, renumerando-se os demais parágrafos”.

Quer dizer o seguinte. Existe hoje uma tecnologia de rastreamento dos telefones existentes dentro do presídio. Então, há como a companhia saber que de dentro daquela casa penitenciária está sendo utilizado o telefone número tal, e com isso ele pode chegar a esse telefone. Então isso permite a instalação desse sistema em casas de menor risco, um presídio de menor risco não haveria a necessidade de ter o bloqueador que limite a todos os sinais. Poderia ter um rastreador. Também permite isso. E mais do que isso, qualquer nova tecnologia sem fio desenvolvida pela operadora, a operadora terá que dar, fornecer ao Governo o sistema de bloqueio, aquela nova tecnologia. Ou seja, para que não tenhamos que a cada avanço tecnológico tenhamos que ir atrás da tecnologia de bloqueio daquele avanço.

Então, será responsabilidade da operadora a utilizar uma nova tecnologia oferecer ao Governo o sistema de bloqueio àquela tecnologia que ela vai implantar. Esta é a adição que fiz ao parecer que já estava distribuído.

Em resumo, Sr. Presidente, o meu voto é para que o sistema de bloqueio seja completo, não só como previa o Projeto do nobre Senador Rodolpho Tourinho da telefonia móvel, mas seja de qualquer sinal de radiotransmissão que ele seja feito pelo próprio Governo, para que vai ser o responsável tanto pela instalação como pela operação e pela manutenção do sistema e que o ônus dessa instalação seja custeado pelo FISTEL. Para isso eu faço uma alteração na lei do FISTEL propondo, acrescentando esta função como também passível de ser custeada pelos recursos do FISTEL.

Então, diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº. 137/2006 com o acatamento parcial da Emenda nº 1, as folhas 14 pela rejeição da Emenda nº 02 as folhas 15, nos termos do substituto que é este que eu relatei aos Srs. Senadores. Era o que tinha a relatar, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Essa Presidência cumprimenta

o ilustre Senador Flexa Ribeiro pela dedicação a este Relatório, pela competência do voto em... Aliás, pela competência do substitutivo, pelo esforço feito nesses últimos dias no sentido de trazer com a rapidez que o assunto requer este voto, este substitutivo à apreciação e deliberação dos Srs. Senadores, cumprimento igualmente ao ilustre Senador baiano Rodolpho Tourinho pela iniciativa desse Projeto, e agradece aos Srs. Senadores que já se fazem presentes aqui na Comissão de Serviço em infra-estrutura. Eu acho que está valendo o nosso esforço. Nós já temos aqui 12 Senadores presentes, eu e gostaria de fazer mais um apelo aos ilustres Senadores que ainda não compareceram no sentido de compareçam à Comissão de Serviço de Infra-Estrutura porque nós vamos deliberar no dia de hoje a respeito de um Projeto da mais alta relevância para o Brasil, que é o Projeto que dispõe sobre os bloqueadores de telefonia, bloqueadores nos presídios, nas penitenciárias estaduais e federais. Esse é um Projeto importantíssimo dentro do pacote de combate à segurança.

De modo que eu queria mais uma vez convidar aos ilustres Senadores para que compareçam, venham votar um Projeto importantíssimo que será deliberado no dia de hoje. Nós temos aqui já a presença de todos os Senadores do bloco da minoria. Dois Senadores do bloco de apoio ao Governo e um Senador do PMDB. Então eu gostaria de agradecer aos que se encontram e convidar aos demais para que compareçam no sentido de que podemos deliberar no dia de hoje ainda este Projeto de tamanha relevância.

Com a palavra pela ordem o ilustre Senador Romeu Tuma. Existem Senadores inscritos para discutirem a matéria. O voto em separado. Após o pedido de ordem de V.Ex^a...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Não, eu fico inscrito para debater porque achei que o senhor já estava encerrando para entrar em votação. O apelo pela importância da discussão e votação desse Projeto, eu queria só me manifestar favorável a esta ansiosa expectativa de V.Ex^a e torná-lo aprovado hoje. Eu espero.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Estão inscritos os Senadores para o debate os Senadores Wellington Salgado, Senador Magno Malta, Senador Romeu Tuma, Senador Renato Casagrande. Já estão presentes os Senadores Inácio Arruda, Wellington Salgado, Adelmir Santana, Eliseu Resende, Jayme Campos, Flexa Ribeiro, Marco Maciel, Romeu Tuma, Cícero Lucena, Eduardo Azeredo e Renato Casagrande. Com a palavra o ilustre Senador Wellington Salgado de Oliveira.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, queria parabenizá-lo pela presença de vários Senadores na sua Comissão no dia de hoje, um dia que demonstra o prestígio de V.Ex^a. Eu queria, Senador Flexa Ribeiro, tem uma história, essa questão dos bloqueadores, me lembra muito uma história que não aconteceu em Minas. Tinha um cidadão que ele achava que toda vez que ele saía para trabalhar que a mulher o traía no sofá da sala. E ele resolve tirar o sofá da sala para resolver o problema. Entendeu, Senador Flexa? Entendeu a história? Essa história dos bloqueadores me lembra uma história que não aconteceu em Minas, mas não me lembro qual Estado foi, o cidadão saía para trabalhar e a mulher o traía no sofá da sala. Então ele ficou preocupado e para resolver o problema ele tirou o sofá da sala.

Então, é o mesmo caso dos bloqueadores. O problema é sério, mas é um problema de autoridade. A ordem é não entrar celulares nos presídios. No entanto nós vamos ficar aqui fazendo lei para poder resolver uma crise de autoridade. Quando esse Projeto for em discussão na CCJ, eu lembro falei, estava presente o Senador Antônio Carlos Magalhães, eu falei: “Queria ver se o Senador Antônio Carlos Magalhães fosse diretor de um presídio se alguém entrava com celular”. Aí o Senador Pedro Simon falou: “Vigi Maria! Eu não queria estar preso lá de jeito nenhum!” [risos]

Então, é uma questão de autoridade. Não pode entrar, não pode entrar. Agora, V.Ex^a colocou muito bem. Vai haver a todo momento uma mudança de tecnologia. Então uma hora se coloca bloqueador para celular, depois vem um Wirefire que todo mundo vai acessar de uma caneta daqui a pouco, vai ter informação numa caneta. Então vai ficar cada vez mais difícil. E o que é pior, como V.Ex^a bem colocou, o cálculo do custo da assinatura da telefonia não está previsto essa despesa. E quando esteve aqui, o Presidente esteve na Comissão de Educação o Presidente da ANATEL, ele colocou bem claro: Se não faz parte da planilha, ela terá que ser incluída e passará para os consumidores. E V.Ex^a ficou preocupado com isso. E aí surgiu todo o debate da questão do FISTEL, quando V.Ex^a colocou o quanto é arrecadado. V.Ex^a colocou ao Presidente, mas para funcionar bem quanto é que precisa? 500 milhões. E V.Ex^a falou: Mas nós estamos arrecadando dois milhões no ano de 2007 vai estar previsto. Dois bilhões. E essa diferença vai para o famoso superávit primário?

Então, é uma série de colocações que nós temos que ter muito cuidado com essa aprovação. E eu queria saber de V.Ex^a, Sr. Presidente, nós temos aqui a idéia de um voto em separado feito pelo Senador Demostenes que não está presente. E esse voto em

separado ele foi apresentado na CCJ votado e aprovado. Não é isso, Senador Flexa? Foi aprovado o votado em separado do Senador Demostenes. Ele foi Relator e aprovou lá.

Então, eu queria saber, Sr. Presidente, como é que... Qual vai ser a situação de não estar presente o Senador Demostenes, e se não está presente, não pode ser lido o voto, porque é um voto dele, estaríamos votando o voto de V.Ex^a, Senador Flexa, sem ouvir, porque está hospitalizado o Senador Demostenes, sem ouvir o voto em separado dele. Eu fico um pouco preocupado, porque a gente tem uma questão nas Comissões de quando tem algo desse tipo a gente esperar para vir para o grande debate, que é o voto em separado contra o voto de V.Ex^a. Então eu queria saber, Sr. Presidente, claro, vamos seguir o que V.Ex^a colocar, cumprindo o regimento, qual será a atitude da Mesa com relação a essa situação.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, essa Presidência recebeu a informação por parte do Senador Demostenes de que ele se submeteu a uma cirurgia no final de semana e início dessa semana, e que estará por 10 dias em licença médica. Ocorre que a pedido do próprio Senador Demostenes, o próprio Senador Flexa, uma vez, e de alguns outros Senadores, nós já postergamos essa deliberação por dois meses. Eu tenho certeza, tenho convicção de que o voto do ilustre Senador Demostenes é um voto muito bem fundamentado. Agora, não há necessidade de se ler o voto em separado. Caso o autor esteja, e também não pode ser delegado a terceiros a leitura ad hoc do voto em separado. Somente o autor do voto em separado pode fazer a leitura. Nós fizemos um esforço muito grande na semana passada para votar, para deliberar essa matéria. Não houve quorum. Não havia quorum e nós fizemos um apelo para que na quarta-feira, no dia de hoje, todos pudéssemos estar aqui para efetivamente votar. Eu estou disposto a colocar em votação essa matéria. Nós estamos fazendo um esforço muito grande, já estão aqui 14 Senadores, quando cheguei aqui éramos apenas 2, eu e o nosso Senador Jayme Campos, nosso Governador Jayme Campos, e--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu já tinha passado por aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Senador Romeu Tuma já tinha Estado, Senador Adelmir... Mas o fato é que nós temos aqui quorum, nós temos aqui a presença de 14 Senadores que representam essa Comissão. A única maneira que eu tenho de não votar hoje é se alguns dos Srs. Senadores pedir vistas, já que houve modificação no voto do Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Desculpe, Sr. Presidente, mas a diferença Senador Flexa é mínima...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu acho que esse voto foi bastante aprimorado. O Senador Flexa discutiu várias vezes com o Senador Demostenes e eu acho sinceramente que o mesmo esforço que foi feito pela sociedade, pela CCJ para votar o pacote antiviolação tem que ser feito por essa Comissão.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O senhor dá licença, Sr. Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Sr. Senador Wellington Salgado se dá por satisfeito? Posso passar a palavra ao Senador Romeu ou ao Senador Magno? Com a palavra o Senador Romeu Tuma, por favor.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu tenho a impressão que o Demostenes fez um bom Relatório, só que o Senador Flexa se acautelou porque as companhias telefônicas têm reclamado que não tem capacidade para colocar. O senhor faz pelo fundo e pelo Governo. Quer dizer, tira esse aspecto de reação das companhias telefônicas. Eu acho que nós temos que encontrar um caminho que se coloque isso antontem. Não dá para esperar mais. O uso do telefone, ontem ainda se apresentou na televisão mais um fato de tentativa de extorsão só que o telefonema caiu no fantástico e aí fizeram uma programação para prender os autores do telefonema que deveriam ter saído do presídio do Rio de Janeiro e dois foram buscar o dinheiro e pegaram o pacote de jornal. Então é uma coisa que está correndo no mundo.

SENADOR MAGNO MALTA (PR-ES): Senador Tuma...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Pois não.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu queria dar só uma... Só um minutinho, Senador Magno. Eu gostaria de dar aqui uma explicação. Essa Comissão aprovando hoje, segundo me informa a Secretaria, essa Comissão aprovando o substitutivo do Senador Flexa Ribeiro, ainda haverá um turno suplementar, uma vez que há um substitutivo a ser aprovado. Portanto ao Senador Demostenes Torres será dado a oportunidade de dar o seu voto em separado, ler o seu voto em separado, discutir o seu voto em separado com o conhecimento que lhe é peculiar.

Portanto, a possibilidade um turno suplementar certamente assegura ao Senador Demostenes a oportunidade de ler seu voto em separado. Reitero aqui o compromisso dessa Comissão no sentido de deliberar

sobre essa matéria em primeiro turno no dia de hoje. Com a palavra o Senador Magno Malta.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Me dá um aparte, Senador Wellington. Só para que a Comissão entenda, é porque o voto em separado do Senador Demostenes ele rejeitou todas as Emendas. E rejeitou uma Emenda da Senadora Serys Silhessarenko que prevê multa e ela dá o valor da multa, mínimo e máxima. E a diferença do Senador Flexa do voto separado que foi aprovado, ele acata parte da Emenda da Senadora Serys que é aqui, “a inobservância do dever estabelecido nesse artigo sujeito a operadora a pena de multa a ser revertida ao Fundo Penitenciário Nacional que ela propunha que a mínima era 30 e a máxima 150 mil. Então ele acata parte da Emenda dela que o Senador Demostenes fez o voto em separado para não rejeitar Emenda nenhuma. Agora...

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Não é, não. Acho que o grande detalhe é o problema de quem paga.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): E quem instala.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): É.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Eu sei. Quando o Presidente... Inácio, só quando o Presidente reparou que no segundo turno o debate continua, é para dizer o seguinte, o Senador Demostenes ele vai poder debater exatamente porque ele rejeitou tudo. A discussão dele é essa. Ele rejeitou tudo e o Senador Flexa acata parte da Emenda. Então no segundo turno o debate se dará aí, quer dizer, respeitando o Senador Demostenes que rejeitou e o Senador Flexa que está acatando.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): V.Ex^a tem a palavra para discutir a matéria. Já se dá por satisfeito?

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Não.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Então, com a palavra ao Senador Magno Malta para discutir a matéria.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Eu não terminei a minha... Só dois minutos, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Antes de conceder a palavra ao Senador Wellington para que ele possa concluir a sua discussão. Depois Senador Romeu Tuma, Senador Renato Casagrande e o Senador Valter Pereira. Com a palavra o Senador Wellington Salgado por dois minutos.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Primeiro, Sr. Presidente, queria agradecer o esclarecimento quanto a questão da se-

gunda votação, fiquei muito satisfeito. Acho que a sua Assessoria funcionou rapidamente, V.Ex^a também, mostrando que o Senador Demostenes vai ter o seu direito ao voto.

Em segundo só queria colocar, Senador Flexa, a minha preocupação rapidamente para que todos possam debater que é um assunto polêmico, que tudo que está sendo criado, eu não estou aqui para defender teles. Inclusive eu na Comissão de Comunicação sou um dos que mais bate nas teles porque eu discuto uma série de situações. Agora, tudo que nós estamos criando, estamos repassando para elas. Por exemplo, para fazer a escuta telefônica, antigamente a escuta era feita na sede das teles. Agora não. Agora é feita colocando um custo para levar até a delegacia ou até o local aonde a polícia ou o Poder Judiciário quer que faça. Isso tudo tem um custo. Nós estamos repassando e repassando. Achar que isso não vai ser repassado para o usuário de alguma maneira é pura ingenuidade nossa. Porque no sistema empresarial, se há custo alguém vai pagar por isso. E o Senador Flexa coloca nesse caso, Sr. Presidente, esse custo vai ser pago pelo FUST, pelo FISTEL. Que é um fundo que tem uma reserva sobrando. Não é isso Senador Flexa? Então, muito obrigado pelos esclarecimentos, Sr. Presidente, e vou votar com o relatório do Senador Flexa Ribeiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Wellington e demais Senadores aqui presentes, antes de conceder a palavra ao Senador Magno Malta, gostaria de fazer apenas um esclarecimento regimental. Para facilitar a discussão e até mesmo para abreviá-la.

Segundo o art. 282, do nosso Regimento Interno do Senado, sempre que for aprovado o substitutivo integral a Projeto de Lei de Decreto Legislativo ou de Resolução em turno único será submetido a turno suplementar. Então é regimental o turno suplementar. No seu § 2º, esse artigo estabelece o seguinte: Poderão ser oferecidas Emendas no turno suplementar por ocasião da discussão da matéria vedada apresentação de novo substitutivo integral. Portanto, estará assegurado a todos os Senadores a apresentação de Emendas. Concedo a palavra ao Senador Magno Malta.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Sr. Presidente, realmente a importância dessa matéria é preciso dar a ela velocidade. Realmente. Eu me lembro que quando os pré-pagos começaram, há oito anos atrás, nós fizemos uma proposta que os dados dos pré-pagos porque havíamos descoberto que o PCC, Geleirão que é mais antigo do que o próprio Marcola, já estava desconfiando os pré-pagos de dentro dos presídios e o crime já começava a usar oito anos atrás, o Moroni

Torga, Senador Tuma se lembra bem disso, fizemos uma proposta na Câmara Federal no sentido de que as teles já se preparassem naquele momento há oito anos atrás. Quando essa discussão chega, e aí se eu pudesse fazer um apelo aos donos das teles, em nome da família brasileira e dos pagadores de impostos brasileiros que nós os recebemos tão bem aqui e eles ganham tão bem, fatura tão bem, não há o que reclamar, muito se tem ganhado, há sobra nos investimentos. E quando o Senador Flexa disse que não é desejo dele e nenhum de nós de debitar mais uma vez isso na conta do contribuinte, a mim me preocupa uma série de coisas. Primeiro, é que celular ele não nasce na parede da cela, nem no chão da cela, nem o laptop aparece lá no vaso sanitário. Tem mão. Essas coisas têm mão. Eu sempre falo isso com muita ironia que eu não teria problema em levar Fernadinho Beira-Mar para minha casa. Porque se eu trancar ele no banheiro, ele jamais falará num telefone celular. Porque eu não vou dar. E não nasce no chão da minha casa um celular. Ia tomar banho se eu ligasse o chuveiro lá fora, senão não ia tomar banho também. Vai comer se eu der comida. Alguém opera isso. Eu acho que a responsabilidade de Governo é aqui. Com sistema penitenciário. Com o sistema penitenciário, com a rigidez do sistema penitenciário. Com o cuidado com a vigilância do sistema penitenciário brasileiro, Senador Flexa. Há uma série de medidas a serem tomadas que parece que não está dentro do assunto. Está dentro dele. Por exemplo, como é que você concebe que ele tenha, Fernadinho Beira-Mar, 23 Advogados? Que Marcinho tenha 21 Advogados? E um só peticiona e o resto todo faz visita com direito de Advogado de uma hora para ficar com o cliente para operacionalizar as coisas. Acho que é isso que o Senador Wellington estava querendo dizer quando fala em crise de autoridade. E aí, e aí é o seguinte nós vamos cair porque se aparecer uma nova tecnologia nós vamos fazer uma outra lei, vamos ter que Emendar essa.

Então, veja, quando eu leio aqui, “instalação de custeio, manutenção e adequação... Bloqueios, conforme previsto no artigo... Dezembro de 2003 mediante convênio com governos estaduais e federal”. Isso quer dizer o seguinte, que mesmo em sendo convênio, se você convenia com o Governo, o consumidor é que é penalizado. De qualquer forma.

Então, eu imagino, eu sei que não estão me ouvindo, e se estão me ouvindo não se sensibilizarão com o meu apelo. Porque os homens que operam as teles, os seus donos, gerentes e diretores, os que desfrutam dos milhões que vão para investimentos, alguns deles têm família nesse País, têm filhos nesse País. Transitam nas ruas desse País. E que experimentam a violência

advinda dos presídios, de dentro dos presídios por conta do que está acontecendo lá. E aquilo que você tem que gastar nesse investimento para se bloquear telefone, meu Presidente, é absolutamente menor do que vale a segurança de um filho desse cidadão, desses senhores que dirigem essas empresas e que estão aqui no Brasil. É absolutamente menor do que aquilo que eles ganham e vão continuar ganhando. Então eu sei que o meu apelo emocional, mas quem vive a violência que nós vivemos e sabemos que o bonde da violência maior, e V.Exª foi Governador, e conviveu diuturnamente com esse problema, vem de dentro dos presídios, é o comando de dentro dos presídios, que tem regra, que tem lei a ser cumprido para quem está fora e quem está dentro. O general deu ordem tem que ser cumprido. E os generais quase sempre ou na sua grande maioria, 60% deles hoje estão encarcerados, as ordens vêm de lá. Eu sei que o meu apelo a esses cidadãos é por conta do momento ímpar que nós estamos vivendo, absolutamente menor o investimento do que aquilo que faturam, absolutamente menor do que aquilo que já está guardado, o Senador Flexa quando faz a proposta nesse fundo aí, dá números que a gente fica rindo do número que o Presidente fala que precisa para fazer a operação. Aí vai o Relator e fala: Mas está sobrando o dinheiro aqui. E vai sobrar muito mais.

Então, como eu tenho certeza que eles não estão ouvindo, eu vou votar com o Senador Flexa o Relatório e acho que só que a Emenda que o Senador Flexa acatou ele deveria ter acatado totalmente a Emenda da Senadora Serys impondo a multa mínima e a multa máxima porque está na metade aqui. A metade da Emenda. Não fala nem no valor da multa máxima e nem mínima. E fico preocupado como é que o Juiz pode arbitrar isso se não tem o valor na lei.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Magno, o Senador Flexa argumenta que está previsto. Caso não haja acho que pode ser no turno suplementar.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Está aqui Senador Flexa. A pena, fundo penitenciário cujo valor será fixado em regulamento específico. Acho que V.Exª acatando a Emenda dela toda já fica. E eu vou votar com V.Exª entendendo que V.Exª tem sensibilidade para isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Romeu Tuma para discutir a matéria pelo prazo de cinco minutos.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Presidente, praticamente na discussão já... V.Exª me deu duas oportunidades. Não quero tomar o tempo. Gostaria muito de votar esse Projeto. A CCJ tem trabalhado

intensamente e conseguiu aprovar praticamente todo o pacote. Eu acho que o Senador Flexa não está defendendo as teles. Não está. Eu queria apelar para o Senador Wellington, para que na Comissão de Ciência e Tecnologia nós pudéssemos convidar alguns técnicos para discutir sistema de comunicação. Porque não é mais só o telefone com essa banda larga, banda não sei o que e outros instrumentos que os bandidos estão na nossa frente.

Então, nós temos que ir fechando as portas. V.Ex^a está certo. Mas deverão ter outros meios que eles vão nos quebrar mais à frente. Portanto, por causa da nossa velocidade, Mão Santa... Senador. O santo homem lá...

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Quando ele jogava basquete, em algumas vezes quando ele acertava o pessoal chamava ele de Mão Santa.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Então, a nossa velocidade ela tem o poder de começar a trazer dificuldade para o bandido se rearticular. Então, eu sou favorável à votação já que a oportunidade do Demostenes vir defender o voto dele. E tem ainda, Sr. Presidente, o fundo de segurança pública que tem que fazer os projetos para que a Secretaria Nacional de Segurança possa financiar alguns projetos nessa área de segurança. E foram aprovados muitos na CCJ. Então nós temos dois fundos aqui. A FISTEL que ele levanta e tem o Fundo de Segurança Pública. Obrigado.

[soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concedo a palavra ao ilustre Senador Renato Casagrande, pelo prazo de cinco minutos. Por favor.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Obrigado. Presidente, Sr^{as}. e Srs. Senadores, Sr. Presidente, tem um ditado que diz que catitu em cima de árvore ou é enchente ou mão de gente. O Senador Magno Malta disse que celular não chega sozinho dentro da cela do sistema prisional nosso. Esses aparelhos não chegam sozinhos.

Então, a primeira questão, e o Senador Wellington também já colocou aqui, a primeira questão é a ineficácia da gestão do sistema penitenciário nosso. A primeira questão é essa. Um sistema falido, como está dizendo o Senador Romeu Tuma, um sistema falido e corrompido, um modelo de gestão ultrapassado que precisa ser aperfeiçoado. Se nós tivéssemos isso nós não precisaríamos estar discutindo essa legislação agora neste momento. Então nós estamos apresentando uma proposta, debatendo uma proposta decorrente da ineficácia da nossa gestão do sistema carcerário. Então essa é a questão central. Por isso que catitu em árvore ou é enchente ou é mão de gente, nesse caso

você colocar aparelho dentro do sistema penitenciário nosso é a ineficiência da gestão do nosso sistema. Mas, nesse quadro, foi apresentada a proposta.

Então, naturalmente nós estamos debatendo aqui que precisamos encontrar uma saída. Nós não vamos modernizar o sistema de gestão de uma hora para outra. A tecnologia já está aí disponível a todos inclusive aos encarcerados. Todos estão com essa tecnologia à sua disposição. Nós temos um sistema de prestação de serviço nessa área que se modernizou muito nos últimos anos. E nós temos também empresas que cada vez estão mais concentradas na prestação de serviço, e que têm desde a época da privatização ganhado um dinheiro significativo. A palavra “significativo” ser trocada por qualquer outra palavra mais dura, mas ganharam um dinheiro exorbitante. E o brasileiro está correspondendo até a modernização que teve porque o brasileiro está buscando ter o acesso, está tendo acesso a mais de 11 milhões de telefone celulares hoje no nosso País. Ontem vi uma reportagem numa dessas TVs dizendo do total de ligações feitas dos presídios, falso seqüestros, a grande maioria dentro do presídio do Rio de Janeiro. 75% dos presídios do Rio de Janeiro. Foi no Fantástico a matéria. Eu vi essa matéria e nós sabemos que existe um problema hoje que causa tipo de crime como falso seqüestro, novos crimes como falso seqüestro, que causa comunicação entre os líderes do crime organizado no País, então acho que é mais do que natural que nós não precisávamos nem estar debatendo o assunto aqui com relação a quem ia prestar esse serviço no sistema penitenciário. As empresas deveriam até ter uma atitude voluntária e prestar esses serviços para a sociedade brasileira pela quantidade de recurso que elas têm ganho nos últimos anos e só pagar imposto não é a única função da empresa. [soa a campanha]

Então, Sr. Presidente, eu gosto mais do Relatório do Senador Demostenes. No segundo turno, votarei no Relatório do Senador Demostenes. Mas não vou votar contra o Senador Flexa Ribeiro. Não tem outro parâmetro para votar. Eu vou explicar meu voto, vou votar favorável ao Relatório do Senador Flexa Ribeiro porque é o Relatório que nós vamos apreciar, não vou votar contra, mas tendo o debate depois do segundo turno, eu tenho preferência pelo Relatório do Senador Demostenes. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Informando a esta Comissão que o Senador Demostenes terá a oportunidade de apresentar Emendas e nós só vamos colocar em votação no turno suplementar, ou seja, em segundo turno após a volta dele. Ele pede um prazo de 10 dias. E nós va-

mos votar então após a volta do Senador Demostenes pediu 10 dias de licença. O turno suplementar.

Eu concedo a palavra ao ilustre Senador Valter Pereira, pelo prazo de cinco minutos. Representante do grande Estado do Mato Grosso do Sul.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Muito obrigado, Sr. Presidente. Sr. Presidente, V.Exª tem pressa. Nós também temos e a sociedade brasileira também tem. Esta matéria tem que passar necessariamente por dois turnos de votação. Portanto, seria contraproducente rejeitar a proposta, o Relatório produzido pelo Senador Flexa Ribeiro. E tendo que... Devemos efetivamente votar e aprová-lo. Assim nós estaremos dando a celeridade necessária. Lá na frente, se formos convencidos de que o Relatório do Senador Demostenes Torres seja mais apropriado, essa posição de hoje poderá ser revista.

Na conversa que tive com o Senador Demostenes Torres, a impressão que ele me passou foi no sentido de que teríamos uma agilidade maior, teríamos uma condição mais efetiva se implantássemos o sistema dentro dos parâmetros que eles estabeleceram. Então eu estou numa posição parecida com a do Senador Casagrande. E gostaria de deixar registrado porque amanhã se houver uma mudança de posição eu quero que não seja debitada a questão da incoerência, mas sim da oportunidade. Entendo que se nós não votarmos hoje essa proposta, nós estaremos conspirando contra a celeridade que precisa que precisa ser dada a essa matéria.

Portanto, Sr. Presidente, que precisa se estabelecer a vigilância, que precisa se estabelecer o controle do uso dos celulares, e que precisa realmente banir esse feio de comunicação dos presídios, isso é inquestionável. Seja através de uma ação do Governo seja através de um comando das empresas concessionárias do serviço, o que é necessário é a consciência de que precisa ser efetivamente proscrito esse tipo de serviço dentro dos presídios. Independentemente de discutir aqui a gestão dos presídios. Portanto, esse o registro que eu gostaria de fazer.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Obrigado, Senador Valter Pereira que não utilizou nem os cinco minutos. Com a palavra pela ordem o Senador Expedito.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Sr. Presidente, é só para um esclarecimento. Eu procurei aqui o Senador Casagrande e ele disse que V.Exª havia informado já aqui em Plenário que nós poderíamos votar no segundo turno o Relatório do Senador

Demostenes. Se hoje o Relatório está sendo rejeitado, nós vamos votar só--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não está sendo rejeitado. Está sendo colocado em votação apenas o Relatório do Senador Flexa Ribeiro. Há um voto em separado do Senador Demostenes. Esse voto poderá ser apreciado através de Emendas em segundo turno conforme estabelece o regimento.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): O voto completo dele?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pode apresentar Emendas. O regimento não estabelece apenas Emendas... Qualquer Emenda. Emenda aditiva, modificativa, supressiva. Qualquer tipo de Emenda. Portanto não apenas o Senador Demostenes que é autor de um bom voto separado, mas qualquer Senador ou Senadora poderá apresentar as Emendas que julgar necessárias. Espero ter respondido ao Senador Expedito à altura da sua preocupação.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Na verdade, Sr. Presidente, em não estando presente o Senador, o Relatório dele cai.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não há Relatório do Senador. Há um voto em separado. O Relatório do Senador Flexa Ribeiro. Como se trata de um substitutivo, haverá um turno suplementar. Ou seja, o segundo turno conforme estabelece o Regimento Interno do Senado--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Que pode ser apresentado por intermédio de Emendas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): --Nesse segundo turno, qualquer Senador poderá apresentar as Emendas que julgarem necessárias. Que julgar necessárias. Você pode apresentar supressiva, aditiva, modificativa. Qualquer Emenda. Portanto, estará assegurado o direito de qualquer Senador de modificar o relatório, aliás, o substitutivo que deverá ser votado agora.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Há um questionamento. Nós não poderíamos aqui dois ou três ou mais Senadores subscrevermos aqui já as Emendas do Senador Demostenes?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não se trata de Emenda, Senador Expedito. É um voto em separado. Não vejo problema algum. Ocorre que...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não, ele não será nem votado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Se o senhor quiser... Eu tenho um despacho aqui a fazer. O Sr. Senador Expedito, o Sr. Senador Casagrande poderão os dois apresentar Emendas nessa fase. Não há problema. Ocorre que nós vamos ter um segundo turno. Um turno suplementar. E eu acho que as Emendas poderão ser bem melhor elaboradas e apreciadas, deliberadas no segundo turno. Estou falando aqui apenas como um encaminhamento de bom senso. Se nós vamos ter um segundo turno, nós vamos ter tempo e oportunidade de apresentar Emendas com bom senso, com mais tempo para apresentá-las, elaborá-los e apresentá-los para que sejam deliberadas e aprovadas.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Eu vou seguir a orientação de V.Ex^a até porque no segundo turno nós vamos ter a possibilidade de termos aqui a presença do Senador Demostenes.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Perfeitamente. Que com certeza vai ilustrar muito a Sessão. Agora, Senador Expedito, o apelo que eu fiz desde que aqui cheguei, é no sentido de que a Comissão possa votar hoje em primeiro turno, a sociedade nos cobra providências em relação a bloqueadores nos presídios. Então nós queremos votar, vamos votar. Nós vamos ter segundo turno, e no segundo turno todos os Srs. Senadores terão oportunidade de apresentar.

[tumulto]

SENADOR ROMEUTUMA (PFL-SP): Só queria uma--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra pela ordem o Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEUTUMA (PFL-SP): Conversando com o Senador, para ficar claro que eu tenho certeza que V.Ex^a assim esclareceu. Até para a Assessoria do Senador Demostenes. V.Ex^a garantiu que o voto dele como Emenda poderá ser discutido--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Estou garantindo aqui com base na secretaria. Não é uma decisão subjetiva. É uma objetiva. Está previsto no Regimento Interno do Senado. Não se trata de um desejo meu ou não. O meu desejo é que o Senador Demostenes pudesse estar aqui sem estar acometido do problema, e sem que se submeter a cirurgia. Mas a ele será assegurado o direito a todos os senhores e senhoras para colaborarem com a aprovação de um Projeto que esteja a altura dos interesses e das necessidades da sociedade brasileira.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Senador Magno Malta com a palavra. Pela ordem.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): A Assessoria informa aqui pela ordem, pedi pela ordem por isso, é que votando o relatório do Senador Flexa cabe Emenda no segundo momento, mas o voto em separado do Senador Demostenes morre. Ele desaparece.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Magno Malta, V.Ex^a tem direito a pedir vistas. Ou algum Senador. Basta pedir vistas que eu encerro a Sessão.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Não, não é... Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu estou dando aqui o encaminhamento técnico. O parecer nem será apreciado. O voto em separado não será apreciado.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Eu posso fazer um pedido, Sr. Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Agora, Sr. Senador Magno Malta, o Senador Demostenes Torres, ou V.Ex^a ou qualquer outro Senador poderão apresentar tantas quantas Emendas queiram no sentido de aprimorar, melhorar esse substitutivo.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Isso. Senador Demostenes pode apresentar. Agora, o voto em separado dele morre. Não é isso? Olha a Assessoria dizendo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O voto dele não será apreciado.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Não existe. Exatamente normalmente existe o voto de Demostenes.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Exatamente.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Isso que eu queria que ficasse claro. Então o que o Senador Demostenes pode fazer é o que qualquer Senador pode fazer. É emendar num segundo com o do Senador Flexa. Agora o dele desaparece hoje porque nem lido foi.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Exatamente. Está claro. Desde o início, Senador Magno Malta. Agora, o Senador poderá como os senhores apresentar Emendas tantas quantas forem necessárias--

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): O entendimento de alguns Senadores, inclusive do Senador aqui, e de alguns Senadores que não estando o Sena-

dor Demostenes ele teria oportunidade de com o voto dele lê-lo na outra Sessão. E não existe isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pelo que eu estou entendido aqui, pelas informações da Secretaria, as Emendas não poderão ter caráter apenas supressivo, mas modificativo, aditivo. O voto em separado poderá ser completamente reproduzido através de Emendas, aditiva, supressivas, modificativa.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Mas o que eu quero dizer é o seguinte, todos podemos Emendar.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): É facultativo a todos os Senadores.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): E fica claro que o voto em separado dele some aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Claro. Há um pedido de palavra pela ordem do Senador Adelmir. Depois eu quero assegurar a palavra ao Senador Inácio e ao Senador Renato Casagrande, Senador Flexa Ribeiro. Com a palavra o Senador Adelmir.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu só queria, Sr. Presidente, dar uma contribuição. Eu vejo a pressa, o interesse em ser votado, mas a colocação do Senador Casagrande é que criou exatamente essa pequena discussão entre nós, quando ele afirmou que votaria no Relatório, mas se tivesse aqui colocado o Relatório do Senador Demostenes, ou o voto em separado, ele votaria com o Senador Demostenes. E quis inclusive se assegurar dessa possibilidade, possibilidade que não existirá. Existirá, sim, sob a forma de Emenda. Mas o voto em separado do Senador Demostenes ele deixa de existir para a próxima votação.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não será sequer apreciado. Mas ele poderá ser todo reapresentado através de Emendas supressivas, aditivas, modificativas etc.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma pergunta.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Senador Valter.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Seguinte, se algum Senador dessa Comissão decidir subscrever o voto e o Relatório do Senador Demostenes, poderia ser submetido a voto?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Através de Emendas.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Não, agora.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu creio que sim.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Então podemos votar o voto do Senador Demostenes. Eu estou disposto a assiná-lo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não há problema nenhum. Regimentalmente é facultado a qualquer Senador membro da Comissão subscrever desde que haja concordância do autor do voto em separado.

[soa a campainha]

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): É, acho que essa é a solução, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Desde que haja concordância do autor do voto em separado. Creio eu. Bom, a Mesa assegura que pode inclusive sem a concordância do autor.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Um Assessor do Senador Demostenes acabou de sair da sala de cirurgia e pediu para que alguém pedisse vista. Eu não sou membro da Comissão, não posso fazê-lo. Mas se alguém quiser fazer.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Faço um apelo aqui.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Mas aí seria um pedido de vista coletivo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu acho que não precisa pedir vista. Vamos votar e vamos aproveitar aqui o voto do Senador Demostenes.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Sr. Presidente, eu queria assegurar a palavra--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Vou assegurar a palavra o Senador Inácio Arruda para discutir a matéria. Com a palavra o Senador Inácio Arruda, por cinco minutos.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Eu quero iniciar a minha fala, Sr. Presidente, Sr^{as.} e Srs. Senadores, fazendo até um apelo aos Senadores. Porque é um tema, o tema da segurança pública, ele ganhou essa espécie também de... É parecido hoje com o aquecimento global. Ele ganhou essa espécie de notoriedade. Então fica uma espécie de corrida. Então a semana passada foi a aprovação na Comissão de Justiça na questão da redução da maioria penal. Então se tem a disputa, tem todo o embate, e há o esforço também mediático em torno dessas questões da segurança pública. Então, é uma espécie de pressão psicológica. Então fica mais ou menos a seguinte questão. Os Senadores não podem deixar de votar agora. Porque a matéria está na pauta, está sendo discutido, e os senhores têm que votar.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador, um aparte por favor. Esse Projeto tem dois anos que tramita nessa Comissão e há dois meses nós estamos adiando essa matéria.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Não tem problema. Tem debate, tem discussão na sociedade, nós estamos aqui para discutir e para votar com o máximo de tranquilidade. Acho que nós não temos que ficar pressionados para votar com nenhum tipo de açodamento. Nenhum tipo de açodamento. Nós temos que ir com o máximo de tranquilidade. Nós somos aqui, alguns Parlamentares aqui, uns já vieram da Câmara como Deputado Federal, outros já são Senadores há 8, 16 anos, discutem com tranquilidade essas matérias, esses temas. Sabem que não é com esse efeito de pressão às vezes imediatista que a gente resolve o problema. Eu mesmo não tenho aqui o lucro das empresas que foram privatizadas e que eu não sei quanto é que tem no balanço de 2006. Mas me parece que não é pouca coisa que tem no balanço dessas empresas, que permitisse que elas fizessem a instalação dos equipamentos. Que elas garantissem que esses equipamentos fossem instalados. Sem repassar para tarifa e para preço. Porque o dinheiro que vem para o fundo é dinheiro de tarifa. Tudo vem. Não tem uma geração de riqueza que vem de outro lugar. Os fundos são criados com taxas cobradas do contribuinte, do consumidor, vem do mesmo lugar. Então, acho que a gente não pode, vamos votar, vamos transferir para o fundo, ou vamos cobrar das empresas? Não. Acho que a gente muito que ir com o máximo de tranquilidade.

O Senador Demostenes fez um substitutivo num voto seu, é um Senador, debate muito essas questões. Tem debatido muito essas questões. Por isso que eu busquei examinar. O Senador Flexa fez um trabalho aqui, um esforço grande também no seu Relatório. Examinou as questões. Pegou dados, fez Audiência Pública. Então nós não podemos desconsiderar nem o trabalho do Senador Flexa, feito com zelo, com o máximo de cuidado, com máximo de atenção, nem o trabalho do Senador Demostenes que é uma pessoa que atua na área. É um profissional. Antes de ser Senador da República, é um profissional que atua com essas questões. Imagino que faz até um apelo para que a gente faça vistas. Estamos aqui querendo votar, mas o próprio Senador na Mesa de cirurgia faz um apelo para que a gente faça um pedido de vista. Não sei se está querendo voltar antes de se... Antes que os médicos digam que ele já está em condições de exercer o seu mandato. Espero que não. Espero que se recupere completamente. [soa a campainha] Mas acho que nós devemos ter tranquilidade. E se concluirmos que podemos fazer uma Emenda imediata para

resolver o problema hoje, vamos fazer, assim, com o máximo de tranquilidade sem ficar no efeito pressão. Porque a gente corre hoje para fazer uma Emenda, o Casagrande aqui disse uma coisa. Ele dispõe de tecnologia e às vezes age com mais pragmatismo do que o Poder Público. Não é verdade? Quer dizer, o crime organizado eles vão muito mais rápido. Agem muito mais rápido. Na hora de botar o bloqueador, ele já tem outro equipamento mais sofisticado que já está a nossa frente. Temos que ter máximo de tranquilidade, vamos votar a matéria, mas com toda paciência do mundo, se for pedir vistas, Sr. Presidente, se pede. Se pede vistas. Talvez o melhor não era nem pedir vistas, se um Senador que tem esse apego a matérias como essa faz um substitutivo e que nós não podemos votar o substitutivo dele. Não podemos. O dele está fora. Se nós votarmos do Senador Flexa, que acho que tem virtudes para ser votado, nós liquidamos o do Senador Demostenes. Nós podemos apresentar nosso. O dele fica fora. Quer dizer, ele fica fora desse debate completamente.

Então eu penso assim, nós temos condições sim de votar, podemos votar, mas há uma matéria do Senador Demostenes na Mesa que votada fica liquidado e pode entrar com o nome de Inácio Arruda, Wellington, Senador Casagrande, mas não pode entrar com nome de Demostenes. Nessa questão aqui não.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, peço vistas do Projeto. Sinto muito, mas vou pedir vistas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Apenas para informar aos Senadores, que o voto em separado... Senador Wellington, [soa a campainha] o votado em separado do ilustre Senador Demostenes Torres foi subscrito pelos Senadores Renato Casagrande, pelo Senador Valter Pereira, pelo Senador Wellington Salgado e pelo Senador Inácio Arruda. Agora, o pedido de vista é regimental, toda a sociedade está percebendo o esforço nosso aqui de votar, de deliberar essa matéria, não há problema nenhum. Apenas informo que vou trazer esse Projeto na próxima Sessão porque nós já estamos adiando a pedido de todas as partes há dois meses. Eu, por exemplo, na semana passada, na quinta-feira, tentei colocar em votação. Não deu quorum. Eu não sabia aquela data, que o Senador Demostenes seria submetido a uma cirurgia. Só depois nós fomos informado. E eu fiz um apelo muito grande no sentido de que os Srs. Senadores comparecessem. Os Srs. Senadores compareceram, estão aqui numa data após o feriado, é uma data complicada aqui no Congresso, mas felizmente nós estamos dando uma demonstração de responsabilidade, de seriedade e de espírito público

para o Brasil, estamos aqui com quorum para deliberar essa matéria, agora, repito, é importante registrar o parecer do Senador Demostenes, eu sei que é um voto em separado importante, assim como é importante o parecer do Senador Flexa Ribeiro, e gostaria de dizer que regimentalmente, já disse antes, Senador Wellington Salgado, o pedido de vistas é regimental. Se V.Exª assim o faz, nós vamos suspender esta discussão, nós vamos conceder vistas e vamos passar para a pauta seguinte que também vai deliberar sobre matéria de caráter terminativo.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, veja bem, eu--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Registrando apenas que a sociedade espera de nós uma solução rápida. Nós estamos tratando de um tema importante, e que já está tramitando aqui, Senador Inácio, há dois anos. São os bloqueadores nos presídios federais e estaduais. Com a palavra o Senador Wellington.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, eu sou membro dessa Comissão, tenho acompanhado como V.Exª tem conduzido uma Comissão, uma Comissão tão importante, V.Exª conduz com primor, inclusive no regimento, seguindo tudo, mas eu queria dizer o seguinte aos Srs. Senadores. O que eu estou fazendo esse pedido de vista agora, eu faria se tivesse uma situação idêntica com qualquer um dos Senadores aqui presentes. Eu faria por quê? O Senador Demostenes acaba de me ligar, para você ver o interesse que tem nisso. Acabou de ser operado e tem uma pessoa ao lado dele me ligando pedindo para pedir vistas que ele gostaria de debater. Eu faria esse pedido, Sr. Presidente, se acontecesse a mesma coisa com qualquer Senador. Seja de qualquer partido. Eu acho importante o debate, acho bonito o debate, o conteúdo aqui, não vejo uma segurança desse Plenário porque existe uma divisão. O Senador Flexa Ribeiro por quem eu tenho o maior respeito e é um grande lutador pelas suas causas, acredita fielmente nessa, e eu gostaria, Sr. Presidente, de ver um debate aqui nessa Casa entre o Senador Flexa e o Senador Demostenes que tem posição contrária. Então diante disso eu peço vista, com respeito a todos os Senadores e a sociedade também.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Presidente, pela ordem. É referente ao assunto, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra pela ordem o Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Já está pedido vistas. Eu acho Wellington, está correto. Pelo relatório final do Relatório do Demostenes, sem prejuízo

do Relatório do Senador Flexa que tem uma visão um pouco diferenciada, ele chama atenção que o Relatório do Senador Flexa fere a Constituição Federal desconsiderando a Lei 9.472 de 16 de julho. Não preserva o interesse público e joga mais um ônus para a sociedade brasileira. Portanto, ele pede a rejeição do substitutivo.

Então, eu acho que era um debate importante visto que ele chama atenção pelo interesse público. Então V.Exª com toda cautela, inteligência e respeito, concedeu a vista. Então eu acho que vai valer a pena se esperar mais uma semana a pedido do Senador Demostenes sem prejuízo e com todo respeito ao Senador Flexa Ribeiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Srs. Senadores, antes de proferir o despacho em relação à solicitação de vistas, eu gostaria de assegurar a palavra ao Senador Adelmir que pediu a palavra para discutir... Não havendo mais interesse, concederia a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, ao Senador Expedito que pediram a palavra também pela ordem, e depois por último ao Senador Flexa Ribeiro. Com a palavra o Senador Eduardo Azeredo. Pela ordem.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Já tendo o pedido de vistas sido feito, eu só apelaria ao Senador Wellington que nós pudéssemos realmente discutir na próxima reunião em definitivo, votar em definitivo. As duas alternativas são válidas. Ou nós obrigamos o Governo a fazer isso utilizando o dinheiro que está na verdade no superávit, que é o dinheiro do FISTEL, ou nós fazemos a obrigatoriedade para as empresas operadoras. Eu na verdade podemos fazer até uma coisa mista. Podíamos ter um sistema em que as empresas são obrigadas podendo utilizar o recurso, se ressarcir através do recurso do FISTEL. O nome do fundo aí, não sei exatamente qual que é. O fato é que é um fundo que tem muito recurso, que não é muito utilizado como o Senador Flexa colocou aqui, existe saldo nesse fundo, e a solução precisa ser tomada. Nós não podemos deixar que continue esse tipo de ocorrência banalizada que nós estamos vendo a partir das penitenciárias. Então o meu apelo é que caminhamos para o voto rapidamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Expedito.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): É só um questionamento. Esse é o primeiro pedido de vistas?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não. Há possibilidade de uma nova concessão de vistas, segundo o regimento, já que o

Relator fez modificações em seu Relatório. Esse não é o primeiro pedido de vistas. Já houve pedido de vistas, pedido este que motivou inclusive ao Senador Demostenes preparar um voto em separado. Portanto, não se trata de um primeiro pedido de vistas. Mas, segundo o Regimento Interno, é facultado a essa Presidência conceder um novo pedido de vistas, regimentalmente falando, em se tratando de modificações realizadas pelo próprio Relator da matéria.

Então, nós estamos aqui amparados pelo Regimento Interno em condições de após as discussões aqui, deferir ou não o pedido de vistas que foi formulado pelo Senador Wellington e pelo Senador Romeu Tuma. Com a palavra o Senador Marco Maciel.

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Sr. Presidente, Sr^{as}. e Srs. Senadores, eu serei breve. Acho que o Senador Wellington Salgado colocou bem a questão quando lembrou estar o Senador Demostenes Torres sem condições, face uma cirurgia que submeteu, de estar presente a esta Sessão. E o pedido de vista prorroga apenas a apreciação da matéria por uma semana. Acho conveniente que seja acolhido esse pedido de vistas até porque o projeto pode ser enriquecido com novas sugestões que a abertura de vistas propicia. E podemos assim encerrar a discussão dessa matéria e passar para outras matérias igualmente importantes que constam da ordem do dia e dependem dessas outras matérias de também de voto terminativo desta Comissão. Essa é a minha opinião e acho que deveríamos talvez adotar esse procedimento que teríamos um ganho processual muito grande na medida em que agilizaríamos a tramitação de outras matérias.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Concordo com V.Ex^a, Senador Marco Maciel. Com a palavra pela ordem o Senador Expedito Júnior.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Na medida em que houve já o pedido de vista, então eu gostaria de retirar aí... Retiramos a nossa assinatura, a nossa Emenda que nós subscrevemos aí do Senador...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Foi deferido, Sr. Senador.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu acho que não deveria retirar, Sr. Presidente, porque na ausência do Senador Demostenes, estaria já feito o Requerimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Tá ok. Com a palavra, para concluir o seu parecer e concluir essa fase da discussão da matéria, ao Relator Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Marconi Perillo, senhores e senhoras Senadores. Eu fico bastante satisfeito e tranquilo com o pedido de vistas porque eu acho que é importante a presença do Senador Demostenes Torres. E lamentavelmente por um motivo mais do que justificado, questão de saúde, ele não pôde estar hoje aqui.

Então, Senador Wellington, eu acho que o pedido de vistas foi correto no sentido de que a gente possa, numa Sessão à frente, Presidente Wellington, ter a possibilidade de apresentar tanto o Relatório quanto o voto em separado, para a apreciação dos membros dessa Comissão. Porque o voto em separado do Senador Demostenes Torres, ele vem no sentido contrário ao meu Relatório. Como eu dizia aqui ao Senador Inácio Arruda, nós temos um ponto de consenso que acho que é de todos no sentido da necessidade emergencial de instalar os bloqueadores. Aí nós estamos de acordo. Estamos trabalhando aqui, é evidente, por todos os cidadãos brasileiros e pelos usuários do sistema. O voto separado do Senador Demostenes, ele faz, define que a obrigatoriedade da instalação do bloqueio seja pelas operadoras. Cada uma vai bloquear o seu sinal de frequência. O meu parecer define que seja pelo Governo para ter um único responsável e bloqueie todas as frequências possíveis de telefonia móvel e bloqueie também todo o sistema de radiotransmissão. Portanto é um sistema mais amplo e com um único responsável na sua instalação, na sua manutenção e na sua operação.

Outro ponto de divergência é a quem cabe o ônus da instalação do sistema. O Senador Demostenes Torres transfere às operadoras a instalação dos bloqueadores e aí vem uma questão técnica: Quem irá instalar os bloqueadores para os sinais de radiotransmissão, que não será feito pelas bloqueadoras. Cada bloqueadora vai instalar um bloqueador do seu sinal de frequência. E não de todo o conjunto possível de comunicação de dentro do presídio. Aí o meu Relatório vem buscar os recursos existentes hoje, como disse o Senador Inácio, sem alterar ou sem prejudicar o cidadão usuário que não haverá nenhum aumento de tarifa nem de cobrança que os recursos já são existentes. Mas é importante, parabeno V.Ex^a, Presidente Marconi Perillo, porque possamos fazer o debate com a presença do Senador Demostenes Torres.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Encerro a discussão. [Soa a campanha] vou agora proferir o despacho. Srs. Senadores, considerando que essa Presidência e esta Comissão atingiram plenamente seus objetivos que era realmente iniciar o debate aqui na Comissão com a leitura do parecer do ilustre Senador Flexa Ribeiro, consideran-

do também a abertura da discussão por parte dos Srs. Senadores, considerando o fato de que há o interesse dessa Comissão em relação à leitura e ao debate quanto ao voto em separado do ilustre Senador Demostenes Torres, considerando o fato de que ele efetivamente está... Acaba de ser submetido a uma cirurgia, portanto tem a necessidade de convalescença e com a concordância de todos nós de que ele realmente deva participar do debate, e já após ter consultado a Assessoria do ilustre Senador Demostenes e a Assessoria ter me assegurado que na próxima semana o Senador Demostenes poderá estar aqui para debater a matéria, eu defiro o pedido de vistas coletivo e vou marcar uma nova Sessão desta Comissão para quinta-feira próxima, às 10h, a fim de que possamos...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Na outra semana. Nós temos uma Audiência Pública, mas vou suspender a Audiência Pública para dar prioridade a essa matéria. Nós temos aqui previsto uma Audiência Pública muito importante, mas nós vamos marcar uma outra data para essa Audiência Pública. Mas nós vamos marcar para a próxima quinta-feira, dez ou nove horas a fim de que a gente possa deliberar essa matéria. E aí eu espero que seja em turno único já com a presença de todos. De modo que defiro o pedido de vistas coletivo.

Vamos agora ao Item 02 e eu pediria aos senhores senadores que compareçam à próxima Sessão. Nós tivemos um quorum de 16 Senadores para essa votação e agora vamos passar ao Item 02 que também é terminativo e depende de quorum qualificado.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Nós temos aqui já inserido, aí para que no dia 10 nós tenhamos uma audiência junto com os diretores da ANTT em relação à ferrovia que demanda a de Miracema até o norte do Estado. E parece que V.Ex^a quer transferir a data?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Se V.Ex^a concordar, dada a relevância dessa discussão, Senador Jayme Campos, eu acerto uma nova data com V.Ex^a.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu particularmente gostaria, claro, natural até pelos convites que já enviamos aos Prefeitos, Deputados Estaduais, forças vivas da sociedade civil organizada do meu Estado em relação a essa audiência. Se fosse pos-

sível, naturalmente com a aquiescência dos demais pares, que esse assunto, essa matéria ficasse com a data como já estava, dia 10 aí, fundamental, tendo em vista que fizemos um verdadeiro movimento. E tem pessoas já...

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Nós temos que levar em consideração que o Senador Demostenes não poderá estar aqui na terça-feira ou quarta. Ele ainda estará em convalescença. Depois nós teremos o mesmo problema vivido no dia de hoje.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): E eu imagino que o Senador Demostenes, e todos nós gostaríamos que ele estivesse aqui, mas vai ser possível até porque ele está fazendo uma cirurgia no dia de hoje. Hoje é quarta-feira. Eu gostaria que ele recuperasse amanhã. Mas eu acho que a situação, tendo em vista, a cirurgia menor que seja, ela tem um prazo de duração até para a recuperação de toda a sua saúde plena. De maneira que eu queria fazer aqui um apelo--

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Jayme Campos, se não deliberarmos essa matéria na quinta-feira pela manhã, dificilmente nós teremos quorum para deliberar à tarde.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Você fala a Audiência Pública nossa? Da minha parte acho que não há problema.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Vamos fazer uma inversão. Como a audiência no período vespertino não dependerá de quorum qualificado, nós poderemos realizá-la às 14h e marcar a Sessão de quinta-feira para às 10h.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Esta Sessão de hoje para às 10h?

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Aliás vou convocar todos para às 09h. Para que haja tempo mais que suficiente para a gente deliberar essa matéria. Eu sei que o debate vai ser bastante acalorado então nós vamos marcá-la para 09h de quinta-feira. E remarcando determino à Secretaria que remarque para as 14h a Audiência Pública convocada pelo Senador Jayme Campos se ele assim o concordar.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Ótimo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Então está marcado para as 09h da próxima semana, quinta-feira, uma Sessão deliberativa para a gente votar esse e outros projetos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): E às 14h ficaria a nossa Audiência Pública com os diretores da ANTT. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Item 02 da pauta. Projeto de Lei do Senado nº 155/2005. Decisão terminativa. O autor é o Senador Gerson Camata e estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências. O parecer do Senador Cícero Lucena é pela declaração de prejudicialidade da matéria. Lembro aos Srs. Senadores que o projeto é terminativo e que, portanto, exige quorum qualificado. Concedo a palavra ao Senador Cícero Lucena para proferir o seu parecer. De preferência, se possível apenas o voto ou uma parte do voto.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Presidente, vou direto à análise. A presente matéria é de natureza reconhecidamente polêmica, visando a superar os impasses encontrados ao longo dos últimos anos na tramitação não apenas desse, mas de diversos Projetos de Lei sobre o saneamento básico. Os Presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal constituíram uma Comissão Mista de Saneamento com base nos artigos 142 e 143 do regimento comum para elaborar um projeto de Lei consensual. A Comissão concluiu pela apresentação do Projeto de Lei do Senado 219/2006 que foi aprovado pelo Plenário da Casa no dia 2 de julho de 2006 e converteu-se em lei nº 11.445 de 05 de janeiro de 2007. O Projeto tratava da mesma matéria do PLS 155/2005. Tendo inclusive idênticas Emendas. Registramos de todo modo o mérito do PL 155/2005, cujo texto foi em grande medida aproveitado pelo PL 219/2006.

O voto, Sr. Presidente, ante o exposto, o parecer é pela declaração de prejudicialidade do Projeto de Lei nº 155 do Senado, de 2005, nos termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): [soa a campanha] Nos termos do parecer do ilustre Relator Senador Cícero Lucena, declaro a prejudicialidade da matéria nos termos do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal. Em votação. Quem vota com o Relator, vota sim. Pela prejudicialidade da matéria. Procederei agora à votação. Senador Inácio Arruda, como vota?

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Expedito Júnior.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Com o Relator, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu indago se há mais algum Senador do bloco de apoio ao Governo aqui presente. Titulares do PMDB. Como vota o Senador Leomar Quintanilha? Como vota o Senador Valter Pereira? Como vota o Senador Wellington Salgado?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu convido os titulares do bloco da minoria. Como vota o Senador Adelmir Santana? Voto do Senador Adelmir Santana com o Relator. Senador Eliseu Resende.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Jayme Campos, Senador Flexa Ribeiro. Senador Marco Maciel. Senador Romeu Tuma. Senador Cícero Lucena. Senador Eduardo Azeredo.

Bom, vamos aqui proferir o resultado. 13 sim, pela unanimidade declaramos prejudicial a matéria. A matéria vai à Secretaria-Geral da Mesa para as devidas providências.

Item 03 da pauta. Altera a Lei nº. 6.766 de 19 de dezembro de 1979 para condicionar a pavimentação de vias urbanas a redes de infra-estrutura urbana básica e dá outras providências. O autor é o Senador Augusto Botelho, o Relator Senador Adelmir Santana. Lembro aos Srs. Senadores que o Projeto é terminativo e exige, portanto, quorum qualificado. Concedo a palavra ao Senador Adelmir Santana para proferir o seu parecer.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Sr. Presidente, vou entrar na análise vez que esse Relatório já se encontra algum tempo nessa Comissão. Trata-se de proposição de grande relevância social como afirma o seu autor, o combate à situação de precariedade da infra-estrutura de saneamento em nosso País, principal fator de disseminação de doenças, de veiculação hídrica e de comprometimento da rede de postos de saúde e hospitais. Depende de exigências como as que constitui objeto do Projeto sob exame. Como a Legislação atual admite que os loteamentos sejam registrados e ocupados sem a pavimentação das vias de circulação e apenas com as obras de escoamento de águas pluviais, vastas áreas urbanas se implantam sem que as mínimas condições de saneamento estejam satisfeitas. Adiante, já com grandes comunidades convivendo com tais precariedades e reivindicando melhorias as autoridades tendem a promover a pavimentação de vias, obras mais visível, anteriormente

ao provimento de infra-estrutura. Não raro, a anterior implantação dessas redes enseja danos a pavimentação precocemente executada. A instituição do princípio de racionalidade nessa matéria tão importante para o País que já tem mais de quatro quintos de sua população vivendo em cidades, devem merecer o apoio do Congresso Nacional. A exigência de previa execução das redes de infra-estrutura por ocasião da pavimentação das vias urbanas contribuirá para que o déficit social na área de saneamento seja mais celeremente reduzido. No mérito, ademais, a proposição é consentânea com os princípios de diretrizes da Política Nacional de saneamento, recentemente transformada em Lei nº. 11.445 de 05 com janeiro de 2007. No tocante à constitucionalidade, o projeto encontra abrigo no art. 21, inciso XX da Constituição Federal. Que fixa a competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano. De outra parte, a iniciativa da proposição preenche os requisitos inscritos no art. 61 da Lei Maior. Encontram-se igualmente atendidos os preceitos de juridicidade e regimentalidade. O projeto, contudo, carece de pequeno ajuste na redação do caput do art. 2º A, dispositivo que pretende adiar a lei alterada. A remissão feita aos incisos do art. 2º deveria na verdade referir-se ao § 6º do art. 2º no sentido de sanar a impressão formulamos adiante a Emenda necessária.

Voto: Ante as razões comentadas, voto pela aprovação do PLS 264/2004 com a seguinte Emenda que é aquilo que eu fiz referência no parágrafo anterior. Emenda nº. 01, substitui a redação proposta no caput do art. 2º A pela seguinte. Art. 2º A: A pavimentação de vias urbanas somente será realizada após a implantação dos itens constantes dos incisos II, III, IV, V, do § 6º do art. 2º. Esse é o nosso Relatório e voto, Sr. Presidente.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra, pela ordem, o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu solicitaria ao nobre Relator, Senador Adelmir Santana que fizesse a leitura desses incisos para que os Senadores pudessem ter de forma clara o que... Qual a obrigatoriedade que está sendo imposta para a pavimentação de vias urbanas. Da Emenda do Senador Adelmir Santana.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): A Emenda apenas faz uma alteração. Porque ele fala assim art. 2º § 6º. A infra-estrutura básica dos parcelamentos situados nas zonas habitacionais declaradas por lei como interesse social, consistirá no mínimo de:

- 1) Via de circulação pavimentada;
- 2) Escoamento das águas pluviais;
- 3) Abastecimento de água potável;
- 4) Esgotamento sanitário;
- 5) Energia elétrica domiciliar.

Ele apenas no art. 2º, A, ele faz referências a esses incisos e diz assim: Do art. 2º. Eu estou alterando e dizendo § 6º do art. 2º. É a única alteração que fazemos na Emenda. É uma questão apenas de redação porque se refere ao art. 2º e o art. 2º tem mais de um parágrafo.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A matéria está em discussão. Srs. Senadores. Sr. Senador Cícero Lucena para a discussão da matéria.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Presidente, como ex-Prefeito de uma cidade, a cidade de João Pessoa por dois mandatos, nós temos a consciência da importância desse Projeto, da iniciativa, do parecer, da Relatoria, mas nós não podemos deixar de trazer uma preocupação como administrador municipal. Esta lei tem a responsabilidade de só fazer investimento quando da infra-estrutura tiver devidamente concluída, ex-Governador, ex-Prefeito, Senador Jayme Campos, o senhor sabe muito bem de que a realidade, a prática vivida nos nossos Municípios não é essa. Nós não podemos, por exemplo, estabelecer em áreas de expansão dos Municípios que têm ruas, vamos dizer assim, sem nenhuma infra-estrutura, é uma realidade brasileira, e que de repente você está proibindo o Prefeito de fazer dele fazer o asfalto, por exemplo, da via de transporte coletivo, seria uma prioridade já que ele não tem condições de fazer esse investimento. Possivelmente para novos loteamentos onde a Prefeitura vem autorizar, aí sim exigir toda a infra-estrutura. Mas a realidade vivida hoje nos Municípios brasileiros é que dessa forma nós estaremos dando cobertura a Prefeitos que não querem trabalhar pelo investimento na infra-estrutura, mas sacrificando a população que vai prorrogar em muito o prazo de no mínimo ter, por exemplo, as vias de transporte coletivo, de transporte de massa devidamente pavimentada.

Eu vivi essa experiência na cidade de João Pessoa, em algumas ruas eu fiz, até porque já fazem oito anos, eu fui Prefeito por oito anos, já fazem três anos que deixei a Prefeitura e sem dúvida nenhuma esses investimentos ainda não chegaram lá. Não quero responsabilizar o atual Prefeito. É porque as limitações de recursos do Município fazem com que a correção dessas áreas antigas que não tem ainda infra-estrutura você venha penalizar essa medida, que é correta de preservação dos recursos públicos, mas ela vai engessar muito a administração municipal.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, pela ordem. Quero apenas colaborar com as palavras do ilustre Senador Cícero Lucena, até porque eu fui Prefeito também por 14 anos, três mandatos, na verdade muitas cidades brasileiras, Senador Marconi Perillo, o que é ocorre? As Prefeituras hoje, dentro do código de uso do solo, sobretudo dentro da lei orgânica do Município, quando um cidadão vai aprovar um loteamento, na verdade existem ali as exigências. Esgoto, galeria com fluviais, posteamento, arruamento, áreas reservadas para equipamentos comunitários, etc, etc. Todavia, na verdade não é na prática isso na demanda do tempo que vai passando, as empresas e imobiliárias elas não cumprem com o seu dever. Caso especificamente da minha cidade que é uma cidade de 300 mil habitantes, ali hoje qualquer loteamento para ser aprovado é reservado inicialmente 50% se for mil lotes, 500 lotes fica disponibilizado para o cumprimento daquilo da sua aprovação. Feito isso, eu acho se o Poder Público municipal cobrar na sua plenitude aquilo que foi de fato aprovado quando da aprovação do seu loteamento, eu imagino que nós não teríamos hoje na verdade um grande número de Municípios brasileiros hoje que lamentavelmente os loteamentos não foram contemplados com as obras de infra-estrutura. Contudo acho que para aperfeiçoar isso aí depende muito dos Municípios. Entretanto quando V.Ex^a diz aqui de que fundamentalmente alguns acessos, alguns bairros mais distantes a Prefeitura é impossibilitada, ela é engessada para investimento, sobretudo, no transporte de massa. Isso é uma política que nós aqui temos que exigir de tal forma, na medida que lamentavelmente hoje grande parcela dos bairros das cidades brasileiras, hoje não tem o mínimo de infra-estrutura. Vive abaixo, muitos deles, de qualquer situação de qualidade de vida.

Então eu acho que as leis que estão sendo aprovadas aqui, sobretudo esse Projeto aqui é fundamental, sobretudo quando o Senador Adelmir Santana, quero cumprimentar aqui pela, como Relator do Projeto, com certeza vai melhorar, vai aprimorar, com certeza os investimentos nos Municípios brasileiros em que se respeitem os loteamentos doravante que foi ser aprovado. Muito obrigado.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): [soa a campainha]. Concedo a palavra ao Senador Adelmir Santana.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu entendo todas essas ponderações feitas por ilustres Senadores ex-prefeitos. Mas na justificativa do Projeto feito pelo Senador Botelho, que por sinal é médico, ele faz algumas citações e faz algumas ponderações que

morre muito mais gente em razão da falta de saneamento básico do que em razão de não ir, por exemplo, o transporte coletivo. Então, eu queria ponderar aos Srs. Senadores naturalmente que isso é uma exigência que passa a ser feita em futuros loteamentos, futuros ordenamentos urbanos. E a questão de saneamento básico no País é uma questão essencial. Se nós não atentarmos para isso, até a questão de asfaltar ruas e depois fazer determinadas outras tarefas, encarece o processo. Corta o asfalto, desmonta o asfalto. Asfalto também é caro. Tão caro muitas vezes do que se colocar uma canalização de águas pluviais.

Então eu queria ponderar aos senhores Prefeitos que levasse em conta também o aspecto do saneamento básico como uma questão essencial para vida e para saúde da população.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Para discutir, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Cícero Lucena, pela ordem. Eu gostaria apenas de informar a Comissão que nós temos dois oradores inscritos para a discussão. Senador Flexa e Senador Casagrande. Logo após eu vou encerrar o período de discussão até porque se não votarmos não vamos ter quorum para deliberar. Com a palavra, pela ordem, o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Bastante rápido, Senador, é só a preocupação, como disse o Senador Jayme, é que nós nos Municípios todos adotaram exatamente esta postura de novos loteamentos já têm que ter toda essa infra-estrutura. Agora, com a proposta, nós vamos engessar. Porque a realidade que nós vivemos é que a maioria dos Municípios brasileiros não atingem a 50% de saneamento básico ainda até agora. Obviamente que a importância do saneamento básico é fundamental. Mas se além disso nós engessarmos a condição de pavimentação, nós estamos levando a população a continuar no sacrifício maior. Até porque o exemplo de João Pessoa eu tinha esse Projeto aprovado, o Governo do Estado era meu adversário político, fez o loteamento de duas mil casas, não botou uma pedra de meio fio. E fez o loteamento. Você imagina a Prefeitura fazer o esgotamento sanitário.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra para discutir a matéria o Senador Flexa Ribeiro por três minutos.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, eu quero parabenizar o Senador Augusto Botelho pelo seu Projeto e o Senador Adelmir Santana pelo Relatório. A minha preocupação é, Senador Adelmir, V.Ex^a disse há pouco que o projeto se dirige a novos parcelamentos. Ou seja, a novos loteamentos

que venham a ser feitos. Em sendo assim, eu sou plenamente de acordo. Acho que novos parcelamentos que vierem a ser feitos devem atender a exigência que está aqui imposta. Até porque a gente procure resolver o problema para frente, e depois vamos resolver para trás. Agora, eu tenho uma dúvida, Senador Presidente, Marconi Perillo, no art. 2º diz assim: A pavimentação de vias urbanas somente será realizada após a implantação dos incisos constantes do inciso II, III, IV... Aí vai. A pergunta é o seguinte, as vias urbanas hoje existentes só poderão ser pavimentadas após a implantação disso, aí nós vamos engessar, eu tiraria por Belém, capital do meu Estado do Pará. Só existe esgoto sanitário acho que em 20% da cidade. Então nenhuma rua de Belém poderia ser pavimentada porque ela tem águas pluviais, algumas, água potável quase todas, mas esgoto sanitário só 20%. Então não poderiam ser pavimentadas. Então a minha dúvida, Senador Adelmir, é se o Projeto diz respeito apenas a novos parcelamentos urbanos, ou se diz respeito às vias já existentes. Porque aí sim nós vamos impedir o asfaltamento em todas as cidades brasileiras.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a lavra o Senador Adelmir Santana, se quiser responder o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): O projeto não faz essa diferenciação. O projeto apenas faz a... Reafirma que a pavimentação das vias urbanas somente ocorrerão após atendido esses incisos I, II, III, IV e V do Projeto.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Renato Casagrande para discutir a matéria no prazo de três minutos.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Vou ser mais rápido, Presidente. Acho que a tese do Projeto é uma tese importante, e é o correto, de fato nós temos toda a infra-estrutura preparada antes de pavimentarmos, mas eu estou junto com os Parlamentares, os Senadores, que levantaram as preocupações com que já existe. Até porque tem muitos locais que a responsabilidade de fazer o saneamento básico é do Estado e não do Município. Pega no Estado do Espírito Santo a maioria dos Municípios quem gerencia essa parte é uma companhia estadual. Caso da Paraíba também, e de outros Estados. E não... No Pará, e não as Prefeituras. Então, nós temos essa dificuldade.

Então, talvez pudéssemos, para nós não votarmos contra o Projeto, e que todo mundo concorda que está correto, é para frente isso, nós temos que... Os novos

loteamentos têm que ser exigido isso, eu acho que tem que forçar a barra para que as coisas certas possam ser implementadas. Ao invés de votarmos contra que a gente pudesse fazer uma Emenda dizendo que isso será implementado na verdade com novos loteamentos, novas vias urbanas nos novos loteamentos. O Relator podia acatar uma sugestão para que nós todos pudéssemos votar a favor desse Projeto, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Adelmir Santana, V.Exª acata a sugestão? Senador Casagrande...

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Teria que ser uma supressão da questão.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Ou uma Emenda modificativa.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Exclui o art. 2º.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A Secretaria prepara a redação. Com a palavra o Senador Eliseu Resende, nosso ex-Ministro de transportes, palavra balizadíssima para discutir essa matéria.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Obrigado, Sr. Presidente. Não fui Prefeito ainda. [risos] [soa a campainha] Eu acho que a propósito é o mais salutar possível. Tecnicamente a gente recomenda isso. As obras de infra-estrutura sejam feitas antes da pavimentação. Mas eu fico preocupado, Presidente, com a colocação disso em lei. Mesmo porque pode haver fatos específicos onde tecnicamente se aconselha o pavimento mesmo quando não há energia elétrica e até mesmo quando não há saneamento.

Eu quero chamar outra atenção sobre um outro detalhe aqui. Quando se fala em pavimentado, pavimentação, não quer dizer asfaltamento. Um simples calçamento polidétrico, de pé-de-moleque é pavimento. O broquete é pavimento. Paralelepípedo é pavimento. Então eu tenho a impressão, eu fico só preocupado com o engessamento. A imposição de uma disciplina administrativa ao poder municipal. Não sei até mesmo se isso é prerrogativa nossa. Então eu chamo atenção para esses detalhes.

SENADOR CASAGRANDE (PSB-ES): Sr. Presidente, só para esclarecer. Eu fui chamado atenção aqui pela Assessoria que o Parágrafo Único do Projeto, ele já dá a seguinte redação ao art. 2º A. Parágrafo Único. A execução de obras em desacordo com o disposto no caput, isto é, daquelas exigências, deverá ser fundamentada por laudo de engenharia que comprove a conveniência técnica e a economicidade da solução adotada. Portanto esse Parágrafo Único já atende a essas exigências pode ser, vamos dizer as-

sim, pode ser desconsiderado ou desatendido alguns desses itens.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu sugiro ao Senador Adelmir que acerte a redação com o Senador Eliseu em relação aos pontos que preocupam o Senador, para que nós possamos deliberar a matéria. Eu acho que é relevante essa matéria. Senador Eliseu.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Presidente, adoto também como Relator esse Parágrafo Único que não tinha dado atenção antes. Isso realmente exigindo um laudo técnico nas obras que estejam em desacordos, apenas aumenta burocraticamente o processo, mas salva...

SENADOR CASAGRANDE (PSB-ES): Salva as cidades citadas pelos Senadores Prefeitos.

[risos]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Não havendo mais--

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): A principal ressalva, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Inácio Arruda.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): A principal ressalva que eu faço é relativa à expressão que o Senador Eliseu Resende utilizou. É que é uma matéria tipicamente do Poder Legislativo municipal. Nós estamos entrando, digamos assim, nessa seara diretamente. A rigor. Basta ver o Item 05, logo em seguida, como é que a gente já vai entrando na questão do loteamento. Se nós pegarmos hoje o Plano Diretor de qualquer cidade, tudo que nós estamos colocando aqui vai estar posto no Plano Diretor. E vai estar posto no código de costura. Se nós examinarmos as cidades brasileiras, vamos examinar só uma questão implora que diz respeito ao pedestre. Aquele que não tem o carro, que não tem a bicicleta e não tem a moto que são as calçadas. Que é a questão da humanizar. Caberia colocar nesse Projeto. Mas é o problema de código de postura do Município. Está posto no código de postura. Eu estou de acordo porque sou municipalista, não fui prefeito, mas fui Vereador na minha cidade, gostaria de ter sido Prefeito, já disputei eleições Municipais, acho que é bom administrar, é importante administrar, acho que a gente tem que ter todo esse zelo e todo esse cuidado. Mas acho que a gente exagera um pouco entrando muito na seara lá do gestor municipal. Termina... Eu compreendo que nós vamos engessando. Mesmo que a gente aprove com as observações do Ademir, Senador Ademir, mas o Projeto do Senador Augusto Botelho, ele causa um engessamento às cidades hoje e para frente. Para o futuro.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Como diria o Dr. Ulysses Guimarães, vamos a voto.

[soa a campanha]

SENADOR CASAGRANDE (PSB-ES): Eu só queria dizer que a colocação do Senador Inácio é procedente. Mas a lei que estamos nós estamos aqui tratando é de 79. Então alguém já errou lá em 1979. Quer dizer, nós apenas estamos melhorando ou tentando melhorar uma Lei de 79. Portanto, não estamos com nenhuma lei nova.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, para discutir.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra pela ordem o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, a lei que o Senador Adelmir se refere é lei que trata do parcelamento do solo urbano. É lei para novos loteamentos. Então nós precisamos único e exclusivamente tirar a dúvida, deixar sem dúvida nenhuma com relação que o Projeto de Senador Augusto Botelho, trata de novos loteamentos. Não trata de vias urbanas existentes. Só isso. Até porque o adendo que ele leu aí dizendo que se houver uma justificativa pode-se deixar de ser exigido, torna a lei sem eficácia.

Então, vamos só tirar essa questão de que ela se define para novos loteamentos, novos parcelamentos urbanos e vamos votar. Agora, o que não podemos deixar é engessar as cidades brasileiras no sentido de pavimentar vias já existentes que não tenham o atendimento desses itens que estão aqui.

[soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Eu indago ao Senador Adelmir Santana se ele concorda em agregar a sugestão do Senador Flexa ao seu parecer. Havendo concordância e não havendo mais quem queira discutir a matéria, encerro a discussão. Srs. Parlamentares, comunico que serão duas votações nominais, uma para o Projeto e outra para a Emenda. Eu até sugiro que a gente possa repetir a votação. Em votação o Projeto de Lei do Senado nº. 264/2004. Quem votar com o Relator vota sim. Senador Inácio Arruda, como vota?

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Expedito Júnior. Senador Renato Casagrande, com o Relator. Senador João Ribeiro, com o Relator. Pelo PMDB. Como vota o Senador Leomar Quintanilha? Com o Relator, Senador Valter Pereira. Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Com o Relator, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Como vota o Senador Adelmir Santana? Senador Eliseu Resende. Senador Jayme Campos, com o Relator. Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Com o Relator e as devidas Emendas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Marco Maciel.

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Com o Relator e as respectivas Emendas.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Romeu Tuma. Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Com o Relator com a devida modificação.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Eduardo Azeredo. Encerrada a votação, vou proclamar o resultado. Votaram 13 dos Srs. Senadores, 13 votos favoráveis, ressaltado a Emenda. E as sugestões de modificações. Vou repetir a votação para as Emenda, caso os Srs. Senadores concordem. Os Srs. Senadores que concordam, permaneçam como se acham. Aprovado.

Item 04 da pauta.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, pela ordem. Só para deixar claro. A Emenda é para excluir do projeto as vias urbanas já existentes. Ou seja, o Projeto vale apenas para novos parcelamentos urbanos, novos loteamentos.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Flexa Ribeiro, essa é a compreensão dessa Presidência e de toda a Comissão. Eu determino à secretaria que acolha as sugestões e a Emenda do Senador Flexa.

Item 04 da pauta, Projeto de Lei do Senado nº. 22/2004. Decisão terminativa. O Projeto é de autoria do ilustre Senador Magno Malta, Relator Senador Delcídio. Não estando presente, designo como Relator ad hoc o ilustre Senador Wellington Salgado de Oliveira. Com a palavra o Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, eu vou ler rapidamente o voto. Mas eu queria deixar claro aqui que é um momento muito importante, inclusive agradecer a V.Exª de me dar a oportunidade de relatar esse Projeto. Porque na verdade eu sempre ouvia falar de meu avô que comprava boi em Nanuque e levava para Governador Valadares. E ele sempre me contava a história e comprava no fio do bigode e só pagava depois que vendia em Governador Valadares. Então foi o destino gracioso comigo que me coloca aqui para relatar esse

projeto graças também à autoria do Senador Magno Malta. Muito obrigado Senador por essa oportunidade. Então vou ler simplesmente o voto muito orgulhoso.

Diante do exposto, votamos favoravelmente à aprovação no projeto de Lei da Câmara nº 22/2004 na forma do seguinte. Projeto de Lei do Senado nº. 22/2004 substitutivo. Altera a Lei 5.917 de 10 de setembro de 1973 que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na relação descritiva das rodovias do sistema rodoviário federal, o trecho compreendido entre as localidades de Pedro Canário e Nanuque, Minas Gerais. O Congresso Nacional decreta inclua-se no Item 2.2 relação descritiva das rodovias do sistema rodoviário federal, subitem Plano Nacional de Viação aprovado a lei 5.917 de 10 de setembro de 1973. Trecho rodoviário com a seguinte descrição. É esse o voto, Sr. Presidente, e dedico esse voto ao meu avô esteja ele onde estiver.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A matéria está em discussão. Não havendo quem queira discutir a matéria, encerro a discussão. Em votação. O Projeto de Lei do Senado nº. 22/2004 nos termos do substitutivo que apresenta. Lembro aos Srs. Senadores que o Projeto é terminativo. E exige quorum qualificado. Quem vota com o Relator vota sim. Vamos à votação. Senador Inácio Arruda, como vota?

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): [pronunciamento fora do microfone]
[risos]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Expedito, como vota? Senador João Ribeiro como vota?

SENADOR JOÃO RIBEIRO (PR-TO): Também em homenagem ao Relator, com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Renato Casagrande.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Em homenagem ao nosso Senador Magno Malta voto com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Leomar Quintanilha.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Voto com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Wellington Salgado. Senador Adelmir Santana. Obrigado por ter permanecido. Senador Eliseu Resende, grande mineiro.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu gostaria, Sr. Presidente, não sei se cabe espaço de tempo para isso fazer uma breve consideração a respeito desse assunto.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pois não, Sr. Senador.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Nós estamos modificando e inserindo um trecho rodoviário um Projeto de Lei de 1973. E a nossa Constituição estabelece que a União tem de estabelecer as diretrizes e o Plano Nacional de Viação. Há um Projeto de Lei tramitando desde 1995 estabelecendo novo Sistema Nacional de Viação. Esse Projeto de Lei tramita na Casa ainda não foi considerado para aprovação, está na verdade do Senado. Enquanto isso nós estamos aprovando a inserção de trechos estaduais no Plano Nacional de Viação sem um estudo técnico adequado. Sugeriria que essa Comissão de Infra-Estrutura abraçasse essa tese e nós pudéssemos dar aqui uma solução definitiva do problema. Nós estamos falando de estadualização de estradas, estamos falando em federalização de estradas. Aos Governadores interessa de certa forma a estadualização das estradas para que eles possam conservá-las adequadamente, porque a União está conservando muito pior do que o Estado.

Então, parece que federalizar uma estrada é vantagem para a estrada enquanto não é. Então eu dou essa palavra. Enquanto isso, nós não podemos rejeitar nenhum Projeto como esse que o Senador apresentou, o Senador Salgado, porque nós não temos bases técnicas para julgar isso. Isso tem uma influência muito grande na rede nacional como um todo. Então eu sugiro à Comissão de Infra-Estrutura tomar iniciativa. Eu fico a disposição de V.Ex^a para conversar sobre essa comercial, de rever o Plano Nacional de Viação porque nós estamos com um plano definido em Lei de 1973.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Bom, eu solicito à Secretaria e à consultoria Parlamentar que presta apoio a esta Comissão que em conjunto com a Assessoria do Senador Eliseu Resende preparem estudos e iniciativas no sentido de contemplarmos a preocupação que ele acaba de suscitar. Se V.Ex^a concordar, Senador, nós vamos conjuntamente preparar aqui um conjunto de iniciativas, talvez Audiência Pública, talvez um novo projeto talvez trazer para a Comissão de Infra-estrutura a discussão dessa matéria.

SENADOR ELISEU RESENDE (PFL-MG): Esse Projeto de Lei que tramita é bom identificar o seu paradeiro aqui no Senado. Mesmo porque ele está totalmente desatualizado. Ele foi feito há 12 anos atrás.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Avocar a Comissão de Infra-Estrutura. Eu solicito à Secretaria que tome essas providências, em conjunto com a colaboração da eficiente consultoria do Senado Federal. O Senador Eliseu

Resende vota sim. Com essa ressalva. Como vota o Senador Jayme Campos?

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Sr. Presidente, antes de declarar meu voto, fazer só, colaborando com as palavras do Senador Eliseu Resende, isso virou verdadeiro samba do crioulo doido. Lamentavelmente o que é que o tem ocorrido? Vários Estados têm conseguido colocar no Plano Nacional de Viação algumas rodovias estaduais. Entretanto, o que temos acompanhado e visto é que alguns Estados pedindo de volta as rodovias estaduais até porque o Governo Federal não tem conseguido dar manutenção dessa rodovia. De forma, Senador Eliseu Resende, é muito pertinente o que V.Ex^a disse aqui na medida que nós temos que rever, avocar para a Comissão de Infra-Estrutura essa lei que se encontra parado no Senado Federal, para termos um critério novo, até porque já está superado, como nova modalidade de privatização, de concessão nas nossas rodovias. De forma que é pertinente, é oportuno, e eu quero me associar com o senhor e também se possível participar nesse trabalho, Senador Presidente Marconi Perillo, no sentido de nós buscarmos critérios que efetivamente passarmos uma borracha, uma régua, e deixarmos de uma vez por todas uma definição de forma concreta, séria e responsável nessas condições que hoje estão praticando no Plano Nacional de Viação. Mas eu voto com o Relator, nesse caso, até porque eu imagino que é fundamental para seu Estado e acima de tudo nós possamos impor novas regras no sentido de quando alguma rodovia estadual for inserido no Plano Nacional de Viação no nosso País. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Pertinente a observação do Senador Jayme Campos. Nós solicitamos à Secretaria que inclua o Senador nessa discussão que será feita a proposta do Requerimento do Senador Eliseu Resende. Como vota o Senador Flexa Ribeiro?

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, voto com o Senador Magno Malta, parabenizando pelo projeto. Voto com o avô do Senador Wellington Salgado, que também peço a Deus que ele esteja em paz, em bom lugar, e com o Senador Wellington Salgado para que ele vá encontrar o seu avô num bom lugar também. E que demore muito tempo para que isso aconteça.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Como vota o Senador Jayme Campos?

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Voto com o Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Senador Cícero Lucena, com o Relator. Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Presidente, eu também quero fazer uma justificativa de voto. Eu voto sim, mas com a mesma ressalva feita pelo Senador Eliseu. Eu conversava com ele agora a pouco, é uma ilusão achar, Senador Magno Malta que fazer uma federalização de uma estrada hoje seja bom. Na verdade federalizar estrada hoje está sendo um mau negócio porque o Governo não cuida das estradas federais e elas estão em situação ruim em praticamente todo o Brasil. O Senador Wellington vai me falar que tem obra lá no Triângulo Mineiro. Mas na verdade deve ser... Uma beleza não pode estar, a estrada que liga Patos a Uberlândia está péssima. A estrada que liga Parachá(F), estrada que liga Belo Horizonte, está ruim.

De maneira que... Não tem, então, eu acho que nós precisamos fazer uma revisão global, sim. O caminho é esse, é a revisão global do Plano Viário Brasileiro. Então é favorável com a ressalva já que nesse caso aqui se trata de uma ligação entre duas BRs na região de Nanuque, então a ligação nas duas BRs pode ser interessante, mas a solução realmente é o que o Senador Eliseu colocou, uma revisão geral do Plano Viário Brasileiro. Existem estradas que são federais hoje que não tem o menor sentido que sejam federais, e existem outras estradas que poderiam ter uma ação maior do Governo que não tem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Como vota o Senador Eduardo Azeredo? Sim.

Vamos agora proferir o resultado. Votaram os Srs. Senadores, tivemos, portanto, quorum, os 12 votos foram favoráveis, está aprovado o Projeto.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): O Projeto 22/2004, dos termos da Emenda irá a turno suplementar na próxima reunião da Comissão de Acordo com os artigos 92 e 282. Caso os Srs. Senadores concordem com a segunda votação, nós vamos resolver essa questão agora. Os Srs. Senadores que concordam em repetir a votação permaneçam como estão. Aprovado incluindo a Emenda Item 05. Votação simbólica. Com a palavra o Senador Magno Malta pela ordem.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Só um minutinho, Senador Magno Malta.

SENADOR MAGNO MALTA (PL-ES): Eu não sou da Comissão. Quero agradecer ao avô do Senador Wellington. [risos] Mas eu quero dizer, Sr. Presidente, que o Senador Eliseu Resende quando ele coloca, e ele coloca a idade desse Projeto que está aqui, jogado perambulando de um lado para outro. Existem questões que não podem esperar. E esse projeto aprovado hoje aqui colabora, Senador Inácio Arruda, diretamente com o PAC. Porque essa é a área, é o setor alcooleiro que liga Minas ao Estado do Espírito Santo. É o setor do gado. Esse setor onde estão as usinas, e com essa visão brasileira que o mundo começa a ter de nós a respeito da nossa tecnologia, e o crescimento hoje da nossa perspectiva dentro do Plano de desenvolvimento nacional com o álcool brasileiro, a nossa tecnologia, essa é uma área vital. Para o Estado de Espírito Santo e para Minas Gerais. De maneira que é importante federalizar. Eu não concordo. Porque é muito mais fácil para o Governo construir. Se está pecando na conservação. Precisa resolver o problema desse pecado. Agora, construir, fazer, é mais fácil para o Governo Federal do que para o Governo Estadual. De maneira que eu acho que para o PAC nós estamos dando um passo definitivo, avançado no meu Estado, com o Estado de Minas Gerais nessa cooperação com essas estradas que certamente o Governo Federal vai fazer a partir da iniciativa desta Comissão. Agradeço, Sr. Presidente, e agradeço a toda a Comissão.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Item 05 da Malta, Projeto de Lei da Câmara nº. 67/200. O autor, Deputado Pedro Fernandes, Relator, Senador Heráclito Fortes que apresentou o seu parecer pela aprovação da matéria com as Emendas que apresentam. Com a ausência do Senador Heráclito Fortes e por considerar essa matéria importante, a fim de que nós possamos concluir aqui a pauta de hoje com um avanço extraordinário em relação ao Item 01 e deliberação em relação ao demais itens, eu convido o ilustre Senador Cícero Lucena para fazer apresentar o voto aqui como Relator ad hoc. Com a palavra o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr. Presidente, devido a discussão até do item anterior, nós vamos direto ao voto com as mesmas preocupações que aqui foram levantadas pelo Senador Eliseu Resende.

Pelo exposto somos de parecer favorável à aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº. 67/2006 com as Emenda que apresentamos. Dê-se à Emenda do Projeto de Lei da Câmara nº. 67/2006 a seguinte redação. Altera a Lei 5.917 de 10 de setembro de 1973 que aprova o Plano Nacional de Aviação de modo a concluir na

relação descritiva das rodovias do sistema rodoviário federal o trecho rodoviário de ligação entre a rodovia BR 222 na localidade de Chapadinho no Maranhão e a Rodovia BR-343 na cidade de Buriti dos Lopes, no Piauí. A outra Emenda, Sr. Presidente, dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara 67/2006, a seguinte redação. A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, Item 222, subitem ligação constante no anexo no Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei de 1.917 de 10 de setembro de 1970, veio e passa a vigorar acrescido o trecho rodoviário com a seguinte discriminação. Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, BRs pontos de passagem, Chapadinha, Brejo São Bernardo, Jandira e Buriti dos Lopes. Unidade da Federação Maranhão-Piauí extensão 225 quilômetros. É o voto, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): A matéria está em discussão. Não havendo quem queira discuti-la coloco em votação. Em votação o parecer do Relator, ressalvados as Emendas. Os Srs. Senadores e Senadoras que aprovam o parecer ressalvadas as Emendas, permaneçam como estão. Aprovado. Em votação as Emendas. Os Srs. Parlamentares, os Srs. Senadores que aprovam as Emendas permaneçam como se encontram. Aprovada.

Existem dois requerimentos sobre a Mesa de iniciativa do Senador Inácio Arruda. Matéria não deliberativa. Não terminativa.

Requeiro na forma do art. 73 do Regimento Interno do Senado Federal que seja criada uma Subcomissão Permanente destinada a examinar e debater os temas relacionados a infra-estrutura e desenvolvimento urbano. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como estão. Aprovado. A próxima Sessão nós vamos tratar de fazer a composição dessa Subcomissão de iniciativa do competente Senador Inácio Arruda que apresenta aqui um Requerimento da mais alta relevância.

Requerimento de iniciativa do Senador Inácio Arruda. Requeiro na forma do regimento do art. 40/93 do Regimento Interno do Senado e do art. 58 da Constituição Federal que seja convidado o Ministro de Estado da Integração Nacional, Sr. Geddel Vieira Lima, a fim de que exponha sobre as ações do Programa de Aceleração do Crescimento no âmbito do Ministério. O Requerimento está em discussão. Não havendo quem queira discuti-lo--

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Primeiro eu queria parabenizar a

Comissão de V.Exª que tem trazido todos os Ministros aqui, e realmente quando se quer ver um Ministro é só vir na Comissão do Presidente Marconi Perillo. [risos] E vai ser muito bem colocado pelo Senador Inácio Arruda, vai ser muito bom ter o meu correligionário, o Ministro Geddel Vieira. Portanto tem o meu voto.

SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO): Em discussão. Não havendo quem queira discutir coloco em votação o requerimento de iniciativa do Senador Inácio Arruda. Em votação. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado. Não havendo mais matéria a ser deliberada, encerro essa Sessão convocando outra em caráter extraordinário para a próxima quinta-feira às 9h para deliberarmos sobre os bloqueadores de celulares, os presídios estaduais e federais e outra em caráter extraordinário às 14h para Audiência Pública de iniciativa do Senador Jayme Campos com os membros da Agência Nacional de Transportes. Está encerrada a presente Sessão.

Muito obrigado.

Sessão encerrada às 13h29.

Ata da Primeira Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, Extraordinária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em conjunto com as demais comissões permanentes, em 6 de fevereiro de 2007, às 16:00 horas, no plenário do senado federal.

Às dezesseis horas e cinquenta e três minutos do dia seis de fevereiro do ano de dois mil e sete, no Plenário do Senado Federal, sob a Presidência do Senador Renan Calheiros, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo em conjunto com as demais Comissões Permanentes com a presença dos Senadores Eduardo Suplicy, Francisco Dornelles, Delcídio Amaral, Aloizio Mercadante, Renato Casagrande, Expedito Júnior, João Vicente Claudino, Flávio Arns, Paulo Paim, Ideli Salvatti, Sibá Machado, Marcelo Crivella, Inácio Arruda, Patrícia Saboya Gomes, Antônio Carlos Valadares, João Ribeiro, Romero Jucá, Valdir Raupp, Pedro Simon, Mão Santa, Gilvam Borges, Neuto de Conto, Garibaldi Alves Filho, Valter Pereira, Roseana Sarney, Wellington Salgado, Leomar Quintanilha, Joaquim Roriz, Paulo Duque, Jarbas Vasconcelos, Adelmir Santana, Edison Lobão, Jayme Campos, Kátia Abreu, Raimundo Colombo, Jonas Pinheiro, Antonio Carlos Magalhães, Demóstenes Torres, José Agripino, Marco Maciel, Romeu Tuma, Cícero Lucena, Flexa Ribeiro, Tasso Jereissati, Arthur Virgílio, Eduardo Azeredo, Marconi Perillo, Mário Couto, Osmar Dias e Jefferson Peres, e, ainda, dos Senadores Alfredo Nascimento, Almeida Lima, Álvaro Dias, Augusto Botelho, César

Borges, Cristovam Buarque, Efraim Moraes, Eptácio Cafeteira, Geraldo Mesquita Júnior, Gerson Camata, Heráclito Fortes, João Durval, João Tenório, José Maranhão, José Sarney, Magno Malta, Marisa Serrano, Mozarildo Cavalcanti, Papaléo Paes, Rosalba Ciarlini, Sérgio Zambiasi e Tião Viana. Deixam de comparecer os Senadores Fernando Collor, Serys Slhessarenko, Eliseu Resende e Sérgio Guerra, tendo falta justificada em virtude de licença médica. Havendo número regimental, é declarada aberta a reunião destinada à eleição do Presidente e Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e das demais Comissões Permanentes. A Presidência comunica que a Senadora Lúcia Vânia e o Jonas Pinheiro foram indicados pelas Lideranças Partidárias para Presidente e Vice-Presidente, respectivamente. Colocados em votação, é eleita a Senadora Lúcia Vânia, Presidente, e o Senador Jonas Pinheiro, Vice-Presidente, por unanimidade. Usam da palavra os Senadores Antonio Carlos Magalhães, Heráclito Fortes e Leomar Quintanilha. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezesseis horas e cinquenta e oito minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada.

Senador Renan Calheiros

Presidente Eventual da Comissão de Assuntos Econômicos

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Está aberta a reunião conjunta que se destina à eleição de Presidentes e de Vice-Presidentes das Comissões.

Peço a atenção de todos, porque lerei os nomes dos indicados pelas Lideranças partidárias:

1) Comissão de Assuntos Econômicos

Presidente – Senador Aloizio Mercadante (PT)

Vice-Presidente – Senador Eliseu Resende (PFL)

2) Comissão de Assuntos Sociais

Presidente – Senadora Patrícia Saboya Gomes (PSB)

Vice-Presidente – Senadora Rosalba Ciarlini (PFL)

3) Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Presidente – Senador Antonio Carlos Magalhães (PFL)

Vice-Presidente – Senador Valter Pereira (PMDB)

4) Comissão de Educação

Presidente – Senador Cristovam Buarque (PDT)

Vice-Presidente – Senador Gilvam Borges (PMDB)

5) Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle:

Presidente – Senador Leomar Quintanilha (PMDB)

Vice-Presidente – Senadora Marisa Serrano (PSDB)

6) Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa:

Presidente – Senador Paulo Paim (PT)

Vice-Presidente – Senador Cícero Lucena (PSDB)

7) Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional:

Presidente – Senador Heráclito Fortes (PFL)

Vice-Presidente – Senador Eduardo Azeredo (PSDB)

8) Comissão de Serviços de Infra-estrutura:

Presidente – Senador Marconi Perillo (PSDB)

Vice-Presidente – Senador Delcídio Amaral (PT)

9) Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo:

Presidente – Senadora Lúcia Vânia (PSDB)

Vice-Presidente – Senador Jonas Pinheiro (PFL)

10) Comissão de Agricultura e Reforma Agrária:

Presidente – Senador Joaquim Roriz (PMDB)

Vice-Presidente – Senador Expedito Júnior (PR)

Em votação a chapa.

As Srs e os Srs. Senadores que concordam com os nomes indicados na chapa queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

Declaro, portanto, eleitos e empossados as Srs e Srs. Senadores, Presidentes e Vice-Presidentes que acabo de anunciar.

Antes de encerrar esta reunião, informo a V. Ex^{as} que criação de subcomissões é matéria interna de cada Comissão e deverá ser posteriormente definida.

O SR. ANTONIO CARLOS MAGALHÃES (PFL – BA) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Pela ordem, concedo a palavra ao Senador Antonio Carlos Magalhães.

O SR. ANTONIO CARLOS MAGALHÃES (PFL – BA. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, gostaria de comunicar ao Plenário, em particular a V. Ex^a, que, amanhã, às 10 horas, a Comissão de Justiça já se reunirá.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Agradeço muito a V. Ex^a, Senador Antonio Carlos Magalhães. Espero que o que ocorre na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania possa ocorrer verdadeiramente nas outras Comissões e no Senado como um todo, tanto que, hoje, comuniquei aos Líderes minha idéia de marcar uma reunião para discutirmos uma agenda para os próximos cem dias no Brasil, do ponto de vista da sociedade, do Parlamento, dos outros Poderes da República. Assim, tentaremos fazer com que essa convergência prossiga, guiando os trabalhos de cada Comissão permanente do Senado Federal.

O SR. HERÁCLITO FORTES (PFL – PI) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Concedo a palavra ao Senador Heráclito Fortes.

O SR. HERÁCLITO FORTES (PFL – PI. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, pediria permissão a V. Ex^a também para comunicar aos companheiros da Comissão de Relações Exteriores reunião para amanhã, às 10 horas. Naquela ocasião, atendendo solicitação não só partidária, mas também de cunho particular, diante dos próprios méritos, indicaremos o Senador Mozarildo Cavalcanti para presidir a Subcomissão da Amazônia.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PMDB – TO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Concedo a palavra ao Senador Leomar Quintanilha pela ordem.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PMDB – TO. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, da mesma forma como procedeu os Senadores Heráclito Fortes e Antonio Carlos Magalhães, gostaria de contar com a anuência de V. Ex^a para anunciar aos membros da Comissão do Meio Ambiente que nossa comissão reunir-se-á amanhã, às 11 horas e 30 minutos, quando trataremos da criação de novas subcomissões.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Renan Calheiros. PMDB – AL) – Está encerrada a reunião conjunta.

(Levanta-se a reunião às 16 horas e 58 minutos.)

Ata da Segunda Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 01 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às onze horas e vinte minutos do dia primeiro de março de dois mil e sete, na sala nº 03, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Vicente Claudino, José Maranhão, Geraldo Mesquita Júnior, Garibaldi Alves Filho, Valter Pereira, Demóstenes Torres, Jonas Pinheiro, Marco Maciel, Cícero Lucena, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares, Valdir Raupp, Adelmir Santana, Jayme Campos, Tasso Jereissati, Flexa Ribeiro, João Tenório, José Nery e da Senhora Senadora Patrícia Saboya Gomes. Comparecem, ainda, os Senhores Senadores Romero Jucá, José Agripino, Eduardo Azeredo, Delcídio Amaral, que não compõem a Comissão. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. A Senhora Presidenta declara aberta a reunião e instalados os trabalhos da Comissão para o Biênio 2007/2008. A Senhora Presidenta registra a presença na reunião das seguintes autoridades: Sr. Walfrido dos Mares Guia, Ministro de Estado do Turismo, Sr. Pedro Brito Nascimento, Ministro de Estado da Integração Nacional e Sr. Paulo Octávio, Vice-Governador do Distrito Federal, que discorrem sobre os temas afetos à sua área. É registrada, também, a presença do Senhor Marcelo Sáfiadi, Secretário de Turismo de Goiás. Fazem uso da palavra os Senadores Romero Jucá, Cícero Lucena, Garibaldi Alves Filho, Antônio Carlos Valadares, José Nery, José Maranhão, Eduardo Azeredo, Flexa Ribeiro, Valter Pereira. Assume a Presidência o Senador Jonas Pinheiro, concedendo a palavra ao Senador Delcídio Amaral. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e quarenta minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. Senadora **Lúcia Vânia**, Presidenta.

2ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 01 de março de 2007 às 11 horas e 20 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom dia a todos. A presente reunião destina-se à instalação dos trabalhos da Comissão.

Declaro aberta a reunião e instalados os trabalhos da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura do Senado Federal.

Compõem a Mesa, juntamente conosco, para nossa satisfação, o Exmo. Sr. Ministro de Estado da Integração Nacional, Pedro Brito de Nascimento, o Exmo. Sr. Ministro de Estado do Turismo, Walfrido dos Mares Guia, o nosso vice-Presidente, Jonas Pinheiro e o Líder do Governo, Romero Jucá.

É com grande satisfação que faço a abertura oficial das atividades da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal para o Biênio 2007/2008. Honra-me, sobremaneira a presença de V. Exas., neste momento, é a certeza de que vamos trabalhar em conjunto para que a Comissão possa executar os objetivos a que se propôs quando de sua criação há dois anos. Assumi a Presidência da Comissão, consciente da responsabilidade que o cargo impõe. Esta responsabilidade se torna maior ao substituir um dos mais ilustres Parlamentares dessa Casa, o Senador Tasso Jereissati.

A CDR é uma das mais novas Comissões do Senado, mas é também um dos mais importantes fóruns de debate dessa Casa. Este Colegiado desempenha um importante papel como porta voz dos estados Brasileiros e do Distrito Federal nessa Casa. Nesse sentido, o cronograma de atividade para os dois próximos anos estará contemplando as reivindicações das cinco regiões.

Nossa proposta é incentivar os projetos que acrescentem uma pauta propositiva do desenvolvimento, seja nas reuniões semanais ou em Audiências Públicas e eventos aos quais possamos comparecer.

O Brasil convive hoje com problemas que pedem a intervenção do Legislativo na busca de soluções. Citaria, entre eles, a violência urbana, a migração campocidade, o crescimento de favelas cujas consequências imediatas são a pobreza, as doenças e mais violência, as condições precárias de infra-estrutura nas cidades e no sistema viário e a falta de habitação popular. Estes são alguns dos temas afetos à Comissão de Desenvolvimento Regional que precisaríamos discutir.

Por outro lado, caberá também à nossa Comissão discutir questões como as superintendências de desenvolvimento, essenciais para fomentar as economias regionais.

A conclusão da reforma tributária será o tema a ser debatido na CDR. A observância da Lei das Micro e Pequenas Empresas, sobretudo para avaliarmos os resultados das denúncias fiscais, será, sem dúvida nenhuma, um grande tema. Precisamos, ainda, estar atentos às proposições do Plano de Aceleração

do Crescimento do Governo. Hoje, o PAC ainda é um elemento propositivo, que deve ser transformado em ações e deve sair do papel.

A Comissão, nesse sentido, exercerá papel fundamental, como fórum permanente para discussão de projetos e convite às autoridades dos três níveis de Governo, para fornecer explicações e subsídios à Revisão Legislativa do Senado Federal. Servirá, ainda, de Ouvidora para Prefeitos e Governadores. Por outro lado, existe a boa vontade do setor de turismo para trabalhar em conjunto conosco.

Em todo mundo, o turismo é fator de desenvolvimento econômico. O Brasil precisa descobrir todo esse potencial, oferecer mercados de trabalho para milhões de brasileiros e abrir as portas para as atividades compatíveis. Teremos a responsabilidade de aqui discutir a Lei Geral do Turismo, marco legal que possibilitará novos investimentos, elevando o turismo brasileiro a um novo patamar.

Tenho certeza de que, contando com a colaboração de todos, tanto em nível do Senado, quanto dos diversos setores do Executivo, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo terá plenas condições de trabalhar para oferecer as respostas que a população tanto necessita.

Enfim, é com entusiasmo que assumo mais essa missão no Senado Federal, imbuída do sentimento de que precisamos trabalhar com afinco e generosidade. Tenho a certeza de que a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo tem muito a oferecer ao Brasil.

Agradeço a presença dos nossos convidados e passo a palavra ao Exmo. Sr. Ministro da Integração Nacional, Sr. Pedro Brito de Nascimento.

Antes de passar a palavra ao Ministro, eu gostaria de convidar o Vice-Governador Paulo Octávio para fazer parte da Mesa dos trabalhos. Com a palavra, o Ministro.

SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO:

Bom dia a todos. Senadora Lúcia Vânia, Presidente na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, Senador Jonas Pinheiro, vice-Presidente desta Comissão, meu companheiro de Ministério, Walfrido dos Mares Guia, Governador Paulo Octávio, Senadores membros da Comissão, para mim, é muito honroso poder estar participando desta reunião de instalação da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, especialmente em um momento em que o país está vivendo, por assim dizer, a retomada do processo de planejamento.

A questão do planejamento do desenvolvimento regional teve uma ênfase muito grande, durante as décadas de 50 e 60, com a criação, especialmente, das Agências de Desenvolvimento Regional, destacando

aqui a SUDENE e a SUDAM e, depois, a questão regional ficou bastante esquecida, do ponto de vista do planejamento. Tanto é que se observou, ao longo desse período, uma exacerbação das desigualdades regionais que hoje persistem e que envergonham o país.

Nós, portanto, entendemos que a instalação dessa Comissão é uma oportunidade muito grande, inclusive, para que esta Comissão trabalhe junto ao Ministério da Integração e ao Ministério do Turismo, nas suas funcionalidades específicas entendemos que todo o trabalho na área de desenvolvimento regional que vem desenvolvendo o Ministério da Integração Nacional, certamente encontrará nesta Comissão um espaço oportuno e apropriado para as discussões. O Presidente da República, inclusive, acabou de assinar um decreto que cria a Política Nacional de Desenvolvimento Regional, com instrumentos apropriados para tratar da questão regional e, também, na oportunidade, em que se está recriando a SUDENE e a SUDAM. Entendemos que a questão da SUDECO, que já foi aprovada pela Câmara e está, no momento, na CCJ, deverá vir depois também para esta Comissão. E, nesta oportunidade, portanto, de instalação da Comissão de Desenvolvimento Regional, nós acreditamos que o Governo Federal tem uma oportunidade, um espaço apropriado para essa discussão.

Eu queria, portanto, colocar o Ministério da Integração Nacional à disposição da Comissão para, em qualquer momento oportuno, se ter uma discussão em profundidade da nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional, dos papéis das Agências a serem criadas, inclusive, discutindo a questão, talvez mais fundamental para essas novas agências, que é a questão de recursos. Tanto a SUDENE como a SUDAM foram recriadas, mas, para que elas possam exercer o seu papel importante para essas regiões, nós precisamos dotar estas instituições de condições institucionais e de recursos suficientes para isso.

Nós sabemos que, tanto a SUDENE como a SUDAM precisam, em primeiro lugar, de equipes qualificadas, de fazer, inclusive, concurso público para atrair pessoas qualificadas, que possam comandar esse novo processo de desenvolvimento regional e, naturalmente, que precisa de recursos, porque os recursos que foram alocados para essas instituições são os recursos que hoje já existem: os recursos do FDNE, que é o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, e do FDA, Fundo de Desenvolvimento da Amazônia, que são recursos para a iniciativa privada, são recursos que financiam, através de um fundo de debêntures, os empreendimentos privados, faltando, naturalmente, a parte do financiamento da infra-estrutura pública, do financiamento da Ciência e Tecnologia e do treinamento de pessoas.

Essa outra parte, a nossa proposta é que se discuta, por ocasião da reforma tributária, a criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional. Somente desta forma estas instituições poderiam se instalar com condições efetivas de comandar o desenvolvimento regional.

Então, eu queria, portanto, Senadora, reforçar o meu interesse, o interesse do Governo Federal, do Ministério da Integração Nacional e do Ministério do Turismo, certamente o Ministro tem a mesma impressão de que nós deveremos trabalhar em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Regional para que se possa tornar prático todo esse conjunto de equipamentos que hoje estão já instituídos pelo Governo Federal. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Sr. Ministro do Estado e Turismo, Sr. Walfrido dos Mares Guia. Antes de conceder a palavra a V. Exa., eu gostaria de cumprimentar o Ministro Pedro Brito pela sua explanação e, principalmente, por colocar à disposição desta Comissão o seu trabalho no Ministério de Integração Nacional.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Eu queria, inicialmente, agradecer essa oportunidade de estar aqui, hoje, com todos as senhoras e senhores Senadores, cumprimentar a Senadora Lúcia Vânia, Presidenta desta importante Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, cumprimentar o Senador Jonas Pinheiro, pedir a ele que leve um abraço amigo a nossa querida companheira, Deputada, que foi nossa amiga da Comissão de Educação, sua esposa, cumprimentar o Vice-Governador de Brasília, ex-Senador Paulo Octávio, cumprimentar a Senadora Serys Slhessarenko, senhores Senadores aqui presentes, companheiros do Ministério do Turismo, cumprimentar o meu amigo e companheiro, Ministro da Integração Nacional, Pedro Brito, e dizer, Senadora Lúcia Vânia, da importância, para nós do Ministério do Turismo, para o Governo como um todo, de estarmos aqui presentes na instalação desta Comissão, num momento em que o turismo no Brasil desperta, de uma maneira extraordinária, no âmbito nacional, inclusive, podendo ressaltar que alguns Estados do país entenderam a importância do turismo em anos anteriores e estão colhendo frutos extraordinários deste entendimento, haja vista que o turismo, hoje, é a atividade econômica mais relevante da terra.

Os últimos dados do Banco Mundial e do FMI mostram a atividade do turismo como a atividade econômica número um do Planeta Terra, representa 10% do PIB mundial. Aqui no Brasil, ainda, nós não passamos de três. Recentemente, o IBGE fez o primeiro estudo da história sobre o PIB do turismo, no conceito

da chamada conta-satélite, que é uma metodologia de 45 anos, implementada em vários países da Europa, nos Estados Unidos, na Austrália e, aqui na América do Sul, está sendo implantada em três países: no Brasil, na Argentina e no Equador.

Isso é um trabalho que a gente toma de quatro a cinco anos para implantar, nós começamos esse trabalho em agosto de 2003. E, nós tivemos a primeira medida preliminar da conta-satélite, que é uma metodologia em que o IBGE, que é quem é responsável pelo cálculo do PIB nacional e a metodologia para calcular os PIBs estaduais, ele desagrega das contas nacionais aquilo que diz respeito ao turismo na hospedagem, na alimentação, nas compras, nas viagens, em todos os segmentos de feiras de negócios, turismo de lazer, turismo de eventos. E nós fizemos a primeira abordagem, mas, nós estamos num passo de melhorar essas contas, e nós estimamos, hoje, grosso modo, que o PIB do Brasil, em relação ao turismo, seja da ordem de 3%, o PIB nacional; no mundo, são 10. O PIB do mundo hoje, Senadora Lúcia Vânia, é da ordem de 40 trilhões de dólares; 40 vezes o PIB do Brasil. Portanto, nós estamos falando, no turismo, de um PIB de quatro trilhões de dólares; quatro vezes o PIB do Brasil, em números redondos.

Então, é uma atividade econômica que passou a ser relevante por várias razões, mas, a fundamental delas é a quantidade de emprego que ela propicia ser criada por pequenos investimentos. Nós criamos, hoje, um emprego médio no turismo, entre um hotel cinco estrelas, uma pousada, um restaurante, uma pizzaria, um pequeno centro de convenções, um receptivo nacional e internacional, uma atividade a lazer, uma atividade de negócios ou eventos, nós criamos um emprego hoje na ordem de vinte mil reais, um emprego médio, o Senador Paulo Octávio conhece bem isso, porque ele nos acompanhou aqui durante quatro anos e, agora, ele também é o responsável, no Governo de Brasília, além de Vice-Governador, é o Secretário de Desenvolvimento que cuida do turismo. Hoje, nós temos, em quase todos os estados do Brasil, estruturas profissionais do turismo ou Secretarias Estaduais ou empresas de turismo, a maioria delas hoje já administradas por profissionais do ramo. É uma atividade econômica muito importante, porque ela tem a primazia de gerar o emprego aonde a pessoa mora, seja do Acre, seja em Roraima, seja no Rio Grande do Sul, no Pantanal, seja na praia, no Norte, no Nordeste. Onde tenha um recurso da natureza, onde haja um atrativo da cultura pela música, pelo artesanato, pela dança, pelas festas, pela cultura, de uma maneira geral, expressa, inclusive, no patrimônio histórico, que é uma riqueza diversa e,

assim, crescente o conhecimento dessa riqueza em relação ao mundo, são os recursos.

O povo brasileiro, Senadora, ele entra como o coroamento disto, porque em alguns países, o mundo inteiro hoje pesquisa o turismo de uma maneira profissional e tem muita queixa da falta cortesia e hospitalidade do povo com relação ao turista estrangeiro. E a coisa mais surpreendente, nas nossas pesquisas internacionais, que a gente faz agora regularmente com os turistas internacionais que passam semanas no Brasil, na hora deles irem embora, a grande surpresa que eles têm, agradável, é a cortesia, a alegria estampada na hospitalidade do povo brasileiro. Somado com a diversidade cultural, com a diversidade natural, da natureza, nós temos uma possibilidade de incrementar o turismo do Brasil do tamanho dos nossos sonhos.

Então, eu queria, inicialmente, Senadora, só mostrar para a Comissão, e eu estou aqui vendo alguns Senadores que são, inclusive, ex-Governadores, como o Senador César Borges da Bahia, onde a Bahia é um exemplo reconhecido pelo Presidente Lula, em dezembro de 94 quando abrimos o Fórum Mundial do Turismo, em Salvador, como um estado que viu e percebeu a importância do turismo, há 30 anos atrás, investiu profissionalmente e adequadamente em reiterados governos, e colhe, hoje, o fruto de ter investimentos internacionais da ordem de 500 milhões de dólares, individualmente, sendo instalados na Bahia, gerando milhares de empregos. Um deles, que eu fui visitar recentemente, só para ficar num exemplo, do Iberostar, uma operadora de turismo da Espanha, de Palma de Maiorca, que jamais, antes do século XXI, tinha mandado um turista ao Brasil, está fazendo um investimento, hoje, na Bahia, de mais de 500 milhões de dólares. O primeiro investimento, na Praia do Forte, e o segundo investimento, agora, próximo à cidade de Salvador, numa demonstração de confiança e de valorização dos recursos naturais e culturais e, sobretudo, da facilidade com que o povo atrai o turista.

Na costa brasileira como um todo, de 7.900 quilômetros, nós temos pouco mais de 20% utilizados de uma maneira tradicional. O Nordeste, há cinco anos atrás, tinha menos de 10 vôos semanais; hoje, tem 40 vôos semanais. Só a TAP, a empresa área portuguesa tem 27 vôos semanais para o Nordeste; vôos diários para Salvador; diários para Recife; diários para Natal e diários para Fortaleza. E, agora, estamos negociando um vôo para Brasília, que tem dois anos que nós estamos negociando com a TAP, provavelmente esse vôo deve ocorrer este ano ainda, Brasília-Lisboa, além dos vôos que eles têm para—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Mas é segredo--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Não, já está público, alguém falou.

[risos].

Outro dia, eu li no jornal que alguém teria dito, mas, como o nosso Vice-Governador já estava sabendo disso, porque nós estivemos em Lisboa, no começo desse ano, na feira de Lisboa e tivemos uma reunião longa com a alta direção da TAP, por sinal, eles são todos brasileiros, o Fernando Pinto, Presidente; o Engenheiro Torres, Engenheiro de Planejamento; o Luiz Mor... Eram os dirigentes da Varig, estão lá brilhando e, inclusive, exportando tecnologia de gestão de empresa aérea. Hoje, são consultores de outras empresas mundiais.

O fato é que as linhas aéreas agora estão descobrindo o Brasil. Recentemente, senhoras Senadoras e senhores Senadores, eu tive uma revelação, mas muito recentemente, tem 15 dias, de um investidor estrangeiro que veio aqui em Brasília me visitar e disse o seguinte: “Estamos descobrindo o “b” dos BRICs”, que é a sigla que foi mostrada para Brasil, Rússia, Índia e China. “Estamos descobrindo o “b” dos BRICs, não somente na área do turismo, mas em outras áreas”.

Então, nós temos uma pauta, hoje, de prováveis, de possíveis investimentos no turismo do Brasil para os próximos quatro anos, que podem superar de três a quatro bilhões de dólares, que vão se materializando, pouco a pouco, e cada uma dessas materializações nós vamos enviar para o Congresso, tanto para o Senado quanto para a Câmara, colocar na Internet, porque era impensável, no Brasil de 10 anos ou 15 anos atrás, que nós tivéssemos grupos estrangeiros aqui e grupos nacionais investindo no tamanho do investimento que nós temos.

Os números que o Banco do Brasil, a Caixa Econômica e o BNDES e o BNB emprestavam ao turismo eram números que ficavam abaixo de um, 1,5 bilhões de reais. Hoje, nós estamos passando da casa de quatro, cinco e estamos apenas começando. Então, a criação do Ministério do Turismo deu foco a uma questão importante: é uma atividade econômica relevante porque ela gera emprego onde o recurso da natureza e da cultura estão. Ela gera emprego por preço baixo, ela faz a inclusão social, ela usa um recurso existente para virar um negócio e ela cria oportunidade, inclusive, da alta estima das pessoas que moram naquela região bem servirem e terem a sua renda.

Portanto, o turismo é um exemplo vivo do tão desejado desenvolvimento sustentável, que se baseia na preservação da biodiversidade, na valorização da diversidade cultural, no desenvolvimento econômico pela distribuição de renda e no desenvolvimento social

pela inserção do trabalhador e da trabalhadora brasileira no mercado profissional de trabalho.

Nós comemoramos, ao longo desses quatro anos, só resultados positivos, não obstante um problema que tivemos que, por sinal, fizemos uma belíssima discussão aqui nesta Comissão, no final de 2005, que foi o problema da aviação, em que eu tive oportunidade de dizer que o setor da aviação brasileira estava em espetacular crescimento, da ordem de 20% ao ano, e que nós tínhamos um problema que tinha cinco letras, que era Varig, e que faliu, e que graças a uma decisão desse Congresso colocou o setor de aviação na Lei de Reestruturação de Empresas, que possibilitou, então, que ela fosse ofertada, aquela parte boa dela, ao mercado e apareceu um comprador.

E a Varig hoje já está com 18 aviões, e já está com alguns milhares de trabalhadores trabalhando, e ela já está voando e está criando condições de crescer. As outras empresas, de uma maneira geral, a TAM, a GOL, que são as maiores nacionais, a OCEAN AIR, que agora abre as suas asas para o México e para a África, as empresas regionais, como a TAF, lá de Fortaleza, a TOTAL, enfim, são 14, todas elas estão expandindo vôos regionais. E nós esperamos que, até o final deste ano, a gente volte àqueles melhores momentos de ofertas nacionais e internacionais que tivemos em 2005.

Eu queria dar um dado para mostrar o vigor do setor do turismo no Brasil. A Varig, com sua infelicidade, ela teve que tirar seis milhões de assentos ofertados no mercado nacional, no ano passado, seis milhões de assentos; de 2005, em relação a 2006, ela ofereceu seis milhões de assentos a menos. As empresas brasileiras supriram muitos destes. Com tudo isto, o número de desembarques nacionais, no ano passado, foi três milhões e 100 mil a mais do que em 2005. Nós tivemos 43 milhões de desembarques, Senador Valadares, em 2005. Tivemos 46 milhões e 300 mil em 2006. Perdendo um milhão de assentos internacionais, que foram supridos 600 mil, e perdemos líquidos 400 mil, a entrada de recurso no BANCO CENTRAL, aumentou em 12,8%. Nós, hoje, estamos publicando, em todos os jornais do Brasil, esse gráfico com uma alegria imensa, que ele mostra a entrada de dólares, nessas colunas que são fotografias de turistas com destinos turísticos. Nós estamos mostrando aqui que, no ano passado, no BANCO CENTRAL, nós tivemos uma entrada de 4,3 bilhões de dólares. Nós somos o 5º item da pauta, Senador Mesquita; nós estamos atrás do minério de ferro; estamos atrás da soja em grãos; estamos atrás do petróleo, que está com preço estratosférico e dos automóveis. O quinto item da pauta somos nós, o turismo. Este ano, nós vamos brigar pelo

4º, porque nós vamos ter cinco bilhões de ingressos no BANCO CENTRAL.

Nesses quatro últimos anos em que eu fui o responsável pela gestão do Ministério do Turismo, nós ingressamos 13,5 bilhões de dólares no BANCO CENTRAL, isto é pouco perante o muito que nós podemos fazer. Não devemos achar que é uma meta, digamos assim, fora da realidade, traçarmos uma meta de 10 bilhões de ingressos no BANCO CENTRAL. Eu estou falando do BANCO CENTRAL, porque o turista traz, Senadoras e Senadores, ele traz dinheiro no bolso, ele traz um pouco de dólar ou de ien ou de peso ou de euro no bolso e esse dinheiro ele não troca, ele troca uma parte em cartão de crédito, ele troca uma parte em travellers cheques, mas ele traz dinheiro também.

E uma parte desse dinheiro, ele dá gorjeta, ele dá de gorjeta para um taxista, para uma pessoa que faz um trabalho de guia, um pequeno presente que ele compra, num artesanato, ele paga em moeda estrangeira. Isso representa de 15 a 20% do total desse ingresso, que nós não estamos contabilizando aqui, porque o BANCO CENTRAL ainda não nos deu e nem a FIP de São Paulo, que é a entidade que faz a pesquisa, não nos deram ainda um documento oficial, dizendo que nós, de fato, podemos, oficialmente, dizer que arrecadamos tanto.

Mas esses números aqui mostram 13,5 bilhões de receita, em que o turista sai da Alemanha, vai para o Rio Grande do Norte, chega ao Rio Grande do Norte, pega e toma uma limonada ou uma laranjada no aeroporto. Aquela laranjada que ele toma no aeroporto está sendo exportada, só que, ao invés de nós mandarmos a laranjada para lá, para a Alemanha, para ele tomá-la lá, ele vem da Alemanha para cá e a toma aqui. Ele que vem pra cá. Ele paga a passagem para vir para cá. Em alguns países, ele tem que pagar até a compra do visto, porque nós impomos isto.

Quer dizer, nós estamos taxando a exportação no momento em que nós taxamos o visto. Ele toma aquele suco de laranja ali, ele está sendo exportado porque ele não é consumido por um consumidor do Brasil. Nós ainda temos um longo estudo que nós vamos trazer a essa Comissão, ao longo deste ano, que nós estamos trabalhando há quatro anos com consultores nacionais e internacionais para tratar da desoneração tributária do turismo porque ela vai facilitar tremendamente o crescimento desse negócio no Brasil.

A cama de um quarto de hotel, o frigobar de um quarto de hotel, a televisão de um quarto de hotel, do ponto de vista do negócio do turismo, Senador Cícero Lucena, tem o mesmo efeito, o mesmíssimo efeito que um torno numa fábrica de equipamentos: É um

bem de capital é o bem com o qual a empresa produz e vende o seu serviço.

Portanto, uma coisa é nós chegarmos a uma mobiliadora, a uma loja e comprar uma geladeira para a nossa casa ou uma cama; outra coisa é um hotel que se instala, por exemplo, lá em Aquiraz, no Ceará, e compra 400 camas duplas, compra 800 travesseiros, mais 800 de reserva, compra milhares de lençóis e viróis e cobertores, compra 400 TVs, 400 geladeiras, compra os sprinklers e compra tudo, para quê? Aquilo são os bens de produção do negócio turismo. E esse negócio cresce numa velocidade extraordinária.

No ano de 1950, nós tínhamos 25 milhões de pessoas viajando pelo mundo; no ano passado, nós tivemos 848 milhões de pessoas viajando entre países, dos quais 05 milhões e 200, aproximadamente, vieram ao Brasil. O Brasil recebe pouco turismo? Depende da ótica que a gente vê. Se nós compararmos o hoje com o ontem, nós estamos recebendo muito. Mas se nós compararmos o hoje do Brasil, com o hoje de outros países que, há 20, 30 anos atrás, como, por exemplo, a Turquia... A Turquia, em 1982, ela era um país fora do mundo turístico. Em 1982, o Governo da Turquia criou o foco do turismo, criou o Ministério, criou uma estrutura específica de gerenciamento de aeroportos; 24 anos depois, a Turquia recebe 20 milhões de turistas e 21 bilhões de dólares de ingresso. É o ferro do Brasil todo exportado, mais o complexo de soja do Brasil todo exportado, mais a carne de frango exportada juntos; é o ingresso de turismo na Turquia no ano passado. Tem apenas 24 anos isso. Se a Bahia não tivesse feito o que ela fez, se o Ceará não estivesse fazendo o que está fazendo, se o Rio Grande do Norte não estivesse fazendo o que está fazendo, para ficar nesses três que, na minha opinião, são exemplares, nós não teríamos, nós talvez tivéssemos, hoje, 1,5 milhão ou 02 milhões de turistas a menos.

Nós não teríamos os vôos diretos da TAP, nós não teríamos os... Nós estamos recebendo, Senadora, charter direto de Milão, charters da Finlândia, da Noruega, da Dinamarca, da Romênia, da Hungria, da Itália para Parnaíba. Senador João Vicente Claudino, tive oportunidade de ir com ele à cidade de Parnaíba, cidade do Senador Mão Santa, nós fomos lá; temos um aeroporto internacional, ampliamos esse aeroporto, que estava lá com vôos regionais apenas. Temos um receptivo internacional, estamos recebendo vôos diretos, charters de Milão para Parnaíba.

Ali, em meia hora, eles estão nos lençóis maranhenses a oeste; em meia hora, eles estão em Camocim e Jericoacara, a leste, descendo no Piauí. Daqui a pouco, vão descer na Serra da Capivara, lá em São Raimundo Nonato, onde tem a Fundação do Homem

Americano, que é a definição mais precisa cientificamente de presença do homem nas Américas, está lá no Sudeste do Piauí, em São Raimundo Nonato, na Serra da Capivara, perto da Serra das Confusões, 50 mil anos de presença do homem atestados cientificamente.

Então, eu estou contando algumas coisas para os senhores e as senhoras, para mostrar um pedaço do meu entusiasmo, do nosso entusiasmo, do Ministério do Turismo, com essa espetacular atividade que o Brasil tem por desenvolver. Nós estamos no começo dessa história, no começo.

Se nós formos lá em Gramado, como eu fui há 30 anos atrás, Gramado tinha lá meia dúzia de pessoas e Canela era maior que Gramado. Hoje, nós vamos a Gramado, Canela, Nova Petrópolis e outras, aquilo está tudo conurbado, lotado de emprego e lotado de turistas. A cidade de Gramado tem um exemplo que o Senador Sérgio Zambiasi bem conhece. O mês de dezembro era fantasma, não tinha um turista em Gramado, porque os turistas iam, em julho, para aproveitar o frio, as hortênsias, o Café Colonial, aquela maravilha dos campos dos altos da serra. Pois bem, um Secretário de Turismo, há 16 anos atrás, proprietário de um hotel, que hoje é um grande hotel lá, o Casa da Montanha, resolveu fazer o Natal Luz. O que acontece 16 anos depois? O mês de dezembro é o mês de maior afluxo de turistas em Gramado. Todas as camas de Gramado são alugadas; não são os hotéis, não. Camas. Inclusive, as casas passaram a fazer turismo de habitação, se preparar para receber o turista. Todo mundo ganha um dinheiro a mais, direto ou indireto, formal ou informal. A cidade inteira trabalha, 12 meses por ano, pelo turismo. Pleno emprego, cidade linda, super bem cuidada, a auto-estima da população lá no teto. Para ficar num exemplo, no Rio Grande do Sul.

Um outro exemplo que me encanta, pela concepção da preservação da natureza, com o grande negócio do turismo, condição sine qua non, sem a qual não tem desenvolvimento do turismo sustentável, é a cidade de Bonito, no Mato Grosso do Sul. Tem um projeto, para nós irmos lá e transformarmos a cidade de Bonito numa Universidade aberta do turismo. Vamos lá, que nós vamos ver o que tem que ser feito pela população e pelas administrações para reservar aquela maravilha do Rio Formoso, para que todo mundo que vá com voucher, com guia, com segurança, com tranquilidade, possa flutuar nas águas do Rio Formoso como se fosse um peixe vendo aquela água cristalina, que é filtrada pela estrutura calcária da Serra da Bodoquena, e transitar ali no rio, no meio daquela maravilha que é a natureza dos peixes lá daquele rio. A cidade está lotada de gente, lotada de emprego, lotada de hotel e tem, in-

clusive, um aeroporto internacional, que nós fomos lá inaugurar, há um ano e meio atrás.

Então, onde tem um recurso da natureza, seja o Forte Coimbra, lá perto de um forte, um hotel, um convento, um restaurante, um festival. Festival de Parintins, uma ilha fluvial no Rio Amazonas, a 400 quilômetros de Manaus. Aqueles que ainda não puderam ver essa maravilha, não percam. Eu quero até tomar a liberdade de convidar para que esta Comissão, para quem não pôde ver isto, ainda veja o Festival de Parintins em junho deste ano, dia 28, para nós vermos uma coisa maravilhosa, numa ilha fluvial, numa cidade de 110 mil habitantes, que sabe fazer uma ópera viva, contando a história daquela realidade ali dos ribeirinhos do Rio Amazonas, numa coisa que atrai, hoje, a atenção do mundo. Qual que é a atração? A atração é cultura, é a capacidade de criatividade do povo. Isso vira um negócio e um negócio milionário.

Então, nós estamos diante de uma oportunidade, Senadora, para essa Comissão aqui, nesse ano, sobretudo, e na Comissão de Turismo da Câmara, e saudar que essas Comissões não existiam. Eu vim aqui, no ano de 2003, fui maravilhosamente recebido pelo saudoso Senador, lá do Mato Grosso, Senador Ramez Tebet, ele me acolheu, ele era o Presidente da CAE, fizemos já um almoço, lá no restaurante do Senado, para nós discutirmos uma sub-Comissão de Turismo na CAE, para nós podermos começar a pauta da discussão do turismo. Dois anos depois, foi criada a Comissão Permanente de Desenvolvimento Regional e Turismo. Em desenvolvimento regional e turismo nós somos os irmãos siameses, porque uma das maneiras de desenvolver o Brasil é o turismo, dada a riqueza da diversidade cultural e da diversidade natural.

Então, o primeiro compromisso que eu quero fazer com a Comissão, Senadora Lúcia Vânia, é enviar, o mais rápido possível, em nome do Governo, através da Casa Civil, a Lei Geral de Turismo. Nós temos três anos e meio que nós estamos trabalhando nessa lei. Não tem um segmento desse país que não tenha sido ouvido. O nosso Vice-Governador, ex-Senador Paulo Octávio, conhece bem o trâmite disso.

Nós tivemos até uma situação inusitada da Comissão de Turismo da Câmara nos convidar para fazer uma audiência de uma minuta de um projeto de lei, há um ano e pouco atrás.

Então, esse projeto vai chegar aqui bem trabalhado e estudado, para ser enriquecido na Câmara e no Senado, para nós termos a nossa Lei Geral do Turismo.

E, para finalizar Senadora, eu queria deixar aqui, em alto e bom som, meu maior agradecimento ao apoio que o Congresso tem nos dado, no Ministério do Tu-

rismo. A mim, pessoalmente, aos meus companheiros de equipe, que estão todos aqui, o nosso Secretário Executivo, o Márcio Favilla, a Presidente da Embratur, Janine Pires, os outros dois Secretários Nacionais estão viajando, não puderam estar aqui. Ao nosso Chefe de Gabinete, alguns Senadores, como o Senador Zambiasi, transitam lá no Ministério o tempo todo, sabe como é que essa equipe funciona bem.

Nós queremos agradecer o apoio que o Congresso tem nos dado, porque nós começamos aqui, em 2003, com o orçamento de 130 milhões de reais, dos quais 22 milhões de emendas individuais e estamos terminando em 2006, com orçamento de 01 bilhão e 800, com 400 milhões de emendas individuais e 600 milhões de emendas de Bancada. Então, nós temos trabalhado, o nosso orçamento multiplica por três ou por quatro nessa Casa e, nós temos liberado praticamente tudo isto, independente de ver como média de tratamento se os Deputados ou Senadores são ou não apoiadores tácitos do Governo. Eu tenho lutado para onde tem um projeto bom, não interessa se o patrocinador dele é este ou aquele estado, tal ou qual, eu vou lá, nos estudamos o projeto, sobretudo, se ele é emenda de Bancada, ele é um projeto estruturante ou na área da promoção ou na área da infra-estrutura, nós temos trabalhado.

Esse ano tem um desafio enorme, tem um orçamento de 1,8 bilhões para o turismo, é enorme para o turismo e, se nós tivermos orçamentos desse tipo ao longo de quatro anos, nós podemos pensar e gerar, nos próximos quatro anos do Brasil, novos 1,5 milhão de empregos, porque nós vamos gerar, até 31 de dezembro desse ano, de 2004 a 2007, um milhão e 200 mil postos de trabalho no turismo, nós podemos chegar a 1,5 milhão nos próximos quatro anos e podemos chegar a 10 bilhões de dólares de ingresso na nossa conta do BANCO CENTRAL.

E uma coisa importante, incentivar os brasileiros a viajarem, a viajarem fora de seus estados. Os brasileiros, Senadora, eles viajam, em média, de cada 10 habitantes do Brasil, quatro viajam, pelo menos, uma viagem por ano; mais da metade viaja dentro de seu próprio Estado, de ônibus ou de carros para visitarem parentes. E nós queremos incentivá-los para que viajem para fora de seus Estados também, até para outras regiões, para conhecerem as maravilhas do Brasil, em condições factíveis, não só na alta temporada, mas quando tem baixa oferta e baixa ocupação.

Então, nós queremos que essa meta que nós medimos, através dos desembarques aéreos, saia dos 46 milhões do ano passado e vá para 66 milhões em 2009; ou 66 milhões em 2009 ou 70 milhões em 2010. Nós vamos estabelecer todas essas metas, submetê-

las ao Presidente da República, dentro de 60 dias, no máximo, vamos trazê-las aqui para mostrar a importância delas, da orçamentação delas, da justificação delas, do investimento em promoção.

Não podia deixar de falar nisso, por favor, senhoras e senhores Senadores, quando forem tratar de promoção, vejam promoção como investimento; não se faz turismo em nenhum lugar do mundo sem promoção. Isso aqui é uma promoção, é quase uma prestação de contas, mas na hora que nós aparecermos no mundo inteiro, em 40 feiras internacionais, mostrando o Brasil através de estandes que têm 1000 metros quadrados, em que os 26 Estados e o Distrito Federal estão lá presentes, em que mais de 50 empresários estão lá nesses estandes, vendendo seus negócios, que as empresas aéreas estão lá ampliando seus vôos regulares ou charters, nós estamos criando empregos no Brasil. A nossa estatística é de que cada 01 bilhão de dólares novo que entra, são 55 mil empregos diretos, Senador Romero Jucá, na veia, 55 mil diretos e 110 mil indiretos.

Então, a capacidade da capilaridade de gerar emprego no turismo brasileiro é uma coisa extraordinária. E eu estou viajando o Brasil inteiro hoje, conheço todos os estados, temos problemas, estava falando hoje com o Senador Romero Jucá, nós temos problemas, por exemplo, do receptivo na fronteira. Lá na fronteira de Roraima com a Venezuela, o meu Secretário Executivo esteve lá, o nosso lado é horroroso; o lado da Venezuela é primeiro mundo. Nós temos que montar uma estrutura, porque o fluxo de turismo na fronteira está aumentando muito, assim como no sul do Brasil com os países do Mercosul, agora com a Bolívia e com o Peru, nós vamos fazer uma ampliação desse fluxo turístico. Então, nós temos que cuidar dessa coisa da fronteira, temos que fazer promoção, em termos de feiras, em termos de apoio à comercialização, de atrair vôos, cruzeiros e circuitos fluviais e também temos que fazer a propaganda para chegar na cabeça do consumidor final, para, digamos, influenciar o imaginário dele, para que ele tenha vontade vir ao Brasil por tudo de bom que está na cabeça das pessoas no mundo em relação ao Brasil, mas o Brasil é completamente desconhecido.

Nós temos 848 milhões de pessoas viajando pelo mundo e, mais ou menos, 0,7% deles vêm ao Brasil. É longe? Não tem avião? Não. Phuket, lá na Tailândia, é mais longe do que o Brasil; sair de Frankfurt e ir à Tailândia é mais longe do que sair de Frankfurt e vir a São Paulo, quanto mais vir à Bahia, vir ao Ceará, vir ao Rio Grande do Norte, vir à Fortaleza, vir a Recife ou São Luis ou Belém ou Manaus, Maceió. Aliás, Maceió tem um aeroporto novo, lindíssimo, com quatro fingers,

um aeroporto internacional, com vôos internacionais, já começando agora, trabalho da EMBRATUR, que eu queria cumprimentar aqui e queria dizer que nós temos um horizonte extraordinário. A Lei Geral de Turismo vai disciplinar a atividade empresarial no Brasil e a parceria com os estrangeiros tem aumentado.

De maneira, Senadora Lúcia Vânia, Senador Jonas, meu companheiro Pedro Brito, senhor Vice-Governador, Paulo Octávio, meu querido amigo, senhores Senadores, senhoras Senadoras, Deputados aqui presentes, nós estamos num momento de enorme entusiasmo, justo entusiasmo, não apenas por causa do trabalho nosso, do Governo Federal, não. Por causa do trabalho parceiro realizado entre o Governo Federal, os Governos dos estados, os Governos municipais dos destinos e a parceria com a iniciativa privada, as Universidades e as ONGs. Nós estamos trabalhando de mãos dadas e o Brasil está crescendo nessa área e pode crescer muito mais.

Então, felicito aos membros recém-eleitos desta importante Comissão e me coloco à disposição, assim como a minha equipe, ao longo de todo esse trajeto que teremos juntos para o bom desenvolvimento do turismo que teremos no Brasil. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Ministro de Estado e Turismo, o Doutor Walfrido dos Mares Guia, pela sua explanação e passo a palavra ao Vice-Governador Paulo Octávio, para que ele possa falar em nome do Centro-Oeste.

SR. VICE-GOVERNADOR PAULO OCTÁVIO PEREIRA: Senadora Lúcia Vânia, Senador Jonas Pinheiro, meu caro Ministro, amigo, Walfrido dos Mares Guia, Sr. Ministro Pedro Brito do Nascimento, Senadores, Deputados. Quero cumprimentar a todos.

É a primeira vez que volto a esta Casa, depois da minha posse como Vice-Governador de Brasília e quero dizer, Senadora Lúcia Vânia, que trago aqui não só o abraço do Governador Arruda, mas também do Governador Alcides Rodrigues, do estado de Goiás, do Blairo Maggi, de Mato Grosso e do André Puccinelli, de Mato Grosso do Sul; todos os Governadores da Região Centro-Oeste estão muito orgulhosos de terem, depois de várias reuniões, assistido à sua posse aqui, como Presidente dessa Comissão. Comissão essa muito importante e foi muito bem colocado aqui pelo Ministro Walfrido, e eu lembro que, em 2003, quando iniciamos o trabalho na CAE, nós lutamos muito para instalar a sub-comissão de Turismo e, aos pouquinhos, conseguimos germinar aqui no Senado a mentalidade da valorização do turismo. E é por isso mesmo que as emendas cresceram tanto, chegando a 01 bilhão e 800. No primeiro ano, não chegamos nem a 100 milhões e

chegamos, no quarto ano, a 01 bilhão e 800, depois de transformada na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

Então, é um segmento importantíssimo, é um segmento que foi muito bem colocado aqui pelo Ministro, toda a explanação dele, por sinal, quero dizer do reconhecimento que nós temos da sua competência, eu tenho visto o seu trabalho, um trabalho realmente importantíssimo e espero que continue, Ministro--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Eu também.

SR. VICE-GOVERNADOR PAULO OCTÁVIO PEREIRA: O senhor também, não é? Eu espero que continue esse trabalho em prol do turismo, em prol de Brasília, o senhor sabe que tem o apoio de todo o trade turístico do Brasil e esse entusiasmo que o Ministro coloca, as suas posições, é que nos levam a crer realmente no desenvolvimento do nosso turismo.

Eu entendo que temos dificuldades, temos dificuldades e quem viaja pelo Brasil sabe das dificuldades. Hoje nós temos aeroportos estressados, pessoas que trabalham nos aeroportos, num ritmo com esses atrasos, isso tem prejudicado muito o turismo, o senhor sabe bem disso, eu entendo que nós temos que tomar um rumo, o mais urgente possível, porque nós estamos perdendo turistas, nós estamos deixando de ganhar muito no setor, justamente pela falta de informação nos aeroportos, os atrasos constantes, pelas dificuldades, muitas conexões são perdidas, muitos vôos internacionais hoje deixam de acontecer, justamente pela falta de pontualidade, pela falta de regularidade no tráfego aéreo brasileiro. Eu sei que não está diretamente ligado à sua Pasta, mas atinge diretamente sua Pasta. Então, é urgente que o Governo Federal tome uma iniciativa em relação a essa questão.

Eu quero dizer, no mais, que, em relação ao turismo, aqui em Brasília, nós queremos, inclusive, com seu apoio, convidar a todos os Senadores, nós, no dia 21 de abril, estaremos completando, Senador Garibaldi Alves Filho, eu quero sua presença, 47 anos de vida da cidade e queremos fazer um 21 de abril muito cívico, resgatando Brasília e fazendo um aniversário onde possamos trazer, pelo menos, 400 mil pessoas, aqui, à Esplanada dos Ministérios, para que possamos comemorar, juntos, essa data e também mostrar a cidade, queremos atrair turistas, Brasília recebe muito poucos turistas, Ministro, no fim-de-semana. E é importante que isso aconteça, também, por isso esse 21 de abril cai num sábado e nós queremos contar com sua participação, da nossa Senadora Lúcia Vânia, de todos os Senadores, quem sabe passem o fim-de-semana aqui para participar desse evento.

Teremos a participação do Correio Braziliense, um jornal que estará aqui fazendo a sua maratona, uma tradicional maratona em Brasília, a participação do BANCO DO BRASIL, que estará trazendo um torneio internacional de vôlei de praia e com isso nós queremos melhorar o turismo da cidade. O nosso turismo é muito voltado à terça-feira, quarta-feira e quinta-feira e falta o desenvolvimento no fim-de-semana. Isso acontece seguramente nas outras regiões brasileiras, mas em Brasília, precisamente, nós precisamos focar a cidade e despertar o orgulho nacional de sua capital.

Uma capital tem que ser motivo de auto-estima do povo brasileiro e falta essa auto-estima ao brasileiro, em relação à sua capital. Nós somos muito pouco visitados, Brasília tem um turismo pequeno e nós queremos mudar esse quadro. E, logicamente, ao mudarmos esse quadro, estaremos ajudando toda a região Centro-Oeste, porque Brasília, com um aeroporto de grande movimento, Ministro Pedro Brito, seguramente vai também ajudar a toda a região Centro-Oeste.

Então, eu quero aproveitar, Senadora Presidenta Lúcia Vânia, nesse momento, para convidar a Comissão, os Senadores, para que fiquem em Brasília, programem uma visita à Brasília, de suas famílias, de seus familiares, de seus amigos, no dia 21 de abril, que queremos fazer, realmente, uma revolução nesse dia, marcar o aniversário da cidade, que foi construída com tanto entusiasmo pelo povo brasileiro, uma cidade que custou tão caro ao Brasil e hoje é uma grande realidade. Queremos, efetivamente, nesse próximo 21 de abril dar um novo rumo à cidade, mostrando uma cara nova, não só como capital administrativa do Brasil, mas como capital econômica da região de Centro-Oeste, uma cidade que foi criada e fundada com princípios de JK, com princípios baseados no que hoje ela oferece ao Governo, a facilidade, ela que trouxe o desenvolvimento para a região Centro-Oeste, efetivamente, porque há 50 anos atrás aqui nada havia. Há 50 anos atrás, aqui era um grande deserto e, como Brasília, toda a região Centro-Oeste sofreu um grande desenvolvimento.

E, para terminar minhas palavras, eu queria lembrar ao Ministro de Integração Nacional que, dentro das medidas do PAC, o Centro-Oeste foi, efetivamente, o menos contemplado e, por isso mesmo, nós fizemos, recentemente, uma reunião dos 12 Senadores da região Centro-Oeste, região esta que está pontuada por alguns pleitos que iremos fazer, na medida certa, na hora certa, no sentido de valorizar essa região, inclusive Ministro, eu ouvi com atenção o seu posicionamento em relação à SUDAM e à SUDENE, mas faltou a SUDECO. Na sua exposição, V. Exa., esqueceu de colocar SUDECO. E a SUDECO é muito importante

para a nossa região. Nós precisamos, Senador César Borges, nós precisamos, efetivamente, que a SUDECO venha a ser implantada, que tenha recursos a exemplo de SUDAM e SUDENE e, efetivamente, possamos alavancar o desenvolvimento dessa região que é a que mais tem crescido nos últimos tempos. Tem sido a grande responsável pelo grande nível de exportação brasileira, mas falta um amparo, falta uma visão, falta um olhar maior para a nossa região.

Por isso, eu aproveito aqui esse momento dessa Sessão de abertura, Senadora Presidenta Lúcia Vânia, para despertar no Ministro essa nova visão sobre a região Centro-Oeste; nas medidas tomadas pelo PAC, pouquíssimas foram voltadas a essa região. Dos investimentos, também pouquíssimos. Nós fomos o menos contemplado; a região menos contemplada foi a região Centro-Oeste, por isso, já elegemos algumas prioridades, nós vamos pleitear a construção do gasoduto, que é um empreendimento que une os quatro estados da região Centro-Oeste e temos outros pleitos.

Eu sei que aqui cada Estado teve algumas obras prioritárias; aqui em Brasília tivemos a ampliação do aeroporto que atende também ao Ministro Mares Guia, que atende ao turismo brasileiro; a cada dia que passa aumenta o número de vôos para Brasília; o aeroporto está chegando ao nível de saturação e é importante essa expansão do aeroporto, mas precisamos de um olhar maior do Governo Federal para a nossa região Centro-Oeste. E, seguramente, sob a Presidência de uma representante da Região Centro-Oeste, a digníssima Senadora Lúcia Vânia, nós conseguiremos mostrar ao Brasil a necessidade de investimentos nessa região. A região tem um futuro enorme, a região tem perspectivas de investimento, a região, demograficamente falando, ainda está pouco povoada, temos muito que crescer e temos muito que oferecer ao Brasil e precisamos, conseqüentemente, de uma atenção maior por parte do Governo Federal.

No mais, eu quero cumprimentar a todos os Senadores e desejar, Senadora Presidenta Lúcia Vânia, muito sucesso na sua presidência, desta Sessão, por sinal, tudo que a Senadora Lúcia Vânia faz, faz bem feito e, seguramente, será brilhante na condução dessa Comissão, que é tão importante, que marca realmente uma nova gestão do Senado Federal. Parabéns e muito sucesso.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Vice-Governador Paulo Octávio e, antes de passar a palavra novamente para o Ministro Pedro Brito, eu gostaria de registrar aqui a presença do Secretário de Turismo de Goiás, Marcelo Sarfatti, que, sem dúvida nenhuma, traz a sua colabo-

ração para essa Comissão e a sua presença honrados de maneira expressiva.

Eu gostaria de pedir, antes de passar a palavra, Ministro, eu tenho a impressão de que toda a expectativa da Comissão era, nessa sua fala, que o senhor pudesse dizer alguma coisa sobre o Plano de Desenvolvimento Regional. É claro que a gente não vai abrir, por ser uma Sessão de abertura, a gente não vai abrir os questionamentos, noutra oportunidade nós teremos o Ministro aqui novamente para os questionamentos, mas nós gostaríamos de tomar conhecimento do Plano de Desenvolvimento Regional que foi apresentado logo depois do carnaval e muito pouca gente conhece os detalhes do plano. Portanto, eu passaria a palavra a V. Exa., para que pudesse explicar para todos nós o plano.

SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO:

Muito obrigado, Senadora, Vice-Governador Paulo Octávio, senhores Senadores, em primeiro lugar, Senadora Lúcia Vânia, eu queria me reportar à indagação do Vice-Governador Paulo Octávio, por ser muito oportuna. Eu, de fato, quando fiz aqui a minha breve apresentação, falei, além de SUDENE e SUDAM, falei também na SUDECO. Eu não sei se o senhor já tinha chegado, nesse instante, mas é que, no caso da SUDAM e da SUDENE, essas instituições já foram, já passaram no Congresso, já foram aprovadas e já sancionadas pelo Presidente e no caso SUDECO já foi aprovado na Câmara e está, no momento, na CCJ e depois fará o trâmite normal aqui dentro do Congresso. E não tenha nenhuma dúvida, Vice-Governador, que o Ministério da Integração Nacional trata a SUDECO no mesmo nível de importância da SUDAM e SUDENE, quer dizer, nós entendemos que o Centro-Oeste, que hoje é uma região que dá exemplo ao país de punição, de crescimento e de uma verdadeira revolução na área, no setor do agro-negócio, precisa ainda contar com instrumentos importantes, que possam dar mais dinamismo ainda à região. A região já conta com instrumentos fiscais e financeiros importantes, diferenciados do resto do país. Nós temos, por exemplo, o FCO, o Fundo Constitucional do Centro-Oeste, que vem financiando, com sucesso, vários empreendimentos privados, com prazos e taxas de juros absolutamente diferenciados com relação ao mercado; nós temos o Banco da Amazônia, que também cobre uma parte da região Centro-Oeste; tem o caso, por exemplo, do Estado do Mato Grosso, ele recebe tanto recursos do FCO quanto do FNO, que é o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste.

Mas, o senhor pode ter certeza, os Senadores da Comissão podem ter a certeza de que o Ministério da Integração Nacional vem tratando o Centro-Oeste,

inclusive, seria até bom realçar, Vice-Governador, que, do Ministério da Integração Nacional, a única região que tem uma Secretaria Nacional é justamente o Centro-Oeste; o Nordeste, Amazônia, a metade sul do Rio Grande do Sul, que são regiões que precisam desse tipo de atenção, não contam com nenhuma Secretaria Nacional, assim como tem a Secretaria do Centro-Oeste, de uma Secretaria especificamente que trata do assunto, inclusive, recentemente, Ministro Mares Guia, nós desenvolvemos juntamente com todos os governos da região o Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste que está, inclusive, estamos preparando, no momento, uma rodada de apresentação em toda a região e dentro dessa concepção do Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste, está naturalmente como pressuposto colocado, a presença da SUDECO.

Então, eu quero só reforçar isso para o senhor e para a tranquilidade de toda a Comissão, em especial também da Presidenta Lúcia Vânia, que é da região, que a SUDECO é uma das nossas prioridades; não há, portanto, eu peço que não considerem se houve esse entendimento porque, de fato, a SUDECO é nossa prioridade. Com relação ao PAC, é, de fato, existem alguns poucos projetos. No caso, por exemplo, do Ministério da Integração Nacional nós hoje desenvolvemos três importantíssimos projetos de irrigação, grandes projetos de irrigação no Tocantins, temos um projeto de abastecimento d'água para a cidade de Goiânia, muito importante, temos um projeto de macro-drenagem para Cuiabá, que é outro projeto muito importante, mas nós estamos abertos para discutir outras prioridades, que o Centro-Oeste assim o deseje, mesmo que não se coloquem imediatamente agora, nesta primeira aprovação do PAC, mas, certamente, nós iremos considerar essas prioridades que o senhor e os Senadores que se reuniram para discutir o assunto. O nosso interesse é justamente atender àquelas prioridades definidas pela região. Então, o senhor pode contar com a certeza de que o Ministério da Integração Nacional e a Secretaria Nacional do Centro-Oeste têm essa visão de que o Centro-Oeste precisa continuar merecendo um tipo de atenção diferenciada.

Em relação à Política Nacional de Desenvolvimento Regional, Senadora, o Presidente da República aprovou, recentemente, um decreto com as definições da estrutura da Política Nacional de Desenvolvimento Regional, que obedece a um critério, em primeiro lugar, absolutamente democrático, de discussão de todas as medidas que já estão, inclusive, consolidadas em várias propostas que serão levadas à discussão; propostas, por exemplo, no Plano de Desenvolvimento da Amazônia, no PAS, no Plano de Desenvolvimento Estratégico do Nordeste, no Plano de Desenvolvimento

do Semi-árido, que é uma etapa especial para o Nordeste, por conta das condições específicas da região semi-árida brasileira, do Nordeste semi-árido; o Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste, como eu aqui já falei, que nós, inclusive, queremos, brevemente, estar apresentando a todos os Governadores e Senadores e Parlamentares da Região do Centro-Oeste para obter deles essa, digamos, priorização de instrumentos que já estão lá sugeridos e, com a instalação das três instituições, SUDAM, SUDENE e SUDECO, esses planos terão um Fórum específico e apropriado para sua discussão e implementação.

No caso, por exemplo, de SUDAM e SUDENE, que já estão aprovadas e a lei já está, inclusive, sancionada, o Ministério da Integração Nacional está trabalhando para a regulamentação dessas duas instituições, nós temos um prazo, até o final deste mês de março, para a levar ao Presidente a nossa proposta de regulamentação dessas duas instituições que precisam, ainda, para se consolidarem de forma definitiva, de recursos adequados.

Nós sabemos que tanto SUDAM como SUDENE, que já estão aprovadas, contam com o FDNE e o FDA, que são recursos para o financiamento da iniciativa privada, mas falta aquela parcela de recursos para o financiamento da Infra-Estrutura, de Ciência e Tecnologia, de treinamento, que dará a essas instituições essa condição de enfrentar com vigor a questão das desigualdades regionais e mais uma vez, Senadora, agradecendo a oportunidade, eu queria me colocar à sua disposição e da Comissão para quando houver oportunidade de se discutir em profundidade esses planos, e receber da Comissão e dos Senadores todas as contribuições que, certamente, serão importantes para o aperfeiçoamento dos planos. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Ministro da Integração Nacional e passaria a palavra ao Líder do Governo, para que ele possa, aqui, em nome da Comissão, agradecer a presença dos senhores Ministros. Com a palavra, o Senador Romero Jucá.

SENADOR ROMERO JUCÁ (PMDB-RR): Bom, eu gostaria de saudar a presença dos Ministros Walfrido dos Mares Guia, Pedro Brito, do Vice-Governador Paulo Octávio e dizer que, realmente, essa questão do desenvolvimento regional, ela é fundamental num país do tamanho do Brasil. Eu sou Senador de Roraima, o menor estado do Brasil, conversávamos com os dois Ministros antes audiência, no que dizia respeito às questões de integração e desenvolvimento da Amazônia e, realmente, há muito que fazer.

Eu, a pergunta que eu iria fazer ao Ministro Pedro Brito seria sobre a questão exatamente da es-

truturação da SUDENE e da SUDAM, que são dois instrumentos fundamentais para a nossa região, é fundamental que nessa estruturação, realmente, a SUDAM tenha um papel de indutora, porque o que nós estamos vendo na Amazônia, é que a Zona Franca de Manaus se consolidou como pólo efetivamente gerador de empregos e produtor, mas, que os outros estados da Amazônia Ocidental não acompanharam esse procedimento e era preciso discutir para que os estados da Amazônia, os restantes, que não o estado do Amazonas, pudessem ser satélites nesse processo de fabricação de componentes para a industrialização do Amazonas. Esse é um caso que nós vamos discutir no momento apropriado.

Do Ministro Walfrido dos Mares Guia já tivemos o compromisso de que o Brasil, vai deixar de fazer vergonha na relação do Brasil com a Venezuela, porque, realmente, a cidade de Pacaraima vive em condições críticas, inclusive, na forma de recepção do nosso turista e também na forma de entrada do país, porque há dificuldades da ANVISA, há dificuldades na Receita Federal, há horários de funcionamento e isso termina barrando, efetivamente, um fluxo que nós deveríamos ter de forma mais forte.

Discute-se também a questão dos vôos de Manaus, Boa Vista, Caracas porque, hoje, nós que somos da Região Norte, para irmos à Caracas, temos que voltar a São Paulo, pegar um voo internacional e subir de novo para Caracas. Quer dizer, portanto, aquela integração, o Mercosul, agora, entrando a Venezuela no Mercosul, sem dúvida nenhuma, essas questões precisam ser agilizadas de toda forma. Eu queria saudar a ação dos dois Ministérios, a gente tem acompanhado, de perto, pela liderança do Governo e, sem dúvida nenhuma, os passos que foram dados foram passos, foram passos muito importantes.

Eu não teria nenhum questionamento, mas, agradecer a presença e registrar o belíssimo trabalho feito pelo Ministro Walfrido dos Mares Guia e pelo Ministro Pedro Brito. E dizer que as expectativas no governo José Roberto Arruda e Paulo Octávio são muito grandes pela competência, pela visão, pelo trânsito e, enfim, por tudo isso que os dois representam e, sem dúvida nenhuma, o Senado estará à disposição para colaborar e nós aprovarmos todos os dispositivos que puderem fortalecer e ampliar a agilidade da implementação dessa medida. Obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu passo a palavra ao Senador Cícero Lucena para falar em nome do PSDB.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Registro, com satisfação, a presença, nessa abertura dos trabalhos da Comissão de Desenvolvimento Regional,

com a presença do Ministro Walfrido dos Mares Guia, bem como do Ministro Pedro Brito e do Ex-Senador e Vice-Governador, Paulo Octávio, como dos demais Senadores, entendendo como um passo inicial dessa Comissão tão importante para o desenvolvimento regional e, mais do que isso, para a redução das diferenças e desigualdades que hoje ainda existem no Brasil.

O Ministro Walfrido dos Mares Guia é testemunha de uma região como o Nordeste, que mudou sua concepção, mudou sua visão do passado, que o que essa região deseja, precisa e quer, é exatamente o aproveitamento dos seus potenciais, dependendo de investimento, dependendo de ação de Governo e de decisão de Governo. Eu acho que essa Comissão irá dar uma belíssima contribuição com essa disposição de democratizar os debates, as ações que o Governo, porventura, esteja pensando, em execução, mas, principalmente, criando esse compromisso de um desenvolvimento e um desenvolvimento com mais justiça social.

Então, como essa Sessão é de abertura, oportunidades nós temos de discutir não só o turismo, mas também outras ações para o desenvolvimento da Região do Nordeste e, por que não, dos outros potenciais, a exemplo do Centro-Oeste e a exemplo do Norte e do Brasil como um todo?

Então, para nós é motivo de satisfação participarmos dessa Comissão e sabermos de seu potencial e do seu compromisso de aperfeiçoar as iniciativas do Governo, mas também de cobrar e reivindicar para que elas sejam ágeis e importantes para todas as regiões. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com palavra, o Senador Garibaldi Alves, que falará em nome do PMDB.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Agradeço a Presidenta, Senadora Lúcia Vânia. Cumprimento o Ministro Walfrido dos Mares Guia, do Turismo, o Ministro Pedro Brito, da Integração, o Vice-Governador Paulo Octávio, nosso ex-colega, e gostaria de perguntar ao Ministro Pedro Brito, porque a imprensa vem noticiando e não tem nenhum baiano aqui no momento--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Tem um sergipano.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Tem um sergipano. Um veio, oh. Se realmente as obras de transposição das águas do Rio São Francisco estão para começar, porque há uma expectativa muito grande se começa, se não começa, e isso já vem há muito tempo, e perguntar ao Ministro Walfrido dos Mares Guia, eu ia perguntar ao Senador Zambiasi, como é que se penetra tanto nos corredores do Ministério

do Turismo, porque eu estou aqui com um expediente para ele, mas espero que, com a compreensão de Sua Exa., ele possa marcar uma audiência para mim depois ou me recomendar lá à Assessoria.

Mas, eu quero dizer sobre o turismo, eu quero até agradecer, porque eu não estava aqui no início, a referência que o Ministro fez à potencialidade de Natal, o que é que a nossa capital já está proporcionando, em termos de turismo e, agora, o nosso grande projeto, que não é propriamente na área de turismo, mas eu acredito que o Ministro já tenha conhecimento, é a construção de um novo aeroporto, que nós chamamos de Aeroporto de São Gonçalo, porque fica no Município da Grande Natal.

Então, era isso que eu queria dizer e agradeço também, além da Presidenta, a presença do nosso Vice-Presidente, Senador Jonas Pinheiro. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Ministro Pedro Brito.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Questão de ordem, se me permite, Presidenta, Senadora, pedi uma questão de ordem, eu tinha entendido que nós não teríamos a oportunidade de fazer indagação, mas, sem dúvida, eu me somo ao Senador Garibaldi, bem como, com certeza, ao Senador José Maranhão, na questão de que seria importante que a Bahia aqui estivesse, porque a transposição, ela será encarada não só como um benefício de Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará, mas também da própria Bahia, pela preocupação que nós teremos na revitalização do Rio.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Sra. Presidenta, antes da palavra do Ministro, para aproveitar que o tema está em debate--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): E assumir uma proporção que eu considero importante, nós, em primeiro lugar, queremos fazer uma homenagem, por sinal, merecida aos dois Ministros que aqui estão, pelo trabalho que realizam em suas pastas e, posteriormente, em uma outra oportunidade, será de bom alvitre que esta Comissão se pronuncie sobre o requerimento que nós devemos apresentar, convidando a ambos, cada um dentro da sua especialidade, para falar aos membros dessa Comissão, por exemplo, o Doutor Pedro Brito, a respeito dos projetos de revitalização que estão em curso no Ministério da Integração, sob a sua coordenação e também com a participação da CODEVASF, uma Instituição modelar do Governo do Presidente Lula, e também sobre o que o Ministro está fazendo, em termos de integração, com o Congresso Nacional, no sentido de impulsionar

a aprovação da PEC que foi apresentada no Senado Federal, que já esta, há quatro anos, na Câmara dos Deputados, que já foi aprovada em todas as instâncias da Comissão de Constituição e Justiça, no Plenário da Comissão Especial, só falta um empurrãozinho, Sr. Ministro, do Governo.

O Presidente Lula esteve em Sergipe e lá, publicamente, ele disse que o Senado Federal, por nossa iniciativa, tinha apresentado essa PEC, que é a emenda da revitalização, que dá recursos não só para a revitalização, também para o desenvolvimento sustentável. Turismo rural, por exemplo, Sr. Ministro, esta previsto na nossa PEC. Então, eu acho que os dois Ministros se somando, nós poderíamos convencer a equipe econômica do Governo, que é um quanto menor do que aquele que o Governo Federal já está disponibilizando em favor da revitalização, me parece, uns 400 milhões para saneamento das 513 cidades que ainda hoje estão jogando seus esgotos diretamente na calha do rio.

Então, eu acho que a aprovação desta PEC não redundaria em nenhum prejuízo financeiro e orçamentário para o nosso país, pelo contrário, iria fortalecer a idéia de o que Governo não está apenas pensando na transposição; está pensando em revitalizar aquilo que foi desconstituído durante 500 anos ou mais de existência do nosso rio, que é um bem incomensurável para o nosso país.

Portanto, eu quero aproveitar o ensejo para parabenizar a nossa Presidente, ela foi Presidente da nossa Comissão de Assuntos Sociais, ela deu um banho de competência, de lisura, de dignidade e, no ano passado, eu era Presidente da Comissão de Assuntos Sociais, e entreguei a ela uma missão, podemos dizer uma missão impossível, mas ela conseguiu desenvolver, com muita desenvoltura e com muita competência, a questão do ato médico, onde diversas profissões ligadas à área de saúde estavam se digladiando e ela conseguiu, com jeitinho próprio de quem sabe trabalhar como Parlamentar, unir a todos e o ato médico foi aprovado por unanimidade, sem contestação de nenhuma entidade e hoje está na Câmara dos Deputados e foi aprovado em regime terminativo na Comissão de Assuntos Sociais.

Por isso, também, para terminar, eu quero dizer que o nosso Ministro Walfrido, que Walfrido dos Mares devia ser Walfrido dos Oceanos porque, na verdade, o nosso Ministro tem realmente desenvolvido sua pasta com muita desenvoltura. Espero que o Governo Federal reconheça não só seu trabalho, como o trabalho do Doutor Pedro Brito; é uma competência do Presidente da República escolher e fazer alternância dos Ministérios, mas eu posso dar o meu testemunho do brilho e da cordialidade com que nós somos tratados

nos Ministérios do Presidente Lula, notadamente nos dois Ministérios que estão aqui presenciando essa Sessão de abertura.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Antes de passar a palavra ao Ministro, eu passaria a palavra para Senador José Nery para falar em nome do PSOL e, depois, para o Senador José Maranhão.

SENADOR JOSÉ NERY (PSOL-PA): Sra. Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, meus cumprimentos aos ilustres visitantes, Ministro Walfrido dos Mares Guia e Ministro Pedro Brito, da Integração Nacional. Senhores Senadores, primeiro, queria saudar a nossa Presidente, que inaugura o seu trabalho à frente dessa Comissão, trazendo aqui representantes da região Centro-Oeste, como há pouco aqui se expressou, representando essa região, o Vice-Governador do Brasília, ex-Senador Paulo Octávio, e saudar, enfim, o início dos trabalhos que, com certeza, terão uma dinâmica bastante importante para fazer com que ecoem nessa Comissão de Desenvolvimento Regional as várias problemáticas que temos presentes, nas diversas realidades presentes, nas diversas regiões do nosso país e nós que representamos aqui o Pará, o estado do Pará que ao lado do Nordeste, eu considero a Amazônia e o Pará, as duas regiões, apesar das suas enormes potencialidades, das suas riquezas, das belezas naturais, dos recursos naturais e do entusiasmo e da luta do seu povo pela sobrevivência, são as duas regiões rejeitadas do país, porque se olharmos o conjunto dos investimentos, dos recursos públicos na distribuição do orçamento para as diversas áreas, para diversos segmentos, públicos e privados, se olharmos o Norte e o Nordeste, são as duas, eu considero, eu costumo dizer, os “primos pobres” do país que, na verdade, precisam levantar sempre a sua voz para reivindicar, reclamar, que tenhamos um mínimo de equanimidade e de equidade, no tratamento das diversas regiões.

Então, eu creio que esse tema, o desenvolvimento regional, sempre será tratado, articulado com aquilo que é patente aos olhos de todos, a profunda desigualdade entre as regiões do nosso país, então, eu creio que essa Comissão terá e tem um grande desafio, que é de aproximar, cada vez mais, nossas proposições, nossa leitura sobre essas realidades com ações e proposições legislativas, orçamentárias, para dar conta desse combate àquilo que eu chamo a verdadeira apartação que existe entre as regiões brasileiras, em termos de desenvolvimento, em termos de oportunidade, em termos de possibilidade, mesmo considerando as possibilidades que temos, em termos de fazer com que o desenvolvimento seja, de fato, e atinja, realmente,

as grandes camadas da nossa população. Quero, no tema mais expressivo, que se referiu o Ministro Mares Guia, em relação à questão do turismo, dizer que sou um entusiasta—

[soa a campanha].

No sentido de que essa atividade econômica realmente tenha um elemento potencializador do nosso desenvolvimento, desde que atendido um conjunto de condições para que ela seja, de fato, sustentável. Eu sei do esforço que vem sendo feito e que engloba diversos atores do sistema federativo, desde o Governo do estado, municipais e organizações do setor privado, que trabalham com essa questão. Creio que nós temos, realmente, um grande potencial e o senhor falava, Ministro, dessas dificuldades do Brasil ou dessa... Ainda está muito longe--

[soa a campanha].

Eu já vou concluir, Senadora Presidenta--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria apenas dizer que o Ministro da Integração Nacional têm uma viagem para fazer e a gente... Nós nos comprometemos com ele em liberá-lo o mais rápido possível.

SENADOR JOSÉ NERY (PSOL-PA): Certo, da minha parte eu farei tudo para contribuir e garantir com que o Ministro chegue ao seu destino que, com certeza, vai tratar de problemas importantes para o nosso país e para o nosso povo, mas, eu queria, então, Presidenta, concluir a minha fala, fazendo aqui uma sugestão, de dizer a senhora e aos senhores Senadores que vou apresentar um requerimento, convidando os governadores da Amazônia e os órgãos do Governo Federal, os Ministérios, as Instituições que estão elaborando o Plano Amazônia Sustentável para que nós possamos aqui, possamos fazer aqui na Comissão um amplo debate, no sentido de afirmação desse plano que está em elaboração e, de fato, possamos apressar medidas, ações, que contribuam efetivamente para o desenvolvimento que queremos que respeite o meio ambiente, que respeite as pessoas e que traga inclusão social, como uma dimensão fundamental do nosso trabalho.

Então, fica aqui a nossa proposição de um requerimento, convidando os governadores e instituições da Amazônia para tratarem do Plano de Desenvolvimento Amazônia Sustentável, nos próximos dias. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com palavra, o Senador José Maranhão e, logo em seguida, eu passarei a palavra aos Ministros para as considerações finais.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Cumprimentar a Presidenta, Senadora Lúcia Vânia, ao

nosso Presidente, Vice-Presidente, que está aqui nos prestigiando, Senador Jonas Pinheiro, Ministro Pedro Brito, Ministro Walfrido dos Mares Guia. Lamentavelmente, eu não pude participar dessa reunião desde o seu início e não assisti às exposições dos Ministros, mas de qualquer forma eu quero saudar aos dois, ao Ministro da Integração Regional que tem com a nossa região uma responsabilidade muito grande, eis que o seu Ministério está com a responsabilidade de conduzir o processo da transposição das águas do São Francisco para o Nordeste Setentrional, sem dúvida nenhuma, uma das aspirações centenárias do Nordeste Setentrional, que tem nesse projeto, não apenas uma reivindicação de natureza econômica, pois ele vai possibilitar a irrigação de forma econômica, o desenvolvimento da agricultura econômica, sem o qual a agricultura irrigada, sem a qual o Nordeste não pode ter nessa atividade uma fonte de receita e, sobretudo, uma fonte da produção de alimentos para a sobrevivência de sua própria população, mas é, sobretudo, uma reivindicação de natureza humana e de natureza social profunda porque se trata da sobrevivência da população dentro um horizonte próximo de 20 anos. Aceitando-se os índices de crescimento normais, o Nordeste, sem a transposição, não teria condições de viver com dignidade, sobretudo, de viver com conforto, com perspectiva de desenvolvimento.

Esse projeto é importante e por isso eu me que acosto aos Senadores que já manifestaram aqui a intenção de convocar o Ministro Pedro Brito para discutir em profundidade esse projeto, que é um projeto de Governo, um sonho de todo o Nordeste Setentrional, como já disse, de 100 anos, e que vem sendo postergado indefinidamente.

O Presidente Lula, se não tivesse outros méritos para a população do Nordeste, teria pelo menos este. O mérito de reconhecer a necessidade inadiável desse projeto, que é fundamental para o nosso desenvolvimento e ele precisa ser discutido. Não há nenhuma razão para que ele não seja discutido, inclusive, ouvindo-se a opinião dos contrários.

Nós já tivemos, e aí é o Nordeste como um todo, não é apenas o Nordeste Setentrional, mas, desde Minas Gerais até o Maranhão, a sorte de acordar para o projeto da Revitalização do São Francisco. Um projeto que nasceu naturalmente, como uma necessidade política de conciliação dos interesses em conflito, mas que foi o mérito da transposição que fez aflorar essa necessidade tão importante. Até, então, não se tinha falado na revitalização do rio. Foi a transposição que forçou essa iniciativa, até em termos de acordo.

Com relação ao Ministro Mares Guia, ao turismo, nós no Nordeste acreditamos, e na Paraíba também,

acreditamos que o turismo, a indústria sem chaminé, a indústria sem poluição é um instrumento fundamental para uma região que ainda não encontrou, em Governo nenhum, a sua verdadeira vocação. A Paraíba tem um déficit muito grande em relação ao desenvolvimento do turismo, mesmo comparada com a Região Nordeste. Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Rio Grande do Norte estão muito mais à frente porque sobre eles se investiu muito, tanto os governos locais, como o Governo Federal, para o desenvolvimento turístico nesses demais estados. A Paraíba está atrasada, nós estamos nos arrastando há muitos anos com um projeto anêmico de um aeroporto internacional em João Pessoa que, sinceramente, faz vergonha o projeto--

[soa a campanha].

É um projeto que realmente não cabe dentro das proporções de um projeto de aeroporto internacional. Nós precisamos de um aeroporto realmente à altura e a Paraíba precisa envolver infra-estrutura para o turismo, no seu maior patrimônio turístico, que são as suas praias, pela qualidade das suas águas, pela temperatura das suas águas, pela não poluição, ainda, de suas águas, ninguém sabe até quando. Mas precisamos de investimento nessa área.

É importante agora que o Presidente Lula e que o Ministério do Desenvolvimento do Turismo realmente olhem para a Paraíba como um caso especial. Porque nós temos que resgatar esse atraso, nós temos que recuperar o tempo perdido. Na época em que governei a Paraíba, eu tive a honra de implementar o PRODETUR I, que é a infra-estrutura para o litoral sul.

[soa a campanha].

Deixei inteiramente aprovado pela análise do Banco do Nordeste, do BNDES, o projeto do PRODETUR II. Lamentavelmente, não houve continuidade, o projeto não foi contratado pelo Banco do Nordeste, e aqui eu não quero discutir as razões, porque não interessam as razões, mas, sobretudo, pedir ao Ministro Mares Guia que olhe para este projeto, PRODETUR II, com as simpatias que a sua inteligência e, sobretudo, seu espírito público tem dedicado aos problemas dessa área do desenvolvimento do turismo.

É esse registro que eu queria fazer, evidentemente, que não faltarão oportunidades para que, tanto no caso do PRODETUR, do Desenvolvimento do Turismo da Paraíba--

[soa a campanha].

Como no caso da transposição do São Francisco, tanto o Ministério Pedro Brito como o Ministro Mares Guia comparecerem a esta Casa para discutirem com maior profundidade estas questões. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu peça a palavra ao Ministro Pedro Brito

para as considerações finais. E, logo em seguida, ao Ministro Walfrido dos Mares Guia.

SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO: Em primeiro lugar, eu queria me associar ao Ministro Mares Guia, em relação à questão do turismo, dizendo que concordo totalmente que desenvolvimento regional e turismo são duas coisas que andam de mãos dadas e, sem dúvida alguma, o turismo é um setor econômico dos mais importantes no mundo inteiro, e o Brasil tem todas as condições objetivas de usar isso para o seu desenvolvimento regional. E, no caso do Brasil, talvez por sorte nossa, Ministro, nas regiões que mais precisam de atenção, são as regiões que mais oferecem oportunidades, do ponto de vista da natureza, para que o setor seja incentivado.

Então, eu queria aproveitar a oportunidade aqui na Comissão para dizer ao senhor que o Ministério da Integração Nacional não só concorda, como está à sua disposição para trabalharmos juntos, fazendo do turismo uma das alavancas do desenvolvimento regional.

Em relação à questão do São Francisco, em primeiro lugar, quanto à revitalização do rio, o Governador, o Senador Valadares, mencionou a questão da PEC que, inclusive, é da autoria dele, com a qual nós estamos absolutamente de acordo. É uma PEC que destina um percentual de recursos para a revitalização do rio por 20 anos. Isso dá o acúmulo de 250 milhões de reais por ano, durante 20 anos, e são recursos importantíssimos para garantir a revitalização completa da Bacia do São Francisco e queria, Senadora Lúcia Vânia, lembrar que, no PAC, o Presidente Lula autorizou e já está, portanto, previsto para o PPI, um bilhão e 300 milhões de reais, nos próximos quatro anos, para a revitalização do Rio São Francisco.

Então, isso é uma quantia de recursos nunca antes imaginada para a revitalização de nenhuma bacia hidrográfica no país. O Rio São Francisco já conta, portanto, garantido com 01 bilhão e 300 milhões de reais, sendo que, desse montante, 430 milhões serão só para este ano de 2007. Até agora, nós já investimos 197 milhões em obras de saneamento básico, de replantio de matas ciliares e desassoreamento do rio e esse valor já investido é comparado com o que nós temos para investir. Só esse ano, já vão ser duas vezes mais, só neste ano de 2007, portanto, o Presidente Lula já garante com uma decisão já tomada de alocação de recursos para a revitalização do Rio São Francisco, isso independentemente da emenda do Senador Valadares, da PEC, que nós concordamos. E a opinião nossa é que deva ser aprovada porque, aí sim, garantirá recursos por 20 anos para a completa revitalização do Rio São Francisco.

Em relação ao projeto de integração da bacia do rio São Francisco, dos rios do Nordeste Setentrional e que recebe o nome popular de transposição porque, de fato, não é uma transposição. A rigor, o que nós queremos retirar é 1,4% da vazão média firme, com 100% de garantia do rio e isso não é transposição. Na verdade, é um filete d'água, quando comparado com o rio todo, que é um manancial de água. O projeto, Senadores, especialmente Garibaldi, Cícero Lucena e Senador José Maranhão, que questionaram esse assunto, o projeto deverá ser iniciado brevemente e eu estou dizendo isso por razões objetivas e concretas.

No atual momento, o projeto não tem nenhuma pendência. Do ponto de vista judicial, o STF derrubou todas as liminares que foram impetradas contra o projeto. A licença prévia já foi concedida e a licença de instalação deverá ser concedida, no máximo, até a próxima semana. Com isso, o projeto poderá ser iniciado imediatamente porque os batalhões de engenharia do Exército estão prontos e com recursos já destinados ao Ministério da Defesa para dar início ao projeto e nós não precisamos de licitação para isso.

Do ponto de vista das licitações, nós já concluímos a licitação dos sistemas de motobombas, que são bombas que são feitas por encomenda e vamos, inclusive, contratar já e emitir ordem de serviço, já na próxima semana, para a montagem desses equipamentos. A licitação dos projetos executivos está em curso, com data final para 15 de março, a licitação da supervisão dos 14 lotes da obra, porque a determinação do Presidente Lula é que a obra seja atacada em 14 lotes simultaneamente, de modo que possa ser concluída até 2010.

Então, a licitação da supervisão dos 14 lotes, nós vamos lançar na próxima semana juntamente com a licitação das obras civis, portanto, Senadores, a decisão do Presidente Lula é no sentido de se iniciar tão logo seja expedida pelo IBAMA a licença de instalação e o Exército, como eu já disse, está pronto para isso e as demais providências para tocar a obra nos seus 14 lotes simultâneos, estão sendo tomadas concretamente. Na próxima semana, já vamos lançar, inclusive, o edital das obras.

Então, esse é o estágio atual e acho que, comunicando com as palavras do Senador José Maranhão, o país vai, enfim, poder pagar um tributo que roda há décadas, em relação a essa necessidade extrema de água do Nordeste, que piora. Todas as análises recentes do INPE, de todas as instituições ligadas à meteorologia, são muito claras no sentido de indicar uma piora muito grave para todo o semi-árido com a questão do aquecimento global, seja pela exacerbação das secas, que hoje ocorre em cerca de cada dez anos uma, pelo

menos, e essas secas irão ocorrer com mais frequência daqui para frente, além do que o próprio aquecimento vai fazer com que aumente a evaporação, que já é muito grande. De todas as chuvas que caem no semi-árido, de toda a água da chuva que cai, apenas 8% é retido nos rios e lagos, porque 92% da água se perde por evaporação e essa evaporação vai aumentar mais ainda com o fenômeno do aquecimento global.

Então, essas são as informações objetivas com relação ao projeto. Muito obrigado.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Senadora Lúcia Vânia—

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Antes de encerrar, eu queria--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Antes de passar a palavra ao Ministro Mares Guia, eu gostaria de passar a palavra para um mineiro que não ficaria tranqüilo se não usasse a palavra antes, é o Senador Eduardo Azeredo, depois, o Senador Flexa Ribeiro e o Senador Valter Pereira. Mas, eu pediria a todos que fossem bem sucintos--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Concisos--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Para que a gente possa encerrar essa abertura da Comissão de Desenvolvimento Regional, porque os senhores Ministros, eu assumi compromisso com eles, de apenas duas horas aqui, e nós já passamos e muito esse período.

Com a palavra, o Senador Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Presidenta Senadora Lúcia Vânia, eu quero até já pedir desculpas ao Ministro porque nós vamos ter que sair, Senadora Serys Slhessarenko, Senador Flexa Ribeiro e eu, para um almoço com o Embaixador da China, de maneira que eu também vou ser bem conciso, bem rápido.

Eu quero saudar a presença do Ministro Walfrido dos Mares Guia, a presença do Ministro Pedro Brito Nascimento. Nós mineiros nos orgulhamos muito de um lado dos mineiros que é esse, o mineiro sabe ter visão nacional. Nós sabemos a importância do desenvolvimento regional, de maneira que nós estaremos sempre prontos a apoiar esses projetos que visem distribuir o desenvolvimento pelo Brasil todo.

Assim, é que eu vejo que a demanda, por exemplo, lá da Paraíba, por um aeroporto. É o único estado, talvez, que não tenha um aeroporto novo de verdade, no Nordeste, seja a Paraíba. Então, é evidente que é uma demanda mais do que justa e que deve ser atendida o mais rápido possível.

Agora, lamentavelmente, eu vou ter que fazer, ainda, só uma contestação, Ministro Pedro Brito. A questão do São Francisco, eu temo que esses recursos de 1,3 bilhão, a gente tinha conhecimento de 400 milhões apenas de revitalização, que esses recursos estejam envolvendo recursos já previstos anteriormente, recursos de outros projetos e que se vão somando. A informação é positiva, se for 01 bilhão e 300 milhões realmente novos, porque, se forem projetos que já estavam previstos, como a Barragem de Congonhal, a barragem de não sei o quê, assim, que já estavam--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Não são barragens, são obras específicas na calha do rio.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

De revitalização, está bem.

Agora V. Exa. sabe bem que, na verdade, o negócio de filete de água não é bem assim porque a outorga possível do São Francisco é de 360 metros cúbicos por segundo e nós já temos 330 outorgados. Então, nós mineiros, que temos 75% da água que chega ao mar, ela vem de Minas Gerais, nós nos preocupamos sim, porque a outorga para projetos futuros, ela praticamente está se esgotando. Daí a defesa forte que fazemos da revitalização para poder aumentar um pouco essa vazão e garantir a questão da água na sua origem, na sua nascente. De maneira que queria só colocar que a gente continua bem mineiro nesse caso também, com um pé atrás.

[Risos].

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

Estamos com um pé atrás para ver.

Eu quero saudar a presença de V.Exa. e a presença do Ministro Walfrido dos Mares Guia, são sempre muito bem-vindos aqui no Senado, e a presença do Ministro Walfrido dos Mares Guia, que já veio várias vezes aqui e que tem também uma gestão muito aprovada por todos nós, seja de Governo, seja de oposição. Só desejamos que termine logo essa novela da Reforma do Ministério e V. Exa. continue como Ministro do Turismo, que tem sido amplamente aplaudido em todo o Brasil. Obrigada.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Mas ele está muito tranquilo e sorridente, não é?

[Risos].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Com a palavra, o Senador Flexa Ribeiro e, logo em seguida, o Senador Valter Pereira.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidenta Senadora Lúcia Vânia--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Ditadura de Minas.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Nosso Vice-Presidente, Senador Jonas Pinheiro, Ministro Walfrido dos Mares Guia, Ministro Pedro Brito, Governador Paulo Octávio, Senador Paulo Octávio também, eu quero fazer uso da palavra bem rápido, Senadora Lúcia Vânia, primeiro para festejar a presença dos Ministros Walfrido dos Mares Guia do Turismo, Pedro Brito da Integração Nacional, do nosso Vice-Governador e Senador Paulo Octávio e parabenizar V.Exa., lamentavelmente, nós não temos o dom de estar presentes em dois espaços ao mesmo tempo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O dom da ambigüidade.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Da ambigüidade. Eu estava lá na reunião da infra-estrutura com a aprovação do nome Embaixador Ronaldo Sandenberg para a Anatel. Mas eu quero parabenizar V. Exa., que inicia o seu mandato à frente da Presidência da Comissão de Desenvolvimento Regional, com uma Audiência Pública para tratar da questão do Centro-Oeste, mostra a sua preocupação com o Brasil, a sua preocupação com a região de atuação de V. Exa. e, com o seu estado Goiás. O povo goiano, com certeza absoluta, reconhece o esforço e a competência com que V.Exa. honra o mandato que lhe foi outorgado pelo processo eleitoral.

E, Senadora Lúcia Vânia, eu apenas quero dizer, pedir ao Ministro Pedro Brito, eu vou encaminhar o requerimento, Ministro Pedro Brito, de uma Audiência Pública aqui na Comissão, para que nós possamos aprofundar e discutir a solução para aquela questão que nós já estivemos em seu gabinete, por diversas vezes, com relação aos fundos constitucionais.

Nós precisamos, realmente, se o Brasil, como todos nós brasileiros queremos que ele avance no desenvolvimento, as regiões atendidas pelos fundos constitucionais precisam ter uma solução para o estoque da dívida que foi acumulada ao longo do processo inflacionário sem controle que, graças a Deus, já é no passado que já vai bastante distante.

Então, eu vou apresentar o requerimento para que nós possamos entrar, então, aprofundar e encontrar a solução para esse processo. Parabéns, Senadora Lúcia Vânia.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, Senador Valter Pereira, último orador.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Sra. Presidenta, Senadora Lúcia Vânia, Ministro Mares Guia, Ministro Pedro Brito, eu, antes de fazer o questionamento que eu desejo fazer, eu gostaria de pedir desculpas por ter retardado a minha participação aqui, uma vez que eu estava aqui no início da Sessão, mas

tive que me ausentar para atender um compromisso urgente do Ministério das Comunicações e só agora que retornei.

Ministro, minha intervenção é sobre a Pasta do ilustre Ministro Pedro Brito. Eu tenho em mãos, aqui, o Decreto 6.047, que objetiva a redução das desigualdades de nível de vida entre as regiões brasileiras e a promoção de equidade no acesso a oportunidades de desenvolvimento e que devem orientar os programas e ações federais no território nacional, atendendo o disposto inciso III, do art. 3º da Constituição.

Acho que o diploma, realmente, dá uma certa diretriz para orientar o desenvolvimento da região. No entanto, para surpresa minha, eu vejo aqui o seguinte: há um atendimento aqui, de alguns pleitos de Juazeiro, Petrolina—

[soa a campainha].

Grande Teresina e até o entorno do DF e numerosas unidades como no caso de Goiás--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Valter Pereira, nós combinamos aqui com os Ministros que essa reunião seria uma reunião de abertura, a gente queria mais ouvir os Ministros do que questionar.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Mas eu vou, eu não vou interpelar, eu vou só--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu queria pedir a V. Exa., porque eles não vieram para responder as perguntas, agora--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Não precisa nem responder. Eu vou colocar o problema e depois o Ministro vai estudar--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agora, eu queria pedir a V. Exa.--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu gostaria só de fazer um alerta, eu já estou terminando--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Porque o Ministro tem viagem marcada.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu só gostaria de lembrar ao Ministro que aqui, embora haja uma abrangência realmente regional, mas está criando aqui uma discriminação intra-regional, porque Mato Grosso do Sul não tem nada.

Então, eu gostaria só que V. Exa. levasse o meu clamor e lembrasse que Mato Grosso do Sul faz parte do Centro-Oeste, tem necessidade de crescer, está passando uma situação muito difícil. O Governador que assumiu recentemente enfrenta problemas gravíssimos com o endividamento extraordinário.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O Governador esteve comigo lá--

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Esteve. Eu sei que ele esteve com V.Exa. Então, eu gostaria só de alertar V.Exa. Para esse problema que ocorreu aqui que de repente V.Exa. Vai ficar sem o diploma legal para operacionalizar o objetivo central desse decreto e da própria Pasta que representa.

Era só essa minha intervenção e gostaria que V. Exa., não precisa responder nada. É só—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Obrigado, Excelência.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): É só realmente para tomar conhecimento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Ministro Mares Guia para suas considerações finais.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Sra. Presidenta, se o Ministro Pedro Brito tiver essa necessidade de sair, que ele que se sinta à vontade, porque eu farei apenas as colocações sobre turismo, agradecendo, inclusive, a sua colocação dessa irmandade, que existe dentro do desenvolvimento regional a presença do turismo e, sobretudo, o Nordeste e o Norte do Brasil. Muito obrigado.

SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO: Eu não poderia perder suas palavras, de modo algum. Eu adio a viagem.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Está bom, então, eu vou ser mais sintético ainda.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Parece que a irmandade vai continuar.

[Risos].

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Tomara viu, Senador? Tomara do meu lado e do dele.

[Risos].

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Mas eu queria primeiro agradecer, mais uma vez, essa acolhida amistosa de tantos Senadores amigos, e os novos também e, sobretudo, pelo entusiasmo que eu vejo em muitos dos senhores e das senhoras, sobretudo, de dois ex-Governadores aqui, que trabalharam muito tempo pelo turismo.

Eu começo dizendo que esses dois aeroportos que estão sendo construídos, tanto de São Gonçalo, lá do lado de Natal, no Rio Grande do Norte, quanto da Paraíba, de João Pessoa, são dois aeroportos absolutamente fundamentais para a integração, não somente do Nordeste, desses dois estados com o resto do Brasil, mas também para a integração internacional, porque nós queremos, agora, cada vez mais, promover o Brasil como um todo, mas abrindo os espaços, através da nossa múltipla presença em feiras internacionais - são 40 que nós estamos indo - para que os

estados possam também se promover, praticamente sem gastar nada, com o Governo Federal bancando toda a estrutura das grandes feiras internacionais, onde os pacotes, de fato, são vendidos.

Então, eu tenho uma confiança enorme que esses dois aeroportos vão sair com rapidez, eles estão, inclusive, no PAC. O Aeroporto do Rio Grande do Norte, em especial, ele está sendo construído numa posição tão estratégica que ele vai facilitar a chegada de grandes aviões; aviões que ainda não estão chegando no Brasil, como o A-380, que virão trazendo 600 passageiros, pelo tamanho dele e pela localização dele. Essa estratégia que a Air Bus está usando, de grandes aeronaves, é para vôos ponta a ponta, que eles vão chegar em aeroportos tipo HOP(F), onde serão distribuídos para o resto do país ou da região.

Então, têm duas estratégias: a da Boing, que são vôos menores e mais rápidos e os vôos do Air Bus, que são vôos de longa trajetória, 10, 12, 15 horas, mas com um número enorme de passageiros para que eles possam ser, depois, disseminados. Então, nós teríamos o Nordeste inteiro, Bahia, Alagoas, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Fortaleza e Maranhão com aeroportos internacionais dotados de qualidade e de receptivo.

Eu tenho conversado muito com o Presidente Lula, dizendo que o foco dos aeroportos não é prédio, são as pessoas, nem o avião. O avião é, em geral, as empresas áreas são todas as empresas privadas, são poucos os países do mundo que têm ainda empresas estatais. De repente, aporta um avião no aeroporto, ele chega no finger, o passageiro está dentro de um avião, que é o objeto que tem mais densidade tecnológica dentro dele, no que ele está com um pé num avião, que é um instrumento extraordinário, em termos de segurança e tecnologia, e o outro pé ele pisa no aeroporto, quando ele sai do avião e entra no finger e, ele pisa num aeroporto que é do Governo, portanto, ele está dentro do Governo, de um órgão estatal. O atendimento tem que ser primoroso ao turista, portanto, o foco não é o prédio nem o avião: são as pessoas, informação, limpeza, higiene, tranquilidade, conforto, beleza, auto-estima.

Então, nós temos que dotar os nossos aeroportos de tudo isto, portanto, é uma preocupação que eu tenho levado sempre ao Presidente - estou falando isso porque o Senador Paulo Octávio, o Vice-Governador Paulo Octávio, trouxe essa questão aqui - ele está coberto de razão, prioridade—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: E regularidade--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Sim, mas por isso que nós temos agora a ANAC, nós

vamos lembrar que a ANAC ainda não completou um ano, Senador Valter Pereira.

A ANAC tem só 11 meses, 10 meses e ela pegou três pepinos, se me permitem, a expressão do dia a dia: A falência da Varig, a crise dos controladores e esse desacerto que algumas companhias tiveram no final do ano e que ela está levando isso a ferro e fogo, fazendo uma auditoria completa nos sistemas de vendas e disponibilização de passagens para evitar o overbooking, que até não é problema quando nós não temos a procura violenta, como se tem nas férias de final de ano, na Semana Santa e no Natal.

Então, nós temos os instrumentos, o importante é que nós temos os instrumentos. Há dois anos atrás, Senador Valter, nós estávamos aqui nesta Comissão, sob a liderança do Senador Tasso Jereissati, e, há quatro anos, do Senador Paulo Octávio, discutindo isto, discutindo a criação da ANAC. E eu dizia: “O calcanhar de Aquiles do desenvolvimento do turismo nacional é a aviação civil”.

E esse calcanhar de Aquiles é a não existência da ANAC, porque por melhor que tenham sido os serviços prestados pelo DAC, que foram muitos e a transposição do DAC para ANAC foi extraordinária - eu faço uma homenagem ao Ministro Bueno, que está deixando o Comando da Aeronáutica nesse momento - para dizer que o serviço desenvolvido pelo DAC dentro da Aeronáutica, nesses muitos anos, décadas, foi extraordinário, mas o negócio da aviação é muito grande, por isso é que eu botei aquela transparência ali, uma única. Eu quero lhes mostrar e para observar que nós vimos ali, numa subida muito tênue, até fruto da própria economia nossa, ter ficado parada durante muito tempo mesmo, não obstante os esforços e as novidades que tivemos e os incrementos que tivemos.

Mas, a partir de 2003, porque o mundo, em 2002, teve uma perda de 2002 para 2003, todinha no turismo, teve a Guerra do Iraque, a Gripe Asiática e teve o ato de terrorismo das torres de Nova York, em setembro de 2001, no 11 de setembro. Então, nós saímos ali de 30 milhões de passageiros e, quatro anos depois, nós estamos com 46 milhões, mas aquele número ia ser 50 se nós não tivéssemos tido a infelicidade da crítica gestão que a Varig sofreu anteriormente, que deu no que deu. Mas, então, os nossos aeroportos são fundamentais.

Então, nós temos que ter 27 aeroportos da melhor importância, tem que ser uma gestão profissional, eles têm que estar voltados pela satisfação do passageiro. Eu estou envolvido nisso de uma maneira, assim, direta com a Infraero, com o Ministro da Defesa e até com o próprio Presidente da República, com o apoio da Ministra Dilma Rousseff.

Eu queria dizer também uma coisa importante, até bom o Pedro Brito estar presente aqui, a obra mais importante do turismo no Brasil chama-se BR-101. O PRODETUR/NE II é 400 milhões de dólares; o PRODETUR/SUL é 242 milhões de dólares; o PROECOTUR é 220 milhões de dólares. Então, nós estamos falando aqui de 860 milhões de dólares; a BR-101 é 01 bilhão—

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
De dólares?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
De reais, mas ela está sendo feita agora. Os outros projetos não são pagos pelo Governo. O Governo vai botar nos PRODETURs algo como 300 milhões. Então, a BR-101, ela integra desde Natal até o Norte da Bahia. Ela vai ser uma expressway, uma via dupla extraordinária, com segurança total, velocidade, quase que margeando a praia. O desenho dela é extraordinário para o desenvolvimento do turismo, mais os aeroportos, e aí vem o PRODETUR. O PRODETUR/NE I--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Ministro?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Sim.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Sem querer interromper e já interrompendo--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Mas V.Exa. tem todo o direito, Senador.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Vamos louvar a duplicação da BR-101, é importante, mas não vamos esquecer o Aeroporto de João Pessoa--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não, mas ele vai sair--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): O senhor falou aí o aeroporto como um grande instrumento; o que está sendo feito lá não é um aeroporto internacional, é apenas uma gambiarra de um velho aeroporto que está apenas maquiado--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não, mas o que nós--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Ministro, o projeto lá é um projeto que humilha os paraibanos.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Pois é, mas a questão é a seguinte Senador, nós temos que ver dois enfoques: o enfoque do voo nacional e do voo internacional.

O turista internacional hoje, ele considera um voo ponto a ponto, se ele chega no aeroporto internacional e se desloca, no máximo, com uma hora dentro de um ônibus com ar-condicionado. Isso o senhor pode trazer turista da Finlândia, da Noruega, da Rússia, da Hungria, da África, do Dubai, da Arábia Saudita, de

onde o senhor quiser. Ele pode passar 12, 13 horas no avião.

Agora, os Emirados Árabes vão começar um voo, através da empresa Emirates, no dia 1º de outubro, Dubai - São Paulo, 14 horas e meia, dentro de um avião, direto, chegando a São Paulo. Se ele vem para um destino turístico, se ele não vem para trabalhar, ele tem tranquilamente a possibilidade de, com uma hora no máximo, de deslocamento numa estrada que flui, num ônibus confortável, porque ele é um turista, ou mesmo, que ele venha trabalhar, aí nós vamos ter essas condições. Então, eu estou muito mais preocupado com o desenvolvimento do turismo nacional para nós chegarmos em 60, 70 milhões de passageiros, sem contar o rodoviário.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Ministro, o senhor conhece o Aeroporto de João Pessoa?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Conheço. Eu já passei férias lá no passado lá no--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): O senhor considera aquele aeroporto--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Um aeroporto digno?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não, não. Nós temos que melhorar, mas está previsto--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Pois não tem nada de melhora lá.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Está prevista a melhora--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): É apenas uma maquiagem, fizeram um frontispício--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não, eu estou falando--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): E essa obra vem se arrastando há mais de quatro anos e não sai do canto.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Mas, depois, eu posso até ver para V. Exa., com detalhes, quais são os planos da Infraero, porque a Infraero não está diretamente ligada ao nosso Ministério a esse respeito.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PFL-MT): Meu caro Ministro Walfrido dos Mares Guia, meu Presidente Jonas Pinheiro, V. Exa. me permite, só um pequeno aparte?

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Pequeno aparte.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Pequeníssimo, é uma pergunta muito ágil. V. Exa. me permite?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Permitido.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Ministro Walfrido, com a competência que V. Exa. tem e um dos melhores Ministros desse Governo, disparadamente--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Obrigado.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Eu não tenho dúvida nenhuma, e eu estou vendo os números dos vôos, dos passageiros, esse crescimento acen tuado, será que não vale a pena, meu caro Ministro, uma discussão mais franca quanto a uma agregação da Infraero ao Ministério do Turismo, para que nós tenhamos mais celeridade, principalmente, para atender a essas demandas, especialmente que nós estamos falando de turismo, que é talvez uma das indústrias mais importantes ou talvez a mais importante, nessa área de serviços no mundo?

Então, eu só queria, meu caro Ministro, ouvir a opinião de V.Exa.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Não, eu até lhe confesso, Senador Delcídio Amaral, não só pela amizade pessoal que eu lhe tenho, que muito me honra, e é recíproco, mas pelo respeito pelo seu trabalho, sobretudo pelo desenvolvimento, lá no Mato Grosso do Sul, Corumbá e regiões, eu lhe digo que já até conversei esse assunto com o Presidente, não para Infraero ficar sob a minha responsabilidade, porque eu acho que isso não seria necessário, mas o Ministério do Turismo ter presença na Infraero, no Conselho de Administração da Infraero, porque o Conselho de Administração de uma empresa é que define o planejamento estratégico dela e acho que é essencial. Não há turismo no mundo sem aviação, não é? E aqui no Brasil—

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Ministro, corroborando a sugestão do Senador [soa a campainha]. Delcídio Amaral, eu gostaria de registrar que acompanhei os seus passos no período do “Apagão”. V. Exa. teve efetivamente atento e participante em toda busca da solução.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: É verdade, um país da dimensão da dimensão do Brasil, 8,5 milhões de quilômetros quadrados, a distância de um ponto a outro, Norte a Sul ou Leste a Oeste, são quatro horas e meia dentro de um jato de última geração, você atravessa a Europa toda, você está dentro do Brasil. Você sai da Rússia, chega em Roma, são quatro horas e meia e aqui nós estamos dentro

do Brasil. Então, se a aviação aqui não funcionar, não só a aviação nacional, mas a aviação regional, e nós estamos nos dedicando muito a isso e, além disso, a atração dos vôos internacionais.

Então, eu dizia, Senador José Maranhão, que eu não tenho preocupação com relação ao desenvolvimento do Nordeste como um todo e estou acompanhando individualmente cada Estado. O PRODETUR II, ele já foi um projeto diferente do PRODETUR I.

O PRODETUR I foi um projeto mais de obras de infra-estrutura, em que os governadores tinham, assim, o automático direito de identificar essas obras. O PRODETUR/NE II, ele já foi um projeto muito mais complexo, talvez, o mais complexo que eu jamais vi na minha vida. Eu tive oportunidade de ser o Vice-Governador do Eduardo Azeredo e ele me deu a honra de ser o Secretário de Planejamento. Nós negociamos, no Governo do Eduardo Azeredo, em Minas, e desenvolvemos projetos com o Banco Mundial, com o BID, com o SF(F), de 890 milhões de dólares e era sob a minha responsabilidade pessoal, sendo que um deles era o da Educação, de 320 milhões de dólares. Nunca vi, na minha vida, um projeto tão complexo, tão mal organizado como o PRODETUR/NE II porque ele não foi organizado pelos governos, foi organizado pelo Banco do Nordeste que, à época, fez um—

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Deixa eu lhe falar, Ministro, porque eu ainda estava no Governo quando o PRODETUR II foi aprovado pelo Banco do Nordeste--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Setembro de 2002.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Mas, no caso da Paraíba, eu posso lhe dizer, pelo menos, que o Governo do estado teve participação determinante no projeto.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Sim, mas--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): O Banco do Nordeste fez a análise--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Mas não é isso que eu estou falando—
[soa a campainha].

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): O Banco do Nordeste, por delegação do BNDES, eles fizeram a análise --

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA: Mas não é esse assunto que eu estou falando, eu estou falando do contrato.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Agora, esse projeto, apesar de ser sido aprovado, não foi contratado, porque o atual Governador não aceitou o projeto, alegando que o projeto não correspondia à

sua visão, e a sua visão terminou não aparecendo, ficou como aquela visagem que ninguém vê - sem nenhum trocadilho. Mas, não apresentou, perdeu o prazo e a Paraíba passou batida. Essa é que é a realidade.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Do meu ponto de vista, Senador, o aspecto que eu queria levantar não são as obras que os Governadores da época ou os seguintes escolheram, é o formato do contrato, porque quem toma o financiamento é o estado. Então, ele é quem diz para nós - o Banco do Nordeste para o Governo Federal - o que ele quer fazer. Só que tem que, para ele tomar ou fazer uma escolha, a quantidade de restrição é de tal ordem, a preocupação com o desenvolvimento sustentável que é absolutamente essencial foi levado à última consequência. Só para o senhor ter uma idéia, esse projeto, se ele não tivesse sido mudado por nós, não as obras de cada estado, mas o formato dele, ele não sairia nem em 2020.

O hoje Deputado Pedro Eugênio, que era o Diretor do Banco do Nordeste, mais a minha Secretária Nacional, Maria Luiza, eles trabalharam um ano e meio para transformar aquela montoeira de exigências, que impediria o projeto, numa coisa razoável, de tal maneira que o projeto hoje está contratado, ele está 100% contratado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [Pronunciamento fora do microfone].

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Eles eram do Banco. O Banco, o BID fez um projeto para o turismo e não para infra-estrutura, diferente do outro. O outro foi mais para aeroportos e estradas, pouco saneamento. Em alguns locais, têm as estradas lá, não tem um emprego; esse projeto é todo voltado para a geração de empregos.

Se a gente faz um investimento numa determinada cidade da Paraíba, do Rio Grande do Norte, do Sergipe, do Maranhão daqueles estados que contrataram de 01 milhão de reais ou de 100 milhões de reais, você tem que ter um Plano Diretor de Turismo, desenvolvimento do turismo da cidade. Tem que ter o Conselho Diretor, tem que ter todas as obras planejadas, contratadas e licitadas. Todas, de todos os estados, de todo o Nordeste. Então--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Só começa depois de--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Aí, nós, então, mostramos que isso era impossível porque uma cidade que faz, digamos, o dever de casa dela, rapidamente, não pode ser prejudicada por uma outra, cujo Prefeito, às vezes, não consegue nem ir a uma reunião na Câmara para aprovar o Plano de Desenvolvimento do Turismo da cidade. Se tivesse uma única intervenção não interessa o preço dela.

Então, o objetivo do BID é saudável porque ele queria desenvolver uma cultura de planejamento local, mas isso à custa do fracasso do projeto. Então, nós fizemos um meio termo. O fato é que nós conseguimos, antes de terminar o Governo, que os 240 milhões do PRODETUR II fossem integralmente contratados, por quem? Por aqueles estados que tiveram, que passaram em todas as pontes: a ponte de ter suas definições, o que fazer; a ponte de preparar todos os PEDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável - cada plano, cada PEDITS, são dois, três anos de trabalho, Senador Maranhão, cada PEDITS para a simples ponte para um acesso, com um saneamento básico, para uma orla, para melhoria de um balneário turístico. Tudo isso tinha que ter o Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável.

Então, todo um planejamento sustentável com garantia de geração de emprego e renda para os locais, para não acontecer, como aconteceu na Amazônia, 20 anos atrás, que o Hotel Tropical importava de São Paulo a alface que a gente comia lá. Então, essas aprendizagens, essas lições do BID foram aprendidas no mundo inteiro. Esse programa foi inventado por eles, não foi inventado por nós não. Eles fizeram esse programa no México, 20 anos antes de fazer no Brasil.

Então, nós contratamos os 240 milhões de dólares com a Bahia, com Minas Gerais, com Espírito Santo, com Pernambuco, com o Ceará, com Rio Grande do Norte. O Rio Grande do Norte foi o primeiro que contratou e o Pernambuco acabou levando uma vantagem porque, como os outros não conseguiram contratar, as razões, Senador Maranhão, eu não posso entrar nelas porque eu não as conheço, mas nós estabelecemos prazos e cumprimos prazos de nosso lado e alguns Estados não conseguiram contratar porque não venceram o termo de ajuste fiscal junto à Fazenda, porque a Lei de Responsabilidade Fiscal, que tem que aprovar três vetores: capacidade de endividamento, capacidade de pagamento e capacidade de contra partida. Nenhum Estado, a não ser o Rio Grande do Norte conseguiu até 2004, completar os três.

Então, eu propus ao Presidente Lula o seguinte: “Presidente, esse projeto é essencial para nós. Eu estou propondo ao senhor que me permita fazer um estudo com o Ministro Guido Mantega, ele ainda era do Planejamento, o Ministro Pallochi, o Ministro José Dirceu, para nós darmos a contrapartida integral para o Nordeste, não para o Sul”.

Então, ao invés de dar 20%, dá 40, porque os Estados não tinham capacidade da contrapartida, aí ele autorizou. Autorizou e nós botamos no orçamento do ano passado, através de uma emenda da Comissão de Turismo da Câmara, e esse ano, novamente,

110 milhões de reais, que já estão disponibilizados, a partir da semana retrasada.

Então, nós conseguimos contratar com os estados; Pernambuco acabou contratando 100 milhões de financiamento; a Bahia contratou quarenta e poucos; o Ceará contratou, os outros contrataram um pouco menos; o Espírito Santo contratou 12. O fato é que cumprimos a meta e agora vamos sair para a segunda fase do PRODETUR/NE II, aí deverá entrar Paraíba, deverá entrar Maranhão, deverá entrar Piauí e nós queremos avançar com o PROECOTUR que pega toda a Amazônia legal.

Agora, as razões de cada Estado, Senador, eu compreendo, e eu fico até numa situação, aqui, meio delicada, porque eu tenho o prazer de ter duas amizades lá na Paraíba: Com V.Exa. e com o Governador. Então, nós não entramos nesse mérito, a gente estabeleceu critérios, o Banco do Nordeste foi absolutamente suscetível a essa questão.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Eu quero só dizer a V. Exa. que aqui não me move--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Eu sei--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Qualquer interesse de natureza pessoal ou partidária.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Claro.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): O que eu estou dizendo ao senhor é um fato concreto. É que, no meu Governo, o PRODETUR II foi elaborado e foi analisado e aprovado pelo Banco do Nordeste; ele não foi contratado porque não houve continuidade na--

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Nós entramos em 2003--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Eu sei dessa história porque eu acompanho.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Nós entramos em 2003, no ano de 2002, em setembro--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): E tem mais uma coisa, a Paraíba foi o primeiro estado nordestino que chegou com apresentação do PRODETUR II para o Banco do Nordeste--

[soa a campanha].

Foi o primeiro estado.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
O Presidente Lula criou o Ministério do Turismo dia 1º de janeiro de 2003, portanto, o Ministério do Turismo, na época, era Esporte e Turismo, não participou da elaboração do PRODETUR.

O Ministro Caio Carvalho falou comigo, ele tinha uma assessora, Susana Dieckmann, que eu mantinha hoje como Diretora, pela sua competência, que acompanhou, mas, a negociação não foi feita nem pelos Governadores; foi feita pelo Banco do Nordeste, numa visão muito do Acordo da Basiléia e, depois, nós transformamos numa visão do Turismo porque, no momento em que o Presidente criou o Ministério do Turismo, a responsabilidade do turismo ficou conosco e não com nenhum Banco.

Aliás, não é função de Banco definir prioridade coisa nenhuma, a não ser o financiamento aos objetivos finais que justificam a criação de um Banco, mas, o Banco do Nordeste foi dado a ele, à época, esta função de definir prioridade para o turismo. Então, nós acertamos isso com Doutor Roberto Schmidt, de saída, tivemos um excepcional entrosamento e cooperação e o êxito do programa está aí. Os estados que puderam contratar contrataram e agora nós vamos passar para a segunda etapa.

Então, nós começamos o segundo Governo do Presidente Lula com o PRODETUR que, em 1º de janeiro, era um projeto; nenhum estado tinha contratado, tinha apenas os estudos entregues, com ele, completamente contratado, no seu limite financeiro, através do Banco do Nordeste. Qual foi o aprendizado que nós tivemos, Senador? O PRODETUR/Sul ia seguir o mesmo roteiro: ia ser contratado pelo Banco do Brasil; nós dispensamos o banco intermediário; os Estados têm competência para contratarem sozinhos. O Ministério do Turismo dá a contrapartida, dá o acompanhamento e o PRODETUR/Sul, para Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul, vão contratar diretamente--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):
Mas, aí, são duas coisas: o contrato financeiro tem que ser com uma instituição financeira ou o Banco do Nordeste ou diretamente BNDES--

[soa a campanha].

Nós contratamos do PRODETUR I, com o Banco do Nordeste.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Foi.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Assim como fizemos apresentação, a análise do Banco do Nordeste. É o senhor quem está dizendo aí que àquela época não existia ainda o Ministério do Turismo.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:
Não, porque o projeto não foi um projeto de turismo, foi um projeto de infra-estrutura. Eu analisei o projeto.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB): Para o turismo. Infra-estrutura, mas, para o turismo.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Claro, eu era Vice-Governador de Minas e acompanhei também.

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):

Porque, se não tivesse infra-estrutura para o turismo, como é que podia ter turismo?

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Claro. Nós estamos falando a mesma coisa, Senador--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):

É o fundamental. O fundamental é a infra-estrutura, ninguém vai a um estado apenas porque tem belas praias, águas calientes etc. Mas vai a um estado onde o turista quer conforto, quer qualidade de vida, então, quer tudo isso --

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Nós não temos--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):

Quer estrada, abastecimento de água, quer energia com potencial adequado, quer saneamento básico--

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Senhores Senadores--

SENADOR JOSÉ MARANHÃO (PMDB-PB):

Isso é o que quer.

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

Mas isso—

[soa a campanha].

SR. MINISTRO WALFRIDO DOS MARES GUIA:

É sabido no mundo inteiro, Senador. O que nós estamos discutindo aqui é o seguinte: Tinha um projeto no papel; hoje, tem um projeto concreto. Nem todos os estados, nem o Maranhão e nem o Piauí, também puderam contratar e nós estamos, agora, saindo para a fase II, pra ver se esses estados conseguem.

Por exemplo, o caso de Maranhão é típico. O Governador do Maranhão optou por um outro financiamento internacional, tão importante para o estado quanto o turismo. Então, aí, a decisão é governamental porque ele que é o contratador do financiamento. Nós do Ministério do Turismo, do banco do Nordeste, fizemos a nossa parte e, agora, estamos prontos...

O que eu quero ressaltar é que o PRODETUR II, hoje, é uma realidade, ele está em curso na maioria dos Estados que tiveram a oportunidade de contratar e nós temos, inclusive, os recursos da contrapartida. Nós dobramos contrapartida do Governo Federal e agora vamos começar o PRODETUR/ Sul.

Então, nós temos lá a construção da BR-101, a duplicação dela, a melhoria dos aeroportos, a contratação do PRODETUR/NE II, a ampliação dele, agora, com a segunda fase. Tudo isso veio somar para o Nordeste, no conceito de desenvolvimento regional, na minha opinião, o melhor dos mundos. Mesmo que

a costa do Nordeste fosse toda ela coberta de petróleo, o petróleo um dia acaba; a natureza e diversidade cultural, elas estão ensinando, no mundo inteiro, o que representa o negócio do turismo.

Se tivesse um pouco mais de tempo, eu ia passar uns slides ali para mostrar que toda essa província mineral do Brasil, todo o complexo de soja e toda a exportação de petróleo do Brasil é menos do que a entrada de dólar no turismo na Turquia ou no México.

Então, por que o Brasil não pode ter, daqui a 10, 15 anos, 20 bilhões de ingressos no turismo? Não somente pode e depende só de nós, de fazermos tudo isso que foi começado a fazer, no começo da década de 90, com os PRODETURs, com os governos priorizando o turismo, colocando estruturas profissionais, com o Congresso olhando o turismo com essa atenção que olha hoje, com as Comissões Permanentes Especializadas, com o Governo Federal sendo o carro Chefe do Poder Executivo, e estimulando os Governos Estaduais.

Hoje eu posso dizer a V. Exas. que os 26 Estados e o Distrito Federal estão todos... Os governadores hoje prestam atenção no turismo. Essa é a grande realidade que nós temos. Agora, alguns Estados precisam de, efetivamente, mais ajuda do que outros.

Eu estou vendo aqui o Secretário de Goiás, ele trabalhou conosco quatro anos, aqui em Goiás; Goiás era um estado que não tinha assim, não era entendido como um estado turístico, não obstante ele tenha Pirenópolis, ele tenha a cidade de Goiás, ele tenha a Chapada dos Veadeiros, ele tenha um entorno maravilhoso. Hoje, Goiás é um assunto, o turismo é um assunto em Goiás, tanto do ex-Governador Marconi Perillo, que me recebeu lá, dezenas de vezes, entusiasmado e viajando comigo, como do atual Governador. Mato Grosso do Sul, idem. Eu fui dezenas de vezes lá e fomos a Corumbá, até para inaugurar o trem do Pantanal, que está prontinho lá, esperando agora a cidade de Boa Esperança, Porto Esperança, ser organizadinho, todo recuperado para o trem transcorrer, fazer os quilômetros lá, em trens panorâmicos, com ar-condicionado, com trem, inclusive, de restaurante, com vagão restaurante, para descer em Porto Esperança, entrar num barco e ir até Coimbra.

Então, estão abrindo uma perspectiva para o Brasil inteiro. E, naquele ponto ali, espetacularmente escolhido, do Nordeste brasileiro, aquilo ali vai ser o coração do turismo de lazer do mundo porque, quando a gente compara, sem nenhum demérito, o que acontece com os países do Caribe, com as maravilhas e a diversidade que existem, pelo fato de cidades grandes, com diversidade cultural, naquela região ali, é uma situação imbatível.

Portanto, o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária, tanto para receber cruzeiros, agora, como aeroportos bem dotados de infra-estrutura, como saneamento básico, que é fundamental e, por isso, o trabalho nosso, com o desenvolvimento regional da integração e com o saneamento básico, no Ministério das Cidades, é fundamental. E têm dois assuntos que eu queria, mais um minuto, se me permite, Senador Jonas Pinheiro, terminar.

O problema da segurança e o problema do combate à exploração sexual de crianças e adolescentes. Nós estamos fazendo um trabalho que, modéstia à parte, eu considero notável, da nossa equipe, tem um dossiêzinho aqui para todos os Senadores, que é o turismo sustentável e infância, com a imensa colaboração do Congresso, porque nós conseguimos emendas de mais de 20 Deputados e Senadores e uma emenda de Comissão, para esse trabalho de conscientização, para, a partir dele, mobilizar e, aí, enfrentar, sem o fator polícia, pela prevenção nos hotéis, nos restaurantes, nos bares, nos guias, a exploração sexual de crianças e adolescentes.

E a outra questão é a questão da segurança, em que nós estamos trabalhando, agora, em função do Plano Nacional de Segurança Pública, a partir do PAN, no Rio de Janeiro, com um complexo de segurança extraordinário, para nós não deixarmos contaminar a questão do turismo nacional e internacional, a questão da segurança.

Então, de um lado, nós temos um horizonte que se abre, agora, com quase um bilhão de dólares em contratação ou contratados para investimentos na infra-estrutura turística pelos governos. O Governo contrata o financiamento; nós damos a contrapartida; o BID financia e o Banco do Nordeste repassa ou contrata direto, como vai ser no Sul, no sentido de criar as condições para o desenvolvimento do turismo.

Então, uma das metas que nós estamos trabalhando, eu quero apenas tomar a liberdade de adiantá-la, nós estamos estudando, detalhe por detalhe, em 23 países, com toda a infra-estrutura que o Brasil tem, com os investimentos que nós teremos que fazer, para ver se nós vamos chegar, em 2010, Senador Maranhão, com 10 bilhões de dólares ingressando no BANCO CENTRAL. Até hoje, nenhum setor do Brasil conseguiu exportar 10 bilhões de dólares.

Minério de ferro, o ano passado, que foi o sucesso do sucesso, não chegou em nove; a soja em grãos chegou a pouco menos de seis; petróleo, com o preço extraordinário, chegou a cinco e automóvel 4,5. Nós ficamos no calcanhar dos automóveis ali.

Agora, exportar turismo é a coisa mais extraordinária porque o turista decide vir para cá para gastar

e a hora que ele chega aqui, ele tem que dormir em algum lugar, ele tem que se alimentar em algum lugar, ele visita algum lugar e ele compra alguma coisa. Então, dormir, alimentar-se, visitar e comprar são os quatro verbos que sintetizam toda a nossa estratégia de preparar o Brasil, nos meios de hospedagem, nos restaurantes, nas pizzarias, nos atrativos, para serem visitados e, nos instrumentos de compra, usando tudo o que país tem para encantar o turista, não obstante ele venha aqui para trabalhar, venha para negócios ou eventos, venha para lazer, venha para estudar, venha para tratar de saúde, enfim, qualquer objetivo; ele saiu de onde ele mora, foi para um outro lugar, dormiu naquele lugar um dia, é um turista e, portanto, nós estamos de olho nele.

Então, nós queremos agradecer e dizer que saímos daqui mais entusiasmados ainda, porque nós já estamos aqui, às 13h40, e com tantos Senadores ainda presentes, para que a gente possa dar conta dessa missão.

Muito obrigado, Senadora Lúcia Vânia, muito obrigado, Senador Jonas, e muito obrigado, senhores Senadores, pela atenção.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Senhores Senadores, o início do trabalho dessa Comissão não poderia ser mais objetivo do que esta. Casa cheia, os Ministros convidados para essa abertura foram muito competentes e, dessa forma, nós agradecemos a presença do Governador Paulo Octávio, que participou desse processo, dos Ministros presentes e, com isso, nós encerramos a nossa presente reunião. Obrigado.

Sessão encerrada às 13h40.

Ata da Terceira Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 08 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às doze horas e quinze minutos do dia oito de março de dois mil e sete, na sala nº 03, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Vicente Claudino, Geraldo Mesquita Júnior, Garibaldi Alves Filho, Valter Pereira, Marco Maciel, Cícero Lucena, Sibá Machado, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares, José Nery, Leomar Quintanilha, Adelmir Santana, Flexa Ribeiro e da Senhora Senadora Rosalba Ciarlini. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião,

propondo a dispensa da leitura e aprovação das Atas das duas reuniões anteriores, que são aprovadas. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a organização dos trabalhos da Comissão para o biênio 2007/2008, bem como a apreciação dos projetos de lei constantes da pauta.

Item 01: Projeto de Lei do Senado nº 364, de 2003, terminativo, que “*altera o artigo 4º da Lei nº 7827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o artigo 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FCO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e dá outras providências*”, de autoria do Senador Paulo Octávio, tendo como relator o Senador Garibaldi Alves Filho, que oferece parecer pela aprovação do projeto, com a emenda que apresenta. Resultado: É concedida vista coletiva, a pedido dos Senadores Cícero Lucena, Rosalba Ciarlini e Sibá Machado. **Item 02:** Projeto de Lei do Senado nº 286, de 2003, não terminativo, que “*institui forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a empréstimos e financiamentos à rede hoteleira nacional*”, de autoria do Senador Leonel Pavan, tendo como relator o Senador Garibaldi Alves Filho, que oferece parecer contrário ao projeto. Resultado: É concedida vista ao Senador Cícero Lucena. Ato contínuo, a Senhora Presidenta propõe a organização da pauta das Audiências Públicas a serem realizadas na Comissão. É discutida, ainda, a possibilidade de apresentação de Projetos de Lei contendo as partes vetadas nas leis que instituíram a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e/ou gestão junto o Presidente do Congresso Nacional, para pautar os vetos sofridos por eles. O Senador Antônio Carlos Valadares apresenta requerimento oral, para que seja realizada Audiência Pública com a presença do Ministro da Previdência Social, Sr. Nelson Machado, e representantes da Associação Brasileira de Municípios sobre as dívidas das prefeituras com a Previdência. O Senador Cícero Lucena propõe que sejam discutidas, também, questões trabalhistas. O requerimento é aprovado. Fazem uso da palavra os Senadores Antônio Carlos Valadares, Flexa Ribeiro, Rosalba Ciarlini, Cícero Lucena e Garibaldi Alves Filho. Ao final, a Senhora Presidenta propõe que sejam realizadas Audiências Públicas para que sejam discutidas problemáticas das cinco regiões do país, separadamente. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e três minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e

publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. Senadora **Lúcia Vânia**, Presidenta.

3ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional E Turismo 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura realizada no dia 08 de março de 2006 às 12 horas e 15 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo número regimental declaro aberta a 03ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação das Atas da 1ª e 2ª Reunião da Comissão. Srª.s. Senadoras e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. Aprovadas.

As Atas estão aprovadas e serão publicadas no Diário do Senado Federal, juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme pauta previamente distribuída a presente reunião destina-se a Organização dos Trabalhos da Comissão, para o Biênio 2007/2008 e apreciação de projetos de lei.

Projeto de Lei do Senado nº. 364 de 2003. Decisão Terminativa. “Altera o art. 4º, da Lei nº. 7827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FCO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e dá outras providências”. A autoria é do Senador Paulo Otávio e o Relator Garibaldi Alves Filho. O parecer pela aprovação do projeto com a emenda que apresenta.

Concedo a palavra ao Senador Garibaldi Alves Filho, para proferir o seu parecer.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sra. Presidente, Senadora Lúcia Vânia, Srª. Senadora Rosalba Ciarlini, Srs. Senadores. Eu estou citando as mulheres, a Presidente, porque é Presidente mesmo, mas as outras mulheres, inclusive, a Senadora Rosalba, porque hoje é o Dia Internacional da Mulher e nós estamos diante de duas Senadoras, que na verdade, só têm proporcionado alegrias aqui aos seus colegas Senadores. Parabéns.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Obrigada.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Obrigada.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Veio a esta Comissão de Desenvolvimento Re-

gional e Turismo em Decisão Terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº. 364 de 2003, de autoria do Senador Paulo Otávio, que tem por objetivo alterar o art. 4º da Lei 7827, de 27 de setembro de 1989, a qual regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e dá outras providências.

O PLS nº. 364 de 2003 foi distribuído inicialmente para a Comissão de Assuntos Econômicos, CAE, em novo despacho datado de 29 de março do presente ano, a matéria foi redistribuída para a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

Conforme proposta constante da proposição as aplicações nos setores comercial e de prestação de serviços no âmbito do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro Oeste - FCO, não mais estariam sujeitas ao limite de 10% dos recursos previstos em cada ano para o Fundo.

O autor alega em justificção ao projeto que a Região Centro-Oeste sente mais do que as outras os efeitos negativos da diminuição da participação estatal na geração de riquezas. A região tornar-se-ia ainda mais susceptível, devido ao fato do Distrito Federal ter a sua economia fortemente vinculada ao setor público.

Ainda, segundo o autor, Srs. Senadores e Srª. Senadora, embora a economia do Distrito Federal venha sendo afetada pela desaceleração governamental e pelo congelamento do salário do funcionalismo público ocorrem importantes investimentos oriundos da iniciativa privada, sobretudo no setor de serviços. Diante da inviabilidade da implantação da indústria pesada e do reduzido peso econômico do setor agropecuário na economia do Distrito Federal, a maior injeção de recursos do FCO nas atividades de comércio e de serviços contribuiria para a recuperação econômica do Distrito Federal e para diminuição da dependência da economia local em relação ao setor público.

Tal providência Sra. Presidente, traria reflexos positivos para a produção de todo o Centro-Oeste, tendo em vista a importância da Capital no contexto da região.

ANÁLISE.

Os Fundos Constitucionais de Financiamentos foram criados com a finalidade de dinamizar os setores produtivos das Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. A Lei nº. 7827, de 27 de setembro de 1989 que os instituiu, definiu como atividades a serem contempladas com recursos dos Fundos àquelas desenvolvidas nos setores agropecuário, mineral, industrial e agroindustrial das três regiões.

Posteriormente a Lei nº. 10.177 de 12 de janeiro de 2001, ampliou as possibilidades de financiamento permitindo que os Fundos Constitucionais Financiassem empreendimentos não governamentais de infraestrutura econômica e empreendimentos comerciais e de serviços, até o limite de 10% dos recursos previstos em cada ano por respectivos Fundos. Tal possibilidade, entretanto, Sra. Presidente, Srª. Senadora e Srs. Senadores, não satisfaz as necessidades peculiares da economia do Distrito Federal, cuja atividade produtiva está voltada predominantemente para o setor de comércio e serviço.

Além disso, por abrigar a capital do país o Distrito Federal apresenta expressiva dependência em relação ao setor público.

Dados divulgados pelo Ministério da Integração Nacional, indicam que a demanda por investimento nos setores de comércio e serviços no âmbito das aplicações do FCO vem aumentando a cada exercício, portanto, a possibilidade de ampliar o financiamento aos dois setores produtivos que apresentam participação crescente no produto interno bruto regional seria benéfica não somente para o Distrito Federal, mas também para todo o Centro Oeste.

Apenas com a finalidade de compatibilizar a redação do art. 4º com os demais dispositivos da Lei 7827 de 89, sugerimos emendas para acrescentar a expressão, “Nordeste” ao caput e adaptar o enunciado do Parágrafo 3º, com a exclusão do FCO da limitação de aplicar empreendimentos comerciais de serviço, somente 10% dos recursos previstos atualmente para o Fundo, mantendo-se a restrição para os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte e do Nordeste.

Diante do exposto, Sra. Presidente, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado, de nº. 364 de 2003, com a seguinte emenda: Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº. 364 de 2003, a seguinte redação: “O art. 4º, da Lei 7827 de 27 de setembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação: ‘São beneficiários dos recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, Nordeste e Centro-Oeste, os produtores e empresas, pessoas físicas e jurídicas, além das cooperativas de produção que desenvolvam atividades produtivas nos setores agropecuário, mineral, industrial, agroindustrial das Regiões Norte e Nordeste e nos setores agropecuário, mineral, industrial e agroindustrial, comercial e de prestação de serviços da Região Centro Oeste. Parágrafo 3º, do artigo 4º: Os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte e do Nordeste poderão financiar empreendimentos comerciais de prestação de serviços até o limite 10% dos recursos previstos em cada ano para os respectivos Fundos”’.

É o relatório e o parecer, Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão o relatório.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Sr^a. Presidente, na verdade, eu vou fazer uma proposta de encaminhamento sobre a matéria. Não há de nossa parte ainda um consenso sobre o conteúdo e queria sugerir ao Relator e a V.Ex^a., que nós pudéssemos suspender a votação para que a gente pudesse até encontrar as preocupações que envolvem também até o Ministro da Integração com o nosso Relator, Senador Garibaldi Alves.

Se for possível, eu não faço o pedido de vista a gente aguarda, podemos chegar a um entendimento e na próxima oportunidade chegar a votação até por consenso. Não sendo possível, serei obrigado a pedir vistas e encaminharei desta maneira, se V.Ex^a. assim concordar.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com palavra o Relator.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, o Senador Sibá Machado ele quer dar uma de liberal, mas na verdade, não é tão liberal assim, porque ele disse que se nós suspendermos a votação ele concorda plenamente e vai então colaborar com o projeto juntamente com outros Senadores. Mas também se nós não suspendermos, principalmente, a Presidente, ele pede vistas.

Então... [risos] Pelo menos foi o que eu entendi, não é?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu acho que é melhor V.Ex^a. pedir vistas.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Desculpa, eu fui distraído aqui, eu não peguei o finalmente aqui Senador Garibaldi. [risos]

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Eu estou dizendo que V.Ex^a. propôs aqui uma solução que é trocar seis por meia dúzia, porque propõe a suspensão, mas se a Presidente não determinar a suspensão da apreciação, V.Ex^a. pede vistas. Então...

Ela está dizendo com o que eu concordo: Peça logo vistas.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Não, não é sobre isso não. [risos] Não, não. Não é sobre isso não. Porque eu acho que se fizer uma suspensão da matéria, eu prefiro que o Senador Garibaldi continue liderando o debate e a gente entra ajudando para tirar, digamos assim, as dúvidas que nós ainda temos.

Eu queria que a gente pudesse até ir junto conversar com o Ministro da Integração tirar algumas dúvidas lá, mas ficando sempre sob a coordenação de V.Ex^a., porque se eu pedir vista eu tenho que apresentar voto

separado, aquela coisa toda e fica como se nós tivéssemos aqui na raiz da discordância e não há uma raiz de discordância, há pontos a serem ainda, digamos assim, melhor esclarecidos.

Portanto, eu acho que suspensão é melhor, porque continuamos tranquilos e irmanados nesta Casa. O pedido de vista eu acho que é mais abrupto, não é bom para a Comissão.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Relator. [risos]

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Olha, ele não mudou nada --

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Nada [risos]

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Então, eu vou com a permissão da Presidente, vou propor então uma suspensão para que se possa discutir melhor antes da votação, já que o projeto é terminativo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Essa suspensão seria, agora, ou teria que esperar tempo?

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Nossas reuniões normais, na próxima reunião acredito que nós já tenhamos aqui um entendimento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Está concedida a suspensão, fica adiada --

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Na verdade é retirada de pauta.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Retirada de pauta? [risos] Sim, é. Agora, eu gostaria de solicitar ao Senador Sibá Machado e os Membros da Comissão que na próxima reunião nós vamos colocar em votação esse projeto, tenha acordo ou não tenha acordo.

Então, vamos ao segundo projeto.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr^a. Presidente, questão de ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Eu acho que pela importância do assunto, pela necessidade que nós temos dessa Casa de responder esse anseio, essa demanda que está contida nesse projeto por uma questão de objetivar essa discussão eu proponho o pedido de vista, até para que essa discussão não seja prorrogada em outra sessão, eventualmente, seja pedido vista. Então, eu faço o pedido de vista.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN):

Eu acho que a colocação do Senador Lucena é bem coerente, porque se ficar só suspensão tira de pauta, na próxima reunião, pode ser que ainda não se tenha exaurido todo o debate e aí, pode ficar sem um prazo.

E, tendo o pedido de vistas acredito que é bem mais... Nós vamos ter tempo e um prazo definido.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Visto concedida. Vista coletiva.

Projeto de Lei do Senado nº. 286, de 2003. Não Terminativo. “Institui a forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a empréstimos e financiamentos a rede hoteleira nacional”. Autoria: Senador Leonel Pavan. Relator: Senador Garibaldi Alves Filho. Contrário ao projeto.

Concedo a palavra ao Senador Garibaldi Alves Filho, para proferir seu parecer.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, Sr^a. e Srs. Senadores.

Sr^a. Presidente Lúcia Vânia submete-se a esta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº. 286 de 2003, que institui forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a financiamentos da Rede Hoteleira Nacional. O projeto em análise foi apresentado pelo Senador Leonel Pavan e está organizado em sete artigos.

O art. 1º institui forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a empréstimos e financiamentos a Rede Hoteleira Nacional.

O art. 2º estabelece que os débitos têm como data base 31 de dezembro de 2002 e se referem a dois tipos de empréstimo. Primeiro: A totalidade dos financiamentos principal e encargos vencidos e a vencer, renegociados ou não, obtidos por intermédio do Banco Nacional de Desenvolvimento Social ou de repasse dos seus agentes financeiros. Segundo: Valores vencidos de empréstimos tomados junto ao Sistema Financeiro.

O parágrafo 1º, do art. 2º dispõe sobre as taxas de juros que incidirão sobre o saldo devedor consolidado, elas serão iguais às taxas de juros de longo prazo, TJLP, acrescidas de juros anuais observados os seguintes limites: 1º. 2/5% ao ano, para hotéis com até 30 apartamentos; 3/5% ao ano, para hotéis contendo de 31 até 100 apartamentos; 6% ao ano, para hotéis contendo acima de 101 apartamentos.

O parágrafo 2º, do art. 2º estabelece às condições de pagamento. O saldo devedor consolidado será pago em prestações mensais sucessivas, sendo o valor de cada parcela limitado ao percentual de 5% do faturamento líquido do mutuário auferido no mês imediatamente anterior ao do vencimento da parcela.

O art. 3º, Sr^a.s. E Srs. Senadores abre a possibilidade que a renegociação estabeleça comprometimento

superior ao limite máximo estabelecido no parágrafo 2º, do art. 2º, desde que isso seja feito de comum acordo entre o mutuário e a instituição financeira credora e, desde que seja demonstrada a capacidade de pagamento do devedor.

O art. 4º proíbe a instituição financeira de exigir garantias adicionais relativamente àquelas já apresentadas nas operações objeto de renegociação.

O art. 5º determina que no limite dos bens herdados e em função das garantias prestadas, os herdeiros e sucessores dos mutuários respondam pelas dívidas renegociadas.

O artigo 6º determina que o não pagamento de três parcelas consecutivas ou de seis alternadas implicará na rescisão automática do contrato de renegociação.

O art. 7º, diz que a lei entrará em vigor 30 dias após a sua publicação. Não foram apresentadas emendas.

A nossa análise é a seguinte, Sr^a. Presidente. Nos termos que dispõe o art.104-A, do Regimento Interno do Senado Federal, compete a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, opinar sobre matérias pertinentes a desigualdades regionais e incentivos para o desenvolvimento regional.

O PLS nº. 286 de 2003 poderia ser enquadrado em vários incisos do referido art. 104-A, especialmente nos incisos VI e VII, que trata de assuntos de política referente ao turismo. As dívidas da rede hoteleira são sem dúvida um problema de importância capital para o turismo brasileiro.

O projeto propõe que seja instituído forma alternativa de pagamento de dívida relativas a financiamento relativo a Rede Hoteleira Nacional. As dívidas em questão seriam renegociadas em condições mais lenientes, incidiriam sobre os débitos taxa de juros abaixo das que estão atualmente sendo cobradas pelo mercado.

As instituições hoteleiras de pequeno porte pagariam taxas inferiores as das instituições de médio porte as quais, por sua vez, pagariam taxas menores do que as das instituições de grande porte. Além disso, o saldo devedor consolidado seria pago em prestações mensais e sucessivas, sendo o valor de cada parcela limitada ao percentual de 5% do faturamento líquido do mutuário, auferido no mês imediatamente anterior ao vencimento da parcela.

Na justificção do projeto o autor argumenta que a medida se faz necessária, em razão da elevada inadimplência dos empresários do setor hoteleiro. O precedente seria o REFIS, que permitiu a consolidação e a regulamentação das dívidas fiscais e previdenciárias.

rias, condicionando a renegociação à capacidade de pagamento do contribuinte.

Entendemos Sr^a. Senadoras e Srs. Senadores, que a proposta poderia do ponto de vista teórico, ter um impacto positivo sobre o setor de importância estratégica para o turismo brasileiro. As dívidas do setor hoteleiro representam em algumas cidades brasileiras um grande obstáculo a expansão dos investimentos do setor do turismo, mas infelizmente Sr^a. Presidente, não podemos ignorar o fato de que a proposta sofre de vícios jurídicos insanáveis, ela vai de encontro aos arts. 5º e 84 da Carta Magna.

O projeto conflita com o art. 5º e inciso XXXVI, porque prejudica direitos adquiridos ou atos jurídicos perfeitos ao interferir em contratos assinados entre instituições financeiras e instituições do setor hoteleiro.

Ao beneficiar os devedores do BNDES e dos demais Bancos Federais, o projeto interfere indiretamente na Administração Federal contrariando o que dispõe o art. 84, inciso II, da Constituição Federal.

Assim sendo, embora reconhecendo que a proposta tem méritos não podemos que acolhê-la, Sr^a. Presidenta e Sr^a.s. e Srs. Senadores, em razão de sua inconstitucionalidade.

Diante do exposto, opinamos pela sua rejeição. Rejeição, do Projeto de Lei do Senado nº. 286, de 2003, fazendo aqui uma ressalva, Sr^a. Presidente, do meu constrangimento em ter que propor a rejeição de um projeto do Senador Leonel Pavan, que eu sei que é um homem público totalmente voltado para o setor do turismo, inclusive foi Prefeito três vezes de uma cidade turística do seu Estado, agora, ele é Vice-Governador, tendo por isso mesmo deixado de ser Senador, mas nós que o conhecemos tenho perto aqui, sabemos do seu idealismo, sabemos da sua vontade de fazer com que o turismo cresça em Santa Catarina e no Brasil, mas nós não podemos de maneira nenhuma entrar em conflito com o que diz a Constituição Federal.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão a matéria.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Questão de ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Presidente, após a apresentação da análise e do voto é perceptível por todos nós o constrangimento inclusive expressado pelo Senador Garibaldi, ele que fez elogio ao autor do projeto, mas que por modéstia também não se incluiu como um dos incentivadores do desenvolvimento turístico do Nordeste, em particular do seu Estado o Rio Grande do Norte como alguém que contribuiu muito para que o Rio Grande do Norte,

hoje tenha a expressão que tem no turismo do nosso país em particular da Região Nordeste.

Então em função da importância, como ele mesmo ressaltou para o setor hoteleiro, o setor do serviço e turismo, bem como a demanda que a mim chegou para que a gente aprofundasse um pouco mais essa discussão, peço a senhora Presidente, que me conceda vista para que no prazo regimental eu possa então expressar a minha opinião sobre o fato.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Vista concedida. Último item da pauta.

Eu gostaria de transmitir aos Srs., que eu precisaria da presença de cada um para gente elaborar uma pauta de audiências públicas aqui na Comissão, para isso eu preciso da sugestão de cada um dos Membros da Comissão.

Também queremos que na próxima reunião quando a gente vai colocar em votação o projeto terminativo, nós vamos ter um quorum aqui Senador Sibá, então, na próxima reunião eu gostaria de discutir com os Srs., os vetos que foram apostos no projeto de lei da SUDAM e da SUDENE. Nós já fizemos um levantamento das justificativas dos vetos e temos que tomar uma providência a respeito disso.

Nós temos duas saídas regimentais, a primeira delas que seria a mais importante que esses vetos viessem a ser votados, mas como a gente já entende que a votação desses vetos ela não tem sido feita aqui no Congresso Nacional, pelo menos esses quatro anos que nós estamos aqui no Senado nunca foram colocada em votação esses vetos, nós podemos apelar para a segunda alternativa que seria reapresentar o projeto na íntegra tanto da SUDAM como da SUCEDO e fazê-lo tramitar normalmente. E o Presidente vai ter - senão acordar conosco - de vetar novamente. Então, esses são os caminhos que nós temos.

Eu acredito que tanto a SUDAM, como a SUDENE é do interesse da maioria dos Parlamentares aqui principalmente Norte e Nordeste. Eu gostaria de pedir aos Srs. - vou encaminhar ao gabinete de cada um a análise que fizemos da justificativa dos vetos. Na próxima reunião eu gostaria que os Srs. pensassem e me dessem aqui a sugestão o que poderíamos fazer; aguardar o veto e fazer um movimento no sentido de apreciá-los ou reapresentar o projeto ou então as duas situações.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Pela ordem Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Como V.Ex^a. tem conhecimento, a extinção da SUDENE resultou numa reação do Congresso

Nacional, da Câmara dos Deputados e do Senado e a sua extinção pura e simples sem nenhuma justificativa plausível, deixou a todos os nordestinos em situação de surpresa e de frustração, tendo isso ocorrido no Governo de Fernando Henrique Cardoso.

O Presidente Lula em várias oportunidades prometeu a sua reestruturação e o compromisso de que ela seria reativada, entretanto, apesar do projeto de lei que foi encaminhado a esta Casa e a Câmara dos Deputados, houve mudanças que foram da iniciativa de Parlamentares da região e o Presidente vetou mudanças que nós consideramos substanciais, fazendo com que a SUDENE praticamente fosse esvaziada de novo sem uma finalidade precípua para a qual fora recriada.

Portanto, eu quero enaltecer o gesto de V.Ex^a., em que nós possamos reestudar esta matéria não só envolvendo a SUDENE como também a SUDECO e a SUDAM, de vez que a iniciativa Parlamentar praticamente foi anulada no que diz respeito a reestruturação dessas Agências de Desenvolvimento.

Por isso, conte com o meu apoio apesar de apenas ser suplente desta Comissão, mas estarei sempre presente, Presidente, pode contar comigo. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senadora Lúcia Vânia, o ponto que V.Ex^a. levanta é da maior importância para as Regiões Norte e Nordeste e Centro-Oeste. Já foi dito aqui pelo Senador Valadares que o lamentável fechamento, a extinção da SUDAM e da SUDENE com a criação das Agências de Desenvolvimento as regiões perderam, talvez, o único instrumento de financiamento que existia naquela altura. E, ao longo desse tempo que já se vão quase seis anos elas têm sido penalizadas, apesar de terem tido repasses para a ADA e ADENE de recursos, repasses esses que o setor produtivo não alcança pela dificuldade das regras que existiram naquela altura.

Então, os repasses todos estão no Tesouro. Só para a ADA, existem mais de dois bilhões de reais no Tesouro Nacional retidos, no Nordeste e no Centro-Oeste devem ter outros tantos.

Então, o que é necessário fazer é de se ter recriadas as Superintendências a SUDAM, a SUDENE e, agora, a SUDECO, mas que elas tenham eficácia. Não ainda criá-las no papel, se os atores que vão interpretar o texto não estão de acordo com aquilo que é lhes oferecido. O projeto que foi aprovado pelo Senado e pela Câmara foi no seu calcanhar de Aquiles eu diria atingido pelos vetos presidenciais.

Então, da forma como foi sancionada a lei ela vai manter a mesma situação que estava da ADA e da ADENE, ou seja, não haverá interesse por parte do setor produtivo em acessar aqueles financiamentos. Então, eu quero louvar a iniciativa de V.Ex^a., acho que os dois caminhos deveriam ser tomados concomitantemente.

Acho que a gente poderia fazer uma moção ao Presidente do Senado, do Congresso Nacional, porque quem coloca em pauta é o Presidente do Congresso Nacional, uma moção ao Presidente do Congresso Nacional assinado pelos Parlamentares, Senadores e Deputados Federais, pedindo a colocação em pauta do veto do Presidente aos projetos da SUDAM e SUDENE, de tal forma que ele se sensibilizasse e pudesse com isso pautar, pelo menos, os vetos da Superintendência de Desenvolvimento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ok. Com a palavra a Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Sr^a. Presidente, eu quero louvar e me somar as palavras do Senador Flexa, dizer que como nordestina, nós sentimos e sabemos o quanto foi prejudicial para o desenvolvimento da nossa região. E agora, mais do que nunca, acho que está na hora de nós somarmos e de tentar queimar etapas e fortalecer para que o Senado ponha realmente os vetos para serem votados e convocar a todos os companheiros do Norte, do Nordeste, do Centro Oeste e de todo o Brasil, para que possamos restabelecer a SUDENE e a SUDAM de forma a patrocinar de forma viável a promover o desenvolvimento das nossas regiões.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com palavra, Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora Lúcia Vânia, por demais louvável a sua iniciativa demonstrando a sua sensibilidade e o seu compromisso com o desenvolvimento regional que ao longo, vamos dizer assim da sua experiência, tem sempre agido dessa forma.

Eu acho que das duas iniciativas que a Sr^a. propôs enriquecidas pela proposta do Senador Flexa, bem como da Senadora Rosalba, eu acho que algo mais concreto, seria efetivamente nós aprovarmos aqui um pedido ao Presidente do Senado para que bote essa matéria em pauta, bote essa matéria em discussão já que ela teve um longo período de amadurecimento, de debate e de discussão e reflete o sentimento das Casas, quer seja do Senado, quer seja da Câmara.

Então, nós devemos tirar uma moção da Comissão de Desenvolvimento Regional pedindo ao Presidente Renan, para que coloque essa matéria em votação.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Presidente, por último--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Com a palavra o Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Eu gostaria de aproveitar o ensejo quando V.Ex^a., esta refletindo sobre as futuras pautas desta Comissão, que incluísse nos debates futuros a questão do endividamento dos municípios que se refletem sobre o desenvolvimento regional com relação ao INSS.

Nós sabemos que há um avanço incomensurável do INSS sobre as receitas municipais, há municípios que estão comprometendo mais de 40% de suas receitas, no pagamento de dívidas contraídas anteriormente por antecessores irresponsáveis que sequer não se deram ao trabalho de recorrer das decisões administrativas, das cobranças muitas delas indevidas feitas pelos fiscais do INSS. É uma crise que vai sem dúvida alguma contribuir de forma negativa para frear o desenvolvimento regional.

Porque na medida em que os municípios estão quebrados com suas receitas bloqueadas, retiradas abruptamente pelo INSS e pela própria Justiça, concedendo esse direito ao INSS, um direito questionável, nós gostaríamos que V.Ex^a. incluísse na pauta, a discussão dos problemas especificamente do endividamento dos municípios. Como eu disse, esse endividamento ele repercute, compromete o desenvolvimento regional.

Podemos convidar aqui, por exemplo, o Presidente da Confederação Nacional dos Municípios, convidar o próprio Ministro da Previdência Social, para que eles se comprometam em torno de uma solução definitiva, porque as soluções até agora encontradas foram paliativas, o endividamento ao invés de ser resolvido foi agravado ultimamente e, hoje, muitos municípios se encontram às portas da falência, impossibilitados de resolverem seus problemas de infra-estrutura de educação e de saúde.

Eu mesmo sou testemunha de que no meu Estado de Sergipe, há muitos municípios que senão fossem algumas emendas individuais que foram liberadas - e nem todas são liberadas - os municípios não poderiam realizar qualquer obra, porque seus recursos estão direcionados quase que totalmente para o pagamento das dívidas contraídas com o INSS, dívidas questionáveis volto a dizer.

Agradeço a V.Ex^a.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Formalizasse essa sua solicitação, sugestão, como queira, uma vez formalizada vamos colocar em votação aqui, podemos até colocar agora e V.Ex^a. poderia formalizar.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Pois, não.

Agradeço, então, a V.Ex^a., essa prestimosidade e rapidez com que está decidindo essa questão.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Em votação o requerimento do Senador Valadares. Srs. e Sr^a.s. que concordam permaneçam como se acham.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Eu pediria só para a válida preocupação do Senador Valadares, demonstra sua sensibilidade com a realidade vivida pelos municípios, eu acrescentaria preocupação, também, Senadora Lúcia Vânia com a questão dos precatórios trabalhistas, está certo? Que há, vamos dizer assim, um sacrifício muito grande. No meu Estado da Paraíba, existem centenas de seqüestros de recursos de Fundo de Participação, quando depositado, comprometendo inclusive a folha de pagamento daqueles municípios.

Então, que pudesse, se o Senador assim permitir, ampliarmos.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Poderíamos colocar então, Senador Lucena, um aditivo ao nosso requerimento, que aqui nós discutíssemos as questões previdenciárias e trabalhistas, envolvendo o endividamento dos municípios.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Eu agradeço a Vossa Excelência.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Só para concluir a votação. Srs. e Sr^a.s. que concordam permaneçam como se acham. Aprovado o requerimento.

Eu solicitaria a V.Ex^a. que formalizasse o documento.

Senador Garibaldi.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN):

Sr^a. Presidente, além das propostas que foram oferecidas por V.Ex^a., que são propostas plenamente viáveis com relação aos vetos ao projeto de recriação da SUDENE, nós poderíamos acrescentar uma outra alternativa que seria, além do pedido para apreciação dos vetos a aprovação de um projeto de lei, para fazer já avançar esse projeto contendo aquilo que não foi vetado pelo Presidente da República. Não é assim ou não?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Restabelecendo, não é?

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN):

Não, é o contrário.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Porque foi vetado, nesse veto o projeto está mutilado, o projeto original. Então, qual é a solução que nós podemos apresentar? É fazer com que

o projeto seja recomposto. Aí nós podemos, incluindo no projeto os vetos, aquilo que foi vetado.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Ele está me lembrando aqui, o nosso Assessor, o Assessor da Comissão, um projeto contendo justamente as partes que foram vetadas.

Era uma outra alternativa.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Entendi. Faria um projeto de lei só com as partes vetadas, não é? Tudo bem vamos trabalhar aqui. Eu vou me reunir com a Assessoria e inclusive os Srs. Senadores que quiserem participar podem estar conosco para fazer essa pauta.

Gostaria também de dizer, encerrando as palavras, que vamos colocar alternar aqui na Comissão as regiões. Eu acho que é muito importante um dia fazermos Audiência Pública, o trabalho com o Nordeste, outra semana com o Sudeste, outra com o Centro-Oeste e a outra com o Norte, para gente não deixar que a Comissão seja voltada apenas para uma região. Então, nós vamos alternar isso, não vamos criar as Subcomissões por enquanto, até que a Comissão tome corpo.

Nós temos alguns impeditivos aqui de ordem estrutural como, por exemplo, uma sede fixa para a Comissão. Já existe uma solicitação ao Presidente Renan, no sentido de arrumar essa sala para gente definitiva e, ao mesmo tempo, essa sala viria com a Secretaria onde nós poderíamos abrigar os nossos Assessores, para que os senadores pudessem fazer consultas, enfim, estruturar e definir horário.

Eu ainda insisto em manter esse horário, porque foi discutido e preciso muito da presença dos companheiros Senadores aqui, porque do contrário, nós não podemos fazer que essa Comissão se fortaleça como nós queremos.

É uma Comissão que ainda não tem uma cultura aqui na Casa, ela tem apenas dois anos de existência e nós precisamos fazer um esforço muito grande, no sentido de que ela tome um ritmo aqui nessa Casa, mesmo porque nós temos vários interesses regionais aqui sendo passados por cima, sem que a gente possa analisar.

Eu já trabalhei com a Mesa no sentido de que os projetos relativos a essa Comissão sejam encaminhados para cá, ainda também nós temos dificuldades do encaminhamento dos projetos, então é todo um trabalho de construção que temos que fazer juntos.

Portanto, eu fiz a distribuição dos projetos aos Membros da Comissão, e pediria uma certa urgência na relatoria desses projetos que foram para cada um dos Senadores.

Não havendo nada mais a tratar encerro a presente.

Sessão encerrada às 13h03

Ata da Quarta Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 15 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às onze horas e trinta e nove minutos do dia quinze de março de dois mil e sete, na sala nº 19, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Vicente Claudino, Geraldo Mesquita Júnior, Garibaldi Alves Filho, Valter Pereira, Marco Maciel, Cícero Lucena, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares, Leomar Quintanilha, Adelmir Santana, Jayme Campos e Flexa Ribeiro e das Senhoras Senadoras Patrícia Saboya Gomes, Rosalba Ciarlini e Marisa Serrano. Comparecem, ainda, os Senhores Senadores José Agripino, Eduardo Azeredo e Arthur Virgílio, que não compõem a Comissão. Justifica a ausência o Senhor Senador Mozarildo Cavalcanti. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a apreciação dos Projetos de Lei constantes da pauta e a discussão das propostas para restaurar os comandos normativos vetados nas Leis Complementares nºs 124 e 125, de 2007, que instituem, na forma do artigo 43 da Constituição Federal, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, respectivamente. **Parte 1 - Item 01:** Projeto de Lei do Senado nº 364, de 2003, terminativo, que “*altera o artigo 4º da Lei nº 7827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o artigo 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e dá outras providências*”, de autoria do Senador Paulo Octávio, tendo como relator o Senador Garibaldi Alves Filho, que oferece parecer pela aprovação do Projeto, com duas emendas que apresenta. Proceda-se à votação nominal. Resultado: São aprovados o Projeto e as Emendas nº 01 e 02 – CDR, com dez votos a favor, uma abstenção e nenhum voto contra. **Item 02:** Projeto de Lei do Senado nº 286, de 2003, não terminativo, que “*institui forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a empréstimos e financiamentos à rede hoteleira nacional*”, de autoria do Senador Leonel Pavan, tendo como relator o Sena-

dor Garibaldi Alves Filho, que oferece parecer contrário ao projeto. Resultado: O parecer é aprovado. **Parte 2 - Discussão das propostas para restaurar os comandos normativos vetados nas leis complementares nºs 124 e 125, de 2007, que instituem, na forma do artº 43 da Constituição Federal, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, respectivamente.** O Senhor Senador Arthur Virgílio propõe que os Senadores das Regiões Norte e Nordeste se unam para solicitar ao Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, que se discutam os vetos às Leis Complementares instituidoras da SUDAM e da SUDENE com a maior brevidade possível. O Senhor Senador Garibaldi Alves Filho solicita ajuda aos representantes do Norte e do Nordeste para que seja discutida a matéria. O Senhor Senador Flexa Ribeiro propõe que se colham assinaturas de todos os Senadores e Deputados Federais favoráveis à discussão dos vetos pelo Congresso Nacional. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Garibaldi Alves Filho, Cícero Lucena, Leomar Quintanilha, Geraldo Mesquita, Arthur Virgílio, Antônio Carlos Valadares, Adelmir Santana, Valter Pereira, José Agripino, Jayme Campos, Eduardo Azeredo, Flexa Ribeiro, Inácio Arruda e a Senhora Senadora Rosalba Ciarlini. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e quarenta e oito minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senadora Lúcia Vânia, Presidenta**

04ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada no dia 15 de março de 2007, às 11 horas e 39 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo número regimental declaro aberta a 4ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da 3ª reunião da Comissão. As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se acham. A Ata está aprovada e será publicada no diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas. Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião destinar-se-á apreciação de Projetos de Lei do Senado e discussão das propostas para

restaurar os comandos normativos vetados nas leis complementares 124 e 125 de 2007 que institui na forma do art. 43 da Constituição Federal a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia, SUDAM, e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, SUDENE, respectivamente.

Ao lado dessas questões nós estaremos também colocando em votação um dos projetos que é um Projeto terminal, é terminativo aqui na Comissão. É terminal [risos]. Terminativo aqui na comissão e que é de autoria do Senador, do ex-Senador Paulo Octávio e que será relatado pelo Senador Garibaldi Alves. Esse projeto se encontra na discussão final para redação e logo em seguida essa discussão da SUDAM, SUDENE eu passaria à votação. Esperando que haja um *quorum* qualificado até lá.

Eu gostaria de comunicar aos Srs. Senadores que consultando a Mesa do Senado da República, quais seriam os caminhos que nós poderíamos tomar em relação aos vetos que foram apostos ao Projeto de Lei da SUDAM e da SUDENE.

Então, nós temos dois caminhos que poderíamos percorrer que eu já disse aqui na comissão, na reunião anterior. Primeiro fazendo um Projeto de Lei relativo aos vetos. Cada veto um projeto de lei acrescentando àquilo. Mas eu achei a segunda posição a mais viável para nós, que seria com a líder do Governo no Congresso Nacional, que hoje é a Senadora Roseana Sarney, a gente tentar um acordo com a Câmara para que a gente possa colocar em votação esses vetos. Naturalmente, esse acordo não é coisa fácil. O Governo se vetou é porque não quer mesmo que seja como o Projeto, veio aqui do Congresso Nacional. Mas eu acredito que nós temos pelo menos que tentar este caminho, porque o mais objetivo, o mais concreto, o mais racional seríamos, seria a gente votar esses vetos. Eu troquei idéia com o Senador Tasso Jereissati que foi autor, é Relator da matéria, e ele concorda plenamente que a gente faça as duas ações.

Então, eu queria pedir a sugestão dos Srs. Senadores do norte e nordeste para que se posicionassem em relação a isso. Então eu deixo a palavra com o Senador Garibaldi Alves, que...

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Srª. Presidente, Senadora Lúcia Vânia, eu creio que a melhor solução seria apreciação dos vetos. Claro, é o óbvio. Porque nós estamos aqui para legislar e para vetar e para apreciar os vetos do Executivo. O que está havendo é uma distorção, porque o Executivo não legisla mais, quem legisla... O Legislativo não legisla mais, quem legisla é o Executivo, o Congresso não aprecia mais os vetos, os vetos são definitivos, está se aceitando uma ditadura do Executivo com relação a

isso. Quando se veta acabou-se. Só um novo Projeto. E nós não podemos de maneira nenhuma aceitar uma coisa dessas. Eu creio que contaremos com o nosso Presidente, Renan Calheiros, com a líder do Governo no Congresso, e eu creio também que na Câmara deve haver uma compreensão, né? Se não é melhor modificar logo a Constituição e dizer que os vetos do Presidente da República são insusceptíveis de qualquer deliberação do Poder Legislativo. Portanto, eu estou solidário com V.Ex^a. nessa proposta de apreciação dos vetos. Sei que isso não vai ser muito simples, vai ter que haver uma coordenação muito eficiente, mas eu estou me colocando, inclusive, à disposição para ajudar da maneira que puder.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador, Senador Garibaldi, eu quero dizer, Senador, que eu gostaria de que aqueles que fosse representantes aqui do norte e nordeste nos acompanhassem ao gabinete do Presidente juntamente com a líder do Governo no Congresso. Eu acredito que a presença de V.Ex^{as}. lá é muito importante, porque V.Ex^a.s. conhecem mais do que eu as questões do nordeste.

Então, eu preciso deste apoio dos Parlamentares do nordeste e do norte para que a gente enfrente esse primeiro problema da Comissão. Com a palavra o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Embora de forma bastante resumida e objetiva como sempre faz o Senador Garibaldi, e também pelas colocações da senhora, eu devo me somar e incorporar e também dar um grito de alerta à Nação como foi feito pelo Garibaldi, pelo Senador Garibaldi Alves, no sentido de que nós estamos tendo uma ditadura branca onde está sendo imposta a vontade do Governo. O Legislativo está simplesmente tendo o papel de fazer reuniões, de debater os assuntos, de discutir e de oferecer a melhor alternativa. Se for da conveniência do Governo, ela é aprovada. Se não for sancionada... Se não for de conveniência do Governo, ela é votada, ela é vetada e não retorna para o debate nem mesmo para apreciação do veto.

Então, é fundamental essa articulação não só para esse assunto que por si só já justificaria essa mobilização que é a recriação da SUDENE e da SUDAM, bem como futuras discussões que irá ocorrer sobre a superintendência de desenvolvimento do centro-oeste também. Então, é fundamental essa articulação, nós possamos tomar a consciência disso, que haja uma mobilização dos Parlamentares dessas regiões, mas dos parlamentares de uma forma geral. Nós temos que discutir, temos que debater os vetos presidenciais para que essa Casa exerça o papel que o povo delegou.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Lucena, e gostaria de saber se algum outro Parlamentar gostaria de falar.

Seria Senador João Vicente... Gostaria de --

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Senadora Lúcia Vânia --

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): --dar alguma sugestão, Senador Quintanilha?

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Primeiro eu quero registrar as minhas justificativas por estar, só estar chegando agora. E nós precisamos inclusive, eu presido a Comissão do Meio Ambiente, nós precisamos nos reunir novamente para verificar a possibilidade de reajustar os horários de funcionamento das Comissões. V.Ex^a. sabe, nós integramos mais de uma Comissão e está ficando difícil em razão da concorrência dos horários, nós poderemos participar do trabalho. Eu tenho o maior interesse e necessidade de participar das reuniões desta Comissão que V.Ex^a. brilhantemente dirige, mas a concorrência de horário está realmente criando um dificultador muito grande. E eu estou tomando conhecimento através do Senador Garibaldi, que foi comentado aqui as questões dos vetos apostos ao Projeto de criação de SUDAM e SUDENE que realmente inviabiliza o processo de recriação desses dois instrumentos muito importantes para o desenvolvimento regional. Nós insistimos em restabelecer o funcionamento desses dois instrumentos, e o de, o da SUDECO também, ou nós jamais conseguiremos reduzir essas desigualdades regionais que tantas injustiças sociais provocam no nosso País. Gostaria de registrar isso aí, Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em relação ao horário, Senador Quintanilha, eu já passei aqui para 11h30. Porque na verdade, terça e quarta é impossível. Então, eu acho que 11h30 o pessoal já foi, já teve a Comissão de Direitos Humanos que encerrou agora, já tem a Comissão de Infra-estrutura--

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Infra-estrutura. Eu entendo exatamente as duas.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): É exatamente... É --

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): --Direitos humanos. Saí de Direitos humanos e foram me buscar para Infra-estrutura--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): É porque Infra-estrutura está passando para 11h30 também. Então chocou porque Infra-estrutura era às 10h00. Daria tempo dos Senadores irem

na Infra-estrutura e estarem aqui naqueles dias que precisaríamos de *quorum*. Pois não.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora, Presidente Lúcia Vânia, a Infra-estrutura originalmente marcada era às 14h00.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ah!

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Então, talvez, e hoje nós estamos retornando agora da Comissão Mista do orçamento, eu, o Senador João Vicente e outros, não é? E o que é que ocorre? Vai estabeleceu-se lá uma discussão que nós iremos ter uma reunião na terça-feira às 14h30.

Então, eventualmente poderia se estudar um dia na terça-feira ou alguma outra conveniência para gente fazer às 14h00, que é que eu acho que é o objetivando a gente pode fazer em conjunto.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu acredito, Senador Lucena, que se agente mudar os horários para tarde, eu acho que nós temos que manter uma sala fixa e não mudar horários. Porque, na verdade--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Mudar para tarde vai ter um outro comprometimento. Nós não podemos funcionar as Comissões na hora da ordem do dia.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Exatamente.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Aí vai ser outro problema, nós temos que ajustar é na parte da manhã mesmo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu acho que nós temos que ajustar é na parte da manhã.

Senador Geraldo Mesquita.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Como diz o outro, Senadora Lucia Vânia: Deixe-me meter minha colher nesse pirão aí. Pra dizer olha... Nós não vamos chegar a lugar nenhum, e conclusão nenhuma com relação à mudança de horário de funcionamento de Comissão nessa Casa. A tendência é que novas Comissões sejam constituídas, etc. É uma tendência natural. Eu acho que o caminho talvez seja o da redução do número de Parlamentares em cada Comissão. Entendeu, Senadora? Eu vejo pelo número de comissões que nós temos, acho que o número. é muito grande de Parlamentares em cada Comissão. Eu creio que se esse número foi reduzido regimentalmente, talvez nós tenhamos maior facilidade de fazer com que todas elas funcionem a contento sem conflito de horário, porque diluiria o número de

Senadores pelas Comissões. Eu acho que o caminho é esse, Senadora. Deixo aqui como sugestão pra gente pensar no assunto e se for o caso até encaminhar, não é? Um Projeto de Resolução ao Senado reduzindo o número de Parlamentares em cada Comissão.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu acredito que é uma boa saída para que agente possa tocar pelo menos a Comissão naquilo que é mais importante.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Porque hoje, olha, eu faço parte de umas cinco Comissões. É humanamente impossível agente participar de todas assim a contento, de forma concentrada né? Como todos os colegas aqui, acredito, fazem parte de muitas Comissões. Então, se você diminuir o número... Isso por quê? Porque o número. de Parlamentares em cada Comissão é muito grande e precisa que a gente figure, porque se não ela não funciona. Se diminuir o número, não é? Eu creio que a gente terá uma possibilidade muito grande de todas funcionarem a contento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Geraldo Mesquita. Passo a palavra ao Senador Garibaldi.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Presidente, eu queria sugerir ao Senador Geraldo Mesquita, que ele apresentasse um Projeto de resolução para a gente ter em mãos algo concreto para começar as negociações com as outras comissões. Porque está provado até agora que ninguém conseguiu assoviar e chupar cana ao mesmo tempo. Não dá. E é o problema aqui dessas Comissões do Senado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: E quando tem essa discussão entre assoviar e chupar cana, é preferível chupar a cana. [risos]

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): O problema não é nem tanto do funcionamento. O problema hoje que nós vivemos é o um problema crucial, Senadora, é de *quorum* para deliberação nas Comissões. Então, acho que se reduzir o número de Parlamentares, esse *quorum* será atingido com muito mais facilidade, não é? Problema crucial mesmo é *quorum* para deliberação, entende?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu sugeriria ao Senador Geraldo Mesquita para entrar com o Projeto de Resolução a respeito disso, e terá o nosso apoio aqui de todos os Parlamentares.

Eu gostaria de perguntar se a gente poderia marcar a reunião hoje à tarde, vamos ver quem não vai viajar. Hoje à tarde com o Presidente do Congresso Nacional e a Senadora Roseana para tratar da questão dos vetos. Garibaldi vai estar aqui à tarde?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Acho que seria um horário bom antes da ordem do dia.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Hoje?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Exatamente.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Hoje que horas?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: 3 horas.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Por volta das 2h30, 3h00.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Estarei, estarei aqui. É para nós irmos--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Lá na Presidência. Para discutir.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): A senhora vai marcar e confirmar?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Confirmo com cada um, para a gente estar lá para tratar dessa questão. Agora, eu pediria aos Senadores que usasse a Tribuna para falar um pouco sobre essa da questão do veto. Acho que se nós não tivermos uma ação nessa direção não adianta apenas um contato com a Presidência, com a líder do Governo no Congresso.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora, eu acredito que o Presidente se encontra em Alagoas porque ele foi a uma missão parece especial na instalação do gabinete do Ministério da Justiça.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Se não der hoje, vamos marcar para terça-feira. Vou saber se o Presidente chega, senão na terça-feira nesse horário. Duas e meia, três horas.

[pronunciamento fora do microfone].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Já liguei para ela e ela ficou de contatar. Item número. 02 da pauta.

Então, ficou acertado? Só para clarear? Senador Garibaldi, se o Presidente Renan não estiver aqui hoje, nós vamos passar a audiência, para... O encontro, para terça-feira, às duas e meia ou três horas. Mas eu confirmo direitinho a data.

Item número. 02. Projeto de Lei do Senado 286/2003, não terminativo. Institui forma alternativa de pagamento dos débitos relativos a empréstimos e financiamentos a rede hoteleira nacional. Autoria, Senador Leonel Pavan. Relator, Senador Garibaldi Alves Filho. Parecer contrário ao Projeto.

No dia 8 de março do corrente foi concedido vistas do Projeto ao Sr. Senador Cícero Lucena que devolveu a matéria sem manifestação. Coloco em discussão a matéria e passo a palavra inicialmente para o Senador Lucena, que gostaria de fazer uma

colocação. Senador Garibaldi, um pouco antes da sua leitura, porque ele vai se ausentar está com viagem programada para agora.

Então, com a palavra o Senador Lucena para dizer qual é a sua manifestação para depois nós passarmos à leitura do Relatório.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Fui convencido pelo Relatório do Senador Garibaldi Alves pela inconstitucionalidade da matéria embora tenha uma importância e teria uma relevância muito importante como estímulo para a recuperação do setor turístico, em particular do setor hoteleiro.

Então, eu acompanho o Senador Garibaldi Alves.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Garibaldi Alves.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, Lúcia Vânia, Senadora Lúcia Vânia, eu quero agradecer ao apoio que recebi agora do Senador Cícero Lucena, e lamentar como ele não poder acolher o Projeto do Senador Leonel Pavan, do então Senador Leonel Pavan. Mas é absolutamente inconstitucional, e não tem como ser operacionalizado. Ele fere direitos, e direitos de terceiros que vão demandar. Então vai ser um Projeto muito questionado. Eu chamaria atenção para isso.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão a matéria. O Relator é pela rejeição da matéria. Em discussão. Não havendo quem queira discutir, coloco em votação a matéria. Senhor e senhoras Parlamentares que concordam com o Relator permaneçam como se acham. Aprovado o parecer do Relator Garibaldi Alves Filho. A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos conforme despacho inicial da Presidência.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Pela ordem Sra. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Arthur Virgílio.

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): Sr^a. Presidente, antes de entrar no item 02 da pauta, eu gostaria de me pronunciar brevemente sobre a discussão anterior. A questão dos vetos ao Projeto que criou, que visa recriar a SUDENE e a SUDAM.

Para nós tratarmos com o máximo de seriedade a questão pública, sempre, eu devo dizer que o Governo do Presidente Fernando Henrique do qual eu fui líder e Ministro, se equivocou ao supostamente punir e procurou punir, foi correto o procedimento da Ministra Anadir e foi correta a decisão do Presidente Fernando Henrique de punir, de pedir as providências de punição

dura para aquele episódio de corrupção da SUDAM, mas terminou ficando um pouco como aquela história do sofá. Você pune o corrupto, não o que foi órgão que foi corrompido. Aperfeiçoa-se o órgão. Eventualmente até se o extingue se ele entra em obsolescência, mas não pelo episódio típico da corrupção. Aí entra o Presidente Lula e diz: Eu vou restabelecer a SUDAM, isso tem um valor grande para a minha região, para o Norte, vou restabelecer o nordeste. E ele, aí sim, a expressão é dele, ele leva o nordeste ao ponto G. Pela simbologia forte, pela simbologia forte que lembra a luta de Celso Furtado, que lembra as epopéias de Juscelino Kubitschek, enfim. Mas eu tive a honra de ser Relator em Plenário da Comissão de Justiça, no caso da nova SUDAM, aqui foi feito um trabalho extremamente construtivo de recomposição desses órgãos. Extremamente construtivo. Houve efetivo debate, efetiva interação, efetivo arrendamento, efetivo aperfeiçoamento do que nós tínhamos às mãos ao se iniciar a tramitação no Senado Federal. E constituímos, a meu ver, um Projeto eficaz visando a impulsionar o desenvolvimento das regiões norte e nordeste com a recriação da SUDAM e da SUDENE.

Como é a nossa surpresa quando a matéria vai à análise do Presidente da República para efeito de sanção ou de veto, de sanção total ou parcial e, portanto de veto total ou parcial, e o Presidente veta alguns detalhes, como por exemplo, os detalhes fundamentais que propiciam os incentivos, que propiciam o próprio financiamento prático da economia da região. Ou seja, aqueles vetos liquidam com a SUDENE e com a SUDAM que estavam renascendo, que estavam querendo renascer.

Eu também vejo e devo fazer uma análise, não é defeito deste Governo. Não nunca vi nenhum que gostasse de ver seus vetados apreciados. Eu nunca vi nenhum. E até uma demonstração de pouca humildade do nosso presidencialismo enfim. Nenhum Presidente acha que seus vetos devam ser apreciados. E, no entanto um presidente que por ventura se convencesse de que seu veto era equivocado, ele poderia tranquilamente mostrar humildade entre a Nação e dizer: Olha, eu quero ver o meu veto derrubado com o apoio da minha bancada. Isso só o engrandeceria. Os presidentes acham que isso passaria sinal de fraqueza. E eu entendo que passaria sinal precisamente de segurança, de fortaleza, de força, e de humildade. E a verdadeira força deve vir da humildade.

Por outro lado, na medida em que um Presidente da República vete determinada matéria e, portanto, interfira na decisão tomada pelo Congresso, é isso que acontece na prática, se essa matéria é apreciada, se esse veto é apreciado, nós temos a chance de conferir

razão suplementar ao Presidente da República ou de lhe retirar a razão de uma vez.

Então, o jogo estaria perfeitamente equilibrado, porque alguém diz: Há, o Presidente não fez mais do que cumprir uma possibilidade constitucional. É verdade. É verdade sim. Agora, por outro lado a Constituição manda também apreciar o veto em um prazo determinado e isso não foi obedecido por Presidente nenhum nesse País. Então, se o Presidente da República não tem seu veto apreciado, ele vira um imperador. Ou seja, desmonta o que o Congresso construiu e nunca o Congresso tem a chance de poder corrigir aquilo que ao ver do Congresso possa parecer um equívoco no seu Presidente da República.

Então, está na hora de nós... Isso foi tema de campanha, isso eu coloquei tanto para o Senador Renan Calheiros quanto para o Senador José Agripino, que porfiavam em uma luta muito bonita pela Presidência do Congresso. Está na hora de nós acabarmos com isso. E é um compromisso do Senador Renan Calheiros conosco como era do Senador José Agripino. Nós colocarmos vetos presidenciais em apreciação. Ou seja, o Presidente que mobiliza a sua base e que procure manter seus vetos quando achar que deva fazê-lo. Mas o Presidente não nos tire a prerrogativa de termos a Constituição cumprida e os vetos dele apreciados. Sob pena de nós nos tornarmos um meio Congresso e ele se tornar um superpresidente. Superpresidente cheira a ditador.

Já não tem aí a história que nós estamos vendo da TV estatal? Já não tem aí a história da TV... Dos plebiscitos que visam a substituir o Congresso? Ontem o nosso colega Senador Hélio Costa, figura que eu adoro pessoalmente, que eu tenho uma estima por ele fantástica. O Senador Hélio Costa ontem me disse que queria conversar comigo sobre o discurso que fiz e depois no seu pronunciamento ele diz o seguinte, quando estávamos lá inaugurando as TVs, a TV aberta em Manaus, Recife e João Pessoa, disse que... No discurso ficou muito triste, porque até do Senado vieram críticas. Ora, o Ministro não pode ficar triste com crítica. E nem com críticas que venham do Senado ou de qualquer outra procedência. Eu que gosto demais do Ministro, que sou amigo pessoal dele, já que ele fica triste com as críticas que eu faço, agora que eu não quero mesmo o canal. Agora que esse canal não passa mesmo. Agora é que não passa, porque o regime democrático pressupõe que os governantes saibam ser humilde o bastante para aceitarem críticas. E não tem nenhum lugar mais categorizado para fazer crítica a um governante do que o Senado da República, que é a Câmara Legislativa mais alta do País. Portanto, se eu pudesse fazer uma equação matemática, eu di-

ria que plebiscitos em exagero mais TV estatal, mais populismo, igual a Chavez, supressão de liberdades e complicações para a democracia brasileira. É uma equação matemática que se aplica perfeitamente como modelo de estudos para o momento político que estamos vivendo. Portanto aqui fique bem nítido, o PSDB vai se opor com todas as suas forças a essa tal televisão pública. Em nome do interesse público vamos nos opor a Constituição dessa TV pública. Porque sabemos que na verdade isso vai acabar se destinando a discursos fidelistas, a discursos chavistas. Tem uma crise então lá vai o Presidente ocupar durante seis horas uma tribuna eletrônica. E não quero dinheiro do contribuinte envolvido nisso. O Presidente já usa o tempo nobre das televisões nacionais, já usa o tempo nobre das rádios, dos jornais. Não me diga o Presidente que não tem espaço para as suas colocação, para os seus posicionamentos, que tem ido do científico e tecnológico até a educação sexual como temos visto nos últimos tempos.

Portanto, Sr^a. Presidente, eu quero louvar a iniciativa que V.Ex^a. tomou, como Presidente percuente que é desta comissão, de colocar a questão dos vetos em análise. Eu que não pertenço a esta Comissão, ainda assim quero acompanhar esta matéria como líder do nosso partido, o líder do PSDB e dizer que mais do que reivindicarmos meramente os vetos, e não é pouco, meramente os vetos ligados a SUDENE e SUDAM, que reivindicemos que o Presidente, Senadora Rosalba, coloque vetos para apreciar, Presidente Renan, vetos para apreciar, para que não fique impune e não fique no infinito a decisão do Presidente vetar. É constitucional vetar? É. Mas é constitucional colocar para apreciar o veto. É constitucional? É. Agora é constitucional deixar o Congresso se manifestar sobre o veto.

Só o Presidente Lula andou assim? Não. O Presidente Fernando Henrique fez esse equívoco? Fez. O Presidente Collor? Fez. O Presidente Sarney? Fez. O Presidente Itamar? Fez. Então estou tentando abordar a questão pelo ângulo do interesse público e despartidarizando, portanto, algo que é de vital relevância para o prestígio do Congresso Nacional. Portanto, quero parabenizar V.Ex^a. e pedir apenas que se estenda e isso eu farei também na reunião de líderes com o Presidente Renan para que vire uma praxe, ou seja, se estendam aos demais vetos todos. O Presidente vetou, vamos chamar o Congresso para apreciar o veto, se não o Congresso vira uma fantasia destinada apenas a discutir o orçamento na hora própria. E nós não queremos o Congresso Nacional uma fantasia. Queremos o Senado funcionando, a Câmara funcionando, mas queremos o sistema bicameral azeitado em funcionamento também. Muito obrigado, Sra. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Agradeço ao Senador Arthur Virgílio e quero convidá-lo, Senador para estar conosco na terça-feira a reunião com o Presidente do Congresso. Queria convidar os demais Parlamentares membros da Comissão para estar conosco para discutir essa questão dos vetos.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Pela ordem, Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA

(PSDB-GO): Pela ordem, Senador Antônio Carlos

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Sr^a. Presidente, a meu ver tem toda razão o líder do PSDB, Senador Arthur Virgílio, quando reclama da necessidade imperiosa da discussão e deliberação dos vetos presidenciais. É verdade que esse costume da demora na apreciação dos vetos não vem de hoje. Vem de algum tempo atrás, ou seja, para não dizer secular. Os vetos são colocados normalmente na gaveta do Congresso Nacional, e perduram por anos e anos. Não fora como disse aqui o Senador Arthur Virgílio a distorção produzida pelo nosso regime presidencial, possivelmente isso não estaria acontecendo, esse retardamento, podemos dizer, esse arquivamento dos vetos.

Então, Sr^a. Presidente, é necessária, e V.Ex^a. tem razão, uma reunião com o Presidente do Congresso, a quem cabe estabelecer a pauta das votações agora prejudicada, substancialmente com a questão da CPI do Apagão Aéreo, que vem retardando a votação de projetos prioritários, não só no âmbito da Câmara como no âmbito do Senado Federal. Portanto, Sr^a. Presidente, eu quero como integrante da base do Governo dizer o seguinte: Que essa deformação que redunde na anulação da nossa atividade legiferante em não apreciar os vetos, é uma deformação que só pode ser corrigida no âmbito do Congresso. E não no âmbito do Governo. Se o Governo por esta ou por esta forma não move nenhuma palha, ora, não é o Governo que vota. Quem vota é o Congresso.

Então, cabe ao Congresso estimular e dinamizar essa atividade, inclusive colocando para apreciar todos os vetos presidenciais. Inclusive eu acho até uma desatenção ao Presidente da República, não apreciar seus vetos. Porque se trata de um processo movido pelo Executivo e que é previsto na Constituição Federal e que o Congresso não obedece ao andamento normal desse procedimento que é uma legitimidade do Poder Executivo em não, vamos dizer assim, concordar com tudo que o Congresso faz. E uma das formas de o Governo demonstrar que não concorda com tudo que o Congresso faz, é vetar. Quando a gente não aprecia o

veto, desaprova não apenas o Poder Legislativo, também é um desaproço ao Poder Executivo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Valadares.

E vamos passar ao item 02 da pauta. Projeto de Lei do Senado 364 de 2003. Decisão terminativa. Altera o art. 4ª da lei 7827 de 27 de setembro de 89 que regulamenta o art. 159, inciso 1º, alínea C da Constituição Federal institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte, FCO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste e dá outras providências.

Autoria do Projeto: Senador Paulo Octávio. Relator, Senador Garibaldi Alves Filho. Parecer pela aprovação do Projeto com as Emendas que apresenta. No dia 8 de março, do corrente, foi concedido vista aos Srs. Senadores Cícero Lucena, Sibá Machado e Rosalba Carlini, Ciarlini que até o presente momento não se manifestaram. Eu li que não se manifestaram, mas acabou de manifestar aqui o Senador Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Esse é outro que eu também quero me posicionar.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ah! É o item 02, não se manifestaram. Então eu concedo a palavra ao aos três para que eles possam...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Estamos falando do item 02, Sra. Presidente?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Se manifestar a respeito do assunto.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Do item 01 ou item 02?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): O item 02--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O item 02 já foi aprovado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Tá certo. Tá certo é o item 01. Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora, também com satisfação tem o prazer de acompanhar o voto do Relator a oportunidade do meu visto foi para tomar conhecimento se havia alteração daquilo que já era atribuído à Região Nordeste e também com a visão que o Projeto traz no sentido de que pela característica da Região do Centro-Oeste se fazia necessárias as alterações que foram propostas qual eu concordo mais uma vez com muita satisfação com a lucidez e a sabedoria do Relator Garibaldi Alves.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ok. Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN):

Srª. Presidente, eu quero aqui me somar às observações do Senador Lucena, também concordando integralmente com o Senador Garibaldi.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador...

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Adelmir Santana.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Adelmir Santana.[risos]

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu queria, Senadora, externar a nossa alegria em ver o Relator confirmar as pretensões do ex-Senador Paulo Octávio, hoje ice-Governador do Distrito Federal--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador, eu gostaria... Desculpa interrompê-lo, mas eu gostaria que o Relator primeiro lesse a matéria. Depois agente passaria a matéria em discussão.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Srª. Presidente, de fato eu já tinha lido, não é? Mas eu tenho agora uma reformulação, uma nova Emenda. Na verdade eu deixei de lado aquela Emenda que apresentara antes e agora preciso justificar as novas Emendas que estou apresentando. Para dizer, principalmente àqueles que estão hoje aqui com a responsabilidade de substituir, de representar o Senador Paulo Octávio, que como disse o Senador Adelmir, nós estamos atendendo plenamente aos objetivos do Projeto do Senador, hoje Vice-Governador Paulo Octávio.

O que era que o Senador Paulo Octávio queria? O Senador Paulo Octávio queria que se atendessem às vocações naturais do centro-oeste, principalmente do Distrito Federal, com a introdução dos setores da economia, de serviço e do comércio, entre aqueles que poderiam ser, empresas que poderiam ser financiadas pelo FCO. O que faço eu agora nessas Emendas? Resolvo estender todas as possibilidades de financiamento de todos os setores para todos os fundos. O FCO, o Fundo Constitucional do Nordeste, o Fundo Constitucional do Norte. E damos através dessas Emendas, aos condéis, que são os conselhos deliberativos dos fundos das regionais que tratam dos fundos regionais, eles é que vão estabelecer os limites de acordo com a conjuntura da economia naquele ano. Se naquele ano o fundo do nordeste precisa empregar mais no turismo, vai ter a possibilidade de empregar mais no turismo. A mesma coisa vai acontecer com o FCO. Quer dizer, são Emendas igualitárias. Nós estamos tratando situações que não são... São desiguais com relação ao resto do País. Mas são semelhantes entre elas.

Então, nada como dar oportunidade a cada uma delas de exercer esse direito dentro dos fundos, dentro

do que é atribuído aos fundos. Essa que é a Emenda. Agora, fui procurado pelo Senador Valter Pereira que me disse que precisa estudar mais o assunto. Eu não posso deixar de diante de um apelo de um colega Senador, não posso deixar de solicitar a V.Ex^a., que se V.Ex^a. concordar, claro, o Senador Valter Pereira terá até a próxima reunião a oportunidade de estudar mais. Eu acho que o assunto está muito amadurecido, mas eu não sou o dono da verdade.

Então, eu faço esse apelo à senhora em nome do Senador Valter Pereira.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador [interrupção no áudio].

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Regimentalmente, Sra. Presidente, cabe nova vista?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Não!

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu gostaria o seguinte: Eu não estou requerendo vista. Porque realmente é impertinente a vista. O que eu... O apelo que eu fiz ao Senador Garibaldi foi no sentido dele sobrestar até a próxima Sessão dessa Comissão, a fim de que a gente possa fazer alguma simulação. As Emendas que ele apresentou, aparentemente são duas Emendas importantes, muito provavelmente dão um caráter mais uniforme, mas é preciso fazer alguma simulação que nós que representamos os demais Estados aqui da região Centro-Oeste ainda não fizemos.

Então, com a concordância do Relator, o que eu propus foi única e exclusivamente sobrestar a votação dele. E se ele não concordasse, obviamente hoje teria que ser feita a votação. Certo?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Olha, eu... Fazer um apelo ao Senador Valter, no sentido de que ele analisasse aqui hoje, agora, essas Emendas. Eu vejo, eu sou do Centro-Oeste, sou de Goiás, acho que tenho a mesma preocupação de V.Ex^a., mas o que o Senador Garibaldi faz com suas Emendas é apenas desengessar o fundo. Quem vai determinar os quantitativos são os conselhos de cada região, de cada Estado.

Então, não há nenhum prejuízo, eu não vejo nenhum prejuízo para o fundo, nem para o fundo do Centro-Oeste e nem tampouco para o fundo do Norte e Nordeste.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Presidente, pela ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pela ordem o Senador Adelmir Santana, depois a--

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu queria acompanhar inclusive essa sua proposição, essa

matéria foi pedido vista por três senadores no nosso último encontro e ela realmente ela não tira, não cria nenhuma dificuldade nova, e deixa efetivamente os limites a serem definidos pelos conselhos do... Que regem os fundos, apenas abre a possibilidade para uma vocação do nosso Centro-Oeste, especificamente do Distrito Federal, que tem a sua economia baseada em comércio e serviços. Eu faria um apelo pela ordem, para que a gente examinasse aqui rapidamente uma vez que aqui estão praticamente todos os Senadores da região que hoje sofre, se é que há, que vai haver grandes alterações no Projeto. Que é exatamente o Valter Pereira, a senhora, eu, o Senador... Acho que saiu agora, mas esta o Campos deve estar voltando daqui a pouco tempo, e fazer um apelo ao Senador Valter Pereira, porque é uma matéria de alto interesse, eu diria de muito interesse para o Distrito Federal, levando em conta que efetivamente a vocação do Distrito Federal não é agrícola, não é industrial, é de comércio e serviços. E que hoje se encontram, como disse a nossa Presidente, engessada em razão de não haver financiamentos dessa direção.

SENADOR VALTER PEREIRA (PMDB-MS): Eu entendo a inquietação de V.Ex^a., mas eu tenho o hábito de sempre que vamos tratar desse tipo de matéria, fazer simulação. Eu confesso que eu não consigo fazer simulação aqui em 10 minutos, 15 minutos.

Então, eu acho que é uma matéria que é delicada, porque envolve recursos de toda... De todos os fundos constitucionais, e eu acredito que uma semana de sobrestamento não causaria nenhum prejuízo ao Distrito Federal. Que é nosso parceiro na região Centro-Oeste, mas a gente tem que entender que na própria região existem peculiaridades que precisam ser levadas na devida conta.

Então, às vezes na Legislação, a gente não consegue enxergar aquilo que comumente se chama o pulo do gato.

Então, eu gostaria de dizer que neste caso aqui não vejo nenhum pulo do gato e não estou atrás do pulo do gato. O que eu vejo é que de repente a gente aprova uma mudança, imaginando uma coisa e pode acontecer outra, certo?

Então, cautela e caldo de galinha não faz mal a ninguém. Isso faz parte de todo o, de todo linguajar jurídico.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Senador, se me permite mais uma contra argumentação--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): [pronunciamento fora do microfone].

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Eu só queria destacar a inteligência do Senador Valter Pereira. Esse Projeto está aqui desde 2003 é uma coisa--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu vou deliberar. Com a palavra a Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Sr^a. Presidente, eu gostaria inclusive de colocar que entendemos que esse Projeto já vem a longas datas sendo debatido, sendo devidamente elucidado, e nós entendemos que as Emendas da forma que foram colocadas, elas tornam igualitários e abre novas oportunidades. Eu não vejo, concordo plenamente com o Senador Garibaldi quando ele coloca que não vê nenhum impedimento, nenhuma dificuldade que possa ser criado entre as regiões e as atividades que aqui foram colocadas. Até por entender por sermos do Nordeste, a importância, a urgência que tem, temos para que esses fundos comecem realmente a existir, e aqui na região Centro-Oeste poderíamos pensar que dessa forma fôssemos ser prejudicados. Não, eu entendo que ao serem incluídas outras atividades que também existem na região Nordeste, nós também estamos sendo todos beneficiados por igual.

Então, acho que o Senador está realmente sendo bastante cauteloso, mas nós precisamos fazer esse Brasil andar.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não. Com a palavra Senador Santana.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Depois eu peço a palavra.. A minha sugestão, Senadora, é que o assunto já reafirmando o que coloca a Senadora Rosalba. Assunto extremamente discutido na Casa, já vem desde 2003, confesso que o Senador Valter está... Tem inteligência suficiente. Ele diz que o tempo é pequeno para fazer a simulação, mas nem cabem simulações, na verdade apenas inclui e abre aspectos novos para os conselhos decidirem. Nós não estamos fixando os valores e nem fixando percentuais deste ou daquele setor da economia.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Sr^a. Presidente, na verdade essa proposição teve início com o Projeto de Lei do Senado 364 da autoria do Senador Paulo Octávio. Que vislumbra atendimento aos interesses da região Centro-Oeste. Se abstendo o Projeto de outras regiões já que alterando a lei 7827 que trata da regulamentação dos fundos constitucionais, S.Ex^a teria que ter se lembrado, por exemplo, da região Nordeste, da região Norte, das demais regiões que recebem recursos provenientes do fundo constitucional. Assim sendo, eu acho que agiu com muito equilíbrio, com muito espírito de justiça o Senador Garibaldi quando propõe uma extensão da

aplicação desses fundos nos setores de serviço e do comércio. Já que esses setores são muito dinâmicos, não apenas na região Centro-Oeste, mas nas demais regiões onde em alguns Estados, o setor de serviço é prioridade. O setor de serviço está na frente dos demais serviços, inclusive no setor industrial. De sorte que como esta proposição última do Senador Garibaldi contempla todas as regiões e sem limite de aplicação de recurso, porque antes era 10% e agora não há limite, eu acho que mais do que necessário que nós votemos logo de imediato uma vez que ninguém será prejudicado. Pelo contrário. Todas as regiões estão sendo beneficiadas. E enalteço neste ponto a equidade com que agiu o nobre relator o Senador Garibaldi do Rio Grande do Norte, do PMDB do Rio Grande do Norte. Do histórico PMDB do Rio Grande do Norte. Muito obrigado Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Eu gostaria de dizer que mesmo tendo sido um dos Senadores que pediu vista nesse Projeto e que viu a importância de atender a uma demanda, uma vocação que estava expressa no Projeto inicial para a região centro-oeste, nós tivemos a alegria do próprio Relator ter a iniciativa não só de estender para demais regiões ato de justiça, e mais do que isso, de democratizar o processo de fixação dos percentuais por setor. E eu estaria preocupado, Senador Valter, se nós tivéssemos aqui engessando, estabelecendo parâmetros, estabelecendo percentuais sem ouvir cada região. Mas no momento em que nós entregamos o poder da democratização, da fixação para os conselhos deliberativos, sem dúvida nenhuma nós estamos exercendo um papel que irá contribuir para o desenvolvimento. Porque você imagine que daqui a um ano determinada região tenha uma tendência de crescimento em determinado setor, e nós voltarmos a precisar de um Projeto que passe quatro, cinco anos para ser votado nessa Casa. Então, também sou favorável para que seja colocado em votação com todo respeito da preocupação, do equilíbrio, da lucidez do Senador Valter.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria de deliberar sobre essa questão.

Senador Valter, eu gostaria de contar com a colaboração de V.Ex^a., uma vez que regimentalmente o Projeto foi pedido vista, tivemos um tempo grande, e a Sessão passada eu afirmei aqui que nós faríamos essa votação independente de qualquer fato que pudesse haver. Quem votasse contra, quem fosse contra, que votasse contra.

Então, eu não gostaria de prorrogar mais uma vez, uma vez que nós temos dificuldade de *quorum* qualificado pelo volume de comissões que temos. Portanto V.Ex^a. dispõe ainda de um mecanismo de levar em discussão isso para o Plenário do Senado da República. Portanto, pediria a V.Ex^a. que aceitasse a decisão da maioria aqui no sentido de colocar em votação. Portanto, em votação o Projeto.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sr^a. Presidente, eu vou me ausentar que eu tenho um compromisso inadiável agora, e, portanto vou deixar de votar.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ok. Em votação o Projeto.

Fátima Cleide; Patrícia Saboya; Alfredo Nascimento, João Vicente Claudino, Mozarildo Cavalcanti, Demóstenes Torres, Jonas Pinheiro, Marco Maciel, Rosalba, Marisa Serrano.

SENADORA MARISA SERRANO (PSDB-MS): Voto com o Relator, a favor.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Com o Relator, parabenizando.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): José Maranhão, Geraldo Mesquita. Garibaldi Alves. Valter Pereira. Sibá Machado, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antônio Carlos Valadares.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Expedito Júnior Senadora Lúcia Vânia, voto com o Relator, e parabenizando ele pelas suas Emendas.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Adelmir Santana. Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Com o Relator.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Kátia Abreu, Maria do Carmo; Tasso Jereissati; Flexa, Ribeiro; João Tenório; Leomar Quintanilha.

SENADOR JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB-PI): Presidente, Presidente, Senador João Vicente Claudino vota com o Relator também.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu saltei aqui né? Adelmir Santana, (inaudível); Wellington Salgado, não está; Pedro Simon; Valdir Raupp; Osmar Dias.

Onde está o João Vicente aqui? João Vicente com o Relator. O Projeto foi aprovado. Conta quantos votos aí pra mim. O Projeto foi aprovado por unanimidade. Consulto os Srs. Senadores se repetem a mesma votação para as Emendas? Os Srs. Senadores que aceitam permaneçam como se acham.

Aprovadas. Estão aprovadas as Emendas. A decisão da Comissão será comunicada ao Presidente do

Senado Federal para ciência do Plenário e publicação no diário do Senado Federal. Com a palavra o Senador Adelmir Santana.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Eu só queria, Senadora, destacar que certamente se o Senador Paulo Octávio aqui estivesse e deve estar acompanhando porque ele está atento a essa votação de hoje, estaria muito feliz com o comportamento de todos nós nessa Comissão. Quero, portanto em nome do Senador, hoje Vice-governador do Distrito Federal, agradecer a posição dos Srs. Senadores. E o Distrito Federal sai fortalecido nessa situação como bem disse, não só o Distrito Federal, mas todos os Estados brasileiros porque esse é o setor que cresce na economia de comércio e serviços e que não poderia ficar engessado sem ter a possibilidade de financiamento desses fundos constitucionais. Muito obrigado Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): O Senador Garibaldi Alves Filho. Com a palavra o Senador Garibaldi Alves Filho.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, eu quero ressaltar aqui o trabalho do Senador Adelmir Santana, porque a ausência do Senador Paulo Octávio, ele que me perdoe, não foi tão sentida por conta do trabalho do Senador Adelmir que batalhou, que lutou para que isso fosse aprovado, e a minha contribuição foi apenas no sentido de fazer com que todos tivessem o mesmo que vai ter agora os nossos companheiros do Centro-Oeste do Brasil. Agradeço a Sr^a. Presidente, e me coloco à disposição de todos.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Presidente, pela ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Um instantinho. Senador Agripino, antes que V.Ex^a. saia, eu gostaria de comunicar que nós deliberamos aqui para na terça-feira, por volta de duas e meia, a confirmar, nós iríamos ao Presidente do Senado para tratar a questão dos vetos da SUDAM e SUDENE. Os vetos de modo geral. Então eu gostaria de contar com a participação do Líder do PFL nesse encontro e gostaria que V.Ex^a. nos acompanhasse nesse evento.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Eu desejo é cumprimentar a Presidenta da Comissão pela iniciativa. Porque isso dá muito mais força. Essa é uma idéia que sempre tivemos. Colocar os vetos, e dentre os vetos, há um que se impõe. Esse. A SUDENE e SUDAM foram recriadas no papel. Agora, foi vetado o art. que destina recurso financeiro para que essas agências sobrevivam.

Então, a recriação de SUDENE e SUDAM são para inglês ver. O que V.Ex^a. está querendo é que se

aprecie o veto da matéria que foi aposta pelo Presidente e que impede a alocação de recursos financeiros para que as empresas que foram recriadas, as agências que foram refundadas possam sobreviver. Conta entusiasticamente com a minha presença e a presença dos meus companheiros do Nordeste e do Centro-Oeste do PFL e quero cumprimentar a V.Ex^a. pela iniciativa. Como Presidente de Comissão.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Muito obrigada, Senador. Vamos continuar aqui falando sobre o Projeto de Lei do Senador Paulo Octávio, que hoje não está entre nós, mas que teve aqui hoje votado por unanimidade um Projeto de Lei que está sendo apadrinhado aqui pelo nosso Senador por Brasília, Adelmir Santana. Com a palavra o Senador Julio Campos.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Jayme Campos!

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Senadora Lúcia Vânia, dois irmãos que foram Governadores de Mato Grosso, Júlio Campos e Jayme Campos, e também dois irmãos ao mesmo tempo Senador para o nosso País. Para bem representar o meu grande e querido estado do Mato Grosso. Mas eu quero apenas associar a alegria e o contentamento do ilustre Senador Adelmir Santana, na medida que eu acho que foi muito importante a aprovação hoje desse Projeto, e, sobretudo das Emendas, proporcionada pelo querido Relator, Senador Garibaldi Alves, e além do mais, Senador Adelmir, acho que a região Centro-Oeste do Brasil... Nós tivemos a oportunidade ímpar de ver a nossa região contemplada, sobretudo de acesso de atividades econômica que não estava inserida dentro deste contexto que no Fundo Constitucional do Centro-Oeste do Brasil.

E eu queria fazer mais um adendo, seria muito mais importante ainda, sobretudo, que esse fundo não só apenas o Banco do Brasil fosse o agente financeiro. Lamentavelmente eu tenho acompanhado no meu Estado do Mato Grosso, que o Banco do Brasil faz daquele fundo um instrumento, ou seja, como se fosse dinheiro do Banco do Brasil que as pessoas que pleiteassem esse financiamento tivessem acesso. Mas ficar ali muitas vezes de joelho como se fosse quase um mendigo. Se nós pudéssemos em um futuro bem breve, colocar a própria Caixa Econômica Federal como também agente financeiro. O ideal fosse que o nosso Banco de desenvolvimento do Centro-Oeste estivesse já em operação. Entretanto eu não sei se é por cunho político, até mesmo questão política partidária acima de tudo a questão da preservação que o Banco do Brasil fosse o agente, nós estamos hoje à mercê naturalmente numa velocidade maior para que

esse fundo atendesse realmente a nossa população, sobretudo aqueles que procuram essa linha de financiamento. Até porque não é de graça, é pago. (inaudível) tá de parabéns, mas com a conquista que nós tivemos não só a região Centro-Oeste, como também norte e nordeste que também tem seus fundos constitucionais. Obrigado, Sr^a. Presidente.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Senadora Lúcia Vânia, Presidente eu gostaria de dizer o quanto--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra a Senadora Rosalba e depois Senador Azeredo e depois Senador Flexa Ribeiro.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): --Fico gratificada em ver que realmente pela competência da boa condução que a senhora vem dando a essa Comissão conseguimos hoje ter aprovação desse Projeto e que teve como Relator o meu conterrâneo, Senador competente Garibaldi Alves que conhece como ninguém porque foi Governador, tem uma experiência muito grande do nosso Estado, sabe da importância que é esses fundos para a nossa região, e eu como Prefeita que fui da segunda cidade do Estado também senti a necessidade que esses serviços, essas ações fossem implementadas.

E queria também aqui dizer ao Senador Adelmir que transmita ao Senador Paulo Octávio, ao Vice-governador, nossos parabéns pelo seu Projeto e a nossa satisfação pela aprovação. E desde já informá-la de que terça-feira estarei com a senhora para juntas... Vamos formar um coro cada vez maior para que nossas vozes possam ter eco e consigamos ter apreciação dos vetos porque a Casa aqui é do povo, que é o Senado, precisa realmente mostrar qual é a vontade e a decisão do povo brasileiro.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Obrigada Senadora Rosalba, com a palavra o Senador Azeredo e depois o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Sr^a. Presidente, eu não sou membro efetivo, mas sou membro afetivo dessa Comissão. Mas eu queria colocar sem criar polêmica a questão de Minas Gerais. Mas o Senador Garibaldi já me significa que estaria, claro, o que eu estou colocando é que no fundo referente ao nordeste que se entenda sempre o Nordeste como é definido o semi-árido, a Norte de Minas Gerais que faz parte do Nordeste. Eu não vou nem falar do Centro-Oeste que é outra questão. Porque também nós temos um pedaço de Minas que é meio Centro-Oeste. Mas por enquanto eu me dou satisfeito apenas com essa

garantia de que a parte mineira da SUDENE esta incluída no nordeste aqui.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Azeredo, eu quero dizer, Senador, que o Sr. é membro daqui sempre que achar por bem-estar conosco. Eu agradeço muito. Ao mesmo tempo sei que ele fica todo dia querendo que o Centro-Oeste dê um pedacinho do fundo para Minas Gerais. [risos]

Eu quero passar a palavra--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): O Triângulo Mineiro está carente de recursos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Está carente de recursos, eu sei.[risos] Não é a toa que ele tem um Projeto colocando 85 Municípios de Minas. Com esse jeitinho calado Minas Gerais vai tomando os fundos de cada um. Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Senadora Lúcia Vânia, não poderia começar minhas palavras sem parabenizá-la por mais uma reunião da CDR em que V.Ex^a. traz em pauta a questão da maior importância sobre os vetos presidenciais, as leis que criaram, recriaram a SUDAM e a SUDENE e por coincidência a SUDECO.

Eu estava na reunião da Comissão de Infra-estrutura, mas com o pensamento voltado aqui a CDR. Para poder dar a minha contribuição. Acho da maior importância, o que parece que foi aqui aprovado, de se fazer uma Comissão para que fôssemos ao Presidente do Congresso Nacional, o Senador Renan Calheiros, pedindo que ele pautasse o veto, e que o Congresso definisse como representante da sociedade o interesse da população. E não de forma monocrática o Presidente da República.

Eu sugeriria a V.Ex^a. que nós fizéssemos um documento, não sei se já foi aqui discutido isso, e colhêssemos as assinaturas de todos os Parlamentares das três regiões. De todos os Parlamentares das três regiões. Para que, no momento que nós fôssemos a ele, se não houvesse a possibilidade de ir todos, que é difícil juntar a todos, mas pelo menos nós diríamos ao Presidente do Congresso que era unanimidade dos Parlamentares, inclusive Senadores e Deputados Federais, do pedido de colocação em pauta do veto da SUDAM e da SUDENE. Esse documento demonstraria a coesão e a unanimidade das três regiões a esse respeito. E quero estar com V.Ex^a. no momento em que formos ao Presidente do Congresso para levar esse pleito até ele.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Flexa Ribeiro e quero pedir à Mesa que estude possibilidade do documento

regimentalmente se é possível, para que a gente possa acatar essa sugestão que eu acho importante.

Quero agradecer mais uma vez ao Senador Garibaldi Alves pelo seu Relatório, dizer da nossa satisfação em ver aprovado esses Projetos de Lei do ex-Senador Paulo Octávio, e agradecer muito aos Srs. Senadores pela presença porque é importante que essa presença se faça com muita frequência aqui, porque a Comissão é nova, ela precisa fixar um tempo para ela, e nós estamos fazendo um esforço muito grande para fazer dessa Comissão, uma Comissão reconhecida dentro do Senado Federal e fora dele. Com a palavra o Senador Inácio Arruda.

SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Sra. Presidente, eu primeiro quero concordar com V.Ex^a, talvez a gente tenha que reivindicar uma reunião às segundas-feiras. Porque às quartas-feiras, quintas e terças estão sendo insuficientes para a gente correr todas as comissões. Você vê que a situação que o nosso querido Senador Cícero Lucena já estava perguntando se tinha sido incluída a Comissão de Infra-estrutura. E já foi. Já terminou. Quer dizer, já corremos para a infra-estrutura, já corremos para a Comissão de Relações Exteriores, já tivemos na Comissão de Direitos Humanos, infelizmente não tivemos condição de chegar a tempo para acompanhar o Relatório e o voto do Senador Garibaldi Alves que foi acompanhado felizmente aprovado por todos e que eu queria fazer uma observação que eu considero das mais importantes. Na correção ao Projeto do Senador e hoje Vice-Governador Paulo Octávio.

É o fato de primeiro o Nordeste ser plenamente contemplado. Acho que aí nós resolvemos uma situação. Primeiro a solução e adequação ajustada do Senador Garibaldi Alves. Segundo, remeter aos fundos, tirar o limite. Que era uma obstrução. Então, liquidou essa obstrução, remete aos fundos. Os fundos têm seus conselhos. Os conselhos vão examinar todos os projetos e eles que definem sobre isso.

Então, acho que é... Ajusta melhor. Então acho que Senador Garibaldi com os seus predicados de Governador, de Parlamentar, de Governador, examinou e estabeleceu melhor uma correção mais segura de como conduzir esse procedimento. Então acho que foi uma forma mais ajustada para que a gente pudesse proceder com esses serviços dentro dos fundos constitucionais que nós estabelecemos para exatamente quebrar as diferenças regionais que existem e persistem ainda no nosso País. Por isso, a importância dessa Comissão. Agora, nós vamos ter que examinar porque as manhãs são insuficientes, as manhãs são insuficientes, para que a gente possa cumprir todas as tarefas das comissões. Ou a gente apela para o período noturno

ou vamos ter que estabelecer reuniões permanentes nas segundas e sextas-feiras das nossas comissões. Porque não é possível acompanhar no ritmo, por mais boa vontade que tenha, se agente quiser ter atenção como os projetos a gente não consegue estar em todas as comissões simultaneamente.

O Mão Santa, que é um homem de Deus, já explicitou a sua tese. Ele até está pedindo para sair de algumas comissões. Porque ele não consegue estar simultaneamente em duas ou três Comissões para acompanhar tantos projetos que estão sendo discutidos. Quer dizer, há uma sede de produção Legislativa, para poder acompanhar fica difícil. Mas eu quero louvar mesmo não tendo tido a oportunidade de votar, eu sou apenas suplente nessa Comissão, talvez o bloco inteiro tenha votado, e nem precisaste do meu voto. Mas eu quero explicitar a minha posição favorável se tivesse à oportunidade de votar votaria com o Relatório do Senador Garibaldi Alves, porque é muito significativo e resolve pendências que estavam no Projeto do Senador Paulo Octávio.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Inácio Arruda. Senador houve uma sugestão aqui para que nós façamos um Requerimento solicitando a redução dos membros de cada Comissão. Talvez essa seja uma saída que nós podemos encontrar.

Não havendo nada mais a tratar, declaro encerrada a presente Comissão. A presença... [risos]. A presente reunião, e agradecendo mais uma vez o Relator Garibaldi Alves Filho pelo seu trabalho.

[áudio interrompido]

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Garibaldi Alves Filho.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, Sras. e Srs. Senadores quero dizer aos membros dessa Comissão que resolvi apresentar uma nova Emenda a respeito dos fundos constitucionais, tendo em vista que a Emenda do Senador Paulo Octávio, só trata do Fundo Constitucional do Centro-Oeste. E o que o Senador Paulo Octávio queria, era justamente acrescentar entre os setores que serão financiados pelos fundos, o Senador queria acrescentar comércio e serviços. Tendo em vista a vocação de Brasília, o que representa hoje para Brasília o comércio e os serviços. E eu resolvi, Sr. Presidente, que todos os fundos, e não apenas o Fundo Constitucional do oeste, Sr^a. Presidente, deveriam ter essa oportunidade. A cada ano, pela minha Emenda, o Conselho Deliberativo de cada região vai se reunir e fixar os limites de aplicação para cada setor da economia de acordo com a conjuntura econômica de cada Estado da região.

Portanto, eu creio que nós estamos fazendo justiça, nós estamos tratando situações assemelhadas com o toque da semelhança, porque as desigualdades são entre as regiões desenvolvidas e as regiões em desenvolvimento. Mas as regiões em desenvolvimento elas guardam uma identidade muito grande.

Então, porque não se dá a oportunidade a cada uma delas através do seu Condell que é o Conselho de Desenvolvimento, de dizer quais os setores da economia que serão beneficiados. Por isso mesmo eu encareço aos Srs. Senadores, e Sras. Senadoras. Agradeço a todos pelas palavras que dirigiram a respeito destas Emendas, eu quero agradecendo a todos, apenas destacar o papel exercido pelo Senador Adelmir Santana, e diria até mesmo que o Senador Paulo Octávio, que iria fazer muita falta, terminou não fazendo diante da agressividade legítima, da obstinação como o Senador Adelmir defendeu esse Projeto. Mas eu acho que as Emendas, elas são muito abrangente e deixa muito claro o que cada região pode e deve decidir a respeito do seu desenvolvimento.

Muito obrigado Sr^a. Presidente Lúcia Vânia, pela compreensão e pelo apoio dado ao Relator.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Obrigada, Senador Garibaldi.

Não havendo nada mais a tratar na Comissão, declaro encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 12h53

Ata da Quinta Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 22 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às doze horas e dezenove minutos do dia vinte e dois de março de dois mil e sete, na sala nº 03, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores Mozarildo Cavalcanti, Garibaldi Alves Filho, Jonas Pinheiro, Marco Maciel, Cícero Lucena, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares, Valdir Raupp, Adelmir Santana, Flexa Ribeiro e João Tenório e das Senhoras Senadoras Marisa Serrano e Maria do Carmo Alves. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a apresentação e discussão de propostas visando restaurar os comandos normativos vetados nas Leis

Complementares números 124 e 125, de 2007, que instituem, na forma do artigo 43 da Constituição Federal, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, respectivamente. A matéria é discutida. São aprovados os seguintes Requerimentos: **Requerimento nº 02** – CDR, de 2007, que requer Audiência Pública em conjunto com a CI, para que seja debatida a implementação do PAC na área da Amazônia Legal, com a presença das seguintes autoridades: Sr^a ANA JÚLIA CAREPA – Governadora do Estado do Pará; Sr. EDUARDO BRAGA – Governador do Estado do Amazonas; Sr. BINHO MARQUES – Governador do Estado do Acre; Sr. WALDEZ GÓES – Governador do Estado de Amapá; Sr. IVO CASSOL – Governador do Estado de Rondônia; Sr. OTTOMAR DE SOUSA PINTO – Governador do Estado de Roraima; Sr. MARCELO MIRANDA – Governador do Estado do Tocantins; Sr. BLAIRO BORGES MAGGI – Governador do Estado de Mato Grosso, de autoria do Senador Flexa Ribeiro e o **Requerimento nº 03** – CDR, de 2007, que requer seja convidado o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Dr. Demian Fiocca, para dar explicações sobre a atuação do banco nas diversas regiões do país, de autoria do Senador Mozarildo Cavalcanti. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Mozarildo Cavalcanti, Marco Maciel, Cícero Lucena, Jonas Pinheiro, Adelmir Santana, Antônio Carlos Valadares, João Tenório, Garibaldi Alves Filho, e a Senhora Senadora Marisa Serrano. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e cinquenta e sete minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senadora Lúcia Vânia**, Presidenta.

05ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada no dia 22 de março de 2007, às 12 horas e 20 minutos.

SR^a PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo número Regimental, declaro aberta a 5ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa, da 53ª legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 4ª reunião da Comissão. Os Srs. e Sras Senadores, que concordam queiram permanecer como se encontram. Aprovado. A Ata está aprovada e será publicada no

diário do Senado Federal, juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião destina-se à apresentação e discussão de propostas visando restaurar os comandos normativos vetados nas leis complementares nº. 124 e 125 de 2007, que institui na forma do art. 43 da Constituição Federal a superintendência de desenvolvimento do Amazonas, SUDAM, e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, SUDENE, respectivamente.

Para falar sobre os vetos na SUDAM, eu convidaria o Senador Mozarildo Cavalcanti, para que ele possa relatar os vetos e fazer seus comentários a respeito dos vetos. Antes de passar a palavra, Senador, eu gostaria de dizer o seguinte: Ontem na reunião de líderes ficou acertado que o Presidente Renan Calheiros hoje leria os vetos e regimentalmente depois da leitura dos vetos nós teríamos 20 dias para, ou apresentar novo Projeto e um acordo com o Governo, ou se isso não for possível, colocar o veto em votação dentro de 20 dias.

Então, para que a gente possa... E não ficou definido que seria criado uma Comissão Especial para tratar dessa questão. E essa questão deverá ser tratada pelos líderes partidários, eu propus a essa Comissão que a gente realizasse um debate aqui para que todos Senadores, interessados nesse assunto, pudessem estar seguros na hora de aceitar ou não o acordo, ou na hora de colocar em votação o veto. Portanto, passo a palavra ao Senador Mozarildo para que ele possa falar sobre a SUDAM.

SENADOR MOZARILDO CAVALCANTI (PTB-RR): Sr^a. Presidente, Srs. Senadores, eu fiz contato com todos os membros da Subcomissão da Amazônia, da qual eu tenho a honra de ser o Presidente, e justamente nós estamos fazendo, digamos, um trabalho preliminar. Como V.Ex^a. frisou, com esse prazo de 20 dias, nós esperamos na semana que vem, fecharmos uma posição. Se negociada, melhor ainda, se não negociada, realmente identificar. Mas, nós sabemos já que dois pontos são fundamentais para essa questão do veto, tanto da SUDENE, quanto da SUDAM, que são justamente os mecanismos financeiros para que ambas instituições possam, de fato, promover o desenvolvimento das regiões.

Então, eu gostaria até de dizer que essa reunião, eu diria que é um ponto de partida, mas ponderaria que nós deixássemos para semana que vem, então, faríamos uma reunião na Subcomissão da Amazônia e depois sentaríamos já também, com as propostas do nordeste e da Amazônia para fecharmos, nos prepararmos para uma eventual votação dos vetos e as alternativas que pudéssemos então ter, ou negociadas ou então através das nossas ações Parlamentares.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Mozarildo a iniciativa de trabalhar esses vetos, pelo menos a discussão dos vetos, porque será muito importante para que a gente possa dar oportunidade a todos se manifestarem. Porque, na verdade, é muito importante que na negociação nós tenhamos, se não for possível a unanimidade, pelo menos o consenso em torno do assunto. Agora eu passaria a palavra ao Senador Cícero Lucena, para falar sobre os vetos da SUDENE, posteriormente se o Senador Marco Maciel, também quiser falar alguma coisa eu passaria a palavra.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora Lúcia Vânia... Pois não.

SENADOR MARCO MACIEL (PFL-PE): Senadora Lúcia Vânia, presidente desta Comissão, eu sou Relator dos materiais na Comissão de Relações Exteriores. Do Embaixador Celso Marcos Vieira de Sousa, que está sendo indicado para Portugal e também da convenção sobre os direitos do mar.

Então, se o nobre Senador Cícero Lucena concordasse, eu gostaria de fazer uma breve intervenção, porque eu terei que voltar para a Comissão de Relações Exteriores. Mas eu gostaria, antes de mais nada, de cumprimentar V.Exª., Srª. Senadora Lúcia Vânia, pelo trabalho que está fazendo no sentido de resgatarmos duas instituições que têm um papel muito importante no desenvolvimento do norte e nordeste do País. A SUDAM e a SUDENE respectivamente. E quero dizer que graças ao trabalho de V.Exª. conseguimos antes de ontem o avanço que considero muito significativo, ou seja, criar condições para a convocação de uma Sessão do Congresso para apreciar os vetos, e assim termos condições de restabelecer as condições mínimas para que essas duas instituições, que tenham uma história muito forte nas nossas regiões, possam voltar a funcionar. E quero também dizer que V.Exª. está agindo com muito desprendimento porque, de alguma maneira são regiões que não estão incluídas no universo de trabalho político de V.Exª.. Mas estou certo que como consequência da recriação da SUDAM e da SUDENE, certamente haverá um movimento para reimplantação da SUDECO e a instalação, que eu acho muito importante também, de um Banco de desenvolvimento regional. A exemplo como tem a Amazônia o Basa, e como o nordeste dispõe do B N D, que, aliás, é uma instituição que antecedeu à própria SUDENE. Por isso eu faço votos que talvez antes da própria recriação da SUDECO possa haver instalado, V.Exª. possa haver instalado na região, o banco de desenvolvimento para a região do centro-oeste.

Era o que eu tinha a dizer e cumprimentar V.Exª. pelo trabalho que está realizando nesta Comissão, que

é uma Comissão estratégica. Para que nós possamos ter um desenvolvimento homogêneo no nosso País. O Brasil ainda é um País muito desigual. As desigualdades inter espaciais ainda são muito agudas, e nós só podemos realmente dizer que somos um país homogeneamente desenvolvido, na hora que superarmos essas diversidades, desigualdades inter-regionais de renda. Muito obrigado a V.Exª..

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Marco Maciel. Quero dizer, Senador, que nós precisamos agora, nesses 20 dias, estarmos bem juntos nessa proposta de votação desse veto. Porque se tivermos juntos norte, nordeste e centro-oeste, nós teremos um número expressivo de Senadores e Deputados na votação desse veto. E acho que isso ensejará, sem dúvida nenhuma, uma abertura de negociação com o Governo, uma vez que os Parlamentares estejam bem afinados com o que é queremos para as duas regiões, eu acredito que nós teremos condições de fazer um bom trabalho, ou pelo menos resgatar grande parte do Projeto aqui discutido, votado e levado ao conhecimento das regiões através de conferências, através de debate público. Com a palavra o Senador Cícero Lucena para falar sobre SUDAN... SUDENE.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Presidente Lúcia Vânia, eu devo dizer que inicialmente eu tinha imaginado em propor a essa Comissão, que uma das Subcomissões fosse tratados os assuntos regionais, no caso das regiões consideradas com necessidade de investimento, de ações para que houvesse um melhor equilíbrio federativo no nosso País. E até por todos nós estarmos vivendo ou convivendo de forma, vamos dizer assim, com bastante intensidade, são tantas comissões, tantas Subcomissões, achamos prudente, a senhora mesmo achou prudente, da gente fazer um trabalho temporário regional. Com a expectativa que nós tínhamos da não colocação do veto, mas graças à sua iniciativa, sensibilizado o Presidente Renan e também do Presidente da Câmara, esses vetos foram colocados agora em votação. Então a minha preocupação e a proposta, concordando plenamente com a senhora da necessidade de cada região, como foi dito aqui pelo Senador Mozarildo, que a região norte está debatendo esse assunto. A minha proposta é que a gente debatesse isso com os demais Senadores do nordeste, com a valorosa contribuição também dos Senadores do centro-oeste porque eles têm todo interesse, e estão corretos na sua condução de querer uma boa solução para o nordeste e para o norte, porque sem dúvida irá influenciar também para a região centro-oeste.

Então, a minha proposta é que a gente discutisse com os Senadores do nordeste, como o norte vai fazer. E trazer aqui a essa Comissão, nesse prazo que nós temos, para que a gente possa adotar uma postura em relação aos vetos. O que nós temos a registrar é que esse Projeto foi muito debatido, foi muito estudado. O Senador Tasso Jereissati cuidou com muita atenção, com muito conhecimento, com muita dedicação e sem dúvida construiu alternativas inclusive, negociadas muitas delas, no sentido de que o Projeto estava o mais próximo possível do ideal. Mas com os vetos, nós temos que rediscutir isso dentro desse prazo. Era a minha sugestão.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria de dizer aos Srs. Senadores que os vetos... É um trabalho da consultoria, os vetos da SUDENE, eu não consegui, me parece da SUDAM.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): SUDENE está aqui também

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): A SUDENE está aí?

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): SUDENE e SUDAM

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Está SUDAM aí?

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Também.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom. Então, os vetos analisados pela consultoria do Senado, estão nesse material que foi distribuído aí. Eu acho que já seria meio caminho andado para os senhores poderem discutir. Gostaria de passar a palavra ao Senador Jonas Pinheiro, para falar sobre o centro-oeste. Depois... Gostaria de falar, João? Sobre a SUDENE?

SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Ilustre Presidente, Srs. Senadores. O Senador, Cícero Lucena foi muito feliz em fazer análise em relação às bancadas.

Então, Senadora Presidente, eu entendo que nós devemos também convocar a bancada de Mato Grosso, Deputados e Senadores para tratar desse assunto. Vamos ser solidários, na derrubada dos vetos, em relação à SUDENE e a SUDAM, porque nós queremos o apoio dos nortistas e dos nordestinos na aprovação do projeto de recriação da SUDECO. Sem, já os defeitos que o Presidente da República opôs, nesses dois projetos... Nessas duas leis regionais. Por isso, eu entendo que hoje nós devíamos, se a Casa cheia, porém, em função do Ministro Silas, tratando do PAC lá na Comissão de Assuntos Econômicos, evidentemente perdemos um pouco dessa força aqui e lá, porque nós devíamos estar lá, eu e V.Exª., tratando do assunto do PAC para

a região centro-oeste. Mas nem por isso, vamos deixar de trabalhar na nossa responsabilidade. Por isso eu vou tomar a iniciativa na próxima semana, já que V.Exª. está muito ocupada, para vê se nós reunimos as nossas bancadas para tratar da lei da SUDECO. E vamos pedir o apoio para os nordestinos, os Senadores e Deputados nordestinos, Senadores e Deputados do norte do País. Obrigado.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Adelmir Santana. Antes de passar a palavra, Senador, eu gostaria de colocar aqui, novamente para o João que chegou depois, a questão dos vetos da SUDENE, está sendo colocada... A leitura é feita hoje no Plenário, aliás, já foi feita a leitura, e nós teremos a partir de hoje, 20 dias para ou negociar com o Governo, se ele tiver uma nova proposta, ou derrubar o veto. Para isso nós precisamos da União das bancadas do norte, nordeste e centro-oeste para que a gente possa, primeiro, aprofundar na discussão desses vetos. Eu acredito que nós não vamos ter a oportunidade de criar a Comissão Especial para estudar os vetos. Não tendo a Comissão Especial, grande parte dos Senadores, que estarão no Plenário, não terão conhecimento disso.

Então, compete à Comissão aprofundar nesse debate e sentir a média das vontades dos Senadores das regiões. Portanto, eu gostaria de ouvir V.Exª. e em seguida convidá-lo a participar da discussão mais profunda, que vamos ter sobre esse assunto. Eu colocaria aí a SUDAM, que está aqui representada pelo Senador Mozarildo, para que quinta-feira, da próxima semana, nós tenhamos já bem formatada a questão da SUDAM. E o nordeste, como tem dois Senadores aqui, eu deixaria vocês livres para escolher quem iria coordenar esse estudo durante a semana, para apresentá-lo na terça-feira. E o centro-oeste--

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): [pronunciamento fora do microfone]

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Na outra quinta. Da próxima semana. Na próxima Comissão, nós vamos ter esse debate aqui. Vamos convidar algumas pessoas também para estar conosco, que são estudiosos do assunto, os consultores principalmente, que formataram o Projeto para falar sobre os projetos anteriores. E na quinta-feira, então, a gente teria que ter todos os Parlamentares das regiões, já com o conhecimento desses vetos.

Então, durante a semana, se os senhores puderem fazer esse trabalho no sentido de que quinta-feira todo mundo, que esteja na Comissão, esteja ciente dos vetos...

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): [pronunciamento fora do microfone]

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): SUDAM ficou... Nós podemos tratar da SUDAM e SUDENE ao mesmo tempo. Se fizesse esse trabalho, durante a semana.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Dever de casa.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): É dever de Casa.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Só lembrando, Presidente, que na outra quinta é semana santa.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois é. Portanto nós vamos voltar--

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): A gente tem que efetivar possivelmente essa discussão, durante a próxima semana.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu acho melhor fazer as duas ao mesmo tempo, porque senão a gente interrompe esse trabalho. E nós temos apenas 20 dias. A leitura... Eu não sei se os dias... Deve ser dias úteis. Só os dias úteis, tenho a impressão. Não conheço o regimento a respeito disso...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Presidente, só para confirmar aqui a posição do Cícero. Como esses sistemas serão trabalhados pelos Senadores do norte e os Senadores do nordeste, eu acho que pode acontecer... Esses estudos, essa montagem, podem acontecer paralelamente e poderia ser na mesma data que... Porque o importante não é a apreciação na data. É importante também. Mas o mais importante é a montagem que será feita no sentido de tirar esses vetos.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria que vocês dessem ciência aos outros Parlamentares, que não puderam estar aqui. A Assessoria está aqui comunicando, que são 20 dias corridos. Então nós vamos chegar já na época da votação. Então, nós temos praticamente uma semana para trabalhar.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Até porque o universo da bancada é maior do que o universo da Comissão.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Claro. Muito maior.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Exatamente. Eu gostaria de saber quem do nordeste ficaria encarregado de... Cícero é você? Então o Cícero ficaria, o Mozarildo pela SUDAM e Jonas se o nosso amigo do centro-oeste... Com a palavra Adelmir Santana.

SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Senadora, só um aparte antes de... Eu só queria alertar que derrubar veto não é fácil. Porque nós precisamos de 257 votos dos Srs. Deputados e 41 votos dos Srs. Senadores. No mínimo. E o esquema, que nós já fizemos algumas vezes em alguns votos... Alguns vetos derrubados foram poucos. É o entendimento com os líderes para que no gabinete dos líderes, já saíssem das cédulas de votação, devidamente registrado, porque vem lá, todos aqueles vetos do Presidente da República.

Então, nós temos que sair já dos líderes, para cada Parlamentar liderado por aquele líder, com a cédula votada. Porque senão, é difícil nós derrubarmos esses vetos. Mas esse aí é trabalho que nós vamos fazer no decorrer da semana.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agora, é preciso também que a gente mobilize a Câmara dos Deputados. Eu vou procurar a Comissão correspondente lá, que eu não sei qual é, deve ser de assuntos econômicos, e solicitar que seja feito o trabalho. Agora quem tiver contato com a Câmara, acho que seria interessante também já discutir isso. Aldemir.

SENADOR ADELMIR SANTANA (PFL-DF): Srª. Presidente, eu só queria destacar, seguindo na linha do Senador Marco Maciel, a sua desenvoltura em tratar dessas questões do norte e nordeste, e naturalmente já antevendo a questão do centro-oeste. É importante essa União dessas bancadas e o trabalho que V.Exª. vai desenvolver junto aos Deputados, para que também quando chegar a nossa vez, Senador Jonas, do centro-oeste a gente já tenha pavimentado a união das bancadas do norte, nordeste na mesma direção, caso, naturalmente, a gente não consiga aprovar sem que ajam esses vetos.

Uma coisa que foi levantada aqui com relação ao Banco de desenvolvimento da região, talvez fosse uma oportunidade também, Presidente, de se estudar a inclusão, não sei como se daria isso do ponto de vista dessa inclusão, dos demais Estados do centro-oeste num Banco já existente, no caso o Banco de Brasília. Quem sabe aí os governos estaduais se associariam ao Governo do Distrito Federal, transformando esse banco, ao invés, de Banco de Brasília, em um Banco de desenvolvimento regional. Já está em funcionamento, está saneado, é um Banco bem posto aqui na região, pelo menos do Distrito Federal, seria uma oportunidade da inclusão dos demais Estados da região, em comum acordo entre os Governadores, transformando esse Banco, já existente, no Banco de desenvolvimento regional. São essas minhas considerações.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Adelmir. E quero comunicar aos Parlamentares que o Projeto da SUDECO se encontra na Comissão de Justiça já. Então é preciso que a gente já comece a estudar para a gente... Eu vou pedir ao Senador Antônio Carlos, encaminhar, para a gente analisar os vetos... Aliás, analisar o mérito aqui e na verdade, porque a Comissão de Justiça, como está muito envolvida com a questão de segurança, nós achamos que podemos primeiro analisar o mérito aqui para depois ver a questão da Comissão de Justiça. Após a Comissão de Desenvolvimento Regional ela iria para Desenvolvimento Econômico.

Então, eu quero cumprimentar o Senador Valadares, dizer, Senador, que nós temos aí a análise da consultoria sobre os vetos. O que nós estamos definindo aqui é que nós temos, a partir de hoje, que foi a leitura dos vetos, 20 dias corridos para ou negociar, o Projeto, ou vetar. Mas para isso eu acho que nós temos que estar preparados para as duas coisas. Para isso nós precisamos... O Senador Jonas chamou atenção aqui, para uma coisa importante, que é o quorum para a derrubada de um veto. Não é fácil. Então nós precisamos... Eu fiz questão de fazer essa reunião hoje, apesar de muito atropelada, mas para pedir esses Senadores que estão aqui hoje, que ajude a mobilizar e a informar os demais Parlamentares da região, sobre as questões dos vetos. E na próxima quinta-feira, que será a próxima reunião, nós iremos já discutir os vetos. Eu vou chamar algumas pessoas que participaram do Projeto anteriormente para vir aqui explicar e debater com os senhores essa questão, e ao mesmo tempo vamos durante essa semana trabalhar os demais Parlamentares. O Senador Cícero Lucena pediu para... Foi nomeado aqui pelo João, era os dois que estavam aqui, V.Exª. não estava, para ajudar coordenar durante essa semana os trabalhos. Porque se não tiver uma pessoa para trabalhar durante a semana esses vetos, nós vamos chegar quinta-feira aqui, da mesma forma que estamos hoje. Sem conhecimento e sem poder debatê-los.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Presidente, eu queria uma informação. Primeiro, antes de entrar no período de informação, agradecer a V.Exª. pela prestimosidade que se ouve na apresentação deste trabalho, analisando todos os vetos de forma... Todos os seus por menores e propondo até algumas soluções, alguma saídas, de forma direta ou indireta. Então é um trabalho que vem sendo, sem dúvida alguma, preparar os Senadores para o debate no Plenário se for o caso. Se não houver acordo com o Governo. Então eu gostaria que a Assessoria da qual V.Exª. se utilizou para esse trabalho. A gente pudes-

se saber os nomes, para o nosso gabinete entrar em contato, durante esta semana, e quem sabe conjuntamente com a Assessoria do nosso gabinete, os demais Senadores, encontrarmos o mais rápido possível, saídas para que alguns vetos sejam reconsiderados pelo Governo e transformados em Medida Provisória, Projeto de Lei... Contanto que nossos pleitos sejam atendidos e que as nossas regiões sejam contempladas, sejam respeitadas. Afinal de contas, as regiões mais pobres, têm aqueles fundos constitucionais para que possamos assegurar para elas, um desenvolvimento adequado, sustentável. Ocorre que houve vetos com relação a SUDAM, com relação à SUDENE, que não tiveram nenhuma motivação jurídica. A meu ver, entraram num mérito e não apresentaram o porquê dos vetos, assim, de forma consistente, de forma a nos convencer de que esses vetos eram viáveis e tinham fundamentação consistente. De forma que eu gostaria que V.Exª. mandasse passar, não só para o meu gabinete, mas para o gabinete dos demais Senadores, o nome dos Assessores com os quais nós possamos entrar em contato. Agradeço a V.Exª..

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Valadares. Passo a palavra para... Senador Garibaldi, eu gostaria de informar a V.Exª. que a partir de hoje nós temos 20 dias corridos para analisar os vetos. A consultoria deixou aí na Mesa a análise da SUDAM e SUDENE, que eu pediria a V.Exª. que levasse e estudasse durante a semana junto com o pessoal para a gente, na quinta-feira, debater aqui e dirimir qualquer dúvida que por ventura tenha na questão.

SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Senadora Lúcia, primeiro eu queria registrar a nossa... Estamos, assim, meio que incríveis com essa performance de V.Exª. na condução desse tema. Realmente mobilizar os Senadores das diversas regiões, das regiões do País que estão se sentindo prejudicadas com esses vetos, foi realmente uma coisa muito importante, de uma performance realmente louvável.

Na verdade, é aquilo que nós comentávamos naquela reunião com o Presidente Renan. Diminuir desigualdade regional é uma coisa muito complicada. É uma coisa que exige uma vontade, uma disposição política muito grande. Não é com vetos, não é com redução de... Digamos assim, de... Não é com redução de oportunidades econômicas e financeiras, que nós vamos diminuir essas brutais diferenças econômicas e sociais que, digamos assim, habitam o território nacional. É preciso realmente uma vontade política muito grande, muito efetiva. Só para dar um exemplo, eu estava lendo um material que eu recebi até ontem, a Alemanha ocidental gastou para a recuperação da

Alemanha Oriental, e olhe lá, são 26 milhões de habitantes na Alemanha Oriental, gastou até o ano 2006 oitocentos bilhões de dólares nessa tentativa. Então isso mostra claramente quão difícil é resolver essa questão da desigualdade social.

Então, esse tema é um tema que merece a atenção que V.Ex^a. está dando e conduzindo com tanta competência. Eu queria fazer esse registro e dizer que estou absolutamente engajado nesse trabalho no sentido de que na próxima quinta-feira, nós possamos dispor desse resultado.

SR^a PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Garibaldi Alves, agradecendo ao Senador João as palavras elogiosas a mim.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente Senadora Lúcia Vânia, eu estou a par, claro, do que devemos fazer na próxima quinta-feira, vamos discutir então, os vetos. Agora, devemos pensar naqueles vetos que são mais importantes, que prejudicam mais, a nossa... As nossas regiões, e pensar também na possibilidade de um acordo, até, com a liderança do Governo para que se salvem, fiquem dos dedos... Vão-se os anéis e fiquem os dedos. É exatamente essa a configuração, que eu acho que deve tomar a nossa ação. E também tenho só palavras de elogios a essa mobilização que V.Ex^a. está promovendo à frente dessa Comissão. Muito obrigado.

SR^a PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Garibaldi. Quero informá-lo, Senador, que o Senador Romero Jucá, se comprometeu... Aliás, já entrou em contato com a Secretaria de Desenvolvimento regional, parece que a secretaria já tem a formatação de um Projeto, que será submetido aqui à Comissão. Então durante a semana a gente vai acompanhar a evolução disso, e passaremos para V.Ex^a.s.. Eu gostaria de nominar aqui, o nome dos consultores para que os senhores possam procurá-los, se por ventura tiverem alguma dúvida. O Consultor Marco de Oliveira... Márcio de Oliveira Júnior, e Gilberto Berzoini Filho. Ricardo de Miranda e Monsueto de Almeida, que eram dois consultores do Senador Tasso Jereissati. Queria também informar que o Relator da SUDENE foi o Senador Antônio Carlos Magalhães e da SUDAM Ana Júlia Carepa. Agora naturalmente será liderada pelo--

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Presidente, a senhora falou num dossiê. Tem um dossiê?

SR^a PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Tem um trabalho aí na Mesa, analisando cada veto.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): É esse aqui?

SR^a PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): É. V.Ex^a. pode levar. E os consultores, qualquer dúvida no trabalho, consultar esses consultores que eu mencionei aqui. Com a palavra a Senadora, Marisa Serrano.

SENADORA MARISA SERRANO (PSDB-MS): Eu queria também, Sr^a. Presidente, enaltecer o trabalho dessa Comissão na sua Presidência. É difícil a gente ver uma Comissão que consegue agregar os seus pares, mas além dos seus pares, congregar tantos Parlamentares como eu vi, tantos Senadores na reunião com o Presidente. Isso foi um trabalho muito bem feito, um trabalho que mostra que quando há um tema que é de interesse público, as pessoas se unem. E foram 28 Senadores pleitear algo que há mais de 20 anos não se vê nesse Congresso. É votar veto de Presidente.

Então, 20 anos após, nós estamos aí discutindo a votação de vetos. E isso é muito importante. Qual foi o mote que deu, que hoje o Congresso esteja nesse momento reunido, discutindo veto presidencial? Foi justamente, a discussão em cima da SUDENE e da SUDAM. O que mostra o quão importante são esses temas para a sociedade brasileira. Eu acho que foi a gota d'água, foi justamente os vetos feitos, a reestruturação da SUDAM e da SUDENE. E nisso aí abriu, nessas nossas duas casas, a Câmara e o Senado, a oportunidade de discutir vetos que estão aí há anos, parado.

Então, há uma proposta que se discuta aqueles vetos que já passaram, que já não tem mais tanta implicação na história recente do País. Que se resolva esses vetos e se discutam, archive-se, decida-se a respeito e se discutam os vetos que são emblemáticos e necessários para que o País possa caminhar de forma mais correta. Eu fico muito contente, porque cheguei a agora a essa Casa e já estou sentindo que há possibilidade sim, de novos rumos, desde que esse Congresso se una. Porque afinal, Sr^a. Presidente, a minha preocupação maior, é que comecem a legislar em nome do Congresso. A partir do momento que o judiciário legisla, que o Executivo legisla, abre um precedente muito perigoso. Abre um precedente para que o Congresso Nacional não seja necessário, para que o Legislativo não seja um órgão, e um poder responsável pelo encaminhamento das coisas maiores da Nação. E abrimos espaço aí para um autoritarismo que... É nocivo à democracia, pelo qual estamos perseguindo há tanto tempo, e por quem tantos morreram pela história do País. Acho que é importante que o Congresso Nacional, mostre quais são as suas prerrogativas e lute

por elas. E votar, veto não é nenhuma afronta ao Presidente da República. É uma prerrogativa do Congresso Nacional. E essa prerrogativa nós não podemos abrir mão. Acho que é histórico o que está acontecendo. E como é que aconteceu? Através de uma luta da sua Presidência e dessa Comissão, para que isso se desse. Eu fico muito feliz em saber que valeu... Está valendo a pena o trabalho que estamos efetuando aqui. Meus parabéns.

SRª PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço à Senadora Marisa Serrano. Eu vou colocar em votação dois requerimentos que eu pediria que aos Senadores, para aguardar. Requerimento de 2007. Requeiro nos termos regimentais e constitucionais que seja dirigido convite às autoridades abaixo relacionadas, para em Audiência Pública no âmbito dessa Comissão e em conjunto com a Comissão de Infra-estrutura seja debatida a implementação do PAC na área da Amazônia legal.

Os convidados, o Requerimento é do Senador Flexa Ribeiro, os convidados são: Senadora Ana Júlia Carepa, Eduardo Braga, Binho Marques, Valdez Góes, Ivo Cassol, Otomar de Sousa Pinto, Marcelo Miranda e Blairo Borges Mage. Uma Sessão só. É muita gente. Eu vou... Eu acho que nós deveríamos fazer só a Amazônia. Mas como o autor do Requerimento não está, eu vou colocar em votação e posteriormente a gente negocia.

Srs. Senadores que concordam permaneçam como estão. Um outro Requerimento. Requeiro nos termos regimentais, constitucionais, seja convidado o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, Demian Fioca, para dar explicações sobre a atuação do Banco nas diversas regiões do País. Senador Mozarildo Cavalcanti. Os Srs. Senadores que concordam, permaneçam como estão. Aprovado o Requerimento. Não havendo nada mais a tratar, declaro encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 12h56.

Ata da Sexta Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 29 de março de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às doze horas e dez minutos do dia vinte e nove de março de dois mil e sete, na sala nº 03, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores Geraldo Mesquita Junior, Jonas Pinheiro, Marco Maciel, Cícero Lucena, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares,

Pedro Simon, Jayme Campos, Tasso Jereissati, Flexa Ribeiro e das Senhoras Senadoras Patrícia Saboya Gomes, Rosalba Ciarlini e Marisa Serrano. Comparece também o Senador César Borges, que não compõe a Comissão. Justifica a ausência o Senador Garibaldi Alves Filho. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a apresentação, análise e debate das sugestões que visam restabelecer as partes aprovadas pelo Legislativo e vetadas pelo Presidente da República nas Leis Complementar números 124 e 125, de 2007, que instituem, na forma do artigo 43 da Constituição Federal, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, respectivamente; e a apreciação de projetos de lei. A matéria é discutida. É adiada a deliberação dos projetos de lei constantes na pauta. É aprovado o seguinte Requerimento: **Requerimento nº 04** – CDR, de 2007, que requer a convocação do Ministro das Cidades, Sr. Márcio Fortes de Almeida, para, em Audiência Pública, explicar os critérios de liberação de recursos do Ministério que dirige e discutir a questão dos Planos Diretores Urbanos dos Municípios, de autoria do Senador Flexa Ribeiro. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Flexa Ribeiro, Antônio Carlos Valadares, Tasso Jereissati, Jonas Pinheiro e César Borges. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e vinte minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. Senadora **Lúcia Vânia**, Presidenta.

6ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada no dia 29 de março de 2007, às 12 horas e 10 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom dia a todos. Havendo número regimental, declaro aberta a 6ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 5ª Reunião da Comissão. Sr^{as}. e Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se acham.

A Ata está aprovada e será publicada no Diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme pauta previamente distribuída a presente reunião destina-se a apresentação, análise e debate das sugestões que visam restabelecer as partes aprovadas pelo Legislativo e vetadas pelo Presidente da República nas leis complementares nº. 124 e 125/2007, que institui na forma do art. 43 da Constituição Federal a Superintendência e Desenvolvimento da Amazônia, SUDAM, e Superintendência e Desenvolvimento do Nordeste, SUDENE, respectivamente, e apreciação do Projeto de Lei.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Nobre Senadora Lúcia Vânia, eu pediria a V.Ex^a., encaminhei à Mesa um Requerimento para a convocação do Ministro da Cidade, já que temos *quorum* para deliberar, pediria a V.Ex^a inversão de pauta para que possamos aprovar o Requerimento de minha autoria.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Sr^a. Presidente, Lúcia Vânia, Senadora Lúcia Vânia, eu acho que esta reunião para discutir os vetos do Presidente da República a Lei Complementar nº. 125/2007, que cria a SUDENE e a SUDAM, envolve interesses não apenas dos Senadores e Deputados do nordeste e do centro-oeste, mas envolve os interesses do Brasil, de vez que essas regiões, alcançando um patamar de desenvolvimento adequado, nós estaremos criando condições para a permanência do homem e da mulher nessas regiões, trabalhando e vivendo nos locais onde nasceram, e assim evitando a inchação das grandes cidades, onde proliferam a violência, a promiscuidade entre pessoas que chegam das regiões subdesenvolvidas, bandidos que atormentam a polícia diariamente e a sociedade.

A SUDENE era uma instituição que tinha realmente uma preponderância muito grande na nossa região nordeste. Eu fui Governador e também o Senador Tasso Jereissati na época era Governador, e nós pudemos juntos testemunhar o ambiente de participação, de discussão e de aprovação de projetos de desenvolvimento industrial agropecuário e comercial, na nossa região. Nós podíamos diretamente interferir no financiamento e na distribuição de recursos muito importantes para o desenvolvimento das atividades econômicas da nossa região.

Foi um tempo áureo do desenvolvimento do nordeste quando a SUDENE e também a SUDAM podiam agir no sentido de propiciar a essas duas regiões um desenvolvimento com a geração de emprego e renda.

Entretanto, Sr^a. Presidente, por causa de alguns fatos que oneram a nossa democracia, que vão ao encontro da transparência, da honestidade, houve práticas de atos de corrupção. No interior da SUDENE, no âmbito da SUDENE. E em virtude desses fatos, o Governo de Fernando Henrique Cardoso, ao invés de combater a corrupção, que proliferava nessas instituições, fez simplesmente a sua extinção, sem atentar para o fato de que a instituição em si é válida, a instituição em si tem um objetivo. Ela pode ser duradoura, definitiva, para alcançar os objetivos a que se propõe. A sua extinção pura e simples causou um mal-estar, um constrangimento enorme no âmbito do Congresso Nacional. Todos os Parlamentares, todas as forças vivas dessas regiões se mobilizaram para que o Governo se convencesse da necessidade da restauração dessas instituições.

Com as eleições de 2002, todos os candidatos a Presidente da República empreenderam esforços e prometeram de que a SUDENE seria revista, seria recuperada, e através de uma lei todos se comprometeram.

Então, em 2003 chegou o Projeto na Câmara dos Deputados, e só agora em 2007 é que esse Projeto de Lei Complementar o nº. 125 foi aprovado. Em última instância, pelo Senado Federal, através de acordos das mais diferentes lideranças, não só do Governo, também da oposição. Eu posso atestar de que neste episódio da aprovação do Projeto de Lei todas as lideranças se uniram. Foi um verdadeiro consenso, e o Projeto de Lei foi então aprovado e enviado para o Presidente da República que o sancionou em parte vetando alguns dispositivos que eu farei um comentário rápido sobre esses vetos. Ele vetou, o Presidente da República, o art. 19...

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Valadares, eu gostaria que V.Ex^a aguardasse um pouco a exposição.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Ah, eu não...

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Porque aí abre o debate. Fica mais fácil para você...

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): A senhora me desculpe. A senhora me deu a palavra então eu achei que era para falar sobre os vetos também.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Tudo bem. Acho que ele falaria porque-

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Vou fazer o seguinte. Eu vou deixar para comentar os vetos propriamente ditos aos artigos, principalmente aos arts. 19, 20 e o art. 15 depois que o Senador Tasso Jereissati fizer a sua exposição.

Tenho certeza que o meu pensamento e o pensamento do Senador Tasso Jereissati estão inteiramente sintonizados, porque nós defendemos de corpo e alma a nossa região que é uma região pobre e que precisa de ter um tratamento especial. Agradeço a V.Ex^a, Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não. Antes de passar a palavra ao Senador Tasso Jereissati, vou colocar em votação o Requerimento de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Sr. Presidente, requeiro nos termos regimentais e constitucionais que seja convocação o Ministro das Cidades, Sr. Márcio Fortes de Almeida, para em Audiência Pública explicar os critérios de liberação de recursos do Ministério que dirige e discutir as questões dos planos diretores urbanos e dos Municípios. Senador Flexa Ribeiro. Em votação. Senhores que concordam permaneçam como se acham. Aprovado.

Com a palavra o Senador Tasso Jereissati. Antes de passar a palavra novamente, eu gostaria de explicar para os Senadores e pedir o apoio no sentido de acompanhar a votação dos vetos.

Segundo a Secretaria da Comissão, nós teríamos... O veto foi lido na quinta-feira passada, dado ciência a todos os Parlamentares. Daí nós teríamos 20 dias para discutir e votar os vetos. No entanto, ontem a Senadora Roseane, que é Líder do Governo, disse que o tempo só correria após o comunicado por escrito aos Senadores. Então eu pediria aqui à Comissão que olhasse o regimento se realmente procede ou se esses 20 dias corridos eles passam a ser contados a partir da leitura dos vetos. Ou se seria a partir de um comunicado oficial via ofício formal do Líder do Governo ou da Presidência.

Então eu gostaria que nós tivéssemos, comunicássemos aos Srs. Senadores todos da região norte, nordeste e centro-oeste, a respeito do regimento para que seja acompanhado a votação dos vetos.

Com a palavra o Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Senadora Lúcia Vânia, Srs. Senadores, eu gostaria apenas de fazer uma rápida memorização das circunstâncias da criação da nova SUDENE e da nova SUDAM e que serviria de parâmetro também para a criação da nova SUDECO.

Na verdade, Senador Valadares, tenho certeza absoluta da nossa total afinidade nessa discussão, e gostaria apenas aqui agora de discorrer a essência do Projeto para refrescar a memória de como nós chegamos a esse Projeto, para enfatizar mais ainda a falta de sentido dos vetos que foram efetuados que os vetos que parecem pontuais, no fundo, descaracterizam e esvaziam completamente as novas agências que foram aqui criadas.

Aqui no Senado Federal, e posteriormente na Câmara Federal, nós fizemos um enorme esforço para fazer a nova SUDENE e a nova SUDAM, não apenas copiando o modelo do passado, que trouxe enormes resultados a toda a região nordestina, como disse o Senador Valadares, ele e eu fomos companheiros daquela memorável Mesa de Reuniões da SUDENE, quando não só projetos básicos de industrialização do nordeste e a industrialização que nós temos hoje no nordeste se deve àquela SUDENE, toda a industrialização que nós temos hoje do nordeste com certeza no norte se deve àquele sistema de incentivos, primeiro 3418 e depois art. 14, e o esforço que nós fizemos foi de não procurar apenas buscar o passado. Porque o modelo feito e imaginado ainda por Celso Furtado, foi feito para uma determinada época, para uma determinada circunstância, e a época hoje é outra, o mundo é outro, o Brasil é outro. E também procurar avaliar criticamente quais foram as falhas da antiga SUDENE. Aonde a antiga SUDENE não foi eficiente. A antiga SUDAM também.

Então nós levamos praticamente um ano aqui fazendo Audiências Públicas, trazendo especialistas do passado, do presente, especialistas em teoria do desenvolvimento econômico, Ministros...

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Senador, V.Ex^a era o Presidente e o Relator da matéria era...?

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Antonio Carlos Magalhães, seu xará, Magalhães.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Ele foi o Relator e V.Ex^a era o Presidente da Comissão.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Era o Presidente da Comissão. Nós dedicamos praticamente a Comissão inteira para estudo dessa questão. Mas nós fizemos de maneira exaustiva, inclusive fazendo até teleconferências, ouvindo críticas e sugestões.

Então, qual foi a primeira renovação que nós trouxemos? Que a SUDENE deveria ser um órgão não tanto de execução, mas de articulação para que o desenvolvimento do nordeste fosse integrado, e do norte integrado.

Ou seja, não invocar tanto e apenas no desenvolvimento industrial e agropecuário, mas a SUDENE teria como principal função articular as atividades do Governo Federal e os investimentos do Governo Federal de maneira regionalizada, garantindo que ao investimentos trazidos para a área industrial correspondesse ao investimento na área de infra-estrutura na qual as nossas regiões são defasadas. Na área da educação, na qual as nossas regiões são defasadas, isso se faria por via orçamentária, e a SUDENE seria o articulador disso.

Portanto, se a SUDENE continuaria atuando como incentivador de investimentos, a SUDENE articularia que o Ministério da Educação investisse no nordeste o correspondente à população nordestina e as desvantagens que o nordeste tinha em relação à média brasileira.

Portanto, se o nordeste e o norte brasileiro tivessem um índice de analfabetismo menor do que das outras regiões, as verbas federais em educação teriam que ter inversamente esse investimento em educação e haveria através desses organismos uma avaliação desses resultados. E assim por diante. Infra-estrutura, portos, estradas, aeroportos, comunicação, água, haveria uma regionalização do orçamento e essa regionalização seria acompanhado por esses órgãos. Sempre de maneira inversamente proporcional às necessidades e ao atraso de cada uma das regiões. E no... E portanto, essa questão seria fundamental. Porque a avaliação que nós fizemos, Senador Valadares, é que se nós conseguimos avanços enormes na industrialização, em matéria de infra-estrutura nós ficamos atrás do resto do País. Se nós conseguimos avanço na industrialização, nós não conseguimos o mesmo avanço na educação, por exemplo. E na inovação e tecnologia também. Então o que dizia o nosso Projeto? A SUDENE, o Governo Federal seria... Teria que regionalizar os projetos, a aprovação do orçamento seria feito com essa característica, e a SUDENE é quem avaliaria esses investimentos regionais e a SUDAM regionais norte. E o sistema de investimentos teria também uma modernização. A modernização é que nós criávamos no caso o BNDESPAR e o semelhante, o similar na Amazônia. O que seria? Seria um fundo de investimento com características semelhantes ao do BNDESPAR que existe a nível nacional, mas que nós sabemos a concentração desses investimentos são feitos todos no centro-sul e no sul do Brasil, até porque são empresas mais atraentes, são empresas mais rentáveis, são empresas com maior poder e presença na Bolsa de Valores, de articulação no mercado nacional, no mercado internacional, no mercado financeiro. Então nós teríamos um fundo aos moldes

do BNDESPAR, regional no nordeste e no norte para dar às empresas nordestinas que viesse a se criar ou em funcionamento um acesso ao mercado de ações dentro de critérios absolutamente modernos, dentro de critérios de fundos de investimentos modernos, gerido como fundo de investimento moderno, e tendo como recurso o Fundo de Desenvolvimento Regional.

Por outro lado, a infra-estrutura teria um fundo específico que era o F... O Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional. O FNDR.

Bom, o que é que aconteceu? Na questão desse grande salto de modernização que nós faríamos para investimento de uma maneira transparente, moderna, eu não diria infenso à corrupção porque está aí a Bolsa de Valores agora a questão da compra dado ao Ipiranga também não é e é aqui no centro-sul. Mas muito mais protegido, porque muito mais transparente, foi vetado pelo Governo Federal e o que mais me impressionou, Senador Valadares, Senador Flexa, Senador Jonas, foi a razão. O Governo argumenta que as empresas do nordeste são muito pequenas para que tenham esse tipo de fundo e, portanto, não têm necessidade desse fundo. E o outro argumento é que já existe o BNDESPAR. Ora, se existe BNDESPAR, existe o BNDES também e existem outras coisas e não tem necessidade de política regional. E um argumento se conflita com outro. Se no nordeste e no norte só existem empresas pequenas é porque precisa de uma coisa específica. Porque essas empresas pequenas não crescem porque não têm acesso a esses mecanismos.

Por outro lado, foi vetado, Srs. Senadores, o outro pilar do Projeto que é a regionalização. Que não existe nada mais justo do que a regionalização. Não existe nada que seja mais claro do que a regionalização. Ora, se o nordeste ou norte tem mais criança morrendo antes de completar um ano de idade, se a mortalidade infantil é maior do que na cidade de São Paulo, por exemplo, ou na cidade... Numa cidade super desenvolvida do Paraná, é natural que o esforço do Governo seja nessa região, aonde há mortalidade infantil, aonde existe o analfabetismo, aonde não existe a água encanada que não chegou e assim por diante. Essa regionalização foi vetada também. E o outro grande... A outra grande medida de incentivo à industrialização também foi vetada, que seria os incentivos fiscais e financeiros.

Ora, vetou-se os incentivos fiscais e financeiros, vetou-se o Fundo de Investimento, acabaram-se os incentivos. Acabou o Programa de Industrialização que foi questionado, discutido aqui. Se acabou a regionalização, acabou o orçamento regional, acabou a política social, os investimentos de política social também preferenciais que elevaria e aqui nós propusemos, eu

não sei se a Presidente Lúcia Vânia está lembrando, que esses incentivos inclusive iriam até que nós nordestinos e nortistas alcançássemos 80% da média nacional. Isso também foi vetado. Ou seja, acabou o Projeto completamente. Não existe mais Projeto. Se cria um amontoado da palavra sem nenhum objetivo concreto e sem nenhum resultado que vai servir apenas para o Governo Lula dizer “nós criamos a SUDENE, criamos a SUDAM” que não vale nada a não ser uma série de papéis.

Os argumentos são todos como esse que nós vimos aqui. Então é fundamental. E agora me preocupou que a Senadora Lúcia Vânia disse, que a Senadora Roseana disse que os vetos não poderiam ser votados agora, teriam que ser... Só depois que todos os Senadores tomassem ciência, um por um, e depois respondesse a ela dizendo todos um por um para votar. Senão houver uma aglutinação das forças do norte, nordeste, centro-oeste, das regiões periféricas desse País, a política em relação à nossa região vai ficar, vai continuar sendo como está, ou seja, nula, zero. E a diferença entre pobres e ricos nesse País vai aumentar ainda mais. E como disse muito bem o Senador Valadares, o Brasil precisa tomar consciência de que não é um problema regional, é um problema nacional. Porque nós estamos sempre em função das nossas necessidades indo para as periferias das grandes cidades e construindo esse enorme cinturão de pobreza e de uma população marginalizada ao redor de uma população rica, criando essa onda de violência que está sob fora do controle nesse momento.

Então é isso que eu gostaria de dizer, e aí os Senadores têm os vetos um a um, estão descritos um a um eu tenho inclusive o resumo desses vetos e se quiser nós distribuímos agora aqui.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador Tasso Jereissati, e antes de passar a palavra ao Senador Valadares para fazer os questionamentos que ele achar oportuno, eu queria ler o regimento comum das duas Casas que trata da questão dos vetos.

Art. 104. Comunicado o veto ao Presidente do Senado, este convocará Sessão conjunta a realizar-se dentro de 72 horas para dar conhecimento da matéria ao Congresso Nacional, designação da Comissão mista que deverá relatar o estabelecimento do calendário de sua tramitação. O prazo de que trata o § 4º do art. 66 da Constituição, será contado a partir da Sessão convocada para conhecimento da matéria. Portanto, a matéria foi, foi dado conhecimento a esta Casa na quinta-feira passada, dia 22 de março. Então nós teríamos a partir dessa data, 22 de março, 20 dias para a votação dos vetos.

Então, não há necessidade de formalizar, de receber ou de acusar o recebimento formal do veto. Isso já foi feito através da Comissão.

Portanto eu acredito que a gente teria que se apegar ao regimento. E é o que vamos fazer.

Com a palavra o Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Primeiro lugar eu quero felicitar o Senador Tasso Jereissati pela síntese que conseguiu fazer dos vetos que o Presidente após à Lei Complementar nº. 125. De fato, nós participamos... Digo, nós, eu, participo da base do Governo. Mas, na condição de nordestino, e apesar de fazer parte da base do Governo, não participei de nenhuma reunião onde esses vetos pudessem ser discutidos. Se tivesse havido uma reunião antes da apresentação desses vetos, quem sabe nós teríamos feito algumas sugestões, não só eu como vários Senadores que são da base que participam dessas...

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Senador, me permite só uma lembrança? Eu queria lembrar que esses dois projetos foram objetos de acordo aqui no Senado Federal. V.Exª falou sobre isso. Inclusive o Relator da SUDAM foi a Senadora Ana Júlia Carepa. Hoje Governadora do Pará.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Então veja V.Exª que houve um equívoco político que redundou na apresentação desses vetos sem nenhuma consulta prévia aos Senadores das duas regiões. Se tivesse acontecido essa consulta, uma reunião com todos os Senadores, quem sabe nós não estaríamos nem reunidos agora discutindo esses vetos. Mas de fato V.Exª tem razão, porque eu posso chamar esses vetos, o conjunto desses vetos de “vetaço”. Como já houve “panelaço”... [risos] Eu acho que, Senador Tasso, é um verdadeiro “vetaço” isso. Porque eu nunca vi uma lei ser tão vetada como foi a lei da criação dessas agências, dessas superintendências, da SUDAM e nordeste.

Eu contei aqui os vetos que a Senadora Presidente nos distribuiu, a Senadora Lúcia Vânia, sem incluir os incisos, citar os parágrafos, pelo menos 20 vetos foram colocados aqui nesse documento que resume o que o Presidente assinou em termos de veto. Praticamente esvaziou todo o trabalho que aqui foi feito pela Comissão de Desenvolvimento Regional, na Presidência do Senador Tasso--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Valadares, eu acho que o Senador Tasso chamou atenção para uma coisa que eu acho que foi mortal na raiz, que é a questão de vetar a regionalização do orçamento.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): A regionalização, segundo nossos consul-

tores aqui do Senado Federal, e a Assessoria do meu gabinete, essa regionalização já é prevista na Constituição. Ele vetou a Constituição. O veto, ele atinge diretamente a Constituição. É o art. 165, § 7º. Ao vetar o art. 15, a Assessoria do Governo não foi capaz de identificar que estava agredindo a Constituição que prevê a regionalização.

Então, veja, o art. 19, que também um artigo importante, ele foi vetado, estabelecia uma dotação orçamentária de um bilhão e duzentos e setenta milhões proveniente do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste que foi criado por uma Medida Provisória. E que fosse destinado à SUDENE.

Então, significa o seguinte, que no exercício de 2007, sem verba a ser inserida no orçamento anual, a SUDENE não contará com nada, com recurso nenhum. Zero no exercício de 2007. E, além disso, o art. 19 estabelecia que os recursos financeiros oriundos do fundo, estariam assegurados via repasse por duodécimos, até o dia 20 de cada mês. Então tudo isso foi anulado pelo veto. Também o art. 20. Quer dizer, são vários vetos. Estou apenas destacando esses três. O veto dado ao art. 20 que impede que os recursos orçamentários da ADENE, antiga Agência de Desenvolvimento do Nordeste seja transferido para a nova SUDENE. Quer dizer, a ADENE tinha recursos, como se criou a SUDENE, que... A SUDENE captasse esses recursos, usufrísse desses recursos que estavam ali parados. Então como isso foi vetado, a SUDENE fica sem verba. Porque até o órgão que ela está substituindo não vem com os recursos que eram destinados anteriormente.

Então, com referência ao art. 15, que é na regionalização que é fundamental, eu não estou aqui com a Constituição para ler, mas está aqui. O art. 165, § 7º. Está aí com a Constituição? É o art. 165, § 7º.

Então aí veja, o Governo ao vetar o art. 15, que cria a obrigação do Executivo de encaminhar especificidades orçamentárias pertinentes à SUDENE, quando do envio das leis orçamentárias.

Então, o art. 15 dizia: O Poder Executivo deverá encaminhar anualmente ao Congresso Nacional como parte integrante da proposta orçamentária, anexo contendo a regionalização das dotações orçamentárias para o nordeste, nos termos de que determina o § 7º do art. 165 da Constituição Federal e o art. 35 do ato das disposições constitucionais transitórias.

Quer dizer, a Comissão de V.Ex^a propôs uma coisa que já existe na Constituição. Isso foi vetado. O que é inconcebível. Então o resumo era... Acho que nós devemos, até o prazo da votação dos vetos, nós poderíamos, quem sabe, propor ao Governo, não só... Quer dizer, apresentação de uma Medida Provisória,

quem sabe, para corrigir esses equívocos. Uma Medida Provisória. Baixar a Medida Provisória urgente e inadiável. Porque do contrário as agências não vão funcionar as superintendências, porque não tem recurso. Está reduzido a zero.

De forma que eu estou inteiramente de acordo, que nós possamos obter um consenso aqui entre lideranças do Governo, da oposição, infelizmente o Senador Romero Jucá que é o Líder do Governo não está aqui presente, que seria bom que ele aqui estivesse para levar o pleito dos Senadores da região ao Presidente da República. Um canal de negociação tem que ser aberto. Do contrário, nós vamos dizer que a SUDENE e a SUDAM, na prática, representam apenas uma resposta sem nenhuma finalidade, sem nenhuma objetividade, sem nenhum alcance social e econômico para a nossa região. Apenas uma justificativa. Olha, nós criamos a SUDENE. Está aí. Sim, mas não tem funcionalidade, não tem recursos, não tem infra-estrutura administrativa para que possa atuar nas nossas regiões. Obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senadora Lúcia Vânia, Senador Tasso Jereissati, eu atuo dessa matéria há muito tempo. Desde que presidi a Federação das Indústrias do Estado do Pará, e até antes, nessa questão da necessidade da diminuição das desigualdades regionais.

Lamentavelmente, o Governo veta algo que está na Constituição, nos princípios fundamentais, no art. 3º, inciso III, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais. Isso é letra morta na Constituição.

O Senador Tasso Jereissati, ele, com o conhecimento que tem, como Governador que foi por três mandatos, do Ceará, conhecedor das dificuldades do nordeste, e eu quero aqui acrescentar o nordeste ao nordeste o norte e o centro-oeste. Eu acho que as três regiões têm dificuldades que podem ser distintas, mas tem em comum a necessidade do seu desenvolvimento econômico e social.

O que o Presidente Lula fez, e aí nós temos que também lamentar no Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, que o Ministro Fernando Bezerra, então Presidente da Confederação Nacional da Indústria tenha por um ato, eu acho que impensado, extinto a SUDAM e a SUDAM ao invés de corrigir as deficiências, aprimorá-las no sentido de propor que o Congresso fizesse o que nós estamos tentando fazer ao longo de quatro, cinco anos, sem que as agências que foram

criadas naquela altura, a ADA e a ADENE tivesse produzido alguma coisa em benefício das regiões.

O que o Presidente Lula costuma fazer é usar de um processo de *marketing* muito bem elaborado nas suas propostas. Ele esteve no Ceará, se não me falha a memória em 2003, dizendo naquela altura, fez uma senhora cerimônia, que estava recriando a SUDENE. Foi a Belém na mesma época, fez a mesma solenidade, chamou a sociedade, chamou os trabalhadores, os empresários, políticos... “Estou recriando a SUDAM”. Compromisso de campanha.

Na verdade, o que ele fez foi apenas encaminhar ao Congresso Projetos de Lei que depois de aprovado possibilitaria a reinstalação da SUDAM e da SUDENE.

Bom, discutimos aqui durante três anos esses Projetos de Lei. Participei... Não tinha o privilégio de participar da CDR na gestão do Presidente Senador Tasso, mas acompanhei, inclusive, o Presidente Tasso esteve em reuniões na CNI, no Conselho de Integração Nacional, o Senador Antônio Carlos Magalhães, a Senadora Ana Júlia, o Deputado Paulo Rocha, que foi o Relator na Câmara, o Deputado Zezéu Ribeiro que foi Relator da SUDENE na Câmara, então fiz questão de abrir a discussão para que nós pudéssemos chegar em algo que eu era, tenho certeza absoluta, a vontade do Senador Tasso capitaneando o processo que fosse eficaz para as regiões.

Lamentavelmente, ao final de todo o esforço que não chegamos a ter aquilo que as regiões necessitavam, mas que poderia ser o início de uma retomada dos investimentos, por um caminho muito melhor do que era os antigos projetos da SUDAM e da SUDENE, o Presidente Lula teve a competência de fazer com que o Projeto fosse... Criasse uma SUDAM e uma SUDENE desmiolada, sem cérebro. E além de tirar o cérebro das superintendências, ele tirou o sangue. Ou seja, nem zumbi essas duas instituições podem ser. Porque se não tivesse cérebro poderiam se tornar zumbis, mas sem sangue, nem zumbis podem se tornar.

O Senador Tasso foi cirúrgico nas palavras dele, e nós precisamos, Senadora Lúcia Vânia, com a sua competência, com a sua determinação, com a sua garra, que já foi demonstrada ao levar mais de 30 Senadores ao gabinete do Presidente do Senado, Renan Calheiros, pedindo que fosse pautado os vetos da SUDAM e da SUDENE, que façamos um movimento no sentido agora de derrubar esses vetos na Sessão do Congresso. Só desta forma nós vamos dar a resposta a todos os brasileiros que vivem nessa região. O veto que foi colocado quando tirou do Projeto a regionalização do orçamento, tirou aquilo que todos nós imaginávamos ser essas superintendências, a inteligência da região.

Para que dessa forma, através da regionalização orçamentária, nós pudéssemos diminuir as desigualdades fazendo que as ações dos diversos Ministérios não se fizessem sem nenhuma ligação, mas se fizesse com o objetivo comum. Porque o que se vê são Ministérios fazendo ações que se superpõem nas regiões e que na realidade não levam à questão da diminuição regional.

Então os Parlamentares que ajudaram a construir esse Projeto tinham como intenção transformar a SUDAM, transformar a SUDENE, transformar a futura SUDECO, em órgãos de planejamento e de acompanhamento e de indução orçamentária para dentro das necessidades de cada região, fazer com que os Ministérios trabalhassem em parceria, em sintonia, e não desconectados como fazem hoje. E evidente, dando prioridade às ações de cada região. Porque muitas das vezes são colocados recursos que são necessários, são. Mas, não levam à diminuição da desigualdade e não levam à evolução social e econômica da região. Então, acho que esse veto da retirada da regionalização orçamentária, esse nós temos que derrubar, até para que a gente possa ter de volta uma ação indicativa de aplicação dos recursos da União que são poucos e precisam ser mais bem aplicados do que o são hoje.

Com relação ao veto do BNDESPAR, e na SUDAM eu espero que tenhamos também o BASAPAR, é um absurdo o que o Governo utiliza para a sua justificativa. Como disse o Senador Tasso, dizendo que já temos o BNDES e temos o BNDESPAR. Eu não sei como é no nordeste. Mas eu tenho lutado e tenho dito aqui diversas vezes que o BNDES ele ignora as regiões periféricas do Brasil. Ignora. Ele ignora qualquer iniciativa produtiva dessas regiões, porque ele tem um limite de aplicação direta e abaixo desse limite ele faz a transferência para os Bancos, sejam privados ou regionais, que não querem assumir o risco porque não têm a compreensão do *spread* que o BNDES quer manter.

Então o que se vê é que da região norte, a participação do BNDES é ainda de 0,0 alguma coisa pelos grandes projetos que lá estão instalados principalmente em Manaus e no Pará, no caso do Pará, da VALE do RIO DOCE, se nós tirássemos esses projetos que são de empresas diria hoje já transnacionais, como é o caso da VALE, ou de nacionais, as grandes de São Paulo, as empresas regionais não têm nenhuma possibilidade de atendimento. E aí a criação dos Bancos de participação para que haja um apoio acionário, para que esses empreendedores regionais possam tocar seus projetos é da maior importância. Acho que nós temos também que derrubar esse veto.

O outro veto que é lamentável até pela justificativa dada pelo Governo, é com relação à questão das isenções do Imposto de Renda, a redução do pagamento de Imposto de Renda. Ele alega que foi vetado porque isso traria uma redução na participação dos Estados e Municípios nos Fundos de Distribuição, o FPM e o FPE. Pelo amor de Deus, o Governo Federal, quando quer incentivar setores da indústria que não estão localizados nessas regiões, ele não lembra da diminuição dos repasses aos Municípios e aos Estados, e usa o Imposto de Renda, usa o IPI como atrativo de incentivo. Seja na indústria automobilística, não temos nada contra isso, mas não podemos deixar de atender essas regiões. Além do que ele esquece que ao fazer essa renúncia ele está propiciando a implementação de projetos produtivos que vão gerar emprego e renda, e com isso, vão gerar indiretamente nova arrecadação para o tesouro, que vão suprir. O nordeste tem dados concretos com relação a isso, vão suprir a diminuição que esta renúncia poderia trazer na repartição aos Estados e Municípios.

Um outro dado importante que nós temos que derrubar o veto é sem sombra de dúvidas a questão temporal da política de incentivos. Nós não podemos mais a cada cinco anos, a cada dez anos, nós estamos voltando ao Executivo, ao Legislativo, prorrogando o prazo de validade da Lei de Incentivo.

No caso, foi colocado com bastante inteligência e propriedade, que essa política de incentivo valeria até que a renda per capita das regiões atingisse 80 ou 90% da renda média nacional.

Então, isso nos dá a tranqüilidade e dá ao investidor a certeza de que ele vai ter, por um determinado tempo, que não está afeto à vontade política do governante da época, a sua política mantida. Não é o caso aqui que nós estamos até 2013. Daqui a pouco nós vamos ter que novamente lutar para que ela seja prorrogada.

Existem vetos que foram colocados aqui que são vetos administrativos. Alguns, no meu entendimento, Senador Tasso, não interferem. [soa a campanha] Mas eu voltaria e colocaria aqui para que nós tentássemos a questão de que os dirigentes dessas superintendências fossem, a exemplo do que são os dirigentes das agências reguladoras, aprovados pelo Senado Federal.

Eu quero parabenizar ao Senador Tasso, como hoje sem sombra de dúvidas o maior ou um dos maiores conhecedores do assunto e do Projeto que vai nos orientar por ocasião da Sessão conjunta, e a Senadora Lúcia Vânia, com a sua determinação, vamos arregimentar. Matematicamente nós temos maioria, as três regiões, para derrubar esses vetos que são incorre-

tos, praticados pelo Presidente Lula que disse, na sua campanha eleitoral, além de ser nordestino, que ele iria trabalhar para diminuir as desigualdades regionais. É mais um discurso que ele não cumpre na prática.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Obrigada, Senador Flexa. Com a palavra o Senador Jonas e posteriormente o Senador César Borges.

SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Sr^a. Presidente, Srs. Senadores, a respeito desse assunto, especificamente desse assunto, eu já tomei a liberdade e a iniciativa de reunir a bancada do centro-oeste junto aos seus coordenadores de cada Estado para tratar desse assunto. E a propósito, eu e o Senador Jayme estamos saindo agora para uma reunião com a bancada do Mato Grosso, junto com o Governador e esse assunto também está em pauta. É fechar a questão da bancada do Mato Grosso, como já fizemos com o Mato Grosso do Sul, já fizemos com o Goiás e com o Distrito Federal, para que fechemos este entendimento de que nós vamos fechar a questão ajudando a aprovar o veto, o que nós queremos é a... Derrubar o veto. O que nós queremos é em contrapartida o apoio também ao Projeto que recria a SUDECO.

Mas do que isso, Sr. Presidente, na pauta infelizmente nós não temos número hoje para votar nada terminativo, tem um Projeto que eu apresentei que o Senador Mozarildo Cavalcanti já deu o parecer.

Senador Tasso, eu acho que a inclusão, ou continuar o Estado do Mato Grosso dentro da região norte do País é um crime de lesa Pátria. Eu vou explicar porque. Porque as empresas multinacionais que comercializa produto agrícola, seja carne, seja soja, seja arroz, seja milho, estão restringindo a compra em Mato Grosso porque Mato Grosso fica na Região Amazônica. E não há justificativa geográfica para Mato Grosso ficar na Região Amazônica. Mato Grosso é SUDECO, é região centro-oeste. Mato Grosso vive com FCO e não com o FNO, nem com o FNE. 60% do Mato Grosso é cerrado. Não justifica Goiás, que é o nosso vizinho, e a divisa é o Rio Araguaia, o cerrado do Mato Grosso ficar com 35% de reserva legal e de Goiás 20%. Pior ainda, Mato Grosso com Mato Grosso do Sul. A divisão é uma linha imaginária. O senhor pulou essa linha imaginária de Mato Grosso do Sul para Mato Grosso, muda o contexto da reserva legal. Reserva legal no Mato Grosso do Sul, mesmo cerrado, a divisa é imaginária. É uma linha imaginária. Lá é 20%, Mato Grosso é 35%. Não existe nenhum estudo do bioma sobre isso.

Por que é que Mato Grosso está nesse imbróglio de ficar em duas regiões? É que quando a SUDAM tinha muita atividade, o Mato Grosso era dividido em dois. Mato Grosso Amazônico e Mato Grosso não

Amazônico. E era o paralelo 16 que fazia essa divisão que ficava ao norte de Cuiabá, que fica ao norte de Cuiabá. Muito bem. Quando criou o Estado de Mato Grosso do Sul, para beneficiar de forma... Para beneficiar sócio e econômico o Estado remanescente do Mato Grosso, para compensar a parte do sul, estendeu-se que a Amazônia, para efeito... A Amazônia legal para efeito sócio-econômico, portanto para receber os benefícios, estendia-se para todo o Estado do Mato Grosso remanescente a Amazônia legal. Hoje não justifica mais isso.

Portanto, este Projeto que está em pauta nessa Comissão, para nós mato-grossenses ele é extremamente importante. E a propósito, a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso está aprovando um plebiscito para definir isso a nível de população. Mato Grosso quer ser da Amazônia legal ou fora da Amazônia legal. Hoje não tem nada que justifica, repito, Mato Grosso geograficamente ele é centro-oeste. Agora ele fica Mato Grosso para efeito dos benefícios, da SUDECO ele é prejudicado. E não ganha nada por ser da Região Amazônica.

Então esse Projeto, minha Presidenta, eu gostaria que viesse a receber o apoio desta Comissão. Evidente que nós vamos para outras Comissões ainda, e aí vamos estudar lá na frente o que vamos fazer. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Muito obrigada, Senador Jonas. Com a palavra o Senador César Borges. Rapidinho Senador Flexa que o Senador Tasso terá que sair.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): 30 segundos só que eu esqueci o sangue que foi a questão do FDA e FNE. Quer dizer, esse veto também tem que ser derrubado. Tem que ter recursos para que as superintendências possam trabalhar. Então, eu tinha esquecido desse veto que é tão importante quanto os outros.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador César Borges.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA): Muito obrigado, nobre presidência Lúcia Vânia, Senador Tasso Jereissati, Senador Flexa, pretendo ser extremamente rápido, conciso e preciso, e sabe V.Ex^a que eu cumpro minhas promessas.

Eu quero em primeiro lugar parabenizar pela condução dos trabalhos da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, estou tomando conhecimento do informativo nº. 01, isso mostra a sua competência e a sua vocação para a divulgação correta dos trabalhos da Comissão muito bem impresso, há várias cores, muito importante esse trabalho. Eu acho que para divulgar

o que se faz nessa Comissão que sem sombra de dúvidas quando se discute o desenvolvimento integrado do País, quando se discute um PAC, eu já disse isso à Senadora Lúcia Vânia, eu acho que é o ambiente correto, é a Comissão de Desenvolvimento regional, uma vez que esse Programa de Aceleração do Crescimento foi concebido de forma regionalizada. Então que se discuta o PAC no âmbito dessa Comissão.

Então parabenizo a V.Ex^a, estou tentando após aprovar o Projeto de resolução, os membros da Mesa podem participar de Comissão, para que eu possa participar efetivamente até como Suplente dessa Comissão. Estou verificando isso. Mas já acho que as barreiras já foram derrubadas, foi uma intriga da oposição, mas já está... Com a ajuda do Senador Tasso Jereissati está superado esse problema que era grave, mas já evoluímos. Gravíssimo. E acredito que em breve posso até ter a satisfação de compor entre os Senadores que fazem parte dessa Comissão.

Agora, eu queria destacar com relação a essa questão da SUDENE, da SUDAM, dois pontos: Eu não entrarei no detalhe dos vetos que acho que o Senador Flexa já o fez até muito bem até detalhando, e aqui tem um documento apresentado pelo Senador Tasso Jereissati que é mais do que elucidativo, está bem substanciado para as nossas posições e definições.

Eu queria contextualizar do ponto de vista político. Primeiro, dizendo o seguinte, há em primeiro lugar um descompromisso do Governo Federal com a integração nacional. Não há um Projeto de Governo que vise compensar as diferenças regionais. Isso está evidenciado. Afinal de contas nós não estamos iniciando um Governo, estamos iniciando um Governo, mas do mesmo Presidente, do mesmo partido, do mesmo grupo. Agora talvez com fisiologismo um pouco mais avançado com a entrega dos Ministérios, dos cargos para se compor uma base tão ampla que eu não sei, Senador Tasso, onde é que se deseja chegar. Eu tenho meus receios, sabendo do viés autoritário do Governo e pelo desejo de poder do Partido dos Trabalhadores, que isso possa esconder alguns desejos inconfessáveis que possam atacar a democracia brasileira ou pelo menos as instituições como elas estão postas hoje e as possibilidades de exercer o poder.

Entretanto, eu não vejo compromisso do Presidente. Por quê? Ele abraçou a SUDENE. Ele foi lá na capital do Estado do Ceará, em Fortaleza, com o Ministro Ciro Gomes dizer que estava criando a SUDENE. Levou Celso Furtado, que foi o criador, o primeiro Superintendente na cadeira de rodas, vivo lá, testemunha viva da SUDENE. E nada aconteceu. Absolutamente. Não houve vontade política. O Projeto foi encaminhado para o Senado com urgência constitucional. Depois

essa urgência constitucional foi retirado. Depois teve a questão do Fundo de Desenvolvimento Regional que o Ministro Ciro Gomes não aceitava dividir com o Estado, tinha que ser para a SUDENE. E disse aqui claramente que não havendo esse recursos para a SUDENE não haverá SUDENE. E forma decorrido quatro anos e nada aconteceu. Não há planejamento. Esse Governo não tem planejamento central. Ele esqueceu o planejamento do País. Porque qualquer que seja o primeiro mandatário da Nação qualquer Governo, tem que essencialmente se fazer o planejamento, tem que incluir a integração regional. Nós não podemos aceitar de forma nenhuma convivermos com o sudeste que tem o dobro da renda per capita que tem no nordeste. Apesar de todo o esforço que tem sido feito nos últimos anos pelos governos estaduais abrindo mão de suas receitas, como fez o Governador Tasso Jereissati lá no Ceará, como nós fizemos na Bahia. Agora, nós vivemos de soluções. Às vezes você consegue um grande Projeto. E olha a luta para se conseguir uma siderúrgica agora para o Ceará. Foi assim para se conseguir para a Bahia um pólo petroquímico. Para conseguirmos o complexo automotivo da Ford. Aí o BNDES vem e faz o financiamento quando você tem esse projeto. Mas nós sabemos a dificuldade de avançar num Projeto desse. Não havendo um Projeto específico o BNDES esquece inteiramente os nossos Estados. O BNDES chegou a aplicar 20% quando havia o pólo petroquímico no total de suas aplicações no Brasil no nordeste brasileiro. Agora no último ano chegou a 6% aplicado no nordeste. E o Ciro quando reclama, eles dizem: “Mas não tem Projeto. O nordeste não tem Projeto”. Não tem Projeto porque não tem financiamento. Não tem Projeto porque não tem uma SUDENE preparada. Não tem incentivos fiscais. E sabe V.Ex^a, Senador Tasso, sem incentivos fiscais nós não vamos superar esse gap existente com o sul e sudeste. Há uma diferença de custo de implantação das indústrias e outros setores também da economia entre o sudeste que já tem uma densidade econômica muito maior do que o nordeste, do que a Amazônia. Não vamos comparar isso. Tinha que ser uma política deliberada assumida pelo Governo Federal, de planejamento global para combater essas desigualdades regionais.

Então o primeiro ponto que eu queria fixar bem é que esse compromisso o Governo Lula não tem. Agora, ele demonstra isso muito bem quando faz esses vetos. E aí, além disso, eu acrescento um outro fato, ele desrespeita o Congresso Nacional. Foi feito acordo. Mas Senador Tasso, eu trabalhei na Lei de Saneamento, nós fizemos acordo com a Casa Civil. Quem melhor representa a vontade do Governo Federal do que a Casa Civil? Posteriormente aprovado o Projeto,

negociado com o Governo, com o Ministério das Cidades, com a Casa Civil, esse Projeto ele distribui para vários Ministérios. Aí sai, o Ministério da Fazenda veta não sei o que, o Ministério do Planejamento veta outra parte. Você mutila o projeto. Que sequer se cumpre o compromisso da negociação que o Parlamento abre a negociação para o Executivo e ele não respeita posteriormente e sai vetando e mutilando o Projeto. Isso é uma falta de respeito. Esse Projeto quanto tempo foi feito aqui a várias mãos, o Senador Tasso, Senador Antônio Carlos Magalhães, veio na Câmara dos Deputados, inclusive com membros Partido dos Trabalhadores. E vai e é mutilado desse forma, que é um projeto inviável. Recriar a SUDENE com todos esse vetos é melhor que não se crie.

Então eu quero conceituar esses dois pontos para dizer do total apoio trabalho da Presidenta da Comissão do Desenvolvimento Regional e Turismo quando faz essa conscientização, essa mobilização para que nós possamos derrubar esses vetos, porque só com a derrubada dos vetos é que nós vamos efetivamente ter condições de fazer uma SUDENE que venha ao encontro da aspiração que nós temos de uma entidade que resolva os problemas para o desenvolvimento econômico e social da nossa querida região do nordeste. Porque nós avançamos... O Ceará avançou muito, tem o Pecém, Pernambuco agora trabalha com SUAPE, o Bahia tem pólo petroquímico Ford. Mas isso são espargos conseguido eventualmente no geral, quando você olha muitos dizem assim. A Bahia não faz parte do nordeste. A Bahia se destacou do nordeste, porque crescemos a economia. É o maior Estado do nordeste a nível populacional, territorial e também o Produto Interno Bruto. Mas quando olhamos para os índices econômicos e sociais, nós verificamos que estamos muito longe do sudeste, nós somos efetivamente nordeste. A Bahia é nordeste e não abre mão de ser nordeste. Porque nós temos graves problemas para destravar o desenvolvimento do Estado e também a melhoria das condições de vida da nossa população.

Portanto, Senadora Lúcia Vânia, parabéns. Nós estamos aí imbuídos dessa sua luta de derrubar esses vetos e parabenizamos o seu trabalho.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço ao Senador César Borges. Quero dizer aos Srs. Senadores presentes, o Senador Tasso do meu agradecimento, e pedir aos Senadores que logo após a semana santa, quando vamos votar esses vetos, que repassem essas informações que tivemos aqui para outros Senadores. Infelizmente o dia de hoje é uma dia complicado. Nós estamos com posse de Ministros, nós estamos com três Ministros aqui dentro da Casa, foi impossível repassar para todos os Senadores,

mas vamos aproveitar a televisão e esse período que temos para publicitar de forma efetiva esses vetos. E chamar atenção da Câmara dos Deputados também para a importância da derrubada dos vetos.

Eu sempre senti que grande parte dos Senadores não conhece na essência esses vetos. Eu tenho certeza que quando todos os Senadores entenderem o que foi vetado, nós vamos ter uma adesão bem grande a essa derrubada do veto.

Portanto cabe a nós que discutimos os vetos, repassar as informações aos outros Senadores. Com a palavra o Senador Flexa.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu queria fazer uma sugestão. Que...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu queria fazer uma sugestão. Eu acho que nós temos que ter uma estratégia para a Sessão do Congresso que vai colocar em votação os vetos. E eu queria sugerir que nós fizéssemos reuniões das bancadas dos Estados de tal forma que nessas reuniões com as bancadas, se a nossa Presidente e o nosso Senador Tasso pudessem participar de todas, seria ótimo. Mas em não podendo, que a gente fosse também a gente de levar a eles especificamente essa questão dos vetos a serem derrubados de tal forma que eles possam ter consciência independente da questão partidária, porque é uma questão regional, da região e do Estado.

Então, para que a gente tenha... Consiga a adesão mais forte antes da votação. Porque se nós formos para a votação sem uma estratégia montada, este Governo vem com rolo compressor e quem é do Ceará vai votar contra o Ceará, quem é do Pará vai votar contra o Pará e assim por diante. Quem é da Bahia vai votar contra a Bahia. Não todos, mas os que estão na base do Governo, que esquece que são amazônidas, são nordestinos e podem fazer essa votação.

Então vamos conscientizá-los que nós não somos contra o Governo, somos a favor da Amazônia, a favor do nordeste, a favor do centro-oeste.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço o Senador Flexa, e quero solicitar, Senador, quando eu solicitei a V.Ex^a e o Senador Lucena, foi exatamente para fazer esse trabalho como fez o Senador Jonas já com a bancada de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O centro-oeste ele já se incumbiu de fazer isso. Acredito que ao lado desse trabalho eu me proponho estar em todas as reuniões, conversar e assim que o Senador Tasso também tiver disponibilidade de tempo, nós vamos convidá-lo, porque ele participou de toda a negociação, é interessante que ele esteja presente também. Mas eu acho que a

sugestão é muito boa, e se nós não fizermos isso, pode ter certeza, pelo que eu estou sentindo, essa semana nós vamos ser surpreendidos.

Portanto, não havendo nada mais a tratar nessa reunião, declaro encerrada essa Sessão.

Sessão encerrada às 13h20

Ata da Sétima Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 19 de abril de 2007, quinta-feira, às 11:00 horas.

Às onze horas e trinta e sete minutos do dia dezoito de abril de dois mil e sete, na sala nº 3, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Pedro, Geraldo Mesquita Junior, Marco Maciel, Sibá Machado, Expedito Júnior, Inácio Arruda, Antonio Carlos Valadares, Leomar Quintanilha, Wellington Salgado, Pedro Simon, Jayme Campos, Flexa Ribeiro, João Tenório e das Senhoras Senadoras Fátima Cleide, Patrícia Saboya Gomes e Marisa Serrano. Comparecem também os Senhores Senadores César Borges e Marconi Perillo que não compõem a Comissão. Justificam as ausências os Senadores Cícero Lucena e Jonas Pinheiro. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a apreciação de Projetos de Lei. **Item nº 1:** Projeto de Lei do Senado nº 351, DE 2005, terminativo, que “altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 10.840, de 11 de fevereiro de 2004, que cria o Programa Especial de Habitação Popular – PEHP, e dá outras providências”, de autoria do Senador Pedro Simon, que tem como Relator o Senador Garibaldi Alves Filho. Não estando presente, é designado Relator **AD HOC** o Senador Jayme Campos, que oferece minuta de parecer pela aprovação do Projeto, com as emendas que apresenta. Resultado: é concedida vista ao Senador Flexa Ribeiro. **Item nº 2:** Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2007, terminativo, que “altera o inciso VI do § 2º do art. 1º da Lei 4.771, de 15 de setembro de 1965, na redação alterada pela Medida Provisória nº 2.166 – 67, de 24 de agosto de 2001, que dispõe sobre a abrangência da Amazônia Legal, e dá outras providências”, de autoria do Senador Jonas Pinheiro, que tem como Relator o Senador Mozarildo Cavalcanti. Resultado: tendo em vista Ofício recebido da Presidência do Se-

nado Federal, comunicando que foram protocolados na Secretaria Geral da Mesa requerimentos de autoria dos Senadores João Pedro e Romero Jucá, solicitando que o Projeto seja encaminhado ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, motivo pelo qual a Presidenta retira-o da pauta para que seja remetido à Mesa, com o objetivo de dar prosseguimento à tramitação dos referidos requerimentos. **Item nº 3:** Projeto Lei do Senado nº 331, de 2006, terminativo, que “Acresce parágrafo único ao art. 48 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, e acresce o parágrafo oitavo ao art. 50 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências”, de autoria da Senadora Roseana Sarney, que tem como Relator o Senador Geraldo Mesquita, que apresenta minuta de parecer pela aprovação do Projeto, com a emenda que apresenta. Resultado: É concedida vista coletiva ao Senador Flexa Ribeiro e a Senadora Marisa Serrano. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Pedro Simon, Jayme Campos, Flexa Ribeiro, Geraldo Mesquita, João Pedro e a Senhora Senadora Marisa Serrano. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e cinquenta e três minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas., **Senadora Lúcia Vânia**, Presidenta.

7ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura. Realizada no dia 19 de abril de 2007, às 11 horas e 37 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom dia a todos. Havendo número regimental declaro aberta a 7ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 6ª Reunião da Comissão. Srs. e Sras. Senadoras que concordam queiram permanecer como se encontram. Aprovada.

A Ata está aprovada e será publicada no Diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme pauta previamente distribuída a presente reunião destina-se à apreciação de Projetos de Lei.

Nº. 01 da pauta. Projeto de Lei do Senado 351/2005, terminativo. Altera e acrescenta dispositivo à Lei 10.840 de 11 de fevereiro de 2004 que cria o Programa Especial de Habitação Popular e dá outras providências. Autoria do Projeto, Senador Pedro Simon, Relator, Garibaldi Alves Filho. Não estando presente o Relator, eu pediria ao Senador Jayme que relatasse o Projeto como Relator ad hoc. Eu quero esclarecer à Comissão que estou colocando um Relator ad hoc porque já é a terceira Sessão que o Relator não comparece e eu não posso segurar mais o Projeto.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Srª. Presidente Lúcia Vânia, Sras. e Srs. Senadores, a análise conclusiva desse Projeto de Lei diz o seguinte: De fato como alega o autor do Projeto é urgente à implementação em larga escala de um programa habitacional especificamente dirigido aos segmentos populacionais de menor renda familiar no limite de três salários mínimos mensais. Exatamente onde se concentra nada mais nada menos de que 80% do déficit habitacional, estimado em mais de sete milhões de unidades. Sem alternativas institucionais, as famílias carentes têm sido levadas a alojar-se em favelas, cortiços e periferias precárias, carentes das mínimas condições de segurança e salubridade. Para este extrato populacional, incapaz de fazer frente aos encargos incidentes dos modelos tradicionais de financiamentos habitacionais torna-se necessário à adoção de programas de maior flexibilidade de implementação que contemple a previsão orçamentária dos recursos a títulos de subsídios. A Lei nº. 10.840/2003 que instituiu o PEHP, objetiva exatamente oferecer acesso à moradia adequada aos segmentos populacionais de renda familiar mensal de até três salários mínimos. Com esse propósito, determina que os recursos alocados ao programa a título de auxílio ou assistência financeira, sejam destinados: Um, a produção ou aquisição de unidades habitacionais; Produção ou aquisição de lotes urbanizados; aquisição de material de construção; Quarto, urbanização em assentamentos; Quinto, a requalificação urbana devendo ter prioridade os segmentos populacionais que habitam em condições subumanas. A operacionalização do programa compete ao Poder Executivo que deverá estabelecer os critérios técnicos a serem observados, descentralizar a administração do PEHP, diretamente ou por intermédio de instituições ou agências financeiras oficiais, em articulação com organismos públicos dos demais entes federativos, ou com entidades privadas sem fins lucrativos. Coordenar a execução e avaliar os resultados, compatibilizar o PEHP com ações abrangentes

das por outros programas de desenvolvimento urbano, expedir os atos normativos e necessários.

Como fontes de financiamentos do referido programa, sempre na forma da Lei Orçamentária anual, são previstos recursos provenientes do Fundo de desenvolvimento Social, FDS, de que se trata da Lei nº. 8.677 de 13 de julho de 1993, e recursos disponíveis no Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social, FAZ(F), criado pela Lei de 9 de dezembro de 1964. Com a execução deste programa, PEHP, que poderá ocorrer em conjunto com outros programas de desenvolvimento urbano, governamentais ou não-governamentais, e inclusive aqueles de natureza orçamentária, sejam objeto de controle social a ser exercido por comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

Por fim, a lei vigente prevê a possibilidade de que os Municípios isentem as unidades habitacionais construídas ou beneficiadas com recursos do PEHB, do pagamento da outorga onerosa do direito de construir previstos no estatuto da cidade.

No mérito, as alterações e acréscimos trazidos pela proposição sob exame aprimoram este programa ao ampliar a possibilidade de execução das ações do programa, bem como estabelecer seu modelo de gestão e direção o PLS nº. 351/2005 torna mais eficazes as normas até aqui vigentes, tampouco a reparos a fazer no tocante à constitucionalidade ou a juridicidade do Projeto. A lei proposta encontra no art. 21 e 20º da Constituição Federal que inclui no rol das competências da União a instituição de diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive a habitação e no art. 23 e 9º que determina que a programação de programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais constituem a competência comum da União nos Estados e Distrito Federal e dos Municípios. Não há igualmente impedimento constitucional para que a alteração proposta decorra de iniciativa Parlamentar.

Quanto à técnica Legislativa, contudo, cumpre adequar a proposição aos preceitos da Lei Complementar nº. 95 de 26 de fevereiro de 98 que dispõe sobre elaboração, a redação e alteração, e a consolidação das leis.

Nesse sentido, deve-se apor ao final do dispositivo modificado a edificação referente à nova redação, bem como conferir com maior clareza e precisão a redação no caput do art. 2º a modificação requerida se faz da forma das Emendas adiante formulado.

Voto: Ante as razões expostas, voto pela aprovação do PLS nº. 351/2005 com as seguintes Emendas. Apõe ao final da nova redação dos artigos 2º e 7º da Lei 10.840/2004, dado pelo art. 1º do PLS nº 351 de 2005 a edificação NR. Emenda nº. 02. CDR.

Dê-se ao caput do art. 2º a seguinte redação. Art. 2º, a Lei de 10.840/2004 passa a vigorar acrescidas dos seguintes artigos. Pelo Relator, essa é a justificativa, Srª. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão a matéria. Com a palavra o Senador Pedro Simon, autor do Projeto.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Apenas para felicitar o Relator e dizer que eu considero esse Projeto de muita importância. Eu acho que no terreno da moradia, da casa própria, há muita coisa que ainda pode ser feito, e acho que esse Projeto abre perspectivas novas, principalmente com a participação da comunidade.

Acho muito importante quando esses projetos de busca de iniciativa de casa própria não seja apenas uma oferta, mas tenha a participação do conjunto da sociedade. Seja na forma de cooperativas, seja na forma de entidades já existentes, mas que se possa dar chance para se olhar principalmente essa área. A gente vê até de uma maneira dolorosa. Não que não seja justo. É justo. BANCO DO BRASIL e A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL principalmente a CAIXA ECONÔMICA dar moradia para a classe média lá no Rio Grande inclusive moradias na casa de praia. São praias inteiras que são feitas com o dinheiro da CAIXA popular. Mas se nota infelizmente que a classe C e D são as menos aquinhoadas em qualquer projeto em que se apresente em casa popular. Esse Projeto tem essa iniciativa de olhar para os mais aquinhoados, aos mais necessitados, aos que mais precisam. Eu felicito o Relator e creio que é um Projeto muito positivo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra... Em discussão. A Senadora Marisa Serrano.

SENADORA MARISA SERRANO (PSDB-MS): Eu queria apoiar essa iniciativa do Senador Pedro Simon porque eu acredito que vai ajudar e muito a desfavorelização, a possibilidade das pessoas poderem através ou de cooperativas, e eu sou uma fã incondicional das cooperativas, as associações, os mutirões, poderem trabalhar e apresentar aí uma expectativa nova. E todos nós sabemos o quanto o Brasil está precisando disso. Diminuir as nossas favelas e oportunizar que os pequenos tenham condições de uma moradia mais digna. Eu acho que vem a calhar e acredito muito que vai ser de bom alvitre a aprovação desse Projeto.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Srª. Presidente, pela ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Eu não quis manifestar ainda a minha opinião em relação a esse projeto do Senador Pedro Simon, até porque V.Exª me nomeou como Relator ad hoc. Todavia, como Senador dessa feita aqui, eu quero cumprimentar a louvável iniciativa desse valoroso e grande brasileiro, exemplo de homem público, Senador Pedro Simon, pela elaboração desse Projeto de Lei que certamente nós estaremos diminuindo as diferenças sociais desse País, sobretudo quando vai permitir que entidades sem fins lucrativos também possam participar.

Senador Pedro Simon, por incrível que pareça, são poucas as pessoas, poucos brasileiros que têm acesso à via de crédito da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, na medida em que hoje nós não podemos desconhecer o Programa PAR que está sendo realizado em nosso País, ele é um programa que tem contemplado, Senadora Lúcia Vânia, alguns milhões de brasileiros ter acesso à casa própria. Mas V.Exª tem conhecimento e tenha a certeza de que para que você tenha acesso a uma residência do Programa PAR, é incrível que pareça, há uma confusão tão grande que se pessoa ganha acima de mil e duzentos reais ele não pode ter acesso. Se ele ganha menos de mil reais... Então está definido os números. Isso é um absurdo, é um escárnio que estão cometendo com a política habitacional desse País.

De forma que quando V.Exª faz esse Projeto de Lei aqui, nós queremos complementá-lo. Até porque só assim eu imagino que nós vamos desfavelar, nós vamos dar acesso a milhares de famílias desse País aqui de ter uma moradia, na medida em que eu imagino que quando nós facilitamos acesso às linhas de crédito da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, nós poderíamos, primeiro, quando fala em construir parceria com as entidades que não tem fins lucrativos, nós vamos diminuir os custos. Hoje o que onera sobremaneira, Senador Pedro Simon, as obras neste País eu acho que é os ganhos que as empresas estão praticando contra o Poder Público. E eu imagino que se nós tivéssemos feito alguns mutirões, facilitando o acesso direto ao cidadão a linha de crédito nós reduziríamos em quase 40% o estudo que eu tenho na construção das habitações. Para o senhor ter noção, o [inaudível] empreiteiro hoje seja qual for, é no mínimo 25 a 30%. Isso vai para o bolso do empreiteiro, e é de lei até porque me parece que o próprio Tribunal de Contas dos Estados da União--

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Também. [risos] É 35% aceitável com o IBDI(F). Então, eu sou contra literalmente quando a CAIXA ECONÔMICA

FEDERAL dá acesso só aquelas pessoas que têm um salário acima de mil e duzentos ou aqueles que querem adquirir a casa, mas que não ganham. Até mil, não tem acesso. O País não permite.

De forma, Senador Pedro Simon, como admirador de V.Exª, até pela sua história, sua trajetória, o cumprimento e certamente eu espero que dessa feita nós podemos reduzir com certeza esse número alarmante de falta de moradia, sobretudo, aqueles menos afortunados que desejam e querem ter com certeza o direito de ter sua casa própria. Parabéns.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Senadora Lúcia Vânia, Srs. Senadores, Srªs. Senadoras, eu quero primeiro cumprimentar o Senador Pedro Simon pelo Projeto. Acho que essa preocupação da casa própria é talvez, se não a maior, uma das principais de um chefe de família que queira dar a segurança de um teto a seus familiares. Esse é um problema que lamentavelmente tem sido esquecido ao longo de décadas pelo Governo Federal. Até hoje não há explicação que se conheça pelo fechamento do BNH. O BNH fazia um trabalho que vinha aos poucos minorando o sofrimento das classes menos favorecidas através da produção de habitação popular. Em nenhum País do mundo, muito menos no Brasil, Senador Pedro Simon, a habitação popular pode ser custeada pelo cidadão na sua totalidade. Ela tem e precisa ser subvencionada pelo Governo. Não há como um brasileiro que tenha uma renda como aqui diz, até cinco salários mínimos, mas nós vamos pegar quem tem um salário mínimo, quem tem dois salários mínimos para custear uma unidade habitacional que dê o mínimo de dignidade para a moradia.

Senador Jayme Campos, existe uma, eu diria assim, uma maldade que é praticada contra o usuário da casa popular de baixa renda. Quando você faz um prédio, constrói um prédio numa avenida de uma cidade, o sistema de esgoto, o sistema de água, o sistema de energia, ele já está todo feito.

Então, aquele comprador da unidade ele vai pagar pura e simplesmente o custo da construção da unidade, sem as obras de infra-estrutura necessárias para que aquilo funcione. Na habitação popular, que normalmente ela é feita em áreas mais afastadas até para diminuir o custo do terreno, o custo de infra-estrutura de arruamento, de energia, de saneamento, ele é incorporado ao custo da habitação.

Então, o menos favorecido paga duas vezes. Paga pela unidade e paga pelo sistema de infra-estrutura. E que esse sistema, depois, ele é entregue às conces-

sionárias que cobram do usuário pelo fornecimento de energia, com a taxa de investimento que está incluído na tarifa que ela não fez, sobre fornecimento de água e a Prefeitura vem e cobra IPTU da rua que ela não executou.

Então, nós precisamos, evidente... Eu quero parabenizar o Senador Pedro Simon. Mas nós precisamos fazer com que algumas... Alguns problemas desses sejam corrigidos, porque senão não vai adiantar. Não vamos resolver o problema. Eu pediria o consentimento, Senador Pedro Simon, que V.Ex^a me concedesse vista do Projeto por uma semana porque nós pudéssemos na semana que vem, eu sou a favor do seu Projeto, quero declarar meu voto aqui. Eu quero só poder tomar conhecimento disso, tentar incluir aqui algumas necessidades de correção desses casos, obrigar o Governo, obrigar as concessionárias que banque o custo dessas infra-estruturas porque não é justo que o de menor renda possa vir a arcar com esses custos com essas unidades--

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Senador Flexa, peço um aparte. Como o senhor já pediu vista do Projeto com essa pretensão, de fazer com que as concessionárias entrem com esse serviço, vou lhe sugerir também uma idéia. Todas as obras que é contratada, ou seja, empreiteira que vai executar, ali tem inserido o ISS que a Prefeitura cobra, é pago, o INSS, o FGTS do trabalhador, etc. Pelo menos nesse caso, sugerir que nem esse Projeto aqui, o ISS que as prefeituras cobram, o senhor sabe disso, cobra, obrigatoriamente tem que cobrar, e o INSS que é computado também no valor global o Governo Federal poderia dispensar o INSS dessa obra e as prefeituras também isentar do ISS que também é computado quando você fecha o preço final da obra. Acho que...

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): V.Ex^a tem toda razão em que também não se deve onerar esse tipo de habitação. Esse tipo de habitação deve ser entendido pelo Governo e deve ter o mesmo tratamento que tem a cesta básica de alimento. Deve ser exonerada de tudo. Eu agradeço a contribuição de V.Ex^a, e com certeza, Senador Pedro Simon, nós vamos aprovar o seu Projeto. Seu Projeto é da maior importância para atender os menos favorecidos da nossa Nação.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Pedro Simon.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Eu concordo plenamente, e felicito e concordo com o pedido de vista, mas falo no meu nome e acho que falo no nome da senhora, desde que o Senador dê uma contribuição para que possamos ter *quorum* na próxima vez. Porque faz um bocadinho de tempo que nós estamos tentando ter *quorum* nesse projeto e não conseguimos e V.Ex^a

tira o Projeto. Hoje conseguimos quórum e V.Ex^a. tiro o projeto. Tira bem. Mas assumo o compromisso conosco de que na próxima vez traga junto com a sua proposta de aprovação, traga o *quorum* para não ficar mais três meses parado. [risos]

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu me comprometo, Senador Pedro Simon, a ficar vigilante para que tenhamos *quorum* na próxima quinta-feira.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Concedido vistas do processo.

Item 02 da pauta. Projeto de Lei do Senado nº. 05/2005. Altera o inciso IV, do § 2º do art. 1º, da Lei 4.771 de 15 de setembro de 1965 na redação alterada pela Medida Provisória nº. 2.166/67 de 24 de agosto de 2001, que dispõe sobre a abrangência da Amazônia Legal e dá outras providências. O Relator deste Projeto é o Senador Jonas Pinheiro... Aliás, o autor do Projeto é o Senador Jonas Pinheiro, e o Relator o Senador Mozarildo Cavalcanti. Eu comunico à Comissão que essa Presidência recebeu ofício do Presidente do Senado Federal, Senador Renan Calheiros, informando que foram protocolados na Secretaria-Geral da Mesa requerimentos de autoria do Srs. Senadores João Pedro e Romero Jucá, solicitando que o Projeto de Lei do Senado nº. 05/2007 constante na pauta da presente reunião seja encaminhado ao exame da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, CMA. Nesses termos solicita que a proposição seja remetida à Mesa para dar prosseguimento à tramitação dos mesmos.

Assim sendo, retiro de pauta o referido projeto para envio à Mesa. Gostaria de saber se o Senador João Pedro gostaria de usar a palavra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr^a. Presidente, Srs. Senadores, Sr^{as}. Senadoras, essa matéria carece de um olhar e de uma discussão na Comissão do Meio Ambiente. Como ela estava tramitando aqui em caráter terminativo, eu penso que não se trata de discutir o código florestal, como se trata de discutir a Amazônia, penso que ajuda na discussão, ajuda na decisão a Comissão do Meio Ambiente fazer uma discussão e dar um parecer. Trata-se da retirada desse Estado importante da nossa federação de Mato Grosso do território da Amazônia. Gostaria de chamar atenção das Sr^{as}. Senadoras, dos Srs. Senadores, porque nós que lutamos em defesa da Amazônia eu me sinto subtraído. Mutilado. E Mato Grosso, que desde 1953, desde a década de 50 faz parte da Amazônia, nós ficaríamos menores sem Mato Grosso. Então eu penso que a matéria carece de um olhar da Comissão e daí a iniciativa de ter apresentado esse Requerimento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu também quero concordar aqui com o Senador João Pedro, e dizer que todos nós da Amazônia Legal já consideramos Mato Grosso, Tocantins, que fazem parte da nossa Amazônia Legal como sendo já da Amazônia geográfica, de tanto tempo que eles combatem as nossas lutas em conjunto. E acho que o melhor estudo, aprofundamento do estudo, e até uma conversa, uma negociação com o próprio autor, Senador Jonas Pinheiro, para que a gente possa verificar qual o motivo que leva Mato Grosso querer se desmembrar da Amazônia Legal. Que se isso tenha certeza absoluta não vai ocorrer, mas se viesse a correr, eu iria fazer um convite à Senadora Marisa Serrano para que então Mato Grosso do Sul se incorporasse também à Amazônia em substituição ao Mato Grosso.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom, então está... O Projeto vai à Comissão do Meio Ambiente.

Item 03 da pauta. O último item, eu gostaria de comunicar aos Srs. Senadores que esse Projeto é terminativo. Então eu preciso do voto dos que estão aqui presentes. Projeto de Lei do Senado nº. 331/2006. Terminativo. Acresce Parágrafo Único ao art. 48 da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001 que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Autoria, Senadora Roseana Sarney, Relator, Senador Geraldo Mesquita. Parecer. Com a palavra o Senador Geraldo Mesquita.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Sr^a. Senadora Lúcia Vânia, Senadora Marisa, caros colegas. Esse Projeto já na sua formulação inicial ele tem uma carga de convencimento muito grande. Ele passa... Ele altera como disse V.Ex^a dispositivos legais que tratam da questão da política urbana e de habitação popular como também dispositivos legais que estabelecem diretrizes nacionais para o saneamento básico. O foco dele são Municípios pequenos do País com menos de 25 mil habitantes, uma pena que inclusive que o Projeto do Senador Simon não tenha sido aprovado nessa Comissão porque esses dois projetos têm uma convergência muito grande. Esse Projeto da Senadora Roseane, que eu tenho o prazer de relatar, ele propõe o seguinte, que a União passe ou fique autorizada a reduzir ou dispensar contrapartida financeira exigida dos pequenos Municípios, como todos nós aqui sabemos, nas suas transferências voluntárias destinadas a execução de programas habitacionais, de interesse social de que trata o caput

do artigo, quando os recursos sejam transferidos a Municípios que reúnam as seguintes características. Como eu disse, tenham população inferior a 25 mil habitantes, estejam localizados nas regiões norte, nordeste ou centro-oeste, ou em outra área territorial assim equiparada que apresente indicadores de desenvolvimento econômico ou social desfavoráveis em relação à média nacional e a mesma proposição e a mesma alteração é feita no que diz respeito à Legislação que disciplina a questão do saneamento no nosso País. É como eu disse. A proposição já em si tem uma carga de convencimento muito grande. O que propõe a Senadora Roseane? Que os pequenos Municípios brasileiros com população inferior a 25 mil habitantes, que engessados a marcha dos Prefeitos há poucos dias atrás aqui na Capital Federal é emblemática, eles representam na sua grande maioria esses Municípios de população inferior a 25 mil habitantes, e esses Municípios, Senadora Lúcia Vânia, eles não dispõem como V.Ex^a sabe, muitas das vezes recursos para as obrigações ordinárias do Município, sequer para os investimentos. Então é exigido pelo Governo Federal, contrapartidas elevadas quando se trata de projetos e programas de habitação popular e de saneamento, o que inviabiliza completamente a realização de tais obras de infra-estrutura nesses Municípios.

Eu creio que o Projeto vem numa boa hora, no sentido de aliviar um pouco a carga já depositada nessas administrações Municipais, facilitando e do ponto de vista do desenvolvimento integrado do nosso País, facilitando sobretudo aqui investimento de obras e infra-estrutura nas duas áreas, na habitação popular e no saneamento possam ser realizadas nesses Municípios sem que se penalize as administrações Municipais.

O texto, inclusive, eu... A Senadora Roseana foi inclusive ponderada no sentido de prever que a União poderá, ou seja, a União fica autorizada inclusive a examinar critérios e... Poderá reduzir. Ou dispensar. Examinados os critérios e as características aqui elencadas na proposição.

Portanto, em síntese, em suma é esse o objetivo do Projeto. Eu apresentei uma pequena Emenda aprovando o Projeto, apresentei uma pequena Emenda dando ao art. 1º do Projeto a seguinte redação: A Lei 10.257 de 10 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo, Senadora Marisa. Ao invés de alterar o dispositivo ela acrescenta ao artigo e trata de forma autônoma dessa questão nos dois corpos... Nas duas matérias legislativas.

Então, a alternância, Senadora Lúcia Vânia, é apenas essa, ao invés de modificar dispositivos já existentes, ela acrescenta um artigo para tratar de forma autônoma essa questão, proposta pela Senadora Ro-

seane. E o texto da alteração seria o idêntico. Apenas com essa conformação, ao invés de alterar o dispositivo, ela acrescenta artigo à disposição. É isso.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Não, Senadora. É porque o Projeto... Acresce Parágrafo Único ao art. 48 da lei...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): É página 36.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Exatamente. É esse Projeto. Em suma é isso. O parecer é pela aprovação do Projeto com a Emenda...

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão a matéria. Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro. Senadora Marisa Serrano.

SENADORA MARISA SERRANO (PSDB-MS): Gentileza de companheiro. Hoje foi o dia de nós falarmos de habitação social. E aqui não é só de programa de habitação, habitação e saneamento, e os dois privilegiando as regiões mais necessitadas do País, norte, nordeste e centro-oeste. Mas não excluindo aquelas áreas territoriais legalmente equiparadas a qualquer dessas regiões. É só você pegar aí uma metrópole que tenha... Aliás, não. Aqui não, porque são só 25 mil habitantes. Mas de outros Municípios, de outros Estados do País, que tenham o mesmo índice de mortalidade infantil, de IDH baixíssimo e que mereçam atenção especial.

Então, acho que vale a pena a gente votar num Projeto como esse. Me alegra muito porque eu acredito que vai facilitar muito a vida dos Municípios, e principalmente o que é mais importante, a vida das pessoas que habitam nesses Municípios. Eram essas as minhas considerações.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro, posteriormente o Senador Jayme Campos, e depois o Senador João Pedro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Lúcia Vânia, Sr^{as}. Senadoras, Srs. Senadores, quero novamente parabenizar a Senadora Roseana Sarney e o nosso ilustre Relator, o Senador Geraldo Mesquita. Esse Projeto é da maior importância de desonerar as Prefeituras e os Municípios de baixa capacidade da contrapartida na área de saneamento.

Quero aqui relatar, ontem, na Comissão de Orçamento, por proposta do Senador Dornelles, para o

Programa de Aceleração do Crescimento na área de saneamento, eu queria... Senador Geraldo, eu dizia que ontem na Comissão Mista de Orçamento, o Senador Dornelles apresentou um Projeto que foi aprovado para o Programa de Aceleração de Crescimento reduzindo a contrapartida de 20 para 0,1%.

Então, isso é uma prova que quando o Governo quer fazer, ele faz. Ele quer, como todos nós queremos, que o Programa de Aceleração de Crescimento traga esse desenvolvimento que está anunciado há quatro anos e que não acontece. Eu espero que agora venha para o bem dos brasileiros venha acontecer.

Então eu acho que esse Projeto da Senadora Roseana nós já devemos incorporar essa proposta aqui aprovada na Comissão, Senador Geraldo, e já definir. Eu diria o seguinte, ela propõe a redução. Eu acho que a gente deve ser mais radical, mais ousado, trazer a alíquota apenas como é o caso aqui, simbólica. Já está aprovado para o PAC. Que não é este caso aqui. O PAC são grandes projetos.

Então, o Governo vem e sinaliza de atender os grandes projetos. E nós temos aqui que atender os pequenos projetos, os pequenos Municípios. Então acho que cabe aqui à CDR que a gente incorpore isso e já coloque aqui, não redução, mas defina a alíquota simbólica, a contrapartida simbólica de 0,1% às Prefeituras com menos de 25 mil habitantes na contrapartida de saneamento. Eu seria até mais ousado, eu acho que saneamento é um investimento necessário para a qualidade de vida da população. Saneamento é necessário para diminuir o gasto de saúde, para dar melhor qualidade de vida aos brasileiros.

Então, eu acho que a nível de saneamento, nós devemos tirar a contrapartida de Estados e Municípios para que a gente pudesse aumentar o investimento. Mas vamos aproveitar o Projeto da Senadora Roseana que em tão boa hora trouxe à CDR e vamos aqui numa... Eu proporia ao Relator que incorporasse já a proposta em vez de fazer a redução, já que definisse que nesses Municípios a contrapartida é de 0,1. Ou seja, é simbólica e tão-somente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Relator.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Senador Flexa, eu comungo com seu entusiasmo, com sua preocupação. Eu creio que o propósito da Senadora Roseana foi o de introduzir o princípio. Creio que para avançarmos no passo que V.Ex^a propõe, uma formulação dessa não poderia prescindir de um exame prévio da repercussão financeira. Do contrário estaríamos legislando de certa forma, no escuro. Entende? Eu me ative à proposição da Senadora porque eu creio que o propósito dela foi nesse sen-

tido, de introduzir o princípio, de introduzir uma prática que pode se consolidar no sentido de sensibilizar ou fazer com que a União sintonize com essa preocupação, podendo chegar a ponto de dispersar até. Mas eu creio que avançarmos mais ainda teríamos que fazer consultas ao Poder Executivo no sentido de colhermos o impacto financeiro que isso representaria para podermos fazer a coisa com precisão, sem...

Portanto, eu em princípio mantenho o Relatório na forma como está, dadas essas ponderações, Senador Flexa.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Nobre Senador Geraldo Mesquita, não há impacto financeiro no Tesouro. O que vai ocorrer é que nós todos temos conhecimento, a perversidade que é a questão do pacto federativo hoje. A situação cada vez mais difícil porque passa os Municípios brasileiros e os Estados brasileiros. Então o Município de 25 mil habitantes tem uma receita que mal dá a ele condições de sustentabilidade, quanto mais de fazer contrapartida para políticas de saneamento. Nós estamos indo ao encontro do interesse da Senadora Roseane Sarney. E estamos indo ao encontro do que sinaliza o Governo Federal quando, através do Senador Dornelles, encaminha uma Emenda na Comissão Mista de Orçamento para diminuir a contrapartida de 20, que era de 20% no PAC para 0,01. Então não vejo porque se perca essa oportunidade de colocar aqui e definir de uma vez por todas e dar a oportunidade a milhares de Municípios brasileiros que tenham acesso ao financiamento de saneamento. Porque o que ocorre na maioria das vezes o Município não acessa a transferência ou porque está inadimplente ou porque não tem a contrapartida para fazer a cobertura.

Então, pela importância que eu vejo do Projeto da Senadora Roseana Sarney, pela importância que eu vejo de nós usarmos a própria intenção do Governo Federal de atender o PAC, e tão-somente o PAC, e aqui vamos defender os menores, aqueles mais necessitados, eu peço vista para encaminhar uma Emenda fazendo que seja atendido esses Municípios menores.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Vista concedida. Eu quero informar aos senhores Senadores que em relação à votação dos vetos, SUDAM, SUDENE, Emenda 3 e outros já está no processo de negociação aguardando a chegada do Ministro da Fazenda para que possamos ver se entramos num acordo em relação ao Projeto relativo à SUDAM e SUDENE. Essa semana eu acredito que nós vamos evoluir um pouco mais nessa direção. Portanto,

eu pediria aos senhores membros dessa Comissão um pouco de paciência porque eu não quero fazer Audiência Pública aqui enquanto nós não solucionarmos a questão dos vetos. Eu acho que é quase que uma vigília que nós temos que fazer aqui, não prosseguir com a Comissão enquanto esses vetos não forem votados. Ou se enquanto não houver uma negociação com o Governo, se o Governo assim entender. Com a palavra a Senadora Marisa Serrano.

SENADORA MARISA SERRANO (PSDB-MS): Gostaria de pedir vistas também esse Projeto junto com o Senador Flexa Ribeiro.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Vista coletiva concedida. Pela ordem o Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (PFL-MT): Estamos em alguns avanços, Flexa, na medida que o Projeto de Lei do Senador Pedro Simon, muito interessante, sobretudo agora o Projeto da Senadora Sarney. Agora, eu acho que seria de bom alvitre é de que realmente acontecesse, da mesma forma como aconteceu lá na Comissão de Orçamento e de que nós votamos simbolicamente, eu como membro da Comissão, a contrapartida.

Por outro lado, acho que as coisas estão começando a destravar nesse País. Principalmente o Governo estar vindo de outra forma os Municípios brasileiros. Eu pronunciei há poucos dias atrás dessa semana lá no Senado, na verdade, Flexa, 90% dos Municípios brasileiros estão literalmente falidos. Alguns arrecadando 45 dias para pagar 30 de despesa que tiveram. Ou seja, eu imagino com o FPM está sendo transferido, Senadora Lúcia Vânia, que eu sei que V.Ex^a é municipalista também, o Governo Federal vai apenas transferir para os Municípios brasileiros 1.7 bilhões de reais. Eu acho que temos que avançar mais. Desonerar contrapartida aos Municípios brasileiros como também fundamentalmente agora que vai ser encaminhada o Projeto de Lei para prorrogarmos o CPMF, Senador Flexa Ribeiro, nós temos que fazer que o Governo Federal transfira para os governos municipais e para os Estados pelo menos 30 a 40% do CPMF. Que a previsão para arrecadar é 37 bilhões de reais. O ano passado arrecadou 32.6 bilhões. E os Municípios? E os Estados? Não sequer vê um centavo de real. E eu imagino, todos nós sabemos, que a grande arrecadação de CPMF vem originário de onde? Dos Municípios brasileiros aonde existe a agência bancária, quero crer, a sua quase maioria. Aqui na Capital Federal imagino que não tem 0,01% do movimento financeiro desse País. De forma que não só nós temos que desonerar os Municípios com as contrapartidas, temos que dar grandes avanços. CPMF transferido para os Municípios e Estados,

já foi aprovada a Comissão de Orçamento do Relator Dornelles que foi 1% do FPM que já vai ter aprovado, com certeza, na Câmara Federal e também no Senado, e certamente dessa forma nós estaremos melhorando a qualidade de vida das populações que moram nos Municípios brasileiros.

De forma, Senador Geraldo Mesquita, eu imagino que é factível, é possível nós inserirmos aqui, como bem disse aqui o companheiro, Senador Flexa Ribeiro, também dentro da mesma ótica que existe, do mesmo Projeto aprovado na Comissão de Orçamento. Não prejudicando em nada a União até porque a União está entrando o quê? Com os recursos e os Municípios que estarão sendo desonerados. Então não dará prejuízo nenhum nas finanças do Governo Federal, até porque qualquer Emenda e qualquer financiamento iria independente de qualquer coisa para os Municípios brasileiros. Nesse caso, como todo mundo tem conhecimento, nós Senadores, sobretudo, eu sei e o senhor sabe está impossibilitado qualquer Município de dar contrapartida em qualquer programa do Governo Federal. Obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço o Senador Jayme Campos, e quero comunicar aos Srs. Senadores que hoje num dos jornais de circulação nacional tem uma matéria relativa à exigência de se fazer uma Política Nacional de desenvolvimento regional. Eu estranhei porque essa exigência da política regional ela parte do Ministério da Fazenda. E há pouco mais de dois meses, o Presidente da República lançou no Palácio do Planalto o Plano de Desenvolvimento Nacional. De Integração Nacional. Com a presença do Ministro, que esteve aqui conosco. E agora de repente o Ministério da Fazenda dizendo que o Governo vai lançar uma nova política regional. Eu não estou entendendo, e pediria aos membros dessa Comissão que tivessem mais perto da gente, da Presidência, no sentido de forçar o amadurecimento dessa Comissão. Eu acho que é fundamental, grande parte dos projetos que são analisados aqui são analisados primeiro na Comissão de Assuntos Econômicos, mas é aqui é que nós vamos analisar o mérito dessas matérias. E se eu não tiver o apoio dos membros da Comissão, com a presença e inclusive com a resistência em relação a tudo isso que está acontecendo, a nossa Comissão não vai responder àquilo que ela se propõe, que é dentro de tudo que nós votarmos aqui visando o desenvolvimento e o crescimento econômico do País, olhe com outro olhar o desenvolvimento regional.

Então, essa Comissão é extremamente importante nessa direção. E eu quero convidar, eu não convidei ainda, como eu disse para os senhores que eu estava aguardando a votação do veto, o Ministro da Integração

Nacional para estar aqui conosco e ele falou alguma coisa do que está sendo proposto. Porque houve uma mudança no Ministério e nós não sabemos o que é que o Governo propõe. Se o Ministério da Fazenda propõe um Projeto e a Integração Nacional outro.

Então, nessa semana que nós estamos em fase de negociação, eu pediria aos companheiros todos dessa Comissão para estar comigo nesta Audiência Pública, a única que vamos fazer, mas para tratar realmente da questão dos vetos SUDAM e SUDENE, e do Projeto da política pública de desenvolvimento regional. Porque nós estamos já discutindo a Reforma Tributária, o Projeto está chegando aqui, e, no entanto, nós não sabemos se o Ministério de integração nacional já está instrumentalizado para oferecer as compensações para Estados que promovem o seu desenvolvimento com subsídios. Então nós vamos novamente enfrentar essa discussão aqui sem que haja por parte do Governo uma definição de uma política de desenvolvimento regional.

Portanto, quero mais uma vez pedir o apoio dessa Comissão, pedir aos membros dessa Comissão que façamos um exercício para que nessa quinta-feira, às 11h, mesmo que seja por uma hora nós estejamos aqui para discutir os problemas relativos ao desenvolvimento regional. Eu agradeço a todos e quero passar a palavra ao Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Presidente Lúcia Vânia, só para compartilhar com a vossa preocupação, e penso que chega a ser estratégico nós trabalharmos a macro política econômica, social, com esse olhar regional. Eu penso que a Comissão ela discutindo ela ajuda o Brasil. Ajuda o Senado. Então eu quero dizer que estou à disposição dentro dessa estratégia de nós travarmos esse debate aqui no sentido de qualificar, de nós intensificarmos. Porque penso que é estratégico. Essa matéria que nós dividimos aqui uma das preocupações com o Senador do Pará, nosso irmão Flexa Ribeiro, no que diz respeito a Mato Grosso. Isso não é simples. Isso diz respeito a uma política regional. A Zona Franca, ZPEs, enfim, a distribuição da renda, a construção da divisão desse bolo, a criação de... A discussão agora mesmo de saneamento. Levando em consideração a realidade amazônica. As casas em cima d'água, os flutuantes, as palafitas. Como trabalhar isso na relação direta das pessoas que moram e que não sabem viver na terra, mas em cima d'água? Como trabalhar saneamento, tratamento? Então são questões que estão colocadas. E esta Comissão deve encarar esses desafios. Nós precisamos melhorar, dar vida, entusiasmo, fazer o debate duro, mas fazermos aqui para que a Comissão ajude o Brasil e as regiões.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu agradeço, Senador João Pedro, e passo a palavra ao Senador Flexa. Antes, Senador Flexa, eu queria chamar atenção para um fato ocorrido na Comissão de Assuntos Econômicos. Foi criado um grupo de estudos para estudar a questão do financiamento do BNDES para norte, nordeste e centro-oeste. Eu quero comunicar que aqui nessa Comissão foi votado o ano passado um Projeto de Lei do Senador Tasso Jereissati que já determinava um percentual de aplicação do BNDES para o norte, nordeste e centro-oeste. No entanto, esse Projeto está amortecido. Não sei onde é que ele anda.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Está na Câmara. Como sempre.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Está na Câmara. Então, na verdade, não adianta fazer um grupo de estudos se nós já temos um Projeto e o Governo não quer dar prosseguimento a esse Projeto. Então acho que o grupo de estudo é mais uma forma da gente protelar a decisão em relação a isso. O que nós temos que cobrar, eu acredito, é a votação desse Projeto. Porque a única forma de assegurar realmente que as regiões sejam beneficiadas com investimento do BNDES.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Senadora, eu quero aqui registrar e parabenizar V.Ex^a pela sua competência e determinação. Isso é importante. Em levar avante uma Comissão que eu reputo da maior importância, das mais importantes do Senado Federal que é a Comissão de Desenvolvimento Regional. Está escrito na Constituição que é obrigação do Governo fazer a diminuição, produzir a diminuição das desigualdades. E o que nós temos visto ao longo de todos os governos, não é desse somente, é que essas desigualdades estão aumentando. Elas estão sendo cada vez mais cruéis em relação a essas regiões ainda não desenvolvidas. Esquecem os brasileiros das outras regiões que o desenvolvimento que lá foi feito foi com a participação destas regiões subdesenvolvidas, em especial da Amazônia que contribuiu com suas riquezas na época da borracha para que pudesse ser feita a industrialização de São Paulo. A industrialização de São Paulo nos idos de 1800, Belém era economicamente mais forte que São Paulo. Tinha uma população maior que São Paulo. E houve uma inversão total disso, pelo esquecimento que essas regiões foram... Ao longo tempo tiveram. O que V.Ex^a diz é fundamental. Apenas lamento que esta Comissão ela seja uma Comissão que não tem uma ação, vamos dizer assim, de vanguarda. Porque os assuntos que aqui são tratados, são... Perpassam por todas as outras Comissões do Senado. Porque se vamos tratar da questão

do desenvolvimento regional, nós temos a questão ambiental que tem que ser resolvida na Comissão do Meio Ambiente, nós temos a questão tributária que tem que ser resolvida na questão de assuntos econômicos. E por aí vai.

Quer dizer, a gente depende efetivamente para ter sucesso nas nossas propostas, do trabalho das outras Comissões. Eu tenho uma luta, há mais de 10 anos, 15 anos, na Confederação Nacional da Indústria, que lá fui Presidente do Conselho da Integração Nacional que tinha o mesmo problema. Ou os outros conselhos lá na CNI ou as Comissões aqui no Senado consideram a questão de desenvolvimento regional como prioritário ou lamentavelmente nós não vamos avançar. E por isso que eu quero aqui registrar a determinação de V.Ex^a. E acho que nós Parlamentares dessas regiões temos que dar o apoio à Comissão, temos que estar presentes, temos que dar *quorum*, que a obrigação nossa. Porque eu quero aqui festejar a presença do Senador Pedro Simon, que é da Comissão que é lá do Rio Grande do Sul e que vem aqui discutir assuntos que é de interesse das demais regiões. Das regiões que... Mas lá no Estado do Senador Pedro Simon, existem áreas tão necessitadas de incentivo quanto nas regiões norte, nordeste e centro-oeste.

Então, eu acho que nós temos que encontrar o meio. Eu queria propor a V.Ex^a que a gente fizesse uma experiência. É muito difícil o *quorum* na Comissão quando nós temos outras Comissões funcionando ao mesmo tempo. Agora mesmo temos lá a Comissão de Relações Exteriores funcionando, a Comissão de Infra-Estrutura funcionando, ao mesmo tempo que a Comissão de Desenvolvimento Regional. Por que é que a gente não experimenta, Senadora, iniciar a CDR às quinta-feira às 8h45? A primeira Comissão. Isso está dando certo? Eu digo que está dando certo na Comissão de Ciência e Tecnologia que foi desmembrada da Comissão de Educação. Às 8h45 os Senadores virão primeiro para a CDR, a gente esgota a pauta, e aí eles vão às 10h para atender as outras Comissões. Eu acho que seria uma experiência que a gente poderia tentar. Vamos ver se teremos êxito com relação a essa mudança de horário. Porque já vimos, como V.Ex^a vê a dificuldade do *quorum* para isso. É uma sugestão que faço.

Outro assunto que eu queria pedir a V.Ex^a, eu fiz o Requerimento que foi aprovado nessa Comissão de Convocação do Sr. Márcio Fortes, Ministro das Cidades. Eu gostaria que a audiência com o Ministro fosse... Ele fosse convocado para a audiência. Vamos marcar o dia e a hora para que possamos argüi-lo dentro daquilo que é necessário. A posição do Ministério das Cidades contra os Municípios brasileiros que não concluíram

o seu Plano Diretor urbano e que ele quer que sejam penalizados e não quer dar oportunidade que eles complementem esses planos até dezembro deste ano. Eu não entendo o por que. Inclusive, Municípios no meu Estado já estão sendo instados pelo Ministério Público, porque não fizeram, não concluíram. E, além disso, acho que os Senadores querem tomar conhecimento da gestão do Ministério das Cidades, da forma como são feitos os convênios, da forma como são fiscalizados. Porque o Relatório que chegou às nossas mãos do Tribunal de Contas da União não é nada favorável à gestão do Ministro.

Então eu pediria a V.Ex^a que nós fizéssemos a definição da data e a fizéssemos a convocação do Ministro Márcio Fortes.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Será marcada a Audiência Pública, Senador Flexa Ribeiro, para a próxima semana. Vou entrar em contato aqui com a Secretaria e nós vamos fazer isso. Embora eu tenha dito que eu não gostaria de ter Audiência Pública fora do tema SUDAM e SUDENE nesse momento. Mas como V.Ex^a quer a convocação, eu vou procurar fazer o mais rápido possível.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu agradeço V.Ex^a. Eu não quero ir contra a orientação da minha Presidente. Vamos aguardar então. Mas tão logo se resolva a questão do veto que eu espero que se resolva semana que vem, ainda ontem na reunião da bancada do PSDB isso foi tratado, que se esgote o prazo que foi dado para que a gente possa fazer a votação do veto e com certeza nós vamos derrubar o veto presidencial com relação à SUDAM e SUDENE.

Com relação ao BNDES, acho que nós poderíamos fazer esta Comissão conjunta com a CDR. Vou propor isso lá na CAE. Porque lamentavelmente aquilo que nós fizemos terça-feira, acho que é até um desrespeito para com os Senadores por parte do Governo. Porque nós perdemos grande parte da Sessão da CAE tratando com o ilustre Presidente do BNDES, o Demian Fiocca. E ontem fui surpreendido com a exoneração do Demian Fiocca do Ministério e a nomeação do economista Luciano Coutinho. Vamos ter que repetir novamente a audiência e aí já a faremos em conjunto com a CDR para que a gente possa realmente resolver. Vamos ver o Projeto do Senador Tasso Jereissati porque a minha proposta é uma proposta radical. Radical no sentido de ser ousada. O que impede e o que dificulta o BNDES de aplicar recursos nas regiões menos desenvolvidas é que os recursos do FAT são levados ao BNDES e ele repassa para os Bancos regionais ou para os Bancos privados, mas não repassa o risco. Ele quer que o risco seja da ponta, e os Bancos não operam com riscos. Então ao invés de

a gente fazer esse passeio do recurso do FAT, a minha proposta é que parte do recurso do FAT sejam deslocados diretamente para os Bancos regionais. Aí nós evitamos a intermediação do BNDES e vamos aplicar nessas regiões.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Antes de passar a palavra ao Senador João Pedro, eu gostaria de dizer, Senador Flexa, que nós temos que refletir a respeito dessa Comissão. É uma Comissão nova, tem apenas um ano, ela nasceu da necessidade de todos nós que estávamos na Comissão de Assuntos Econômicos entendermos que todos os Projetos de Lei que eram votados ali naquela Comissão não tinha esse olhar que nós queremos para as regiões menos desenvolvidas.

Então, se nós trabalhamos para que, nós que somos dessas regiões, trabalhamos para que essa Comissão fosse criada, é preciso que a gente dê vida a ela. Eu não posso, sozinha, enfrentar o amadurecimento e a não cultura que nós temos de trabalhar com o olhar voltado para o desenvolvimento regional.

Então, isso aí nós que temos que criar. E nós que somos dessa região, acho que estamos aqui exatamente para fazer essa proteção. Agora, o que nós não podemos, todos nós que estamos aqui estamos também na Comissão de Assuntos Econômicos. O que nós não podemos é permitir que de repente, para solucionar o problema na Comissão de Assuntos Econômicos, cria-se estudos dispensando e ignorando os projetos que nós já votamos lá. Porque esse Projeto do Senador Tasso Jereissati já foi votado na Comissão de Assuntos Econômicos.

Então, como é que se cria um grupo de estudos se nós já aprovamos um Projeto que o que nós temos que fazer hoje é cobrar que esse Projeto seja sancionado, seja votado na Câmara. Sim ou não, mas que seja votado. Daí porque a importância dessa Comissão. Quando acontecer um fato como esse, nós temos que nos insurgirmos para não permitir que a gente seja levado como tem sido ao longo tempo.

Então, essa Comissão surgiu por uma iniciativa do Senador Tasso Jereissati preocupado com essa questão regional, e o Senador Antônio Carlos Magalhães que, inclusive, ao votar a SUDAM e SUDENE, exigiram que o Projeto viesse da Comissão de Justiça para cá, para depois ela passar para a Comissão de Assuntos Econômicos. Porque de nada adianta uma superintendência ou uma Agência de Desenvolvimento Regional que seja votada sem o olhar regional que nós precisamos dar a essas agências.

Então, eu acho que compete a nós internalizarmos essa importância e aqui defendermos a nossa região. Com a palavra o Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu quero, Sr^a. Presidente, dialogar aqui com o Senador Flexa Ribeiro dentro desse olhar das políticas regionais para dizer que nesses últimos quatro anos, cinco anos, muita coisa mudou. O Governo Lula, para a Amazônia, tem um olhar diferenciado. O que V.Ex^a falou no princípio marcando uma posição justa do ponto de vista da oposição, mas é preciso mencionar aqui que o gasoduto que estava parado lá no meu Estado é obra do Governo, e dentro de uma política de um olhar regional. O plano... A política de desenvolvimento regional que começou com muita força com o Ministro Ciro Gomes, hoje Deputado Federal, merece destaque. SUDENE, SUDAM... Instituições importantíssimas, que foram fechadas, dizimadas justamente no Governo Fernando Henrique. E está aí. Não podemos viver sem a SUDAM. O Pará, que é o grande beneficiado da SUDAM, o Estado do Pará, está voltando agora. Isso é um instrumento importantíssimo.

Então nós temos ações... Eu quero dizer que o Presidente Lula, principalmente porque é um Presidente que tem um perfil diferenciado, porque veio lá dos movimentos populares, um cidadão no nordeste, eu penso que ele tem um olhar regional. Um fortalecimento da Zona Franca de Manaus que recebeu um castigo duríssimo dos governos anteriores ao Governo Lula que foi reduzido a 35 mil empregos na Zona Franca, e ela foi devidamente tratada. Hoje tem 100 mil empregos diretos e 450 mil empregos indiretos.

Então, políticas regionais. Eu quero destacar. O gasoduto, a Zona Franca, a SUDAM, SUDENE, a rodovia que liga o Acre com o Pacífico, são políticas emblemáticas, são políticas importantes. Mas essa Comissão não pode abrir mão de discutir a vinda de um Ministro das cidades e dos Ministros todos. Nós podemos construir políticas estratégicas, políticas regionais, consolidar. Porque isso aqui é um espaço do debate, da crítica, da reflexão. Mas acima de tudo da proposição. Então é isso a minha fala.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro, para contraditar.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu não vou debater nem ideologicamente nem partidariamente o Senador João Pedro. Eu discordo das afirmações que ele colocou aqui. Até porque, Senador João Pedro, o gasoduto Coari-Manaus, ele estava totalmente esquecido como tudo esquecido na Amazônia pelo Governo Federal. Foi preciso que o Senador Arthur Virgílio obstruísse o Senado Federal para que fosse incorporado ao orçamento recursos da PETROBRÁS para que esse gasoduto desse continuidade. Está nos anais do Senado. Isso aí é muito fácil de ser compro-

vado. Acho que esse gasoduto é fundamental, até porque Manaus, hoje, talvez seja a única capital... Talvez única não, porque Rondônia, Rio Branco também e acho que Porto Velho, de que tem geração ainda de termoeletrônica da sua energia. Nós estamos...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Totalmente, [pronunciamento fora do microfone]

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Mas não atende. Nós defendemos inclusive a interligação da energia de Tucuruí que é um Projeto que está para ser desenvolvido ao longo tempo. Mas o gasoduto, assim como a gente quer levar energia de Tucuruí para Manaus, nós queremos o gás de Tefé para o Pará. Então são ações complementares que nós vamos chegar lá. Agora, a oposição, Senador João Pedro, ela é uma oposição construtiva. Nós estamos aqui para votar tudo que seja a favor do Brasil e especialmente da Amazônia. Vamos juntos. O PAC agora, que é uma somatória de ações que vem desde o Governo Fernando Henrique, do Avança Brasil, porque no meu Estado do Pará as obras atendidas do PAC são só as do Avança Brasil. E Deus queira que elas saiam. Estou torcendo, eu peço a Deus todo dia que o Presidente Lula faça a 163, a Transamazônica... Belo Monte, que é uma obra para o Brasil todo. Então eu torço para que isso aconteça. Aí nós somos parceiros. Nós queremos o desenvolvimento do Brasil. Vamos juntos. Independente de partido, de ideologia. Vamos trabalhar pelo Brasil.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Presidente, é porque o assunto ele é apaixonante. Tucuruí, é que o Senador tocou em Tucuruí, veja só como nós sofremos na Amazônia. Tucuruí, essa obra gigantesca. Saibam... Saiba V.Ex^a que 54% da energia de Tucuruí no território do Pará vai para o nordeste.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Vai para o resto do Brasil.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): E a região da Amazônia, veja só, não é interligada com o sistema elétrico do Brasil. Na realidade, nós estamos no Século 19, porque nós não temos energia. E quando tem, como Tucuruí, fornece para o nordeste, para o resto do Brasil. 54% da energia não é para a Amazônia. Quer dizer, vem para cá e não para lá. Nós precisamos discutir políticas regionais corrigindo distorções.

Então, vem o PAC, que é um olhar regional. Duas grandes hidrelétricas. Vai fornecer tanta energia que eu penso que vai chegar no Panamá. Porque as duas propostas, tanto Belo Monte como Santo Antônio é uma coisa significativa. Resolve de vez o problema do Brasil quicá dos nossos vizinhos da Amazônia. Porque é muita energia.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço aos Senadores, quero dizer ao

Senador João Pedro que, na verdade, a SUDAM e a SUDENE daí a necessidade dessa Comissão. A SUDAM e a SUDENE foram inteiramente mutiladas com os vetos e nós não podemos fazer de conta que aquelas agências vão poder resolver o problema regional que nós estamos querendo.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 12h53

Ata da Oitava Reunião (Extraordinária) da Comissão De Desenvolvimento Regional E Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 26 de abril de 2007, quinta-feira, às 14:30 horas.

Às quinze horas e quarenta e quatro minutos do dia vinte e seis de abril de dois mil e sete, na sala nº 9, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Pedro, Geraldo Mesquita Júnior, Garibaldi Alves Filho, Marco Maciel, Cícero Lucena, Expedito Júnior, Antônio Carlos Valadares, Wellington Salgado, Pedro Simon, Jayme Campos, Flexa Ribeiro e das Senhoras Senadoras Fátima Cleide, Patrícia Saboya e Rosalba Ciarlini. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a apreciação de Projetos de Lei. **Item nº 1:** Projeto de Lei do Senado nº 351, DE 2005, terminativo, que “altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 10.840, de 11 de fevereiro de 2004, que cria o Programa Especial de Habitação Popular – PEHP, e dá outras providências”, de autoria do Senador Pedro Simon, que tem como Relator o Senador Garibaldi Alves Filho, que apresenta minuta de parecer pela aprovação do Projeto, com as emendas que apresenta. Resultado: Aprovado o Projeto e as emendas nºs 01 e 02 – CDR. **Item nº 2:** Projeto Lei do Senado nº 331, de 2006, terminativo, que “acresce parágrafo único ao art. 48 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, e acresce o parágrafo oitavo ao art. 50 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências”, de autoria da Senadora Roseana Sarney, que tem como Relator o Senador Geraldo Mesquita, que apresenta minuta de parecer pela aprovação do Projeto, com as

emendas que apresenta. O Senador Antônio Carlos Valadares apresenta duas emendas ao projeto e uma subemenda à emenda nº 01 do Relator e o Senador Flexa Ribeiro apresenta uma emenda ao projeto e uma subemenda à emenda nº 01 do Relator. Resultado: Retirado de pauta a pedido do Relator, para análise das emendas. **Item nº 3:** Projeto de Lei do Senado nº 39, de 2003, terminativo, que “dispõe sobre o Fundo de Desenvolvimento da Agricultura e Pecuária do Rio Grande do Sul, e dá outras providências”, de autoria do Senador Paulo Paim, que tem como Relator o Senador Pedro Simon, que apresenta minuta de parecer pela aprovação do Projeto, com a emenda que apresenta. Resultado: é concedida vista ao Senador João Pedro. São aprovados os seguintes Requerimentos: **Requerimento nº 05** – CDR, 2007, que requer a participação da Comissão na promoção da Semana do Turismo no Congresso Nacional, em parceria com a Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados, a ser comemorada no período de 24 a 30 de setembro próximo, de autoria da Senadora Lúcia Vânia; **Requerimento nº 06** – CDR, de 2007, que requer que esta Comissão formule convite à direção da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), para que, em data a ser marcada e confirmada, exponha aos senadores – e demais interessados – os dados relativos ao desempenho, estratégias e percalços desse modelo econômico regional, de autoria do Senador João Pedro e **Requerimento nº 07** – CDR, de 2007, que requer que esta Comissão indique uma Comitativa Especial de Senadores com a finalidade específica de visitar o Pólo Industrial de Manaus (PIM), a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), instituições de ensino, pesquisa e inovação tecnológica, e entidades representativas dos empresários e dos trabalhadores, tendo em vista a tramitação, no Senado da República, da Medida Provisória 352, que dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrado, de autoria do Senador João Pedro. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Cícero Lucena, Pedro Simon, João Pedro, Flexa Ribeiro, Garibaldi Alves Filho e a Senhora Senadora Rosalba Ciarlini. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezesseis horas e trinta e nove minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidenta Lúcia Vânia e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. Senadora **Lúcia Vânia**, Presidenta.

8ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura, realizada no dia 26 de abril de 2007, às 15 horas e 45 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Boa tarde a todos. Havendo número regimental, declaro aberta a 8ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação tenho a Ata da 7ª Reunião da Comissão. As Sras. e Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. A Ata está aprovada e será publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com as respectivas notas taquigráficas. Conforme Pauta previamente distribuída, a presente Reunião destina-se à apreciação de Projetos de Lei.

Como estamos aguardando outros Senadores, que já se encontram na Casa e que estão se dirigindo para cá, nós vamos colocar em votação os Requerimentos que estão aqui, enquanto os Senadores não chegam. Um dos Requerimentos é que vamos tratar aqui hoje, ele não pode ser feito formalmente, mas eu queria a aquiescência dos senhores Senadores para uma Reunião Conjunta da Comissão de Desenvolvimento Regional com a Subcomissão da Reforma Tributária, onde nós vamos tratar da questão do impacto da Reforma Tributária nos Estados e regiões. Portanto, eu gostaria de saber se os senhores Senadores concordam que façamos, na próxima semana, uma reunião informal, conjunta, para aproveitarmos o debate sobre a Reforma Tributária e seus impactos nas regiões que representamos. Com a palavra, o Senador Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senadora Lúcia Vânia, acho por demais oportuno esse debate que, sem dúvida, irá contribuir para que nós possamos trazer à Pauta dessa Casa um assunto que, há muito tempo, merece o destaque, pela necessidade e pelo agravamento que está a viver a nossa Federação, no sentido da quebra do Pacto Federativo. Nós sabemos que não haverá justiça, não haverá desenvolvimento, se não houver uma melhor distribuição de renda. Então, é por demais oportuno a Comissão de Desenvolvimento Regional se somar à Subcomissão de Reforma Tributária, no sentido de que nós possamos aprofundar a discussão para encontrarmos um melhor equilíbrio, já que houve redistribuição de atribuições e, na verdade, não houve a compensação financeira necessária e suficiente para que fosse implantada.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu agradeço ao Senador Cícero Lucena e quero dizer que essa iniciativa de juntar as

duas Subcomissões se deu em função de que nós teríamos que tratar da Reforma Tributária aqui para os Estados e regiões. Para não ficar fazendo Audiências Públicas, uma atrás da outra, eu acho que seria mais oportuno. Embora não seja Regimental, por isso nós não podemos fazer um Requerimento formal, mas eu acredito que podemos fazer essa Audiência Pública em conjunto e, com isso, nós vamos ganhar tempo e conseguir o *quorum* adequado para fazer o convite às pessoas que estarão aqui.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Vou, inclusive, sugerir, como também Presidente da Subcomissão dos Municípios, que é parte bastante interessada nessa discussão, para que, de forma também informal, nós possamos nos fazer presentes nessa discussão conjuntamente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não. Eu acho que é oportuno porque, dessa forma, nós vamos conseguir que todos os Senadores que aqui estão terão conhecimento da proposta do Governo que deverá chegar, dentro dos próximos dias, ao Congresso Nacional. E acredito que essa discussão antecipada, ela favorece enormemente porque nós possamos tomar conhecimento das dificuldades dos nossos Estados e poder aqui tomar as providências necessárias, inclusive em relação às Emendas.

Eu pediria ao Senador... Eu vou colocar em discussão a matéria que foi lida a semana passada e que foi solicitada vista para que ela fosse emendada pelo Senador Flexa Ribeiro. O Projeto é de autoria do Senador Pedro Simon, “altera e acrescenta dispositivo à lei 10.840, de 11 de fevereiro de 2004, que cria o programa especial de habitação popular e dá outras providências”. Na reunião passada, após a leitura do Relatório pela aprovação do Projeto com Emendas, pelo Relator *ad hoc*, Senador Jayme Campos, foi concedida vista ao Senador Flexa Ribeiro que devolveu sem manifestação. Então, coloco em discussão a matéria. Veja, a matéria foi devolvida, Senador Pedro Simon, sem nenhuma manifestação. Então, coloco em discussão a matéria.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): A matéria foi... A discussão foi ampla na reunião passada. Só foi pedida a vista e, se ele entregou sem nada dizer...

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu estou aguardando, Senador Pedro Simon, as pessoas que pediram um tempinho para almoçar, porque nós terminamos uma Comissão agora e, obviamente, as pessoas ainda não tiveram tempo de estar aqui presentes. Vou colocar em votação um Requerimento. Requeiro a participação da Comissão na promoção da Semana do Turismo no Congresso Nacional, em parceria com a Comissão de Turismo e

Desporto, na Câmara dos Deputados, a ser comemorada do dia 24 a 30 de setembro próximo. Na ocasião, pretende-se organizar uma série de eventos, divulgando a importância do turismo para a promoção do desenvolvimento econômico e social em todas as regiões brasileiras, inclusive prevendo a comemoração, em 27 de setembro, do Dia Mundial de Turismo, data estabelecida pela Organização Mundial do Turismo, OMT. Justificação: O turismo brasileiro é cada vez mais entendido como fator decisivo para a promoção do desenvolvimento econômico e social, em especial para a geração de renda e empregos nas regiões menos favorecidas do País e para a diminuição das desigualdades regionais. Os Estados brasileiros, em trabalho articulado com o Ministério do Turismo, tem realizado grande esforço para a promoção de seus destinos turísticos e para a adoção de infra-estrutura básica e turística voltadas para a incorporação de novas áreas e atração de investimentos privados. Também é de se destacar o esforço que vem sendo desenvolvido em todo o País, no sentido da qualificação de nossos destinos e da mão-de-obra empregada na atividade, voltada ao aumento da competitividade dos produtos brasileiros. O Congresso Nacional, tendo em vista que, em 27 de setembro, comemora-se o Dia Mundial do Turismo deve utilizar esta oportunidade para oferecer aos Estados brasileiros, ao *trade* turístico nacional e ao Ministério do Turismo, um local privilegiado para que todos possam divulgar o turismo, trocar experiências e promover os seus destinos. Nesse sentido, pretende-se colocar espaços e instalações oportunamente designados, do Congresso Nacional, à disposição, para que se promova o turismo estadual e nacional, durante a Semana do Turismo, em 2007.

É importante destacar também que anualmente a OMT estabelece um tema para que seus membros filiados possam discutir e estudar em todo mundo. Este ano o tema da OMT é “O Turismo abre as portas para as mulheres”. E, por esse motivo, pretende-se que, em 27 de setembro, o Congresso Nacional trate o assunto, em seus diversos aspectos, tanto os positivos como o mercado de trabalho e a inclusão social, quanto os negativos, como o turismo sexual.

Finalmente, informo que, para a realização do mencionado trabalho, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal deverá buscar o apoio de outras instituições, como a Confederação Nacional do Comércio; Fórum de Secretários Estaduais de Turismo; Ministério do Turismo; o *trade* turístico nacional, bem como outras interessadas no bom desempenho das atividades.

Em votação o Requerimento que é de minha autoria. Senhoras e senhores Senadores que concordam

permaneçam como se acham. Aprovado. Senador João Pedro, V.Exa. gostaria de colocar o seu Requerimento em votação?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Temos *quorum* para votar?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Já votamos os requerimentos todos que tínhamos para votar.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu apresentei à Secretaria.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Já apresentou?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Já. Apresentei...

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em votação o Requerimento. “Sra. Presidente, requeiro, nos termos regimentais, que essa Comissão formule convite à Direção da Superintendência da Zona Franca de Manaus para que, em data a ser marcada e confirmada, exponha aos Senadores e demais interessados os dados relativos ao desempenho estratégico e percalços desse modelo econômico regional. A SUFRAMA é uma autarquia federal que gerencia a política de incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus, criada pelo Decreto-Lei 288/1967 e atua como Agência de Desenvolvimento Regional, por meio do financiamento, com recursos próprios, de infra-estrutura e formação de capital intelectual”. Gostaria de perguntar ao Senador João Pedro se ele gostaria de justificar o seu Requerimento.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sim. Sra. Presidente, Srs. e Sras. Senadoras, esse é um Requerimento que penso que faz parte da natureza desta Comissão, que é a nossa Comissão de Desenvolvimento. Dos membros dessa Comissão conhecerem *in loco* essa experiência, lá na Amazônia, do Parque Industrial da Zona Franca de Manaus, com seus 11 mil empregos diretos, com seu faturamento de 23 bilhões de dólares em 2006. Penso que tem uma Medida Provisória que está discutindo, que vai discutir a TV Digital, está ligada diretamente ao Parque Industrial, penso que ajuda o Brasil a compreender esta experiência que foi instalada em Manaus, no final da década de 60.

Então, esse é um Requerimento que tem a iniciativa de proporcionar a ida dos nossos Senadores, da Comissão, até Manaus, para conhecer as fábricas, conhecer o que eu chamo de grandes ícones do capitalismo internacional ali instalados, como MIT-SUBISH, HONDA, NOKIA, SAMSUNG... Esse é um Requerimento que eu penso que uniria esta Casa às lideranças regionais, os Senadores do Brasil em conhecer, *in loco*, o Parque Industrial da Zona Franca de Manaus. Há poucos dias teve uma iniciativa da Câmara

e alguns Deputados foram a Manaus para conhecer. Então, penso que similar nós poderíamos fazer essa... Ter essa experiência de ver o Senador Pedro Simon, que é um representante do Rio Grande do Sul, mas representante do Brasil, pela sua luta de ir lá na Zona Franca e conhecer aquelas fábricas. Enfim, a todos os Senadores e Senadoras. Esse é o Requerimento.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Em discussão o Requerimento. Não havendo quem queira discutir, coloco em votação. Os senhores e senhoras Senadores que concordam, permaneçam como se encontram. Aprovado. À Secretaria da Mesa para marcar posteriormente a data.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Presidente, e com direito a comer, depois, um Tucunaré ou um Tambaqui no tucupi.

[risos].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Nós estamos com três Projetos, três Projetos terminativos. Vamos aguardar mais uns 10 minutinhos. Se não chegarem os Parlamentares, nós suspendemos a reunião. Gostaria de fazer--

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sra. Presidente, eu posso fazer uma ponderação?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu acho que hoje foi um dia atípico aqui nessa Casa e acabou repercutindo na nossa Comissão, que, a princípio, nós teríamos a Reunião pela manhã, passou para as 14h00; são 15, quase 16h00... Será que não seria... E o Plenário ali, funcionando a todo vapor, com o nosso Senador Mão Santa na Tribuna. Será que não seria melhor nós transferirmos... Porque eu considero três importantes Projetos. E nós fazermos essa discussão com o *quorum* reduzido, será que não seria melhor transferirmos para uma próxima reunião, em função do dia atípico, que foram três horários marcados para essa Reunião e a senhora está com o esforço de realizar a Reunião, mas nós somos seis, sete Senadores aqui.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador João Pedro, essa matéria, essas matérias que serão votadas hoje, que deverão ser votadas hoje foram matérias amplamente discutidas. Foram pedidas vistas de um dos Projetos e não foi acrescentado absolutamente nada nesse Projeto. Então, acredito que esteja o Projeto mais do que pronto para ser votado, uma vez que nós temos que ter um pouco de agilidade aqui para aprovar esses Projetos, porque, do contrário, ficam só as Audiências Públicas e nós faltando ao nosso dever. Vamos aguardar 10 minutinhos, que eu acredito que não seja um tempo tão grande assim. E aproveito a oportunidade, se al-

guém quiser fazer alguma explicação sobre o Projeto, pode usar a palavra. Com a palavra o Senador Pedro Simon.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Para sugerir que a senhora, como Presidente, contasse alguma história para nós irmos ganhando tempo.

[Risos].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu não entendi...

ORADORA NÃO IDENTIFICADA: Para a senhora contar uma história para ir ganhando tempo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ah, contar?

[Risos].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu pediria ao senhor que conte uma história do seu Projeto. Como eu tenho que contar uma história aqui, eu gostaria de relatar aos senhores Senadores a Reunião que os líderes tiveram ontem com o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, e com o Dr. Appy, sobre os vetos da SUDAM e SUDENE. Nós tivemos a oportunidade, o Senador Tasso Jereissati falou pela SUDENE, a oportunidade de discutir os vetos. Ficou estabelecido que o Governo encaminhará ao Congresso Nacional, dentro de 10 dias, um Projeto de Política de Integração Nacional. E, nesse Projeto, obviamente, ao formatá-lo, o Dr. Appy se comprometeu conosco, com os líderes ali presentes, de que acataria aquelas sugestões embutidas nos vetos, desde que alguns dos vetos não fossem incondicionais. Porque me parece que tem uns que são inconstitucionais e outros não. Então, ele iria fazer uma triagem nos vetos, formatar o Projeto sobre a Política Nacional de Integração e, após 15 dias, ele viria aqui, na Comissão de Desenvolvimento Regional, juntamente com o Ministro de Desenvolvimento Regional para discutir essa política. E, nessa oportunidade, nós teremos condições de apresentar as Emendas ou discutir ou acordar, ou não, os vetos que foram apostos pelo Presidente da República.

Então, acho que nós avançamos bastante em relação a isso. O Ministro foi receptivo às ponderações que fizemos; há um compromisso, inclusive, do próprio Presidente da República com o Senador Tasso Jereissati, no sentido de rever e estudar mais profundamente os vetos que foram apostos. Isso, sem dúvida nenhuma, é muito importante para nós, porque estamos aqui prestes a formatar o Projeto de Lei que formata a SUDECO, a Região do Centro-Oeste, e nós não poderíamos partir para nenhuma regulamentação de organismos regionais se nós não tivermos uma resposta em relação à SUDAM e SUDENE, que foram as primeiras que aqui formatamos, depois de dois anos de trabalho, discussão, conferências. Então, é natural

que essa Comissão ainda não se predispusse a fazer nenhuma Audiência Pública. Estamos concentrados o tempo todo na derrubada desses vetos ou no acordo para que os vetos sejam revistos.

Portanto, acho que é uma conquista da Comissão dos Senadores que estiveram com o Presidente Renan Calheiros, nós tivemos a primeira vitória, foi quando o Presidente Renan Calheiros assumiu conosco o compromisso de colocar em votação os vetos, e agora, uma segunda etapa, em que o Governo já se sensibiliza no sentido de promover um acordo em relação a esses dois Projetos de grande importância.

Eu solicitaria ao Senador Flexa Ribeiro que assumisse com a Comissão o compromisso da reunião passada. Nós já estamos aguardando V.Exa. para a votação do Projeto de autoria do Senador Pedro Simon, que trata da questão da moradia popular de baixa renda, e gostaria que V.Exa. pudesse se pronunciar a respeito das vistas solicitadas.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Foram dois Projetos que eu pedi vistas. Um relativo ao... De autoria do Senador Pedro Simon, que tem como Relator o nobre Senador Garibaldi Alves Filho, que eu devolvi à Secretaria sem alteração, do Senador Pedro Simon. Vamos acompanhar o parecer do nobre Senador Garibaldi Alves Filho e, como disse, parabenizar o Senador Pedro Simon pela iniciativa de promover a democratização da construção de unidades habitacionais de baixa renda.

O Projeto do Senador Pedro Simon, ele atende, evidentemente, quando abre a oportunidade para outros setores, como as cooperativas, como as próprias unidades isoladas de serem feitas, ele abre a oportunidade para que possa, como eu disse, haver uma maior democratização para o acesso à casa popular. Então, parabeno o Senador Pedro Simon e acompanho o parecer do Senador Garibaldi Alves Filho.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Aguardando a chegada do Senador Garibaldi, que V.Exa. se comprometeu a trazê-lo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu estou fazendo, Senadora Lúcia Vânia, até por determinação de V.Exa., que vem me cobrando diariamente, desde a última Sessão, o apelo os Senadores para que aqui estivessem, na Sessão de hoje. E estou à procura, localizando Senadores, para que eles venham até aqui para evidentemente votar os Projetos que são terminativos e precisam de *quorum* qualificado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu coloco em votação o Requerimento novamente do Senador João Pedro, que é um segundo Requerimento de sua autoria. “Requeiro, nos termos regimentais, que essa Comissão indique uma Comi-

tiva Especial de Senadores, com a finalidade específica de visitar o Pólo Industrial de Manaus, a Superintendência da Zona Franca de Manaus, instituições de ensino, pesquisa e inovação tecnológica, e entidades representativas dos empresários e dos trabalhadores. A medida é oportuna, pois tramita no Senado da República a Medida Provisória 352, que dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamento para a TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados, mais uma matéria que causa apreensão no empresariado e em grande parte da população Amazônica”.

Para justificar o seu Requerimento, Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sra. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, são dois Requerimentos, eu gostaria de dar atenção, são dois Requerimentos, que eles são complementares. Um Requerimento é no sentido de que os Senadores visitem o Parque Industrial; o outro Requerimento é no sentido de que a Direção da SUFRAMA venha até esta Comissão. Então, eles se complementam. E eu faço isso primeiro porque me causou surpresa, no debate da Direção da SUFRAMA com os Deputados Federais, a Superintendente Flávia Grosso, que é Superintendente, funcionária de carreira da SUFRAMA, anunciou que nunca esteve no Senado da República para tratar da Zona Franca.

Então, um Projeto de tem uma importância tão grande lá para nossa região, para o nosso Estado, o Estado e para a região, para o Brasil, nunca esteve aqui, Sra. Presidente, no Senado da República. Então, penso que a nossa Comissão poderia aprovar os dois requerimentos que têm esse objetivo, de nós entendermos, de nós discutirmos, de nós refletirmos essa experiência da Zona Franca, lá em Manaus. Ou seja, os Senadores vão até a Zona Franca e a Direção da SUFRAMA também vem até aqui para nós fazermos um debate no sentido de aperfeiçoarmos, no sentido de discutirmos essa experiência econômica de toda a Amazônia, de toda a Amazônia.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): V.Exa. não repetiu o jantar. Como é que é?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Não repetiu o jantar?

[risos].

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Está mantido o jantar à base do Tucunará. E nós vamos dividir esse pagamento de forma muito equilibrada.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): [interrupção no áudio]. Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Senadora Lúcia Vânia, só para informar que o Senador Wellington estava chegando, o Senador Garibaldi também está vindo, acho que, dentro de pouco tempo, Senador Pedro Simon, vamos ter *quorum* para votarmos o Projeto de V.Exa.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra a Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Presidente, o Senador Garibaldi, ele se encontra numa audiência no Ministério dos Esportes e pediu que eu transmitisse à senhora que estava impossibilitado de chegar porque é uma Reunião bastante demorada e, conseqüentemente, não vai poder estar aqui na Reunião.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradeço à Senadora Rosalba e acredito que podemos esperar mais um Senador e colocar em votação e V.Exa. poderá relatar, como Relatora *ad hoc*. Eu gostaria de afirmar que já foi relatado, já foi discutido, é só colocar em votação. Então... O Item 02 da Pauta. “Acréscimo parágrafo único ao art. 48 da Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, e acresce o parágrafo oitavo ao art. 50 da Lei nº. 11.445, de 05 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências”. Autoria, Senadora Roseana Sarney. Relator, Geraldo Mesquita. Pela aprovação do Projeto, com Emendas que apresenta. Em 19/04/2007, foi concedida vista ao Senador Flexa Ribeiro e à Senadora Marisa Serrano. O Senador Antônio Carlos Valadares apresenta duas Emendas ao Projeto e uma Subemenda à Emenda nº. 01 do Relator e o Senador Flexa Ribeiro apresenta uma Emenda ao Projeto e uma Subemenda à Emenda nº. 01 do Relator. Diante dessa nova situação, o Relator Geraldo Mesquita solicita a retirada do processo, para que ele possa analisar as Emendas. Mas aproveitaremos esse espaço de tempo para que o Senador Flexa Ribeiro pudesse esclarecer as Emendas que ele apresentou a este Projeto.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Senadora Lúcia Vânia, nossa Presidente, Senadoras, Senadores, eu tive a oportunidade, na Sessão anterior, de parabenizar a Senadora Roseana Sarney pelo Projeto, e o Senador Geraldo Mesquita pelo parecer. O Projeto da Senadora Roseana Sarney vai ao encontro da necessidade de que os Municípios brasileiros, eu diria também dos Estados brasileiros, tenham, nessas duas

áreas importantes para a sociedade, que é a questão do saneamento e da habitação, tenham suas contrapartidas reduzidas, eu diria até extintas. Principalmente quando a Senadora Roseana Sarney define o atendimento aos Municípios com até 25 mil habitantes. No Projeto que a Senadora teve a lucidez de apresentar, ela deixa ao Governo a possibilidade de redução. Isso aí nos leva, Senadora Rosalba e Senadora Patrícia, Senador Pedro Simon, Senador João Pedro, Senador Wellington, nos deixa numa situação de... Eu diria, de insegurança total. Porque, quando o Governo tem interesse, ele próprio propõe, como propôs, através do nobre Senador, na Comissão de Orçamento, reduzir a contrapartida para os Projetos de saneamento do PAC para 0,01%. Olhem, isso é uma prova cabal de que o Governo tem condições, de ele, a União, já que ele se apropria de 60% do que é contribuído pela sociedade brasileira, de arcar com os encargos na área de saneamento, nas transferências para os Estados e Municípios, que estão penalizados, estão em situação de fragilidade financeira, estão inadimplentes com a União. E aí, como ele quer e, todos nós queremos implantar o PAC, ele vai lá no PAC e, no PAC, ele reduz para 0,01.

Ora, o Projeto da Senadora Roseana Sarney, ela vinha ao encontro. Só que ela deixou e eu conversei com a Senadora, já fiz a ela as referências elogiosas, merecidas, pelo seu Projeto, só que eu disse: “Senadora Roseana, permita que se faça uma Emenda não autorizativa, como é a sua, mas que se determine que, para os Municípios com menos de 25 mil habitantes, nas obras de saneamento, a contrapartida seja de 0,01, que é uma contrapartida apenas simbólica para não dizer que não há contrapartida do Município. E estender essa mesma condição para esses Municípios, na construção de habitação popular para baixa renda”.

Então são as Emendas que fiz ao Projeto importante da Senadora Roseana, em que, ao invés de permitir que o Governo faça a redução, e sem definir para quanto, eu, através da Emenda, defino que deverá reduzir, e defino que a redução deverá ser para 0,01%, na área de saneamento e na área de habitação. Só no Estado do Pará, que tem 143 Municípios, Senadora Patrícia, mais de 50 Municípios vão ser seguramente beneficiados porque nós vamos aprovar esse Projeto. Imagine no universo de cinco mil quinhentos e poucos brasileiros, no seu Ceará, no rico Rio Grande do Sul, do Senador Pedro Simon, no Amazonas, do João Pedro, na Paraíba do Cícero, no Rio Grande do Norte, da Senadora Rosalba, na rica Minas Gerais, do Senador Wellington, mas lá também tem Municípios necessitados desse apoio. Então... No Mato Grosso, do Senador Jayme Campos—

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Goiás.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Goiás da Senadora Lúcia Vânia, e... Fortaleza da Senadora Patrícia. O Pará, evidente, que já disse que são mais de 50. Então, Senadora Lúcia Vânia, vamos... Eu estou usando da palavra para que os Senadores possam nos dar o *quorum* necessário. Já temos o *quorum*? Então vamos votar.

[risos].

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Esse Projeto... Portanto esse Projeto foi retirado pelo Relator, Geraldo Mesquita, para a apreciação das Emendas. Com a palavra o Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sra. Presidente, Senhores Senadores, eu penso que a essência desse Projeto, ele é correto. Ele tem um olhar social, ele tem um apelo. Mas, gostaria de fazer um... Externar aqui uma preocupação, porque, me parece que o próprio Relator fala da necessidade de se interligar essa matéria, esse Projeto com o Estatuto das Cidades. Eu penso que a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado deve olhar essa matéria, para nós não incorrermos em nenhuma, em nenhuma... Não digo uma falha, acho que isso é um termo inadequado, mas a Comissão de Assuntos Econômicos deveria olhar para essas preocupações. Nós estamos trabalhando com índices, nós estamos trabalhando aqui com populações. O Projeto foca para os Municípios com menos de 25 mil habitantes. Então, levando em consideração o apelo social, o olhar para o Brasil, que começa nos Municípios, penso que é prudente, Sra. Presidente, nós remetermos esse Projeto para a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado da República.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Solicitaria a V.Exa. que tratássemos desse assunto na próxima Reunião, com a presença do Relator. Porque, no entanto, eu acho que não seria oportuno, hoje, sem a presença do Relator, nós discutirmos esse Projeto. Uma vez que ele solicitou a retirada do processo. Portanto, vamos à votação. Com a presença do Relator da matéria, Senador Garibaldi Alves, eu pediria a ele apenas que lesse o teor do Projeto para que as pessoas aqui presentes pudessem ter conhecimento do Projeto que estamos votando. Com a palavra, o Senador Garibaldi Alves. Só para dar conhecimento--

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): O teor do Projeto do Senador Pedro Simon, não é isso? Projeto de Lei do Senado nº. 351/2005, de autoria do Senador Pedro Simon, “altera e acrescenta dispositivos à lei nº. 10.840, de 11 de fevereiro de 2004, que

cria o Programa Especial de Habitação Popular e dá outras providências – PEHP”. O Congresso Nacional decreta: os artigos 2º e 7º da Lei de 11 de fevereiro de 2004 passam a vigorar com a seguinte redação: “Fica criado, no Programa Especial de Habitação Popular, PEHP, com o objetivo de oferecer acesso à moradia adequada aos segmentos populacionais de renda familiar mensal de até cinco salários mínimos. §4º: As ações a serem financiadas com recursos do PEHP poderão ser executadas por, primeiro: cooperativas, associações locais e mutirões habitacionais. Dois: empresas. Três: individualmente, por unidade familiar. Parágrafo Único: Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios criarão Conselho de Habitação Popular, do qual participarão representantes do Poder Público e da sociedade organizada, ao qual compete: 1) deliberar sobre a alocação do recurso do PEHP; 2) analisar e aprovar os projetos a serem financiados com o recurso do PEHP; 3) fiscalizar a execução das ações e dos projetos, sua administração financeira e a aplicação dos recursos. Art. 2º: São acrescentados à lei os seguintes artigos: Artigo 08-A: O aporte de recursos do PEHP a projetos individuais ou coletivos de construção de imóveis constitui subsídio público direto à aquisição da casa própria, devendo ser abatido preço final ao tomador de empréstimo. Artigo 8-B: Os imóveis adquiridos com recursos do PEHP não poderão ser transmitidos, doados ou dados em pagamento, pelo prazo de 10 anos, responsabilizadas as partes contratantes e os oficiais de registro, em caso de inobservância dessa disposição. Artigo 8-C: Todos os atos notariais e registrais relacionados com a primeira aquisição imobiliária dentro desse programa terão seus emolumentos reduzidos a 50%. Artigo 8-D: A programação anual poderá contemplar projetos municipais de produção de lotes urbanizados, edificações, recuperação de áreas degradadas e regularização fundiária, quando necessária ao cumprimento dos objetivos do programa. Artigo 8-E: As habitações individuais financiadas pelo PEHP terão, obrigatoriamente, área construída superior a 50 metros quadrados. Artigo 3º: Essa lei entra em vigor na data de sua publicação”.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Esclareço aos senhores e senhoras que serão três votações nominais: Uma para o Projeto e duas para as Emenda. Em votação o Projeto de Lei do Senado nº. 351/2005, que tem parecer pela aprovação. Por ser um Projeto terminativo, a votação é nominal. Senadora Patrícia Saboya.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senadora Rosalba.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Cícero Lucena.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (DEM-MT): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Com o Relator, Sra. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): O Projeto foi aprovado por unanimidade. A Presidência cumprimenta o Senador Pedro Simon por este Projeto importante para a população de baixa renda. A decisão da Comissão será comunicada ao Presidente do Senado... Ah, esqueci das Emendas. Consulto aos senhores Senadores se repetem a mesma votação para as Emendas.

SENADORA ROSALBA CIARLINI (PFL-RN): Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo concordância dos senhores Senadores, considero aprovadas as Emendas apresentadas. A decisão da Comissão será comunicada ao Presidente do Senado Federal, para a ciência do Plenário e publicação no Diário do Senado Federal. Item 03 da Pauta. “Dispõe sobre o Fundo de Desenvolvimento da Agricultura e Pecuária do Rio Grande do Sul e dá outras providências”. Autoria, Senador Paulo Paim. Relator, Senador Pedro Simon. Convido o Senador Pedro Simon, para proferir o seu parecer.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Sra. Presidente, senhoras Senadoras e senhores Senadores. Vem à análise na Comissão o Projeto de Lei do Senado 39, de autoria do Senador Paulo Paim, que dispõe sobre o Fundo de Desenvolvimento da Agricultura e Pecuária do Rio Grande do Sul e dá outras providências. O Projeto é constituído por cinco artigos. O primeiro institui o Fundo de Desenvolvimento da Pecuária do Rio Grande do Sul. O segundo descreve os objetivos do Fundo, quais sejam, financiar aquisição de máquinas e equipamentos e projetos de fomento à agricultura e pecuária, inclusive familiar, e financiar pesquisas e tecnologias agrícolas no Rio Grande do

Sul. O Parágrafo Único do artigo veda a concessão de financiamentos a órgãos estaduais, seja administração direta ou indireta. O artigo 3º enumera as fontes de financiamento do Fundo. A principal consiste em 3% da parte que cabe ao Rio Grande do Sul no Fundo de Participação dos Estados e Distrito Federal (EPE), excluindo-se cotas financeiras que constituem recursos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do ensino Fundamental e Valorização do Magistério. O artigo 4º prevê a contratação de auditoria externa às despesas do Fundo.

A agropecuária gaúcha vem sofrendo os efeitos políticos, econômicos e naturais, com as secas. Como o setor é importante para a economia estadual, o seu mau desempenho acaba por comprometer o desempenho da economia, que vem perdendo participação na economia nacional. Em 95, o PIB gaúcho apresentava 8,3 do nacional, valor que caiu para 7,5, em 2005. É importante, portanto, que sejam criadas formas para criar e estimular os produtores rurais. Nesse sentido, o Projeto de Lei é meritório, ao propor a criação de um Fundo de Desenvolvimento da Agricultura e Pecuária do Rio Grande do Sul. No entanto, é um problema de ordem constitucional. Com o PL, o uso dos recursos do Fundo, previsto pelo artigo 1º, não pode ser regulamentado por lei federal, o que ocorreria, caso venha a ser aprovado. Afinal, conforme dispõe o *caput* do art. 159 da Constituição Federal, a União deve entregar aos Municípios os recursos que compõem o EPE. Sendo assim, os recursos pertencem ao Estado, e não à União. E, portanto, cabe ao Estado legislar sobre o seu uso. Há, portanto, um problema de constitucionalidade no PLS 19. A vinculação do FPE (F), que pertence ao Estado do Rio Grande do Sul, a formação do Fundo, uma opção para sanar esse problema seria alterar o inciso I do artigo 3º, com vistas a tornar facultativa ao Estado do Rio Grande do Sul a utilização de até 3% de seus recursos e, nesse caso, o funcionamento efetivo do Fundo dependerá de atuação do próprio Governo Estadual.

É o que eu faço, Sra. Presidente, apresento a Emenda nº. 01, que diz que o Fundo será aplicado a critério do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Então, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul não fica na obrigação de aceitar. Quer dizer, é um Projeto que nós vamos votar, mas nós não estamos obrigando o Governo do Estado a aplicar esse percentual, que é dele, no Fundo da agricultura. Agora, estimulamos a que ele faça isso--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Para discutir, Sra. Presidente.

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Em outras Comissões, exatamente pelo detalhe que eu

apresentei. Mas, com essa modificação, é verdade que ele perde, digamos assim, a força porque não é impositivo. Mas é uma proposta importante que estimula o Governo do Estado a caminhar.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Para discutir.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Senadora Lúcia Vânia, Relator Pedro Simon, V.Exa., como sempre, de forma competente, no seu parecer e, verificando a inconstitucionalidade do Projeto, da forma como foi proposto pelo nobre Senador Paulo Paim, busca uma Emenda no sentido de salvar o Projeto. Eu fui Relator desse Projeto na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária e relatei pela rejeição, exatamente por ser inconstitucional, porque não há como criar um Fundo Estadual—

SENADOR PEDRO SIMON (PMDB-RS): Eu atendi, no meu parecer, eu atendi o que V.Exa... Só não quis lembrar para V.Exa. não querer repetir aqui. Esqueci. Mas estou atendendo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu acho que V.Exa., como V.Exa. bem colocou, atende à criação do Fundo, torna ele não mais obrigatório, mas autorizativo, e utiliza... Continua utilizando parte dos recursos federais, mas do FPE do Estado do Rio Grande do Sul. Quer dizer, o que o Senador Pedro Simon propõe, na sua Emenda, é que 3% do FPE, porque da forma como está redigido aqui, na Emenda, Senador, o produto de arrecadação dos impostos sobre a renda e proventos de qualquer natureza de produtos industrializados, de que trata a alínea “a” do inciso I, do artigo 159 da Constituição Federal, da parte que cabe ao Estado do Rio Grande do Sul; é o FPE do Rio Grande do Sul. Então, se o Governador quiser, ele destina 3% desses recursos, como pode destinar 3% também da arrecadação do ICMS e de outra arrecadação que venha para o Tesouro do Estado.

O senhor, de forma inteligente, tirou a inconstitucionalidade do Projeto e manteve a criação do Fundo e que aí cabe ao Governador... À Governadora Yeda Crusius de... Aprovado o Projeto, de instalar o Fundo. Então, V.Exa. está de parabéns e tem o meu voto favorável pela aprovação.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sra. Presidente, Sras. Senadoras e Srs. Senadores, é um outro assunto, que diz respeito à renda, desenvolvimento, a financiamento. Por sinal, é muito novo... Esses créditos focando na agricultura familiar, essa experiência aqui

para fortalecer a economia. Eu gostaria de pedir vista dessa matéria. Eu cheguei agora, e é minha terceira reunião aqui. É minha terceira, minha terceira participação, mas eu gostaria de fazer uma análise mais acurada desse assunto.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Vista solicitada. Vista aprovada. Não havendo nada mais a tratar na Comissão, declaro encerrada a presente Sessão, agradecendo aos senhores Senadores e pedindo desculpas pelas mudanças de horário, em função do dia atípico que tivemos aqui hoje.

Sessão encerrada às 16h39.

Ata da Nona Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 10 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas.

Às onze horas e vinte e seis minutos do dia dez de maio de dois mil e sete, na sala nº 3, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Senador Jonas Pinheiro, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores Geraldo Mesquita Júnior, Garibaldi Alves Filho, Marco Maciel, Cícero Lucena, Siba Machado, Inácio Arruda, Antônio Carlos Valadares, Wellington Salgado, Pedro Simon, Flexa Ribeiro, João Tenório e das Senhoras Senadoras Patrícia Saboya, Marisa Serrano e Maria do Carmo Alves. Comparece também o Senhor Senador Eduardo Azeredo, que não compõe esta Comissão. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, o Presidente esclarece que a presente reunião tem como finalidade a realização de Audiência Pública com a finalidade de discutir o programa “Turismo Sustentável e Infância – TSI”, com a presença das convidadas: Sra. Fabiana Gorenstein, Consultora do Ministério do Turismo quando da criação do Programa e Sra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro, Integrante do Centro de Desenvolvimento Sustentável e do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília. O Presidente registra ainda a presença do Senhor Deputado Federal Ciro Gomes, do Senhor Mário Moisés – representante da Ministra do Turismo Marta Suplicy, da Senhora Vera Sanchez – representante da Secretaria do Turismo do Distrito Federal e da Senhora Professora Núbia David Macedo – Diretora do Centro de Excelência do Turismo na UNB. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Geraldo Mesqui-

ta Júnior, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, a Senhora Senadora Patrícia Saboya e o Senhor Mário Moisés. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e trinta e um minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Presidente em Exercício, Senador Jonas Pinheiro, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senador Jonas Pinheiro**, Presidente em Exercício.

9ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 10 de maio de 2007, às 11 horas e 26 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Havendo número regimental declaro aberta a 9ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos o nosso trabalho, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 8ª Reunião da Comissão.

Aos Srs. e Sras. Senadores que concordam, queiram permanecer como estão. A Ata está aprovada e será publicada no diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme a pauta previamente distribuída, a presente reunião destinar-se-á à realização de audiência pública com a finalidade de discutir o Programa Turismo Sustentável e Infância com a presença dos seguintes convidados que eu gostaria que tomasse assento à Mesa. É a Sra. Fabiana Gorenstein, consultora do Ministério do Turismo quanto da criação do programa. E da Sra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro, integrante do Centro de Desenvolvimento Sustentável e do Centro de Excelência de Turismo da Universidade de Brasília.

Começando a audiência pública, passo a palavra à Dra. Fabiana.

SRA. FABIANA GORENSTEIN: Bom. Em primeiro lugar eu gostaria de me apresentar, né? E antes de me apresentar eu gostaria de agradecer o convite. Eu acho que é um evento fundamental, que a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo possa estar hoje debatendo um tema que é tão caro e tão significativo para a sociedade brasileira, para o movimento da infância e para o desenvolvimento do turismo no Brasil. Eu queria contar um pouco sobre mim, né? Eu sou advogada, trabalhei durante muitos anos em Organizações da Sociedade Civil do Movimento da Infância e do Movimento dos Direitos Humanos e em 2004 tive oportunidade de vir prestar uma consultoria para o Ministério do Turismo para apoiar a elaboração

de um conceito de linhas gerais, de um programa que pudesse cuidar do tema da exploração sexual.

O tema da exploração sexual é um tema por si complexo, e nunca foi a responsabilidade de ninguém lidar completamente com essa questão. Essa era uma questão que não começa e nem termina no turismo, mas o turismo tem um papel fundamental e a época o que a gente tinha que fazer era investigar qual é esse papel. Qual era o objetivo, qual é a responsabilidade, para onde o setor do turismo tem que caminhar no enfrentamento da violência sexual?

Então, durante dois anos de debates, de algumas ações bem sucedidas, outras nem tanto, muito aprendizado, eu queria pedir licença para a Mesa para apresentar muito rapidamente, uma apresentação de *power point*, essa é no começo. Que tenta resumir historicamente, a caminhada nesses dois anos e queria também pedir uma. . . pedir desculpas, na verdade. Essa apresentação é um tanto quanto antiga e ela ainda tem o logo do Ministério do Turismo.

Eu queria esclarecer que nesse momento eu não estou mais vinculada ao Ministério do Turismo, mas sim à Federação Brasileira dos Convention & Visitors Bureau. E nesse momento a Federação Brasileira dos Convention & Visitors Bureau, e nesse momento eu sou aluna, do mestrado em direito trabalhando com esse tema, né?

Então, eu queria também aproveitar para cumprimentar os meus colegas, sucessores no Ministério do Turismo, o Dr. Mário Moisés, que está aqui, é o Chefe de Gabinete da Ministra Marta Suplicy, e a Elizabeth Bahia que é a pessoa que vai estar a frente das ações sobre exploração sexual.

Então, queria desejar a vocês que sejam muito bem-vindos, que sejam bem recebidos, que eu acho que a caminhada ela tem que avançar e é sempre necessário que pessoas novas sejam sensibilizadas e continuem trabalhando nessa causa.

Bom, vamos passar. Carol.

Bom, eu sempre gosto de mostrar esse slide para começar, né? Porque todo o processo começa em algum lugar, né? Os temas elas não nascem de pára-quebras, nem de chocadeira. Eles são frutos de um embate com a Sociedade Civil. A Sociedade Civil requer, exige, demanda e o Governo normalmente responde. A primeira resposta que a gente tem que junta o turismo com a exploração sexual é exatamente esse cartaz. E esse cartaz ele teve presente nos nossos desembarques internacionais. Quando eu olho para esse cartaz eu tenho uma reação muito dubia, com ele, o meu lado militante sempre diz: Muito bem, né. Tem que dizer isso mesmo. Tem que colocar isso mesmo.

E essa foi a primeira ação que a EMBRATUR fez no começo da década de 80, e nesse momento a EMBRATUR foi um dos poucos órgãos oficiais que assumiu a bandeira da exploração sexual. Você não encontrava muitos órgãos de turismo no mundo ou nos outros países assumindo essa bandeira para dizer: Sim, existe. Temos um problema. Não é um problema, né? A gente pode discutir um pouquinho a embalagem, a forma, o método, e a mensagem. Mas é um marco, né? E é um marco que hoje em dia a gente pode olhar com outros olhos, mas que naquele momento era essencialmente a mensagem que o mundo passava.

E o segundo, o segundo, o *sticker*, o adesivozinho que acho que muitos de vocês viram, ele também, ele é brasileiro, né? Ele foi criado também pela EMBRATUR e ele foi doado à Organização Mundial do Turismo, para ser o símbolo da campanha mundial sobre exploração sexual. E é claro que também é fácil olhar para ele hoje em dia e fazer muitas críticas, né? Quer dizer, esse símbolo quando eu olho para ele hoje em dia, ele me dá a idéia de que é proibido carregar crianças nas bagagens, né? Você não pode despachar as suas crianças dentro das malas. Para mim é isso que ele diz hoje em dia. Mas naquela época, é verdade, não parece isso, tipo, você cola lá para dizer, inflamável, não faça em casa. Mas era o que era possível, né? E vocês vejam que naquele momento já tinha o nosso 0800, então, é um recorte histórico. Pode passar. Quando a gente começou a pensar o turismo sustentável e a infância esse começo foi muito interessante, porque ele foi uma tentativa de uma discussão Multisetorial, repetindo. A exploração sexual no turismo ela não começa nem termina no turismo. Ela tem uma série de agravantes, de vulnerabilidades sociais que nós temos que enfrentar. E o turismo é usado, os equipamentos de turismo são usados para fins de prática criminosa, turismo sexual não é turismo, é crime. Se a gente olhar a definição de turismo na Organização Mundial do Turismo, o turismo sexual não cabe, não existe essa categoria.

Então, na época o que a gente fez? A gente trouxe uma representação do setor, estavam presentes a CNC, a Confederação Nacional do Comércio, a Federação Nacional dos Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares, a CONTRATUR, a Secretaria de Direitos Humanos que tem a responsabilidade no poder Executivo de coordenar a Comissão Intersetorial e liderar os outros Ministérios nesse enfrentamento. Estavam presentes o comitê nacional que é a instância máxima, da Sociedade Civil que coordena as ONGs, e outras organizações internacionais como a *Save The Children Suécia*(F), e o instituto WCF Brasil da Rainha Silvia.

E a partir das discussões nesse fórum Multisetorial, foi delineado aquilo que futuramente se converteria

numa linha de ação do Ministério do Turismo e seus parceiros. O que é que resume essa linha de ação, e eu não quero cansar muito vocês com essa parte histórica que pode ser meio chata. Mas isso, né?

E aqui eu queria chamar atenção para a pessoa que fez essa mobilização acontecer, né? Teve um dado político que foi o então Ministro Walfrido, trazer esse tema para o seu gabinete e dizer esse tema vai ficar no meu gabinete, porque eu acho que esse tema tem que perpassar todas as Secretarias e departamentos do Ministério. Eu não quero que esse tema fique em algum lugar. Eu quero que fique próximo a mim. E ele designou o então Chefe de Gabinete, atual Chefe de Gabinete dele, o Dr. Sidney Alves Costa, que coordenasse essas ações, né? E aí o Sidney a partir dessas reuniões ele construiu essa árvore lógica, do programa. E ele falou para mim, Fabiana, eu vou te mandar um arquivo, que esse arquivo diz tudo. Então, você fica olhando para esse arquivo muito tempo, porque depois de umas duas horas olhando para ele você vai ver que diz tudo. Aí eu peguei esse arquivo e falei: Ta, mas e daí? Ele: Continua olhando. Você continuou olhando? Depois de duas horas e depois anos e meio olhando para esse slide, eu realmente acho que ele diz muita coisa, né? Eu já estou naquele ponto que as palavras saem, assim, do, quase viram 3D. Mas o que é que foi concebido, e o que é que pareceu ser a síntese dos debates daquela época, né? Que o turismo sustentável a infância, o que é que ele tem que fazer? Para onde ele olha? Ele tem que qualificar o setor do turismo do país. A gente tem que ter um turismo que olhe, para responsabilidade social corporativa, que olhe para suas populações em situação de vulnerabilidade, que seja uma agente de distribuição de renda e que seja uma agente de igualdade social, né? Isso não sou eu que estou inventando, e não foi o Sidney que está inventando. Isso é o que a Organização Mundial do Turismo diz que é a meta precípua do turismo. É promover a paz, reduzir as desigualdades, aproximar os povos e distribuir renda, né?

Então, a gente tem que de qualificar o nosso setor para compreender e instrumentalizar isso. Essa é a nossa visão. Como? Qual é a forma, qual é o caminho? Através da sensibilização, da conscientização e da mobilização.

Para trabalhar com essas ações a gente seguiu um outro documento, o Plano Nacional de combate ao abuso e exploração sexual que é um documento de 90, que foi elaborado pela Sociedade Civil em Natal. Esse Plano Nacional ele responde a um outro documento internacional, a agenda, eu estou jogando os documentos, depois a gente trabalha eles. A agenda de ação elaborada num congresso em Estocolmo, né?

E esse documento mundial ele impulsionou documentos nacionais. O nosso documento nacional em relação à exploração sexual é esse Plano Nacional. O que é que o Plano Nacional diz? Ele trabalha em eixos, né? E um dos eixos é o da mobilização.

Então, para nós pareceu que o turismo deveria estar no eixo da mobilização. Aquele eixo que diz para a sociedade, existe exploração sexual, nós temos que enfrentar a exploração sexual que usa os equipamentos do turismo, porque esse é o nosso setor, a gente tem que fazer com que as pessoas vejam o fenômeno que é invisível, para nossa sociedade, porque é uma sociedade que vê criança como objeto, é uma sociedade que vulnerabiliza meninas, vulnerabiliza adolescentes, que é desigual, que não respeita os Direitos Humanos. E que nós temos que fazer com que isso seja visto como uma violação, e que há responsabilidade sobre isso. Então, as nossas armas, ou a nossa estratégia, eu não gosto de falar em armas, eram a sensibilização, a conscientização e a mobilização social através dessas campanhas. Carol volta muito rapidinho para aquele primeiro slide. O segundo, desculpa.

Esse slide. O que é que esse slide fazia? Né? Ele falava com aquele turista que está vindo para o Brasil eventualmente para envolver-se com situação de exploração sexual ou não. Volta para o segundo, lá. O que é que a gente pensou? Que talvez esse não fosse o nosso público, né? Essa foi uma das grandes viradas. Talvez se a gente tivesse uma sociedade atenta e vigilante, vigilante para as situações de violação, dispostas a se comprometerem e a denunciar e a proteger crianças e adolescentes, a gente não tivesse um ou dois fiscais, mas a gente tivesse cidadãos que se comprometessem com aquela causa.

Então, nesse momento a gente se propôs a fazer uma inversão nas campanhas comprometendo o setor do turismo e comprometendo à população em geral para que ela denunciasse.

Então, aqui a primeira coisa que apareceu, foi: “Sozinho o turismo não dá conta”. A gente precisa da aliança intersetorial contra os setores. Quem lidera isso? A Secretaria de Direitos Humanos. Qual é o mecanismo que a Secretaria de Direitos Humanos tem? O disk 100. Uma política pública nacional de recepção das denúncias para quem o cidadão pode se dirigir em caso de exploração sexual.

E por fim os três conceitos básicos que nós usamos foram o desenvolvimento sustentável, que a professora Iara vai tratar, o de responsabilidade social corporativa, porque o foco do Ministério do Turismo é qualificar o turismo através das empresas e os direitos da criança, porque esse é a meta central, trabalhar um

turismo que seja um aliado fundamental, dos direitos da criança. Pode passar.

Então, começamos no primeiro fórum mundial de turismo com 40 especialistas, 20 convidados internacionais que vieram da Tailândia, da Costa Rica, do México, do UNICEF, da Organização Mundial do Turismo, e de outros parceiros relevantes que tinham experiências de fracassos e sucessos para a gente poder equilibrar e construir alguma coisa que atendesse à realidade brasileira.

Então, a partir dos achados desse relatório no fórum mundial, dos achados que constam nesse relatório do seminário no fórum mundial do turismo a gente conseguiu delinear essas linhas gerais. E nesse mesmo primeiro fórum mundial de turismo foi lançado uma campanha que sintetizava, essas idéias. Pode passar, por favor. Pode passar.

Bom, nesse seminário a gente também acabou articulando três argumentos, né? Esses três argumentos eles funcionam sempre em conjunto, você só mistura a proporção que você usa deles. Mas a idéia era sempre trabalhar, o argumento ético, o econômico e o legal em tudo que a gente fizesse.

O ético é, não existe espaço para exploração sexual dentro do turismo. Isso não cabe no conceito, isso não é possível de ser segmentado, isso não é um mercado.

O segundo econômico é dizer. Isso é um péssimo negócio, para o Brasil. A gente sempre teve intuição, se você comparar os gastos de um turista sexual com os gastos de um turista de família ou de negócio, a indicação é muito clara sobre qual é o nicho de mercado que o Brasil tem que perseguir, né? Isso não existem dados, mas há uma percepção muito forte sobre isso.

E a terceira coisa é o argumento legal. É crime e pronto, né? Não vamos discutir sobre isso, né? Tem que haver uma articulação desses argumentos para você trabalhar, na criação de novas pessoas para aderirem isso. Pode passar. E aí a gente fez essa campanha que ela esteve presente em 2004, 2005 e eu queria mostrar muito rapidamente os três cartazes, os três personagens.

Esse é o Carlinhos. Pode passar a próxima. Essa é a Rosecleide, e essa é a Kátia, né? Esses três personagens estiveram nos espaços turísticos do Brasil em 2004, 2005 e volta e meia, eles ainda estão presentes.

Essas figuras elas foram escolhidas com base nos disque-denúncias do país, né? Elas são aquelas pessoas que são vulneráveis à exploração sexual. Estas são as crianças e adolescentes que são comumente vítimas da exploração sexual. A vítima número um, segundo nos indica o disque-denúncia, é a RoseCleide, né? A

vítima atualmente preferencial é uma adolescente de 15 a 17 anos, negra ou indígena, que vem do interior e se desloca para as grandes capitais, por uma série de vulnerabilidade, e tem baixíssima escolaridade e pouca perspectiva de vida. Essa é a nossa vítima, né? Ela é o que dizem os dados do disque-denúncia.

A segunda vítima preferencial, não necessariamente de exploração sexual, mas de abuso sexual, que é aquele doméstico familiar, são as crianças de cinco a sete anos, que são usadas, em relações sexuais por aquelas pessoas que abusam do poder, da confiança de estar próximo a uma criança.

Se a gente tivesse que fazer uma redução, eu diria que o turismo tem que dar conta da Rosecleide, né? O turismo, a apropriação criminosa do turismo ele vulnerabiliza a Rosecleide.

A gente tinha que chamar atenção para a Kátia, porque a Kátia é aquela criança que a gente vê muito comumente nos sinais, nas portas dos hotéis, vendendo alguma coisa para os turistas, e essa criança ela ainda é mais vulnerável a ser aliciada pelas redes de exploração sexual, né?

Então, a gente teria, pelos dados vítima prioritária um, vítima prioritária dois. E volte ao slide anterior, por favor. O Carlinhos. Quando a gente colocou um menino, na campanha, muita gente vinha perguntar. Mas, ué, como é que um menino é explorado sexualmente? E aí os dados, se eu não me engano de 92 de uma organização que chama ABRAPIA, que trabalhava com o disque-denúncia antes dele ser nacionalizado e federalizado, mostrava que em cada dez casos, três eram de meninos e que isso não era parte do nosso imaginário, ou seja, quando a gente via um menino a gente não percebia que ele podia ser vítima de exploração sexual. Essa campanha, ela dizia, faça sua parte, ajude, mobilize, conscientize, denuncie, o turismo precisa de você.

E essa campanha ela queria posicionar o turismo como um aliado, ele era uma ferramenta de proteção e uma ferramenta de inclusão. Vamos passar rapidamente, porque eu acho que o meu tempo está esgotando. Vamos lá.

Então, como é resgate histórico, durante o ano de 2005, o Conselho Nacional de Turismo adotou essa bandeira, dedicou o ano de 2005 ao ano do Turismo Sustentável e Infância, foi criado uma Câmara temática permanente, com representação Multisetorial, empresas brasileiras começaram a implementar seus projetos, a gente tem a rede ACARIA, a rede Atlântica, protagonizando esse processo, além de uma série de outras iniciativas locais como a gente encontra no Rio Grande do Norte, em Belém pela BIH, em Recife pela Federação Brasileira dos Convention & Visitors

Bureau em cada espaço apareceram iniciativas que foram protagonizando esse espaço. E por fim a gente teve uma agradável surpresa que durante a cúpula dos chefes de Estado, da Comunidade Sul-Americana de Nações que aconteceu aqui em Brasília, os Presidentes quando se reuniram prepararam um plano de trabalho, e nesses planos de trabalhos os Presidentes determinaram, que os Ministros de Turismo se encontrassem para deliberar sobre essa pauta. Pode passar.

Bom, esses são os parceiros estratégicos que acompanharam, e implementaram projetos durante esse processo. Pode passar.

E aí no segundo fórum mundial de turismo houve o primeiro encontro de Ministros e altas autoridades de turismo da América do Sul, que assinaram uma declaração se comprometendo a implementar nos seus países um programa, de proteção das crianças e adolescentes sobre exploração sexual. Pode passar.

Esses Ministros, obrigado, esses Ministros assinaram uma declaração, essa declaração pode ser encontrada no site da casa ou no site do MRE, e essa declaração tinha uma estratégia de trabalho unificada, se criava um grupo de ação para América do Sul no âmbito da OMT e da casa e aí se decidiu, fazer uma campanha unificada para América do Sul. Pode passar.

Essa é uma outra ação que foi uma ação nacional, que foi realizada pela Federação dos Convention & Visitors Bureau, com a UNB, com o apoio do UNICEF e do SENAC, e essa ação ocupou um espaço local. Pode passar. Esse era o layout.

A gente realizava seminários de sensibilização para o setor operacional do turismo. Pode passar.

E aí se segmentou o setor do turismo em meios de hospedagem, bares, restaurantes similares, agentes operadores do turismo, receptivo turístico. Pode passar. Para fazer uma sensibilização em massa atingindo até 40 mil trabalhadores. Essa era a meta.

E a idéia era chegar em 25 cidades, em 21 Estados trabalhando um conteúdo do turismo para o movimento da infância. A gente, a meta, o desafio que a gente entregou a UNB sempre foi. É possível desenvolver a proteção da infância como um eixo fundamental da sustentabilidade? A gente pode dizer que a proteção da infância e o desenvolvimento do turismo eles estão intrinsecamente ligados e a UNB disse: Sim. A gente constrói isso, né? E a partir dessa construção foi o que a gente levou para as cidades, né? Ela é diferente porque ela não começa pela Declaração Universal dos Direitos Humanos, não começa pela Convenção Internacional dos Direitos da Criança, ela fala do código ético do turismo. Ela fala no Plano Nacional do turismo e através desses conceitos do turismo a

gente chega na infância. Pode passar. Dá mais um cliquezinho aqui.

Aí a gente vai ver a ocupação, né? Aonde os seminários foram realizados. E eu gosto de ver as bolinhas aparecendo porque parece que a gente vai conquistar o mundo, né? Estamos aí num processo de colocar, estamos num processo. . . . E, quer dizer, essa é uma ação que é muito bom estar falando sobre ela nessa Casa, porque ela foi feita com emendas parlamentares, né? Isso é preciso reconhecer. A disponibilidade orçamentária do Ministério do Turismo para o Programa Turismo Sustentável e Infância, era absolutamente limitada. Então, houve uma Conceição forte desta Casa e da Câmara dos Deputados, de dedicar emendas parlamentares para cumprir esses objetivos. Então, essa casa foi a grande sinalização de que era necessário trabalhar dentro do turismo com esse tema. Pode passar?

E eu queria mostrar por último, para terminar esse processo de resgate histórico, essa campanha do carnaval.

Essa campanha do carnaval ela foi reproduzida em 2006, em 2007, ela foi uma provocação do CONANDA, Conselho Nacional dos Direitos da Criança e da Secretaria dos Direitos Humanos, ela coordenou sete Ministérios mais a Polícia Federal, mais o DNIT, mais a Polícia Rodoviária Federal, mais órgãos internacionais. E quando a gente lançou essa campanha a gente tinha uma dúvida muito grande. Uma campanha positiva como essa ela faz a mensagem chegar na base? E com essa campanha, a gente lançou essa campanha em Recife numa quinta-feira antes do carnaval, horas depois do lançamento dessa campanha o serviço de recepção dos telefonemas na Secretaria de Direitos Humanos alcançou o seu ápice. A população entendeu a mensagem e usou o serviço de política pública para denunciar. As denúncias subiram consideravelmente nas cidades onde essa campanha foi implantada.

Então, a nossa perspectiva hoje em dia, olhando para trás, o que é que a gente vê? Infelizmente as nossas políticas públicas nacionais, elas ainda são muito desconhecidas da população em geral. A gente ainda fala para os nossos iniciados, quer dizer, e a gente pode perceber esse mesmo movimento aqui mesmo em Brasília, né? E é necessário que esses espaços sejam mantidos de forma constante, essas ações elas não podem ser esporádicas, elas não podem ser pontuais, elas devem ter uma continuidade e a gente deve provocar que novos setores se engajem nesse processo.

Então, é um convite que eu deixo aqui, que esta Comissão ela possa ser um participante ativo nesse processo de proteção da infância e que ela continue

olhando para que o turismo seja um setor que fundamentalmente abraça essa causa, né? Esse é o convite que eu deixo para vocês.

E eu acho que não tem mais nada. E eu acho que eu encerro o meu processo, a minha exposição aqui, vocês vão ter o prazer de ouvir a professora Iara, e eu me coloco à disposição para eventualmente responder a quaisquer perguntas que porventura haja. Muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito obrigado a Dra. Fabiana. E antes de passar a palavra para a Sra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro, eu gostaria de cumprimentar o Sr. Mário Moisés que é o representante da Ministra do Turismo, Marta Suplicy, nesse encontro e a professora Núbia Davi Macedo, que é Diretora do Centro de Excelência do Turismo da Universidade de Brasília. Obrigado pela presença.

Então, a segunda palestrante é a Dra. Sra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro, que é integrante do Centro de Desenvolvimento Sustentável e do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília. Com a palavra V.Sa.

SRA. IARA LÚCIA GOMES BRASILEIRO: Em primeiro lugar, bom dia a todos os senhores e senhoras. Sr. Presidente, Sr. Senador Jonas Pinheiro, a todos que estão aqui.

Eu fiquei pensando ao receber esse convite da responsabilidade que é a gente chegar como uma pessoa que está sempre voltada para as questões que dizem respeito a esse nosso querido Brasil, mas que fica bem ali na UNB, mas, no entanto, bastante distante da Casa que faz as leis, que a gente precisa delas, né?

Então, é uma sensação muito interessante entrar aqui. Eu acho que todos nós brasileiros deveríamos ter essa sensação um dia, assim como a gente também ter a oportunidade de conhecer outros lugares, outras casas para que pudéssemos entender um pouquinho mais a história de cada um.

Então, foi com muita... É muita... É uma honra muito grande para mim. Eu sou professora da Universidade de Brasília, estudei ali também. E sempre costumo dizer aos meus alunos que a universidade é pública e dita gratuita, mas que ela não é tão gratuita assim não, porque tem muita gente pagando por ela, né? Então, não existe. Tem muita gente pagando por essa universidade que me ensinou muita coisa e hoje eu tenho um prazer muito grande de tentar devolver para essa sociedade que pagou para mim, devolver alguma coisa em forma de algum trabalho que seja da melhor forma que eu possa apresentar.

Então, eu vou falar um pouco em cima do que a Fabiana falou, o que é que a gente tem feito.

Em primeiro lugar, quer dizer, eu tenho tido outro grande prazer, eu costumo dizer que eu sou uma pessoa privilegiada realmente na vida, eu tenho tido alguns convites dentro da Universidade de Brasília que me fazem, que me dão muito prazer, realmente, não tenho outra palavra para dizer, que foi a de integrar o centro de desenvolvimento sustentável, e depois insistentemente para vir integrar os quadros do Centro de Excelência e Turismo.

Então, para a gente tentar fazer exatamente essa ligação entre essas duas áreas tão carentes de conceitos acadêmicos, tão carentes de opiniões que venham realmente, que sejam construídas com base em argumentos, que sejam muito factíveis, né? E muito interdisciplinares, e muito difíceis cada uma delas. Então, eu tenho a árdua tarefa, mas que faço com alegria de tentar juntar essas duas coisas, de olhar o turismo sob o aspecto da sustentabilidade, sob a dimensão da sustentabilidade.

Então, eu vou trazer aqui algumas considerações, algumas reflexões, que têm sido feitas ao longo desse programa do TSI, que é a Universidade de Brasília, e particularmente o Centro de Excelência em Turismo, teve a oportunidade, eu diria até a honra de ter sido escolhida para executar esta última parte do programa que aqui a Fabiana se referiu.

Então, nós realmente nos set, é que fizemos toda a execução desse seminário de sensibilização e nessas 25 cidades desses 21 Estados.

Então, foi uma experiência, eu particularmente viajei para alguns. E tive a oportunidade de estar com algumas dessas pessoas e foi uma experiência riquíssima que eu carrego comigo, eu acho que para o resto da minha vida.

Então, nós vamos falar um pouquinho a respeito de como é que essa proteção à criança e ao adolescente, como isso pode ser um elemento de sustentabilidade do turismo?

É claro que a minha fala, cada um de nós tem o seu viés, né? E eu espero não cansá-los, mas eu não tenho condições de deixar de ser professora, né? Então, eu às vezes até costumo dizer, eu estou conversando com as pessoas, olha, não me leve a mal, eu não estou te dando uma lição. É porque eu já estou tão acostumada a falar desse jeito que não tem outra saída. Mas a idéia não é dar uma aula para os senhores, mas sim a gente trazer algumas dessas reflexões que têm ocupado o nosso tempo nesses últimos momentos. Essa, então, foi a campanha, a que a Fabiana se referiu.

Então, nossas três crianças, ali o Carlinhos, a Kátia e a Rosecleide, absolutamente, tipicamente brasileiros, brasileirinhos ali. E o que é que essas crianças, então, o que é que significa a proteção dessas crianças em termos de sustentabilidade do turismo? Por favor. E aí eu trouxe algumas fotos para a gente pensar um pouquinho a respeito de como é que anda esse mundo, e o que é que tem haver isso com o turismo e depois as nossas crianças?

Aquela primeira figura à esquerda daquele homem ali no meio, eu fiz essa fotografia ali no lixão aqui de Brasília, ali no Jockey Club, aqui da estrutural, e é um catador de lixo. Aquilo são montanhas e montanhas de lixo abaixo da gente e é uma sensação muito estranha, eu acho que todos nós deveríamos como eu diria, eu disse há pouco que eu acho que algumas vezes a gente precisaria visitar alguns lugares, para que a gente vivencie esses lugares e percebam um pouco as coisas. Eu sugeriria uma visita, eu sempre sugiro uma visita a todos para quem eu falo, que visitem um lixão.

Eu nesse dia que eu fiz essa fotografia e outras, é uma coisa que eu gosto de fazer, eu estava com um aluno do Centro de Desenvolvimento Sustentável, da UNB também, e ele estava fazendo o seu mestrado, e nós estávamos, eu estava acompanhando o seu trabalho de campo, e eu fiz essa fotografia. E para os senhores saberem, eu fiquei, era uma máquina analógica, não era uma máquina digital, e acabou o meu filme e eu fui trocar o filme da máquina e eu em cima daquele lixo todo eu disse: Eu não vou contribuir para este lixo. E eu fiquei com aquela caixinha de lixo na mão sem saber o que é que eu fazia com ela, e eu disse: E agora? Eu estou contribuindo para esse lixo. Eu confesso aos senhores que eu levei aquela caixinha para casa. O diretor do centro disse assim para mim: lara, aquele foi o lixo mais caro que você já produziu, né? Eu falei: Foi. Porque o lixeiro foi lá buscar.

Mas era uma sensação muito ruim aquela de estar contribuindo para aquele volume, aquela coisa absurda que é um dos lixões, e numa cidade como Brasília, né? Então, essa é uma situação ambiental que nós temos aí.

A figura do centro foi o furacão Katrina do ano passado, ano retrasado, nos Estados Unidos, que foi uma catástrofe realmente. A outra daquele adolescente, ali daquele menino, é uma criança Palestina que está numa situação bastante difícil. A debaixo uma criança e os iraquianos com os soldados americanos ali na guerra. E a direita lá aquele cachorro foi uma fotografia que essas fotografias eu baixei da internet, aquele cachorrinho ali está correndo de um incêndio que está acontecendo ali atrás, isso foi em Portugal.

E eu deixei aquele cão exatamente à direita porque se nós percebermos bem ele está meio que fugindo desse cenário, né? Ele está saindo da tela. E essa é mais ou menos a sensação que a gente tem quando a gente percebe um mundo tão atribulado, um mundo tão angustiado como esse em que nós estamos vivendo.

Mas ao mesmo tempo eu deixei aquelas mãos ali no meio exatamente para a gente pensar que apesar de tudo, apesar de catástrofes, apesar de questões ambientais muito severas, questões de guerra e questões de injustiças mesmo a gente, nós ainda podemos contar com mãos que se ajudam.

Então, por favor o próximo. Bom, e aí para a gente pensar um pouquinho no turismo e aliviar um pouco e pensar um pouco nessas coisas boas que existem na vida, eu coloquei algumas figuras que nos remetariam para o turismo. O primeiro tem ali um artesanato, a outra tipicamente uma rede a Beira-mar, a outra um café mineiro ali, aqui embaixo duas crianças brasileiras absolutamente alegres, no centro, lá ao fundo tem um céu, mas depois é o mar, isso aí é Maragogipe, um lugar que eu estive também, maravilhoso. Depois é uma manifestação da religiosidade, porque a sustentabilidade não se faz sem todos os aspectos, sem todas as dimensões humanas, e entre as dimensões humanas certamente está a religiosidade, não importa qual seja a religião. Mas o fato é que nós não podemos esquecer que nós somos matéria, mas que ainda bem, nós somos espírito, eu não consigo perceber a beleza se eu não estiver, se não for com meu espírito, não é a minha matéria que eu percebo a beleza, é com meu espírito.

E finalmente, ali, à direita lá no parque da Serra da Capivara, são inscrições rupestres que a gente normalmente se esquece que aqui no Brasil também existe, a gente fica pensando só em lugares como a Europa, como a França e outros lugares, que têm inscrições rupestres famosas, mas nós temos aqui no Brasil também e nós desconhecemos.

São várias maneiras da gente tratar o turismo, então, o turismo religioso, o turismo cultural, o turismo de lazer mesmo, o turismo de aventura, e por aí iríamos falar de vários segmentos do turismo.

O próximo. Bom, e aí como eu disse que eu não poderia fugir muito do meu papel, da minha função de professora. Não tem muito como fugir desses conceitos.

Então, se nós estamos falando de turismo, se nós estamos falando de sustentabilidade e estamos falando de crianças e adolescentes em situação de risco, talvez a gente precisasse comentar um pouquinho a respeito desses conceitos. E eu gosto muito dessa fotografia

também, foi num remanescente quilombola que eu a fiz. E eu gosto muito desse menininho ali coçando a cabeça, olhando para um adulto que estava acima e se perguntando: “Mas o que é que esse pessoal está fazendo”, né? Então é mais ou menos isso, os conceitos, o que é que é isso?

Então, o turismo eu não vou definir isso, não vou conceituar. Cada um de nós sabe muito bem o que é que é turismo. E eu acredito que cada um de nós aqui também saiba o que é que é sustentável e o que é que é sustentabilidade. Mas eu tive uma tia, ela morreu com 95 anos de idade, e ela era ligada muito à leitura, e ela escrevia muito bem. E quando ela não tinha mais nada para ler, mesmo aos 94 anos e tal, ela começava a ler dicionário, né? Eu não cheguei a essa fase ainda não, mas até mesmo porque a minha diretora me dá bastante trabalho, e eu não tenho muito tempo nem para ler dicionário não.

Mas eu fui procurar o que é que era sustentável. E eu não vou entrar muito nisso não, seria até uma coisa bastante lúdica aqui para a gente fazer. Mas eu não vou entrar muito nisso. Mas eu gostaria só de pensar, de rapidamente, assim, cada um de nós pensasse o que é que para cada um de nós significa sustentável. O que é que em português significa essa palavra? Sustentável. Não é? Todo mundo já pensou aí na sua. E Sustentabilidade.

E nós aqui falamos, os senhores de uma maneira, eu de outra, a Fabiana de outra. Em cada um dos lugares que nós estamos essa é a palavra da moda, ou são as duas palavras da moda, turismo é uma delas. E sustentabilidade é a outra. Todas as políticas públicas, tudo que a gente faz hoje em dia a gente coloca lá sustentabilidade. Parece aquela palavrinha mágica que vai resolver todas as coisas, né? Então, o próximo, por favor.

E aí eu fui ao dicionário, e fui procurar o que é que era sustentável, e eu duvido que alguém aqui não tenha pensado que sustentável, é aquilo que pode ser sustentado. E o dicionário dizia isso, e foi o Aurélio que disse isso. Eu falei: Eu tinha pensado assim. Puxa vida, mas não está me ajudando em nada. Eu preciso preparar coisas para falar para as pessoas e eu vou dizer o quê? Que sustentável é aquilo que é sustentado. E aí eu fui para sustentado, e o sustentado está dizendo que aquilo que se sustenta o sustentou. E a coisa foi ficando cada vez mais difícil. E aí eu fui para sustentabilidade, e era característica ou condição do que é sustentável.

[Risos]

Então, os senhores vejam que a gente está trabalhando, e, assim, a cada vez que se utiliza aqui nesta Casa, na formulação de alguma lei ou de alguma ou-

tra política, que a gente usa esta palavrinha, o que é que nós estamos querendo dizer com ela, né? Então, aí eu fui procurar mais uma. Então, assim, dentro do sustentado aí tinha lá na música, e lá na música eu achei aquela definição ali, que significa que sustentável é aquilo que é mantido mais tempo do que o normal. Aí já me ajudou um pouquinho, né? Então, é aquilo que segura por um tempo a mais, aquilo que era para acabar agora, mas que a gente conseguiu segurar um pouquinho mais. Aí a gente começa a entender um pouco melhor o que é que a gente está querendo dizer com essa história de desenvolvimento sustentável.

E finalmente lá em cima o desenvolvimento. Se a gente for para desenvolvimento aí é mais fácil, a gente fala em crescimento, a gente fala em progresso. Eu uma vez enchi um quadro na universidade, só com as palavras que os meus alunos foram dizendo a respeito do que é que eles, do que essa palavra evocava em cada um, né? O que é que é desenvolvimento? Cada um foi falando, eu enchi um quadro. Então, essa daí é fácil.

Mas existe uma outra, uma outra palavrinha no dicionário, um outro sinônimo que é desenvolvimento, e é muito interessante, porque desenvolvimento fica parecendo que a gente está involuindo, que a gente está indo, retrocedendo. Mas na verdade não é? Desenvolvimento significa retirar aquilo que está envolvendo. É tirar o invólucro.

E talvez seja isso que a gente precise fazer, tirar esse invólucro que está nos atrapalhando de enxergar realmente a realidade, de enxergar as crianças e adolescentes que estão em situação de risco, de sair desta posição em que todos esses nossos problemas sejam invisíveis para nós. Então, desenvolvimento.

E alguns colegas da academia, às vezes só para complicar um pouquinho mais, gostam de dizer que desenvolvimento às vezes não funciona, porque ele é des-envolvimento, então, ele não envolve, né?

Mas aí a gente entrar uma seara que é muito complicada e isso aí é só para a gente conversar um pouquinho. Mas eu não, eu acredito sim em desenvolvimento como desenvolvimento, como uma coisa que pode acontecer, sim, que é um progresso.

Mas aí, um paradoxo, talvez, que a gente tenha que pensar bastante sobre ele como é que a gente cresce, como é que a gente progride, e ao mesmo tempo como é que a gente se sustenta por mais tempo do que o normal. A próxima.

Bom, e a aí a gente vem com essa história de desenvolvimento sustentável que eu não vou cansá-los também. Mas que tem uma, existe uma definição, um conceito desde 1987, do que é o desenvolvimento sustentável, que é aquele que garante as nossas

necessidades, mas que ele ao mesmo tempo garante também as necessidades das gerações futuras.

Essa é a definição do que é um desenvolvimento sustentável. E aí na próxima, por favor, a gente poderia pensar um pouquinho no que é que é, no que é que são essas gerações atuais, e as gerações futuras. E a gente pode perceber, então, que existe já claramente a partir de 1987, quando se pensou e quando se começou a se preocupar no mundo com as questões ambientais literalmente, então, começou-se a pensar nas gerações futuras. Portanto, a gente começou a ter uma nova ética, uma ética, agora de desenvolvimento que buscava ser mais solidária. Por quê? Porque eu tenho que me atender, mas eu tenho que deixar coisas para quem vem depois de mim. Eu tenho que ver o outro. Eu tenho que saber que o outro também tem necessidade. Nesta geração que eu vivo e também nas gerações futuras.

E a outra coisa que a gente poderia pensar um bocado, era sobre as nossas necessidades. O que são as nossas necessidades? O que é que são as necessidades para a minha vida? E eu digo isso para mim, né? E eu pergunto sempre. Quais são as nossas necessidades?. Eu costumo brincar, assim, eu não sou contra a tecnologia, absolutamente, mas eu costumo brincar assim. Antigamente há muito tempo não tinha telefone, depois o *Gran Bell* inventou o telefone, as pessoas começaram a se falar de mais de longe. As pessoas passaram a não visitar mais umas as outras, porque já se telefonavam. Depois inventaram o telefone sem fio, depois inventaram o telefone celular.

O telefone celular hoje tira fotografia, ele baixa MP3, ele baixa MP4, ele faz filme, ele grava, ele não sei o que. Outro dia eu disse assim, eu estou querendo um que fale, né? Eu estou querendo um que fale. Eu não preciso de um telefone que tire fotografia, eu quero só um que fale. Eu não estou dizendo que essa tecnologia não é importante, mas são essas as necessidades? Onde é que está a minha felicidade?

Nós quando falamos em desenvolvimento sustentável, nós estamos falando em felicidade. Quando nós falamos em turismo, nós estamos falando em desejos humanos, em sonhos. Então, onde é que estão as nossas necessidades?

E aí a gente poderia pensar em ambiente. Quando a gente fala em sustentabilidade, a gente está falando em ambiente, e eu acredito que nesta Casa em que estamos não é diferente de qualquer outro lugar, de um modo geral somos todos bastantes modernos e ao pensarmos em sustentabilidade, a gente pensa sempre na parte econômica e hoje em dia na parte ecológica. As questões ambientais, as questões ecológicas são muito sérias. Mas é preciso que isto, que

este empreendimento seja sustentável. Quando a gente fala isso a gente diz, precisa de ter recurso financeiro. E a gente se esquece que existem outras dimensões da sustentabilidade, como eu dizia antes, que quando se fala em sustentabilidade tem que se falar no ser humano inteiro.

Então, a gente precisa pensar no mínimo na cultura e no social. Então, a gente poderia ter essas quatro dimensões, ou três dimensões, se quisermos falar em sócio cultural ou sócio econômico, porque eu acredito, inclusive, que as outras, as outras dimensões da sustentabilidade, que poderiam ser a geográfica, a política, etc e etc, elas são todas contidas nessas.

Então, para a gente não complicar demais a gente poderia reduzir nessas dimensões. E aí eu prefiro, estou preferindo atualmente chama-las de ambientes. [Soa a campanha]

Esse é o meu tempo, Sr. Presidente?

[Risos]

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Três minutos.

SRA. IARA LÚCIA GOMES BRASILEIRO: Sim. Então, eu prefiro chamá-los de ambientes, né? Porque se ambiente é tudo aquilo que nos cerca, que nos influencia e a quem nós influenciemos, então, ambiente cultural existe, um ambiente social, um ambiente econômico, e um ambiente ecológico. O próximo, por favor.

Bom, e aí a gente poderia falar um pouquinho de turismo e eu vou passar, três minutos vai ser de relógio grande, porque em três eu acho que eu não acabo não, mas uns cinco, como eu às vezes eu ouço pela televisão, ficam apertando, sustentável, se mantém por um pouco mais de tempo. Então, obrigado, Senador.

Então, quando a gente fala em turismo, e nós aqui mesmo falamos aqui em turismo sexual. E eu coloquei em itálico, porque é preciso que nós coloquemos dentro da nossa cabeça e dentro do nosso coração, principalmente, que turismo sexual, não é um segmento do turismo. Turismo é outra coisa. Turismo sexual é crime. Não é turismo. Como a Fabiana muito bem colocou antes, isso não é uma categoria, isso não é um segmento do turismo, segmento do turismo são turismo de aventura, um Ecoturismo, um turismo cultural, um turismo de, enfim, um turismo de que mesmo que eu tinha falado? Eu fiquei nervosa agora com essa história do tempo. O turismo religioso, né?

Enfim, nós temos essas outras categorias. Um turismo rural, né? Mas turismo sexual não. Turismo sexual é violência. É uma demonstração de relação de poder desigual. É alguém realmente explorando alguém. É a banalização da violência. Então, isso não é turismo.

E a gente poderia pensar também quem são esses turistas sexuais, né? E a gente se surpreende. E a Comissão feita aqui dentro dessa Casa mesmo chegou a essas conclusões, não são minhas, que são estrangeiros sim, mas também são brasileiras. São pais de família, são políticos, são religiosos, são Juízes, são empresários, são professores, são gente de classe alta, são gente de nível superior. E vejam que eu coloquei os professores ali também.

Então, não são pessoas que são ignorantes e eu costumo dizer que ignorante eu também sou. Tem mais coisa que eu ignoro do que eu sei. Então, não são pessoas quaisquer, são pessoas que têm um papel muito importante na sociedade. Que ela poderia falar, com certeza. O próximo, por favor.

Bom. E aí falando um pouquinho da infância e da adolescência. Os senhores sabem o que é que para o Brasil é infância, e o que é que é, o que é que é uma criança e o que é que é um adolescente. Então, 12 anos para baixo, 12 anos incompletos são crianças. E alguém com uma pessoa que tenha 12 anos completos até os 18 anos incompletos, são os nossos adolescentes.

E essa eu coloquei ali uma seleção de fotografias também para mostrar crianças que estão e adolescentes em situação de risco. E ali é muito fácil, uma criança que está numa seca muito violenta, uma criança que está sendo amparada ali por um soldado numa situação de, que foi até do Katrina também. As crianças paquistanesas depois de um terremoto, uma criança iraquiana ali novamente, e ali ao fundo uma menininha que é indiana numa situação de trabalho infantil.

É muito fácil a gente reconhecer esse risco dessas crianças. Mas qual é o outro risco? As crianças que são exploradas sexualmente no turismo ou fora dele. Como é que a gente reconhece isso? Que são normalmente caladas, que são envergonhadas, que estão assustadas, que estão feridas. Então, essa situação de risco ela passa pela invisibilidade, aqui a Fabiana tinha comentado.

Então, é conhecer situações de risco muito claras é muito fácil. Agora, e as outras situações? A situação de exploração literalmente, a exploração sexual, como é que a gente reconhece? Próximo, por favor. Bom, então, o que é que a gente pode fazer? É prevenir e aí nós podemos passar rapidamente, porque a Fabiana muito bem já falou sobre isso. Pode passar o próximo, por favor.

E aí a gente poderia dizer que sustentabilidade é construída. E ela é construída diariamente. Eu costumo fazer uma figura da sustentabilidade como se a gente tivesse andando numa bicicleta. A bicicleta só fica no seu equilíbrio se ela está em movimento. A sustenta-

bilidade, só existe se ela for construída efetivamente todos os dias e a todo o momento. E ela só se faz nas relações, e pelas relações.

Então, é nos relacionando, é sabendo que nós somos diferentes uns dos outros, é que nós podemos saber quem nós somos, e aí construir essa questão da sustentabilidade. Por favor.

Bom, esse é um código de conduta assinado por 61 países, inclusive, o Brasil, em que se propõe, nesse código, esse fim, o fim dessas questões de exploração. Ali tem a logomarca desse código e a direita a logomarca do Código de Ética do turismo que também trata desse assunto. Por favor, o próximo.

Bom, e aí finalmente, o que é que a gente poderia fazer? É necessário à gente proteger essas crianças e adolescentes, primeiro porque nós queremos garantir que eles possam se desenvolver plenamente como pessoas, como cidadãos que são. São pessoas, são seres que merecem se desenvolver. E esse desenvolvimento que nós queremos.

A sustentabilidade a gente já disse o que é que tinha a ver. E o turismo, então, como uma ferramenta de crescimento e desenvolvimento, como uma ferramenta, como um fator de inclusão social, como um instrumento para paz, como um elemento de integração e como um motivo para conservação, né? E a outra, por favor, a próxima.

E aí tem essa criança. E ele é lindo, é um holandezinho muito lindo, mas que eu faço questão, eu pensei se eu ia deixar essa fotografia para mostrar nessa Casa. Mas eu achei que sim. E alguém uma vez me disse o seguinte. Se ele fizesse isso daí para alguém que quisesse abusar dele, ele estaria certo. E eu disse a verdade.

Só que nessa criança eu vejo já uma certa violência, uma agressividade que é muito grande. E com certeza ele aprendeu com um adulto. Com certeza ele aprendeu com um de nós, né? A próxima, por favor. E aí a gente cai nessa. E a gente cai nessa, então, na campanha do Brasil quem ama protege. E é isso que a gente quer. Aquela criança anterior ela não tem culpa, ela nem deve saber o que ela está fazendo, né? Mas a gente, é uma coisa que a gente acha engraçado, mas que ao mesmo tempo vamos parar para refletir quais são os exemplos que nós temos dado.

Então, quem ama protege. O próximo, por favor. Então, quem ama protege está aí, entre as gerações, para as futuras gerações. E a próxima, por favor.

E essa é a última, Sr. Presidente. Essa é a última de um mapa do século XVIII, é que eu encontrei e ele tem, ele está todo em alemão e um alemão antigo, fica muito difícil, mas eu pedi a uma colega minha para ela me ajudar. E eu sei algumas coisas que estão ali.

E esse mapa é o mapa da terra do amor. E que esse autor brincou com essas idéias e ele foi construindo esse mapa e ele disse o seguinte: Que num determinado lugar existem pântanos, do desespero, existem regiões em que a gente fica, a gente passa, em que a gente está desanimado, mas em compensação a gente pode subir as montanhas que são dos nossos sonhos, depois a gente passa pela terra das amizades, depois a gente passa pela terra das paixões e dos amores, e finalmente a gente, então, vai construindo essa terra.

E eu deixo nessa Casa, então, esse mapa, porque eu acredito que o turismo é para isso, é essa... Ele tem essa finalidade que a sustentabilidade, então, ela propunha essa nova ética, essa ética de ver o outro, de perceber as suas necessidades, e de principalmente para que todos nós façamos uma rede de proteção e não uma rede de exploração, mas uma rede de proteção para as nossas crianças e os nossos adolescentes, e que nós nos comprometamos com isso, né? E que nós, realmente, busquemos o desenvolvimento. Que nós realmente nos envolvamos nesta jornada, e principalmente para a gente construir uma terra que seja uma terra de amor, uma terra que seja mais harmônica, uma terra que seja em paz. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito obrigado à professora, Sra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro. Para os Senadores que estão chegando agora, ela fez a segunda palestra sobre o tema, e ela é integrante do Centro de Desenvolvimento Sustentável, e do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília. Antes dela já tinha feito a sua explanação a, Dra. Fabiana Gorenstein, que é consultora do Ministério do Turismo quando criou-se esse programa TSI.

Eu quero também agradecer a presença da senhora Vera Sanchez que é representante da Secretaria de Turismo do Distrito Federal. Obrigado pela presença. E com isso eu agora, eu abro aos Srs. Senadores e Senadoras, o direito de fazer a exploração das duas sem ser exploração sexual.

[Risos]

Senador Geraldo Mesquita, por favor.

SENADOR GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB-AC): Caro amigo, Senador Jonas Pinheiro, colegas e Dra. Fabiana, e professora Iara. Posso dizer as duas que, e não sou de ganhar confete que ganhei o dia. Não tinha muita expectativa ao vir aqui, mas ganhei o dia hoje ao ouvi-las, sobre um tema que é muito angustiante para todos nós. É um tema complexo, muito difícil.

Eu acompanho aqui o drama que vive a Senadora Patrícia, que é uma das pessoas que formula esse

tema aqui dentro dessa Casa, com muita propriedade, com muita segurança, com muito empenho. E dentro dessa coisa doida que é o complexo das preocupações, o complexo das dificuldades que temos nesse país tão vasto. Mas, enfim, tentando fazer o melhor. A professora lara, eu confesso à senhora, que quando a senhora propôs o desafio em que pensássemos aqui o que é que seria sustentável para cada um de nós, quase que eu digna hora aqui. [Riso]. Mas eu segurei a ansiedade para dizer agora, é claro, isso não tem muito a ver com o que a gente está tratando aqui, mas como à senhora nos desafiou, eu vou dizer.

Essa coisa de sustentável, hoje também, é algo sério, compenetrado, mas por vezes, é algo descompromissado, né? Por vezes é até, usa-se até como uma grife, não é? Eu digo à senhora, que, por exemplo, que o Amazonas, que é a minha praia, minha área, meu país, né? Ali se fala muito em desenvolvimento sustentável, mas ao longo dos meus quase 60 anos de vida eu pude observar isso entrou na faixa de moda nesses últimos anos, o desenvolvimento sustentável. Professora lara, eu vou lhe dizer o meu conceito. O meu conceito é fruto da minha observação, do que acontece em meu redor, no meu ambiente, e tendo as pessoas como o foco principal disso tudo. Ali uma região onde mais se fala em desenvolvimento sustentável e tal, mas eu espero que isso seja corrigido ao longo do tempo, mas até agora o que eu tenho visto, principalmente na região Amazônica, é que desenvolvimento sustentável significa exatamente o seguinte. Um bando de gente, a população quase toda sustentando o desenvolvimento de poucos. Entende? O conceito que eu tenho de desenvolvimento sustentável principalmente ali na minha região. Ele tem essa definição. Entende? A população dando um duro desgraçado, Dra. lara, às vezes até sem oportunidade de dar o duro, sustentando o desenvolvimento de poucos. É uma realidade ali no meu Estado e na minha região. Ok?

Com relação ao tema que nos traz aqui, em boa hora o Senado convida duas autoridades no assunto, fiquei impressionado com a exposição da Dra. Fabiana com a sua exposição, Dra. , não se acanhe de ser professora. É uma coisa belíssima, entende. Tenha orgulho disso, porque, inclusive, nós estamos precisando aqui de ouvir professores, professoras, que entendam de alguns assuntos fundamentais como esse, né?

Exploração sexual. Eu diria que nós damos ensejo também, professora, a que algumas coisas acabem se tornando como se a gente cunhasse uma determinada expressão, né? Turismo sexual. A gente é responsável por isso também. Nós cunhamos essa expressão, né? Acho até que deveríamos como propõe a senhora, esquecer essa expressão, abandoná-

la, adotar, por exemplo, exploração sexual pela porta do turismo, porque eu acho que é mais apropriado, mais adequado que se formule, que se fale acerca do assunto dessa forma, não é? Porque é a porta do turismo. Porque a exploração sexual se dá através de outras portas também, né?

Eu... A Senadora Patrícia vou repetir, porque é a referência principal que nós temos aqui. Eu acompanho o drama, a preocupação da Senadora Patrícia aqui em tratar desse assunto.

Nós temos também no Brasil, e vou concluir rapidamente. Nós temos também no Brasil o hábito de falarmos das coisas. Há pouco à senhora exibiu ali. Autoridades, os Presidentes firmaram, mas Firmaram, não é? A gente assina, a gente fala, a gente por vezes até de forma apaixonada a gente se envolve, se compromete. E muitas das vezes, professora lara, isso não tem o menor desdobramento, não tem a menor consciência, entende. Veja a senhora, que nós temos preocupação de instituir uma polícia florestal para tomar conta da floresta, né? Uma Polícia Rodoviária, a preocupação com o trânsito, aquela coisa toda faz com que a gente crie a Polícia Rodoviária. E outras polícias especializadas, né?

E no nosso discurso, a gente, olha, vira e mexe a gente está dizendo isso, que a criança, está ali, vocês exibiram três crianças e deram a elas o título de patrimônio do Brasil, né? Talvez seja o maior patrimônio efetivamente que nós temos. A exploração sexual, principalmente de crianças nesse país, de jovens, pela porta do turismo, ou seja, por que porta for, mas já que nós estamos tratando de turismo, pela porta do turismo, é algo, e a Dra. Fabiana está certíssima nessa, nesse desafio que ela lança de toda a sociedade se envolver no combate. Isso é uma guerra. E se a sociedade não se envolver, não será o Ministério do Turismo, não serão alguns poucos fiscais, não serão alguns poucos servidores, que darão solução a um problema tão grave como esse. Não é? Se a sociedade não se envolver. Porque ele está em torno de nós.

Desculpem aqui, mas eu vou... Olha, há muitos anos atrás, eu digo há muitos anos atrás, porque eu quero trazer esse fato para os dias de hoje, para informá-los que do meu ponto de vista, eu não vi muita coisa se modificar, né? Há muitos anos atrás. Eu acho que eu não era nem casado ainda. Precisei ir a um Estado, não vou mencionar o nome do Estado, porque é irrelevante, e ao me hospedar no hotel, o ascensorista, ainda tinha o ascensorista, sem que eu perguntasse. Ele chegou para mim e disse: O senhor está chegando agora? Tô chegando agora. Porque nós temos polaca, nós temos cearense, tal, entende. Há muitos anos atrás.

Hoje, o que acontece? Por isso que eu digo, ele está em torno de nós, nós percebemos, a gente vai ali no Hotel Nacional de noite, aquilo ali eu conheço desde 61, quando eu cheguei em Brasília a primeira vez. Está ali, pá, pá, pá, pá. A gente vai, em alguns lugares desse país, e a coisa está do nosso lado, em torno da gente. Não é só no Nordeste não. O Nordeste está sendo estigmatizado, inclusive, com relação a isso. Grandes capitais desse país à gente chega, não é, não precisa fazer muito esforço. Eu já vi em hotéis, inclusive, que tem o portfólio, Dra. Fabiana. Está lá, o cara abre o vidro e mostra. Computador do hotel, está ali, está aqui, entende.

Então, para concluir. Eu acho que se as crianças, se os jovens desse país são efetivamente o patrimônio mais precioso que nós temos, eu acho que era hora da gente além, além de tudo o que está sendo feito, né? Mas esse é um tema, Dra. Iara, essa é uma praia, esse é um campo, que requer o constrangimento, requer a publicidade, não é? Acho que são instrumentos eficazes no combate à prática, ao crime como diz a Dra. Fabiana. Eu gostei muito da definição dela. Porque a gente fica tergiversando, isso e aquilo. É crime mesmo. É crime. Não tem do que definir. Não tem, é crime.

Então, para crime é polícia. Por que é que a gente não institui, então, a polícia, polícia de combate à exploração sexual de crianças e jovens nesse país. Entende? Porque ela teria uma finalidade precípua, exclusiva, né? Acho que ela em pouco tempo produziria resultados, porque eu digo, esse campo ele requer um grande constrangimento mesmo, grande publicidade, exposição, entende? Nada como uma atuação vigorosa de uma polícia voltada para uma especialidade dessa, né? Além de tudo o que está sendo feito, entende?

Mas é aquilo. Eu acho que a gente precisa dar consequência, ao que a gente fala, ao que a gente diz que é a nossa preocupação, não é? E a gente dobra a pesquisa e nada. Entende? Então, se a gente tem que efetivamente que fazer desse tema uma questão de Estado nesse país, acho que um primeiro caminho seria esse, reforçar a atuação de pessoas como vocês, dedicadas, preocupadas com assuntos como este, estudiosas do assunto, profissionais, com outros instrumentos, e eu aqui modestamente eu sugiro esse, né? A gente se preocupa com a floresta cria uma Polícia Florestal, se preocupa com não sei o que, cria uma polícia não sei o que. E vive dizendo, criança é nosso matrimônio, criança é isso, criança é aquilo. E cadê? Entende?

Eu fico por aqui agradecendo. Eu acho que cabe, a cada um de nós agradecer a presença honrosa de vocês duas aqui. Agradecer mesmo. Porque nós precisamos disso, né? O Congresso Nacional, por vezes,

é uma casa refratária ao que está acontecendo aí fora, entende, Dra. professora Iara. Às vezes a gente se aliena aqui, porque a gente precisa que pessoas como vocês cheguem aqui e puxem na gravata da gente e mostre exatamente o que é que a gente deve, qual deve ser a nossa preocupação. Portanto, os meus agradecimentos pela presença e pela exposição de vocês duas.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito bem. A Presidência vai sugerir a Dra. Fabiana e à Profª Iara, que vão fazer os comentários após a intervenção dos Srs. Senadores e Senadoras.

Agora eu passo a palavra para o símbolo da sustentabilidade desse assunto aqui no Congresso Nacional. Senadora Patrícia Gomes.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Muito obrigado. Quanta honra, hein. Muito obrigado, Presidente, Senador Jonas Pinheiro. Quero cumprimentar, a Dra. Fabiana, Profª. Iara, que certamente vieram aqui hoje nos brindar com sua fala. E mais do que isso, com a paixão, com que tratam esse tema. Para mim isso está em primeiro lugar em qualquer situação. Eu acho que quando a gente ama uma causa e acredita nela já é o principal caminho, metade do caminho, talvez andado para que a gente conquiste aquilo que a gente acredita que é o melhor.

Então, eu quero parabenizar as duas por esse brilhante. Pois não, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Desculpe, Senadora. Eu quero convidar para vir também na primeira fileira o nosso Senador Marco Maciel que nós costumamos chamar, de Presidente Marco Maciel, aprendemos assim chamá-lo. Obrigado.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Pois não. Portanto, Presidente, Sras. e Srs. Senadores, nossos convidados, eu não teria uma pergunta a fazer, não porque eu já saiba de tudo, pelo contrário, cada dia a gente se surpreende mais com as coisas que a gente percebe.

Eu apenas fazer um pouco aqui do meu relato e eu percebia que quando vocês falavam e aqui o Senador Geraldo Mesquita, alguns Senadores até como meu amigo, Senador Flexa, ficava meio em dúvida se estava falando de mulheres adultas, ou se estava falando em crianças. Porque é algo tão chocante. Quando eu relatei para ele aqui algumas coisas ele ficou completamente surpreso e indignado. E geralmente essa é a reação das pessoas quando elas começam, Senador, a compreender daquilo que nós estamos falando.

E eu vivi durante um ano, visitei o Brasil inteiro e ouvindo, e vendo casos assim, que me tiraram muitas noites de sono e tiraram meu sossego. E foi justamente,

mas foi justamente isso que, talvez, tenha me dado a força e o entusiasmo de lutar, por aquilo que eu acredito. Tudo que o Senador Geraldo Mesquita disse aqui é aquilo que eu penso também.

Que sociedade é essa, e eu falava há pouco tempo numa discussão que nós tivemos sobre redução da maioridade penal, aqui na Casa, uma discussão apaixonada e acalorada, por que será que nós temos essa sede, talvez, não estou falando sobre todas as pessoas porque eu acredito que muitas agem dessa forma na ânsia de buscar uma solução para o problema. E outras que percebem que, talvez, a melhor coisa seja que a gente não veja, porque a gente finja que esse assunto não existe. E eu que milito na área da infância há muitos anos na minha vida, ficava, às vezes era mal vista até dentro da nossa própria sociedade quando você começa a denunciar algumas coisas que existem. E outras dizem: Não. Isso não existe.

No Brasil, turismo sexual, quantas e quantas vezes eu ouvi exatamente essa mesma frase? Não, você deve estar enganada. Não acontece. No meu Estado, eu venho de um Estado que tem uma vocação extraordinária para o turismo, que é o Estado do Ceará, talvez, uma das praias, uma das paisagens mais lindas eu considero do planeta, que é o meu Estado, de um povo de uma generosidade que consegue receber tão bem as pessoas, de uma culinária, de um artesanato, de paisagens extraordinárias e belíssimas, mas um lugar que infelizmente também atrai pessoas na nossa cidade, que vêm ao invés de procurar este tipo de turismo, vêm procurar o turismo que é exploração sexual de crianças e adolescentes que têm várias modalidades.

E eu fico também indignada, porque é muito comum a gente ouvir por parte de nós que somos políticos, essa prioridade. É prioridade a criança, é prioridade a criança, está na Constituição, eu nunca vou me esquecer que nas campanhas políticas todo mundo pega, tem um retrato de uma criança no braço, beijando, abraçando. E, enfim, tantas outras coisas. Eu me lembro aqui na campanha aqui para o FUNDEB, que o zero a três anos, pudesse estar incluído, eu me lembro que a última propaganda do Presidente Lula, aqui eu sou da base de apoio ao Presidente Lula, mas usei isso como argumento, que as mulheres, a última propaganda, me lembro da campanha eleitoral, eram de várias mulheres grávidas de vestido branco correndo pela grama. Aí nós usamos isso. Presidente Lula, as crianças daquelas mulheres nasceram. Então, agora elas precisam de creche, elas precisam.

E isso foi uma luta muito grande. Mas eu digo só esse exemplo, e eu sei que o, Presidente Lula, é uma pessoa que se dói com a dor dos mais fracos, dos mais

pobres. Mas essas prioridades acabam, parece, que se esfacelando no meio de tantos problemas, é como se elas deixassem de existir, ou como se as crianças porque são crianças e são pequenas, e não podem subir a rampa aqui para protestar, então, elas pudessem esperar um pouco mais.

Então, é assim na exploração sexual de crianças e adolescentes no Brasil, é assim quando se fala da exploração do trabalho infantil, né? E sempre se têm argumentos também contra isso. Não, mas também é porque as meninas amadureceram muito rapidamente, hoje elas já têm corpo. Então, a menina de 13 anos não pode mais ser considerada uma menina de 13 anos, de 20 anos atrás. Mas, puxa vida, ela tem 13 anos de idade. Não significa, porque ela tem um corpo formado ou porque ela é maior, porque tem um corpo de uma mulher, que ela tenha essa cabeça de mulher. E não significa, porque ela usa uma minissaia, ou usa um batom mais vermelho, que essa menina merece, e deve ser explorada por adultos como eu já ouvi quantas e quantas vezes, de meios de pessoas bem informadas, Senador Flexa, dizendo: Mas elas acabam provocando os homens, né? Como se uma menina de 12 anos, 13 anos de idade pudesse provocar, a não ser que seja uma mente doentia. Porque eu tenho certeza, porque era assim na nossa CPI, quando você perguntava, a um daqueles que violava os direitos dessas crianças, que estuprava, que violentava, se ele tinha filha e a maioria daqueles pelo perfil que a gente pegou, tinham filhas de 15, de 13, 12 anos de idade. Como é que uma pessoa que tem coragem de fazer um programa com uma menina de 12 anos de idade pode chegar em casa e encarar a sua filha de 12 anos de idade? Imaginar que isso poderia acontecer com ela. Se ela tivesse em outra situação. Se ela fosse mais pobre, se ela não tivesse uma família, se ela não tivesse o acolhimento do Estado e da sociedade.

E essas crianças acabam se desviando por outros caminhos, muitas vezes, pela falta de oportunidade. Eu disse aqui muitas vezes. Eu não estou responsabilizando a pobreza e a miséria pela violência e pela criminalidade, porque senão num país como o nosso que é tão injusto, e que 50% da população vive abaixo da linha da pobreza, nós teríamos um país alucinado. Porque todas as pessoas que fossem pobres resolvessem, pelo contrário. Não. Pobreza, talvez, sejam aqueles que mais pagam seus compromissos em dia, tem o carnezinho ali, e é sagrado o pagamento do aluguel, do gás, da luz, do telefone, da escola, diferente, muitas vezes, dos ricos, que sempre acumulam e deixam para depois.

Mas eu dizia isso, assim, muito mais para que a gente pudesse também aqui ajudar nessa reflexão,

porque, às vezes, eu fico meio sem palavras, sem, eu pensava aqui ouvindo com entusiasmo, como sempre terei de ouvir pessoas como vocês que vêm aqui trazer a experiência, essa paixão por isso, e eu ficava pensando até disso para o Senador Geraldo Mesquita, fale primeiro que eu, e ele disse: porque você vai ser a primeira a falar, fale primeiro, porque eu estava tentando aqui, organizar a minha cabeça para saber o que eu posso dizer sobre isso. O que eu posso falar sobre isso? Porque isso tudo que foi feito.

E eu quero aqui tirar o chapéu, Ministro Mares Guia, porque ele foi excepcional no enfrentamento a essa violência, foi difícil e diferente de outros, porque ele enfrentou o problema. Ele dizia: Não tinha preocupação com esse negócio de colar a imagem do Brasil ao turismo sexual. Porque vergonha é isso, imaginar que se a gente colar a imagem do Brasil ao turismo sexual, o turismo sexual vai desaparecer. Não é verdade. E essas são crianças, são menores de idade que precisam, sim, eu tenho cansado de dizer, que às vezes é melhor radicalizar, se tem um hotel cinco estrelas em Ipanema, na Beira-mar, na minha cidade, que está acobertando esse tipo de coisa, fecha o hotel. Bota o nome de quem está explorando essa menina na primeira página de um jornal.

Vamos fazer isso. Vamos imaginar o que seria o contrário se nós fôssemos, por exemplo, para um país. Eu que fui, por exemplo, um tempo desses para os Estados, há quatro anos, atrás e fiquei duas horas com o meu passaporte Diplomático, como Senadora da república, e fiquei duas horas sem saber porque eu estava presa dentro de uma sala. E enquanto isso essas pessoas vêm aqui no Brasil, passeiam. Eu vejo na Beira-mar, na minha cidade, minha cidade Fortaleza, um estrangeiro com 1,80cm, com uma menina de 10 anos no colo. Eu já fiz isso, cheguei ao acúmulo de sair uma vez, eu e a Deputada Laura Carneiro, correndo atrás de um desses turistas. Olha o absurdo. Para que a polícia pudesse prender. Prenda, porque parece que as pessoas vêm e se esquecem no dia seguinte.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Não é turismo, é.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): É, exatamente. [Risos].

Tunado(F), é uma boa. Eu dizia até para o Ministro Mares Guia, vamos fazer uma campanha, em vez da gente ser bonzinho, vamos botar logo. Quem vier para o Brasil atrás do turismo sexual das nossas crianças vai ver o sol quadrado. Porque, tem uma hora que a gente tem que começar a apelar para determinadas coisas. E eu me impaciente, muitas vezes, com os Governos. Porque quando você entra numa mesa para discutir, para negociar, prioridade, vamos acabar com

a exploração sexual, vamos acabar, vamos acolher nossos filhos, são nossas crianças, é o patrimônio do nosso país, é o futuro, a geração. E aí quando você vê não tem dinheiro.

O Brasil gasta 93 bilhões por causa da consequência da violência e o MEC gasta 27 bilhões para educar os nossos filhos. Parece que está tudo, assim, contrário, está tudo de cabeça para baixo.

Então, esse tema é um tema que eu nunca vou deixar de tratar, independente se eu for Senadora, se eu não for, só dona de casa, se eu for só mãe dos meus filhos, é minha missão na vida. Já fui mal compreendida, já fui xingada, já fui não sei o que o, quando sai uma matéria no meu Estado, denunciando meu Estado, eu também fico constrangida, eu também fico com vergonha. Quantos vezes eu volto do avião para vir para Brasília, toda a semana, e encontro turistas encantados com a cidade, mas chocados com esse tipo de coisa e eu fico: Meu Deus, mas eu sou daqui, e não consigo dar uma solução para esse problema. Porque não é uma solução simples. Eu nunca achei que era uma solução simples. Mas um dos problemas que a gente tem que aprender e tem que enfrentar é a impunidade nesse país. Porque não acontece. Você participa de uma CPI, sabe o que aconteceu até hoje, Profª Iara? 17 casos emblemáticos há três anos atrás, eu encaminhei ao Ministério da Justiça, como Presidente dessa CPI, 17 casos, não foram os 880 que eu recebi, como Presidente da CPI. 17, porque davam uma amostra dos Estados brasileiros e do tipo de exploração sexual.

Sabe quantas respostas eu tive até hoje? Nenhuma. Sabe quantas vezes eu estive com o Ministro da Justiça na época? Umas dez. Quantas vezes eu estive na Polícia Federal? Umas vinte. Quantas vezes nós chamamos gente para cá. Eu cheguei ao ponto de mandar o Presidente Lula, um material da Polícia Federal, mostrando crianças sendo violentadas. Eu dizia. Agora com três meses de idade na internet. Para ver se alguém acordava, se eu estava ficando louca, se estava falando sozinha. E até hoje nenhuma resposta.

Me lembro que na ocasião o, Dr. Gilberto Carvalho, na ocasião chorou na minha frente, emocionado e eu percebi que não era mentira não. Era verdade. Ele ficou indignado. Mas até hoje eu nunca fui recebida pelo Presidente Lula, para tratar desse assunto.

Então, eu espero que agora, e nós vamos ter essa oportunidade, porque vamos estar a frente, uma Ministra, uma mulher, o Ministério do Turismo, uma mulher que já foi Prefeita, uma mulher que tem experiência, nessa área, e eu tenho muita esperança que ela possa tratar até, talvez, com mais ainda veemência do que o Ministro Mares Guia, que eu quero dizer que eu tiro o

chapéu pelo entusiasmo dele enfrentar esse problema e a coragem dele em dizer, que tem sim e que nós temos a obrigação de enfrentar. Que a Ministra Marta também possa ter esse papel tão importante, que é de ajudar a proteger essas crianças.

Essas crianças que estão vulneráveis, essas crianças estão cada vez mais fragilizadas, essas crianças são cada vez mais cooptadas pelo crime organizado, pelo tráfico, por tudo, porque tem convivência, aquela frase que diz, que tem políticos, religiosos, é verdade, eu assisti, eu ouvi, eu tomei depoimento dessas pessoas, e tive a triste notícia, triste notícia, ano passado no dia 18 de maio, Dia Nacional de Enfrentamento a Violência Sexual, no palácio, com vários Ministros reunidos, para que a gente pudesse fazer algum tipo de coisa e eu disse: Eu não tenho o que comemorar. Porque, a primeira notícia que eu recebi hoje é que alguns que foram condenados em Porto Ferreira, há 60 e tantos anos, inclusive, foi morto agora o jornalista que denunciou, essa semana, lá de Porto Ferreira.

Foi libertado, absolvido, estava passeando nas ruas, no dia 18 de maio, foi esse o presente que nós militantes recebemos da justiça. Portanto, muito ainda precisa ser feito, mas eu quero aqui dar o meu testemunho, parabenizar por esta oportunidade, porque certamente vocês estão nos ajudando nessa conscientização, nessa mobilização, nessa sensibilização por um turismo saudável nesse país onde todos têm o direito de ser feliz e aproveitar aquilo que a gente tem de melhor. Mas acima de tudo preservar o nosso principal patrimônio como diz a propaganda que são as nossas crianças. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito obrigado, Senadora Patrícia Gomes. V. Exa vai ser nomeada nossa Embaixatriz, perante o Ministério do Turismo para tratar desse assunto. Nós temos dois inscritos. Senador Flexa Ribeiro, e logo depois o Senador Eduardo Azeredo. Com a palavra Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senador Jonas Pinheiro, Dra. Fabiana, Prof^a. Iara, Senadora Patrícia, Srs. Senadores.

Eu quero primeiro parabenizar a CDR, de promover esta audiência pública. A nossa Senadora, Lúcia Vânia por motivos maiores não pôde estar aqui, mas, com certeza, Patrícia, ela faria muito empenho de estar aqui, como ela me disse ontem, lamentando de não poder participar dessa reunião.

Mas a Senadora Patrícia a cada, a cada pronunciamento dela, a cada posicionamento dela, ela acolhe a admiração maior de todos os seus pares. Ela para nós representa tudo aquilo que o Brasil é devedor no

sentido da sua responsabilidade com as crianças e adolescentes.

A Senadora Patrícia como ela bem disse, não é uma questão dela estar Senadora, é uma bandeira que ela assumiu como cidadã, como pessoa. E tenho certeza absoluta que ela como próxima Prefeita de Fortaleza.

[risos].

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): E futura Governadora, ela vai continuar nessa mesma linha de trabalho em defesa das crianças e dos adolescentes. Eu diria, ela me dizia, me relatava há pouco, eu não estava no Senado por ocasião da CPI que ela tão bem presidiu. Mas ela me fez dois relatos aqui, que realmente são inacreditáveis.

E eu diria que as pessoas que cometem esse tipo de crime não são humanas, são animais. E como tal deveriam ser tratados. Não sei, Senadora Patrícia, qual a penalidade se ela existe, deve existir na lei, mas a impunidade é o que prevalece lamentavelmente no nosso país, mas esse tipo de crime deveria ser considerado crime hediondo. Já o é.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Estupro é crime hediondo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Mas não só o estupro como qualquer outro tipo de violência com as crianças e os adolescentes. Incluí-los como crime...

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Só se me permite, Senador, Flexa. Até para dizer e eu falava para a Dra. Fabiana, que inclusive, essa Legislação que nós votamos há dois anos aqui no Senado, com toda... Foi um momento muito especial aqui no Senado, está parado há dois anos lá na Câmara, que são justamente essas modificações na lei e no Código Penal brasileiro que é antigo, que estão lá paradas, infelizmente já passaram três Presidentes por lá, aos três Presidentes nós fizemos esse apelo diversas vezes e até hoje está parada a votação.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): É, Então, configura aquilo que eu digo. Ela foi aprovada no Senado e não teve consequência na Câmara, ou seja, não passou a vigor, e eu diria, que não só o estupro como crime hediondo, mas qualquer tipo de malefício que seja praticado à criança e adolescente, deveria ser enquadrado como crime hediondo.

O Ministério do Turismo ele evidente, eu quero aqui parabenizar as palestras da Dra. Fabiana, da Prof^a. Iara, que nos trazem esclarecimentos importantes ao Senado. E mais do que isso mostram o trabalho do Governo no sentido de combate a isso que leva uma imagem distorcida do Brasil ao exterior.

Nós temos condições pela generosidade divina, de ter o nosso país como um grande pólo turístico internacional. Fazer da indústria do turismo que é sem sombra de dúvida uma das mais importantes indústrias, segmentos produtivos internacionais. Tem países como a Espanha, que tem como seu maior setor da economia o turismo. E aqui lamentavelmente você tem uma visão distorcida quando temos várias outras, outros atrativo, né? Aí, de qualquer espécie que você possa imaginar, como foi colocado aqui, o turismo cultural, o turismo religioso, o turismo de aventura, tem Amazônia, temos o Nordeste, nós temos o Sul, quer dizer, nós temos um ecossistema aqui fantástico. Pantanal, com certeza absoluta. O cerrado, não é? Mas eu diria que essa questão não será, e não é só obrigação do Ministério do Turismo.

Eu acho que isso é obrigação do Governo como um todo, de todos os Ministérios. Porque as crianças se encontram numa situação de desatendimento nas suas necessidades, que é preciso que sejam encaradas como prioridades não no discurso, mas na prática. Na prática. Seja na educação. A Senadora, Patrícia, aqui defende, e nós temos que valorizar a educação básica, aonde nós estamos formando as novas gerações. Aí nós vamos inverter esse gasto, que hoje é feito, que a Senadora coloca aqui, gasta-se 90 bilhões na segurança e 27 milhões na educação.

Se nós começarmos a priorizar a educação nós vamos diminuir o gasto na segurança. Se nós começarmos a priorizar os gastos em saneamento, nós vamos diminuir o gasto em saúde, quer dizer, nós estamos lamentavelmente, não temos tido capacidade de fazer uma inversão de prioridade para que, evidente, nós vamos poder deixar de atender a questão da segurança. Mas em função disso, nós temos que atender as causas que levam ao efeito.

Nós estamos preocupados com o efeito e não com as causas. Esse é o fato pontual. Lamentavelmente, a nação brasileira vive de momento, vive de impulsos, vive em função do clima emocional que a sociedade passa por aquele momento. Agora mesmo, nós estamos vivendo e já está sendo atenuado a questão da violência.

Nós aprovamos aqui já vários projetos, vários, projetos importantes na área de segurança, e ela novamente vai encaminhada à Câmara, e lá não se tem sequência ou não tem consequência na sua aprovação final.

Mas eu quero dizer que a audiência de hoje, ela foi muito importante. Ela foi muito importante porque foi esclarecedora. Acho que no turismo, eu comentava com a Senadora Patrícia, você tem um espaço

para os adolescentes que possam trabalhar de uma forma correta.

Eu por diversas vezes, ali, principalmente no Nordeste, você encontra aqueles adolescentes, os guias que chegam lá, e descrevem até de uma forma que decorada, mas perfeita, o histórico daquele monumento que você está visitando, daquele sítio que você está visitando.

Então, eu acho que através, é uma forma educativa, então, de preparar esses adolescentes para que eles se integrem de uma forma saudável no segmento do turismo.

Então, eu queria colocar Senadora Patrícia, V. Exa é minha guia nesta, neste assunto. Eu acho que a gente deveria tratar aqui, de algo que pudesse ter uma consequência prática, né? V. Exa tem razão, no sentido de dizer, lá fora, que se o turista que vier aqui, ele vai ver o sol nascer quadrado, vai ver nascer, mas que veja o sol nascer quadrado, né? É preciso que aconteça.

Vamos, vamos a matéria, é uma matéria permanente, sustentada, não pode ser esquecida. E V. Exa tem o apoio de todos. Tem o apoio de todos. Eu acho que a primeira coisa que nós tínhamos que fazer, era fazer mais um apelo a Câmara, que ela vote as propostas que forem encaminhadas pelo Senado no sentido de tornar as penas mais duras, para que isso possa remediar. Parabéns.

Eu só perguntaria depois à, Dra. Fabiana, ela mostrou um quadro a nível de Brasília, e até fez uma referência que ela mostrava as relações, as suas idas nas reuniões. E eu não vi o meu Pará, contemplado com a reunião. Eu gostaria que se pudesse fazer, a Senadora Patrícia, me deu uma notícia aqui que dia 18 de maio, Santarém foi escolhida como a sede para, do combate à violência contra as crianças, infantil. Então, eu já me dispus a estar em Santarém. .

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Representando a frente parlamentar da criança.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Com muita honra, para que a gente também, no Estado do Pará ter eco esse trabalho magnífico, que está sendo feito pelo Ministério do Turismo. Parabéns.

SENADORA PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB-CE): Parabéns.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Em seguida Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO: Sr. Presidente, só para concluir, os oradores aqui. Uma das formas mais eficazes, e mais difundidas hoje do turismo, a divulgação do turismo é, sem dúvida alguma a internet, as redes de comunicação.

E eu quando pude acompanhar com a Patrícia, como Vice-Presidente, dela na CPI de Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, e vimos as dificuldades que existem para você chegar aos autores dos sites, dos acessos.

Então, eu quero lembrar aqui, eu sou relator do projeto que trata das questões ligadas aos crimes da informática. Esse projeto foi mal-entendido, em novembro do ano passado, alguns acharam que o nosso objetivo era de ver, inclusive, conteúdo, não tem nada disso, e nem sequer de tratar das questões ligadas a cadastramento.

Então, a nova versão que está mais clara do projeto, já está aqui na Comissão de Constituição e Justiça, eu acredito que será muito importante que nós possamos aprovar esse projeto. Porque o projeto tipifica os crimes cometidos com uso da informática, ele dá condições, realmente, de se buscar através da determinação da justiça, sempre através da determinação da justiça, que os provedores de acesso informem quais são os sites, quais são, qual é a origem daquela mensagem. Quando for no exterior nós estaremos com essa mensagem, estou aqui comigo aqui hoje, estou vindo da Comissão de Relações Exteriores, porque existe uma Convenção Internacional, Convenção de Budapeste, mas o Itamaraty informa que só pode aderir o Brasil a essa convenção depois que tiver a Legislação brasileira mais avançada, tem um reforço, para que nós aprovemos essa Legislação.

Então, aprovando aqui o Brasil poderá aderir a convenção de Budapeste. Aí sim é mais fácil você ter essa troca de informações, a troca, a busca de responsabilização.

Eu não tenho dúvida que esse é um ponto fundamental, porque o turismo cada vez mais é divulgado através de sites, através da internet, e o turismo sexual usa e abusa desse caminho.

Então, eu queria só colocar esse ponto, e sempre à disposição de poder acompanhar, se o Flexa me convidar para ir lá em Santarém, posso ir lá também, não conheço Santarém, Flexa, poder acompanhar a Comissão. Posso conhecer Santarém, você nunca me convidou para ir a Santarém, podemos conhecer lá. Está a minha disposição de estar sempre presente, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Bem, antes de eu passar a palavra. .

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Pois não, pela ordem Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): O Senador Azeredo ele não precisa de convite para ir ao Pará, porque ele já é considerado como cidadão paraense. E eu vou encontrá-lo dia 18 em Santarém, com certeza, absoluta.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Ele quer fazer turismo também. Sustentável, é claro.

Bom, antes de passar para as considerações finais das nossas duas excepcionais palestrantes, eu queria registrar que a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, hoje se sente engrandecida, porque normalmente, Prof^a. Iara, nós só nos reunimos para tratar assuntos regionais, é SUDECO, é SUDAM, é SUDENE, FCO, FNO, né?

E todas as regiões do país ela encaixa exatamente aqui nesta Comissão. E hoje nós estamos vendo que à parte de turismo, que é dessa Comissão hoje se sente extremamente engrandecida, pelo assunto aqui trazido e com certeza por isso já valeu a pena nós tratamos do turismo também nesta Comissão.

E gostaríamos que esse entendimento, sobre turismo nessa Comissão, ela viesse também dentro dos seus ramos. Não só o turismo sexual que foi debatido aqui, mas que outra forma de turismo possa ser debatido aqui nessa Comissão. Daí o agradecimento ao, Dr. Mário Moisés, por estar aqui representando a Ministra. E que considere esta Comissão como uma Comissão representante, como uma extensão do Ministério do Turismo aqui dentro do Congresso Nacional.

Com a palavra o Dr. Mário Moisés, numa excepcional liberdade que a Presidência desta Comissão lhe entrega.

Sr. MÁRIO MOISÉS: Eu gostaria primeiro de agradecer ao Senador Jonas Pinheiro, cumprimentar os Srs. Senadores, Senadoras, a Senadora, agradecer o convite para comparecer nessa reunião. E primeiro dizer que eu acho que em breve a Ministra Marta Suplicy estará aqui para conversar com os senhores, para falar dos projetos do Ministério do Turismo, e também gostaria de dizer que ela tem total compromisso com esse programa que foi desenvolvido no Ministério, do qual a profundidade que tem, ela está se apropriando, porque está recém chegada ao Ministério. Ela tem pelo pouco que já conversou comigo a esse respeito uma preocupação de além das, vamos dizer, iniciativas que já têm sido tomadas, procurar atuar de maneira mais profunda junto às populações que têm vulnerabilidade a esse tipo de exploração, para que através de geração de emprego, renda, qualificação profissional, além das ações de repressão, de sensibilização das comunidades, se possa fazer um enfrentamento mais eficiente e eficaz do problema, né?

E por fim dizer que quando a Ministra aqui estiver e eu acho que vai ser bem brevemente, ela poderá retomar o tema e discutir outros temas relativos ao turismo. Queria cumprimentar a Profª Iara e a Dra. Fabiana, pelo excelente trabalho que fizeram, e o Ministério do Turismo só tem a agradecer pela colaboração que elas prestaram ao Ministério, né?. E, na verdade, a sociedade brasileira, a infância brasileira.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito obrigado. Então, para rápidos comentários finais, eu passaria primeiro a palavra para a Dra. Fabiana.

SRA. FABIANA GORENSTEIN: Bom, os meus agradecimentos em primeiro lugar, para uma palestra, uma audiência tão qualificada, que eu espero haver contribuído para esse diálogo.

Eu tenho um detalhe pessoal muito chato, que eu vou revelar para vocês. Eu gosto de botar o dedo nos suspiros dos outros, né? E essa minha preferência ela se dá pela recusa de algumas soluções, né? Esse tema como, a Senadora Patrícia colocou, ele não é um tema fácil. A abordagem de entrada não é fácil, e a abordagem de intervenção também não é fácil.

Então, eu vou tentar aclarar alguns conceitos para tentar complexizar, as decisões de vocês posteriormente em relação a isso.

Queria a convite da Senadora Patrícia, fazer uma rápida esclarecimento sobre prostituição e exploração sexual, que eu acho que é um tema que ficou um pouco solto. Eu estou me referindo a exploração sexual.

Exploração sexual significa reduzir a condição de objeto uma criança, uma adolescente, significa converter aquela criança e adolescente em objeto ou mercadoria, envolve comércio, não necessariamente envolve dinheiro, mas envolve prato de comida, quer dizer, uma hospedagem, ou outras coisas ainda mais singelas em troca de um favor sexual.

A prostituição como os senhores muito bem sabem não é crime no Brasil, então, a gente faz esse corte nessa tarefa. Então, a nossa agenda é proteger crianças e adolescentes da exploração sexual. Esse é o nosso corte.

A segunda coisa é em relação a um dado que é trágico, que é em relação a quem é o explorador sexual, eu estou falando do turismo que é da área de onde eu vim. Que Sempre quando a gente pensa em exploração sexual, nosso olhar imediato é para o turista internacional, o turista estrangeiro. E infelizmente a gente tem que considerar a realidade, trazida pelo disk-100 da Secretaria de Direitos Humanos, de que a maior parte de exploração sexual no turismo em outras situações que não envolvem turismo, mostram

que o principal explorador é o brasileiro, são os nossos cidadãos nacionais, né?

Então, essa é uma coisa que a gente tem que enfrentar quando a gente vai buscar respostas. Estamos tratando como a Senadora pôde ver e a pesquisa mais qualificada que existe é a dela que são os nossos compatriotas. Isso é absolutamente doloroso.

Então, isso, talvez, seja o foco de uma agenda de campanhas em relação a impunidade, né? Se a gente for trabalhar com impunidade e com os casos a gente tem que enfrentar com a gente mesmo, e a gente tem que enfrentar a dor de ver que a nossa sociedade, produz e continua produzindo, esse tipo de violação, né? Então, bom, essa era uma coisa.

A segunda coisa era falar sobre a dificuldade de enfrentamento, né? O Senador, Azeredo, trouxe aqui a questão da internet. A internet é usada como para agenciamento sim e em algumas, algumas reuniões, você acaba sabendo de como a tecnologia está a 20 passos da nossa imaginação, uma vez uma pessoa me disse. Fabiana, não se usa mais o book. Hoje em dia tem um cartãozinho que alguém passa para alguém, esse cartãozinho tem um site, você vai lá no site, seleciona na foto e entrega a delivery, quer dizer, a evidência física foi deslocada para a internet. E como a gente cria mecanismos para andar atrás disso, é absolutamente complicado.

Ou numa outra experiência, eu sou de Recife, como vocês puderam perceber pelo meu sotaque, havia a dúvida, eu sou pernambucana, e aí não posso entrar desse debate com a Senadora sobre quais são as praias, enfim, esse debate eu vou me furtar. Mas Pernambuco sofreu, na década de 80, era um mercado, era um lugar simbólico como a gente pode usar outro. E os dados da Senadora e os dados disk-100 buscam que esse é um fenômeno nacional, com características diferenciadas. Se no Nordeste o agenciamento se dá na praia, no, com perdão da palavra, no Norte na área de fronteiras, pode se dar nos barcos, ou pode se dar nos postos de fronteira, ou pode se dar nas carretinhas ou pode estar associado aos diversos fenômenos de turismo e deslocamento de pessoas.

Então, a gente tem que enfrentar isso para desmistificar, a noção de que acontece numa região no país ou com uma determinada cara. Infelizmente são múltiplas caras e em múltiplas regiões, de formas complexas, né? Depois, havia muita gente falava, o movimento chamava assim, sobre prostituição infantil, e esse é um termo que o movimento não utiliza mais. A gente não diz que as crianças são prostitutas, a gente não diz que elas são prostituídas, a gente diz que elas são exploradas. Que a criança não tem repertório de decisão. Ela não pode escolher. E essa, essa

decisão de impedir a escolha ela vai até os 18 anos, ela é explorada.

Em relação à bandeira da impunidade, ela é uma bandeira fundamental no país, né? A gente vive uma situação de impunidade, que afeta milhões de outras questões. Mas em relação à infância essa é uma questão fundamental. Se a gente não garante a proteção e o respeito à infância brasileira agora, qual é a perspectiva de futuro, quer dizer, qual é a perspectiva de presente e de futuro.

Então, uma situação absolutamente imprescindível de tratar. E a impunidade ela está relacionada com a invisibilidade, né? O dramático da exploração sexual, é que a gente convive com uma situação assim e não vê. Não vê, não denuncia. Se a gente abrir as denúncias de uma Secretaria de Direitos Humanos à gente vai ver que o número de denúncias que existo sobre exploração sexual no turismo, é irrisório, é ridículo, assim, basta uma ida a qualquer capital do Brasil com um pouco de paciência, que na rua você vai encontrar mais vítimas do que aquelas que estão relatadas nas nossas políticas públicas.

Então, a grande coisa é tirar da invisibilidade, né? E para tirar da invisibilidade, para sacudir as pessoas, para garantir que esses direitos sejam estendidos, eu veja o outro, existem várias estratégias, né? O aumento de penas pode ser um fator simbólico, o discurso de uma Senadora, pode ser outro fator simbólico, o 18 de maio, uma audiência pública, existe, uma campanha, mas o importante é que essas estratégias elas têm que sair da nossa intenção e passar para serem concretas, né? Então, a impunidade e invisibilidade elas são um elemento indissociável do outro.

E aí eu queria lembrar que a gente vai passar pelo 18 de maio semana que vem, né? O 18 de maio é um marco fundamental da luta contra a impunidade, ela lembra o caso de uma menina que sofreu uma situação de violência sexual absolutamente bárbara, né? E esse caso até hoje ele continua numa situação absurda de impunidade.

Então, todo o ano a missão da Sociedade Civil, é relembrar esse caso para não deixar que outros aconteçam, né? Quer dizer, a nossa utopia que outros não aconteçam, mas eles continuam acontecendo. Infelizmente todos os dias, né? E a gente tem que lidar com isso.

E aí eu queria falar um pouco sobre esperança, quer dizer, tenho aqui agenda positiva porque embora haja essa agenda negativa que a gente carrega tem uma pauta positiva. Uma pauta positiva é que é trazida pelo turismo, há 10 anos o setor do turismo não existia dessa forma, tão coesa, não se via como um ator capaz de gerar renda, de distribuir renda, de trabalhar com a

pauta positiva, e hoje em dia ele está presente nessa agenda. E essa agenda pública serve para isso, para dizer sim, o turismo é um setor que se compromete, que pode ser capaz de ampliar uma pauta positiva.

E aí eu queria trazer alguns temas. Quem trabalha com infância trabalha com um conceito da proteção integral. O conceito da proteção integral ele diz que todas as crianças e adolescentes têm que ter acessos a todos os direitos. Então, quando a gente pensa na pauta da exploração sexual, é claro que é uma questão fundamental de polícia, sim, mas não só de polícia. Aquela criança ela tem que ter o direito de ter os seus direitos restituídos, e ela tem que ter capaz de vislumbrar um projeto de vida que as políticas públicas lhe garantam.

Então, é uma questão de polícia, mas é uma questão de colocar a criança no centro da nossa ação, né? A polícia tem que estar presente, a pauta punitiva tem que estar presente, luta contra a impunidade tem que estar presente. Mas a pergunta fundamental é: E agora o que é que eu faço com essa criança, esse adolescente? Cadê a escola? Cadê o projeto de vida? Cadê a geração de renda? Cadê o trabalho com a família? Então, as duas pautas elas não podem ser desassociadas. E aí eu queria chamar atenção para falar da Senadora mais uma vez, o programa Federal que existe hoje em dia, é o programa sentinela do Ministério de Desenvolvimento Social que atinge mil Municípios. O Brasil tem 5 mil e muitos, né? Então, a gente tem um desafio que é um desafio orçamentário, de ampliar esse programa de atendimento, de gerar outras possibilidades de inclusão social pelo turismo.

E aí tem duas coisas que o Senado ele pode fazer magistralmente, né? Primeiro é trabalhar com a pauta do orçamento. O desafio do ECA, é o desafio da concretização da proteção integral. O desafio da dotação orçamentária do ECA, é o desafio de conseguir garantir a todas as crianças e a todos os adolescentes o orçamento suficiente para garantir a cidadania e um projeto de vida adequado. E eu acho que isso, os Senadores, os senhores têm uma grande missão a compartilhar conosco.

E aí eu queria aproveitar para responder a pergunta sobre o Pará. O Pará não foi inserido nessa primeira etapa de sensibilização por uma questão, infelizmente, de orçamento. Esse programa ele foi feito com emendas parlamentares individuais. Então, essas emendas parlamentares individuais, elas foram destinadas aos Estados de origem.

Mas esse ano, houve um segundo trabalho e a UNB vai conseguir trabalhar em todo o Norte, Santa Catarina e Distrito Federal. Então, o tema vai chegar lá e eu acho que um excelente início, que o trabalho

se dê começando pelo 18 de maio numa ação absolutamente ampla.

E, por fim, eu queria deixar uma sugestão da pauta unificadora que pode ser feita entre a juventude e o turismo, né? E aí eu acho que o turismo pode canalizar perfeitamente, pode ser traduzido num excelente projeto de vida para uma juventude brasileira que está buscando apenas isso. Se os senhores se dedicarem a ler o relato das meninas ou dos meninos, dos adolescentes que são explorados sexualmente, eles revelam fundamentalmente o desejo de um outro projeto de vida, ou a percepção de que se vive num mundo, que não garante a eles um projeto de vida diferenciado.

E eu tenho convicção de que o turismo pode servir para conceder essa garantia do projeto de vida. Então, nesse sentido eu saúdo a decisão da Ministra Marta, da sua equipe de investir precisamente nesse ponto. Com isso eu encerro as minhas colocações.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Muito obrigado, Dra. Fabiana. E essa Comissão registra com muito prazer, a importante presença do Deputado e Ministro Ciro Gomes. Obrigado pela presença. Para suas considerações finais, a Prof^a. Iara.

SRA. IARA LÚCIA GOMES BRASILEIRO: Muito obrigada. Eu acredito que das várias anotações que eu havia feito, enquanto os senhores falavam, várias delas a Fabiana já respondeu, o que facilita bastante.

Eu vou começar dizendo que realmente é um desafio muito grande, Senador. E que é essa coisa da interdisciplinaridade. Para nós que estudamos o assunto, é a gente já percebe que essa interdisciplinaridade ou a multidisciplinariedade é um fator, vamos dizer, bastante complexo e que nós temos que encarar.

E daí a gente chega a uma outra conclusão como o senhor muito bem falou, que é uma tarefa, é um desafio para praticamente todos os Ministérios, senão todos, eu diria, eu diria que todos. Mas se não todos quase todos. Então, é um desafio interdisciplinar, mas ele é um desafio interministerial.

Então, as ações tem que ser tomadas dessa forma. E todos aqui falaram da complexidade mesmo, dessas coisas, e assim, quais são as nossas prioridades, né? Então, assim, eu socorro o que primeiro? Então, eu vejo, assim, como um quebra-cabeças muito grande, mas como as peças são todas interligadas, é preciso que a gente mexa numa delas. Eu acho que a partir do momento que a gente mexer numa dela, todas as outras vão se construindo e vão se fazendo. Mas é necessário que a gente tenha coragem de começar por uma. Porque se a gente quiser abarcar o mundo inteiro de uma vez só, e mexer em todas elas ao mesmo tempo, nós não vamos sair do lugar.

Então, é a mesma coisa sobre a minha mesa de trabalho. Eu tenho muitas coisas lá para fazer. Eu tenho que escolher uma delas para começar o dia. E dali em diante eu tive um professor que dizia isso. Eu tenho tanta coisa para fazer. Sabe o que é que eu faço quando eu estou muito ocupado? Eu falei: O quê? Ele falou assim: Eu começo a arrumar a minha mesa. Porque sempre a gente acha uma coisa, a gente pega aquela coisa, você seleciona uma delas e você acaba conduzindo o seu dia.

Então, é mais ou menos por aí. Mas num consenso, por onde nós vamos começar. É um desafio, mas é um desafio que com certeza nós podemos cumprir. Minha saudosa avó, dizia que impossível é Deus pecar. Então, eu acho que é possível a gente fazer. É preciso acreditar e fazer. Mas é preciso começar. Não dizem que é caminhando, dando o primeiro passo que a gente faz a estrada. Então, vamos começar por uma peça. Um quebra-cabeças, ele significa uma figura, um todo. Mas ele é constituído de pequenas peças. Então, é preciso pegar uma dessas peças, a partir daí a gente começa a construir a nossa figura.

A questão dos recursos, a Fabiana já comentou novamente e eu disse inicialmente que nós na universidade de Brasília, o centro de Excelência em Turismo, nós tivemos a honra de conduzir a execução desse projeto, né? Mas a Universidade de Brasília como qualquer outra universidade pública não tem recursos próprios. Então, nós precisamos de recursos. Nada se faz sem recursos.

E esse programa foi feito como a Fabiana disse, com recursos das emendas parlamentares. Então, a universidade, em si, tem o maior prazer em trabalhar com isso. Mas nós não podemos como universidade pública fazer dinheiro. Nós temos que ser contratados, nós temos que ter convênios, nós temos que ter contratos, nós temos que ter outros instrumentos legais, como instituições públicas que somos, inclusive, para poder trabalhar. E esse ano, com certeza, e a Fabiana já comentou também, nós vamos continuar esse projeto, nós fizemos em 21 Estados e 25 cidades, então, naquelas em que nós não passamos nos seminários nós vamos passar, e vamos repetir em algumas, porque nos pediram. Mas aportaram recursos para isso, né?

Então, é necessário isso. Agora eu acho que é importante também a gente comentar uma outra coisa.

Nós trabalhamos nesses seminários com os chamados *tradings* turísticos, né? São as pessoas que lidam com o turismo. Agora, foi dito aqui inúmeras vezes, e é preciso a gente não se esquecer, de que é preciso que a sociedade, todos nós também nos envolvamos. Não adianta só o empresário. Porque o empresário está voltado normalmente para quê? Para o seu lucro

imediatamente. Essa é a sustentabilidade que ele procura. É a sustentabilidade econômica. E nós temos que lutar pela sustentabilidade. Aquela que a gente comentou inicialmente.

Então, tem que envolver todas as dimensões humanas.

Bom, uma outra coisa que eu gostaria de comentar, era a respeito das nossas responsabilidades. Eu costumo dizer atualmente que nós terceirizamos tudo, inclusive, a nossa responsabilidade, né. A responsabilidade é sua não é minha. A responsabilidade é do Senado. A responsabilidade é da Câmara, a responsabilidade é do Presidente. A responsabilidade é do meu chefe. Mas não é minha.

Então, há coisas que nós podemos fazer como cidadãos. Então, qual é a minha responsabilidade nessa história? Então, nós tornamos invisíveis esses casos. Como eu disse, eu mostrei aqui várias figuras que eram de fora do Brasil, não porque nós não as tenhamos. Temos. Mas elas estão invisíveis, né? Então, resta a gente tornar essas nossas crianças e os nossos adolescentes, visíveis.

Um outro ponto que eu gostaria de comentar que diz respeito e a Fabiana já respondeu a questão dos adultos e dos adolescentes, principalmente das meninas, é essa questão da sexualização das nossas crianças. E é uma responsabilidade nossa. E aí a gente entra numa Seara bastante delicada. Essa coisa é tão complexa, porque a gente vai falar de censura? Como é que é isso? Como é que é essa história?

Então, fica o desafio aí também. Porque a gente não pode, é um assunto delicado, muitíssimo delicado, mas no entanto nós estamos sexualizando as nossas crianças e os nossos adolescentes, com as nossas músicas, com os nossos programas, com as nossas novelas, enfim, com tudo aquilo.

Eu não sou, digo aos senhores com toda a sinceridade, eu não sou uma pessoa de uma cabeça fechada, absolutamente, eu tento, eu como professora eu tenho a obrigação de não sê-lo. Mas não é possível, é como aquela figura daquele holandezinho, não é possível que nós estejamos sempre dando exemplos ruins para nossas crianças e os adolescentes. E depois reclamamos.

Então, eu gostaria de deixar esse desafio também. A EMBRATUR de uns anos para cá mudou sua propaganda fora do Brasil no sentido de: Não vamos mostrar mulheres nuas, não vamos fazer propagandas sexualizadas do Brasil, para que esses turistas estrangeiros, então, não pensem que aqui é esse Paraíso sexual. Mas estamos exportando outras coisas. Talvez, no mesmo nível.

Então, vamos pensar um pouco mais sobre isso. Eu acho que não adianta a gente ficar falando só. Eu sou essa pessoa que está falando para vocês no sentido: Eu digo sim as coisas. E eu acho que é isso que nós precisamos fazer. Sem medo de ser o politicamente correto. Como é que é isso? Então, vamos esquecer, porque isso não fica bem a gente falar.

Eu vou contra os interesses do meu colega Senador, ou do meu colega professor. Não, não vai dar certo isso. Não, aquilo que é correto, aquilo que é ético, vamos encarar e vamos fazer, né?

Então, essa terceirização das responsabilidades. E aí a gente entra nessa incoerência dos nossos atos e das nossas palavras. Nós falamos uma coisa e fazemos outra.

Então, eu acho que está na hora da gente ser mais coerente. Aquilo que eu falo, aquilo que eu prego eu tenho que fazer.

Eu tenho muito orgulho de ser professora, né? Mas é uma responsabilidade muito grande, porque é uma relação de poder também muito grande. Um professor ou uma professora tem uma relação de poder com os seus alunos. E é uma, é uma responsabilidade que eu tenho sempre diante de mim, porque eu estou fazendo, eu estou formando um outro profissional. E a minha ética vai ser exemplo para ele. Então, eu não posso, não, sair do meu caminho reto, porque senão ele vai olhar e vai dizer assim: Mas a minha professora fez, porque eu não vou fazer, não é? Então, nós somos pessoas que temos uma obrigação de ter coerência nas nossas atitudes e nas nossas palavras.

E finalmente, então, é a questão do nosso, portanto, do nosso compromisso, de nos comprometermos realmente, de nos comprometermos, de nos envolvermos, como eu estava dizendo.

Então, eu acho que o turismo é essa ferramenta, realmente, de paz. E nós não podemos ter paz se nós sabermos que alguém está sendo explorado, se nós estamos sendo coniventes com isso. Então, seja criança, seja adolescente, ou seja adulto, mas particularmente criança e adolescente, é impossível que nós fiquemos calados, que nós fiquemos quietos no nosso canto esperando que alguém faça alguma coisa.

Muito obrigada. Muito obrigada pela acolhida, muito obrigada pelas palavras elogiosas. Certamente do ponto de vista do Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, a própria Universidade de Brasília, com certeza, está à disposição dessa Casa. Eu como cidadã que sou e como professora que sou também para qualquer coisa que seja necessária, para eu devolver a esse meu país aquilo que ele sempre fez por mim, que foi me dar uma formação numa universidade pública, como eu disse, não é gratuita, tem

muita gente que morre de fome, tem muita gente que morre de diarreia, tem muita gente que morre de..., por condições absolutamente inaceitáveis, para que eu pudesse estudar e para que nós possamos manter as nossas universidades.

Então, eu acho que não é uma universidade pública, mas é uma universidade, porque se paga muito, e muito caro, inclusive, com analfabetismo. Então, está nas nossas mãos fazer o melhor possível, o melhor trabalho e eu acho que nós não podemos nos furtar a isso. Muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR JONAS PINHEIRO (PFL-MT): Pois bem. São 13 horas e 31 minutos. Quase na hora de começarmos a Ordem do Dia. Estamos dessa forma concluindo a nossa audiência de hoje. Audiência de hoje com os Srs. Senadores presentes em função da qualidade das palestras que hoje aqui ouvimos.

Esta Comissão conclui agora o seu trabalho. Muito obrigado.

Sessão encerrada às 13h31.

Ata da Décima Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 17 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas.

Às onze horas e três minutos do dia dezessete de maio de dois mil e sete, na sala nº 19, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Pedro, Mozarildo Cavalcanti, Demóstenes Torres, Jonas Pinheiro, Marco Maciel, Cícero Lucena, Sibá Machado, Leomar Quintanilha, Adelmir Santana, Flexa Ribeiro e das Senhoras Senadoras Rosalba Ciarlini e Marisa Serrano. Justifica a ausência o Senhor Senador Antônio Carlos Valadares. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade a realização de Audiência Pública com o objetivo de expor os critérios de liberação de recursos do Ministério das Cidades e debater a questão dos Planos Diretores Urbanos dos Municípios, em atendimento ao Requerimento nº 4, de 2007 – CDR, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, com a presença do Sr. Márcio Fortes de Almeida, Ministro de Estado das Cidades. A Presidenta esclarece que o Ministro de Estado das Cidades encaminhou Ofício à Presi-

dência da Comissão informando sua impossibilidade de comparecimento à presente reunião, por ter sido convocado a participar de reunião com o Presidente da República. Acrescenta que o Ministro remarcará data para comparecer à reunião da Comissão. Faz uso da palavra o Senhor Senador Flexa Ribeiro. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às onze horas e dezessete minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Presidenta, Senadora Lúcia Vânia, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senadora Lúcia Vânia**, Presidenta.

10ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 53ª Legislatura. Realizada no dia 17 de maio de 2007, às 11 horas e 03 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo número regimental declaro aberta a 10ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 9ª Reunião da Comissão. Os Srs. e Sras. Senadoras que concordam permaneçam como estão. Aprovado. Será publicada no Diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião destina-se a realização de Audiência Pública com a presença do Sr. Márcio Fortes de Almeida, Ministro de Estado das Cidades, com o objetivo de expor os critérios de liberação de recurso do Ministério das Cidades e debater a questão dos planos diretores urbanos dos Municípios em atendimento ao Requerimento nº. 04/2007, CDR, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Eu devo informar aos Srs. Senadores que o Sr. Ministro encaminhou o seguinte ofício. Informo a V.Ex^a que convocado a participar da reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social, CDES, no Palácio do Planalto na manhã do 17 corrente com a presença do Presidente da República, estarei impossibilitado conforme anteriormente agendado da Sessão da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo na mesma data. Oportunamente com o maior prazer renovarei contato com V.Ex^a para remarcar a minha presença nessa Comissão. Cordialmente Márcio Fortes de Almeida, Ministro de Estado das Cidades.

Portanto, o Ministro não só encaminhou ofício como pessoalmente me telefonou, se desculpendo pela

ausência aqui hoje, uma vez que ele foi convocado a participar do Conselho da República. Portanto, acredito que o motivo é justo, e nós iremos oportunamente definir a data de acordo com a agenda da Comissão.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Sr^a. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente, Senadora Lúcia Vânia, Senadora Marisa Serrano, Srs. Senadores, eu quero lamentar. Quero lamentar a falta de respeito do Ministro Márcio Fortes com o Senado Federal. Pela segunda vez ele demonstra o total desinteresse numa relação que eu diria que teria que ser no mínimo amistosa se não constitucional entre os Poderes.

O Sr. Ministro, a coisa de um mês atrás, encaminhou um ofício mandando sustar a tramitação de um Projeto de minha autoria que propunha a prorrogação do prazo para que os Municípios fizessem seus planos diretores urbanos, prazo esse que expirou em dezembro do ano passado e que eu pretendo renovar a dezembro deste ano.

Eu fiz um pronunciamento na Tribuna pedindo ao Senador Renan Calheiros que em nome do Senado Federal se posicionasse à solicitação do Ministro, que no meu entendimento é uma interferência direta, Senadora Marisa, do Poder Executivo em relação ao Poder Legislativo. Fiz então o pedido para que aqui na CDR que foi aprovado de convocação do Sr. Ministro para que ele pudesse vir aqui explicar quais os motivos que o levaram a tomar essa atitude. E sou agora surpreendido de novo que convocado que foi pela Comissão, ele deixa para avisar no dia 17, ou seja, hoje, pela manhã, da impossibilidade de vir em função de compromissos no Palácio do Planalto. Ele, no mínimo, como convocado que é não poderia deixar de estar presente. E no mínimo, ele teria que ter num prazo maior do que esse, ter avisado os Srs. Senadores à Presidente da Comissão da sua impossibilidade de estar aqui, que no meu entendimento o convite para o Conselho de Desenvolvimento não impede ou não autoriza o Ministro a deixar de vir aqui. Então eu pediria a V.Ex^a, Senadora Lúcia Vânia, que refizesse a convocação do Ministro em termos de convocação como o Requerimento foi aprovado, e que nós definíssemos, pediria a V.Ex^a, para que pudéssemos fazer esta audiência na próxima quinta-feira, no dia 24, na reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Flexa Ribeiro, quero informar a V.Ex^a que o Ministro recebeu ofício votado aqui por essa Comissão de Convocação. Portanto, nós vamos

apenas reafirmar o ofício e marcar a data. Pode ter certeza V.Ex^a que marcarei a data para quinta-feira.

Eu gostaria de comunicar os Srs. Senadores que no dia 31/05 a 03/06 haverá um simpósio sobre turismo no SESC Pantanal. Então a Comissão está convidada para participar e aqueles Srs. Senadores que desejarem participar do evento poderão procurar a Secretaria da Comissão para marcar essa data. Após quinta-feira, quando faremos a Audiência Pública, nós temos também aprovado um Requerimento para o deslocamento para Manaus para conhecer o parque industrial daquela cidade. É um Requerimento de autoria do Senador João Pedro, e que foi acatado por essa Comissão. Então, estaremos marcando essa viagem e quero também comunicar os Srs. Senadores que aqueles que quiserem acompanhar poderão fazê-lo. Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu encaminhei à Mesa e pediria que votássemos Extrapauta um Requerimento com relação à audiência da próxima quinta-feira.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): V.Ex^a poderia repetir que eu não...

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Encaminhei à Mesa um Requerimento convidando a participar da audiência de quinta-feira, o Presidente da Confederação Nacional de Municípios, Dr. Paulo Ziulkoski, e pediria a V.Ex^a que colocasse Extrapauta para que pudéssemos aprová-lo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu solicito a V.Ex^a, Senador Flexa Ribeiro, que tenha o entendimento de que não é protocolar, colocar o Presidente dos Municípios junto com o Ministro, uma vez que o Requerimento, o primeiro Requerimento eles têm consciência disso, e é uma convocação, foi feita exclusivamente para o Ministro. Acho que V.Ex^a criaria um enorme constrangimento para essa Comissão se prevalecesse esse Requerimento. E em função de não ser uma coisa protocolar, eu gostaria de dizer a V.Ex^a que eu só poria em votação por votação nominal. Porque realmente eu não posso, como Presidente da Comissão, passar por cima daquilo que é regimental, daquilo que foi acordado aqui anteriormente.

Portanto, eu espero a compreensão de V.Ex^a para que isso não se dê agora. Isso não impede que o Dr. Paulo Ziulkoski possa comparecer aqui em outra oportunidade.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Senadora, eu estou sempre pronto a cooperar com V.Ex^a, e o fato do Requerimento inicial ter citado apenas a convocação do Ministro, nada impede que ele possa

ser aditado com o convite a outras personalidades. Como nós vamos discutir com o Ministro um assunto de interesse de milhares de municípios brasileiros, e que estão hoje sendo penalizados por não terem completado o seu Plano Diretor Urbano, o Presidente da Confederação Nacional dos Municípios, que representa os mais de 5.500 municípios, ele tem dados importantes com relação essa questão do Plano Diretor Urbano.

Então acho que seria muito bom para a Comissão que a vinda do Dr. Paulo para que junto com o Ministro esclarecer. Eu não vejo constrangimento do Ministro porque já tivemos aqui várias audiências com a presença de Ministros e presenças de outras autoridades para que possam esclarecer os assuntos. Então o Dr. Paulo Ziulkoski que permanentemente, até pelo dever de ofício ele defende os interesses dos municípios, ele quer ter a oportunidade, como disse a mim, de mostrar a discordância entre as informações que o Ministério das Cidades divulga e aquilo que é real em relação aos municípios brasileiros que estão em extrema dificuldade.

Então, eu não vejo constrangimento de que o Dr. Paulo possa participar dessa reunião. É uma reunião que diz respeito exatamente... Uma falha minha, eu reconheço, de ao convocar o Ministro não ter convidado o Dr. Paulo Ziulkoski que esteve comigo e mostrou todo o interesse e necessidade, mais até do que interesse, de estar presente a essa Audiência Pública.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LÚCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Flexa Ribeiro, eu tenho o maior apreço por V.Ex^a, mas infelizmente não posso atendê-lo nesse pleito. Portanto, eu só porei esse Requerimento em votação por votação nominal. Eu não posso fazê-lo uma vez que não tem *quorum*, pelo menos de presença aqui no Plenário, e acho que seria uma deselegância enorme nós convocarmos para uma direção e de repente convidar outra pessoa. Se fosse até convite, tudo bem. Mas ele está convocado. Então eu acho que nós temos que preservar o bom nome da Casa, nós temos que preservar a imagem da Casa, assim como nós temos feito em todas as Comissões. É de praxe que só convocamos o Ministro em situação de extrema importância. Na verdade eu acredito que o pleito de V.Ex^a é muito importante, daí porque fizemos da forma que V.Ex^a solicitou, convocando.

No entanto, eu não poderia e não sentiria à vontade, como Presidente dessa Comissão, em colocar novos convidados sem que haja essa primeira audiência. Mas eu assumo com V.Ex^a o compromisso de

numa próxima Audiência Pública fazer o convite para ele e para o Dr. Paulo Ziulkoski. Aí eu concordo inteiramente. Agora V.Ex^a vai entender a minha posição e eu infelizmente, eu não posso atendê-lo.

Não havendo nada mais a tratar, declaro encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 11h17.

Ata da Décima Primeira Reunião (Extraordinária) da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 24 de maio de 2007, quinta-feira, às 11 horas.

Às onze horas e oito minutos do dia vinte e quatro de maio de dois mil e sete, na sala nº 03, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência da Senhora Senadora Lúcia Vânia, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senhores Senadores João Pedro, Geraldo Mesquita Junior, Garibaldi Alves Filho, Valter Pereira, Demóstenes Torres, Cícero Lucena, Sibá Machado, Inácio Arruda, Antônio Carlos Valadares, Wellington Salgado, Adelmir Santana, Flexa Ribeiro e das Senhoras Senadoras Patrícia Saboya, Rosalba Ciarlini e Marisa Serrano. Comparecem ainda os Senadores César Borges, Eduardo Azeredo, Eduardo Suplicy e Heráclito Fortes, que não compõem a Comissão. Deixam de comparecer os demais membros da Comissão. Havendo número regimental, a Senhora Presidenta declara aberta a reunião, propondo a dispensa da leitura e aprovação da Ata da reunião anterior, que é aprovada. Ato contínuo, a Presidenta esclarece que a presente reunião tem como finalidade na primeira parte a realização de Audiência Pública com o objetivo de expor os critérios de liberação de recursos do Ministério das Cidades e debater a questão dos Planos Diretores Urbanos dos Municípios, em atendimento ao Requerimento nº 4, de 2007 – CDR, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, com a presença do Sr. Márcio Fortes de Almeida, Ministro de Estado das Cidades; e, na segunda parte a apreciação de Projetos de Lei. O Sr. Márcio Fortes de Almeida faz uma explanação dos objetivos propostos pela Audiência Pública. Fazem uso da palavra os Senhores Senadores Flexa Ribeiro, Heráclito Fortes, Eduardo Suplicy, Cícero Lucena, Garibaldi Alves Filho, Antônio Carlos Valadares e Eduardo Azeredo. É adiada a deliberação dos Projetos de Lei constantes da segunda parte da reunião. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e trinta e oito minutos, lavrando eu, Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pela Presidenta, Senadora Lúcia Vânia, e publicada no Diário do Senado

Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senadora Lúcia Vânia**, Presidenta

11ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada no dia 24 de maio de 2007, às 11 horas e 08 minutos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Havendo número regimental declaro aberta a 11ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 10ª Reunião da Comissão. As Srªs. e Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se acham. A Ata está aprovada e será publicada no Diário do Senado Federal juntamente com as respectivas notas taquigráficas.

Conforme a pauta previamente distribuída, a presente reunião destina-se à realização da audiência pública com a presença do Sr. Márcio Fortes de Almeida, Ministro de Estado das Cidades com o objetivo de expor os critérios de liberação de recursos do Ministério das Cidades e debater a questão dos Planos Diretores Urbanos dos Municípios em atendimento ao Requerimento nº 4/2007, CDR, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, bem como a apreciação de projetos de lei.

Em primeiro lugar, gostaria, Sr. Ministro, de cumprimentá-lo. Dizer da nossa alegria de tê-lo aqui na nossa Comissão de Desenvolvimento Regional, uma vez que esse Ministério é um Ministério de grande importância para esta Comissão e a Comissão espera, com grande expectativa, a palavra de V.Exª. no sentido de conhecer os programas do Ministério, bem como o objetivo principal desta audiência pública que será em torno da questão dos Planos Diretores que é, sem dúvida nenhuma, um grande interesse dos Prefeitos municipais de todo o País.

Portanto, quero mais uma vez agradecer a presença de V.Exª.--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pela ordem, Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pois não.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): V.Exª. poderia ler o requerimento da audiência, por favor?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, Requerimento nº 4/2007. Sr. Presidente, requero nos termos regimentais e constitucionais que seja convocado o Ministro das Cidades, Sr. Márcio

Fortes de Almeida, para em audiência pública, explicar os critérios de liberação de recursos do Ministério que dirige, aliás, do Ministério que dirige e discutir as questões dos Planos Diretores urbanos dos municípios.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Obrigado, Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Portanto, é com prazer que passo a palavra ao Exmo. Sr. Ministro das Cidades, Dr. Márcio Fortes.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Obrigado, Senadora.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Antes do Ministro iniciar a sua fala, eu gostaria de dizer que a nossa audiência pública está estabelecida para encerrar por volta de 12h30. Com a palavra, o Sr. Ministro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Senadora Lúcia Vânia, um prazer estar aqui a seu lado, comparecendo à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo atendendo à convocação que me foi dirigida. Quero, primeiramente, esclarecer que eu tenho por hábito até comparecer a reuniões no Senado e na Câmara por iniciativa própria, de maneira formal ou informal para dar informações sobre ações do Ministério. Quis o destino, porém, que exatamente nas duas convocações, no caso dessa convocação, que acontecesse duas coincidências, eu pertenço ao Conselho BNDES-FINAME, que tem reuniões a cada dois ou três meses e um plenário onde estão vários Ministros. E a primeira convocação exatamente caiu duas semanas atrás, em cima da hora, quando eu tinha já essa reunião marcada anteriormente. E na semana passada, eu estava com minha programação já direcionada para vir aqui com todo o prazer, quando, na véspera, em função da reunião do... CONSED da presença do Presidente da República, e em vista também que no temário haveria referências ao PAC e a ações do Ministério na área do saneamento e de habitação, eu fui convocado a estar presente ao SEDES. E por isso é que o ofício só pôde chegar na manhã, apesar de na véspera, o Ministro Walfrido ter me dito que já providenciaria a comunicação rapidamente aqui para a Comissão e daqui, sem que houvesse o meu ofício porque não houve tempo de entregar.

Então, apesar de não ter sido culpado pela ausência eu quero, ainda assim, me escusar porque não é do meu feitio. Eu tomo a iniciativa, quando sei que alguém quer falar comigo, Deputado, Senador, eu me antecipo e vou, a Senadora me conhece, eu vou inclusive às salas, aos Gabinetes dos Deputados, dos Senadores diretamente para conversar. Não tem problema. E para os que não sabem também, deixar cla-

ro que eu não marco hora para receber Deputados e Senadores. Alguém disse para mim que vai bater às minhas portas. Comete um grave equívoco porque a porta está sempre aberta é um estilo diferente que eu tenho. Eu entro às 7h30, vou até a meia-noite, recebo Prefeitos, Deputados, Senadores, sem hora marcada, basta telefonar para saber se eu estou. Tenho o maior prazer em receber. É meu jeito de ser e tanto que é assim que a gente faz a relações e acaba sabendo quais são efetivamente os problemas que estão na ponta. Porque quem sabe é o representante do povo, é o Senador, é o Deputado, é o Prefeito que sabe o que é que tem que ser atendido justamente numa área que é a área do Ministério que tem uma comunicação direta com a ponta que é a pessoa que não tem casa, que não tem água, que não tem esgoto e que não tem transporte, que não tem nem o seu terreno reconhecido de maneira legal perante um Cartório.

Então, são coisas, são temas que fazem com que a minha relação seja muito estreita com o Congresso, com as Prefeituras também.

O tema, duplo tema da convocação do Senador, com quem já tive a oportunidade de conviver no passado, em atividade na área empresarial, no tempo da CNI, é um prazer estar aqui, atender à sua convocação. Podemos passar.

É uma referência geral que queremos fazer a respeito dos critérios de liberação. Entendo que nós temos que nos atender algumas questões legais que são de fácil entendimento, e nós temos o PPA, temos o objetivo estratégico nessas áreas que eu mencionei há pouco são as áreas de atuação do Ministério: Habitação, saneamento, mobilidade, transporte urbano e também o desenvolvimento urbano, deixando bem claro que o Ministério foi criado em 2003 em seqüência, lá atrás, todos se lembram, à inclusão, em 1988, na Constituição, de um capítulo sobre políticas urbanas, e várias reivindicações se deram ao longo do tempo com movimentos sociais e até que em 2001, tivemos aprovado o Estatuto das Cidades. Em seqüência, em 2003, tivemos então a instalação do Ministério das Cidades e, na seqüência, de recomposição de marcos regulatórios, tivemos, em 2005, a criação do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social com a criação do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social. Em seguida tivemos, em 2006, e com sanção agora recente, o marco regulatório do saneamento. Um texto que foi aprovado por unanimidade pelas lideranças aqui no Senado e na Câmara por aclamação. Um texto que conduzimos aqui, nós pessoalmente conduzimos a negociação junto com todas as... Todos os partidos. Com os interessados, empresários, trabalhadores, empresas estaduais, empresas municipais, entidades

de classe, patronais ou sindicais e de trabalhadores. Então, conseguimos um texto que atendeu a todos. Mas, então, nós temos no PPA, ações que são definidas para, basicamente, o nosso Ministério atender a parte de interesse social, habitação de interesse social, saneamento para todos, mobilidade e transporte passa por necessidade de melhoria do transporte para toda a população, mas se discute a questão da redução das tarifas e desenvolvimento urbano como eu mencionei há pouco a questão da regularização fundiária, da titularização dos terrenos que muitas vezes são de simples ocupação, seja em áreas públicas, em áreas privadas e nós estamos procurando, com um esforço a nível nacional, de dar a titularidade, entrando inclusive em juízo para reconhecimento de usucapião, quando necessário.

Outra determinação evidente há determinações que vêm da LDO, da Lei de Diretrizes Orçamentárias, a cada ano. Temos o cumprimento, determinações gerais específicas do TCU, do Tribunal de Contas, para a liberação dos nossos recursos. Por exemplo, as questões dos editais que é ótimo que o Tribunal de Contas praticamente faça uma auditoria preventiva, não é, está sempre em contato. Eu até aplaudo muito essa atuação do Tribunal para evitar erros. Porque às vezes uma ingenuidade pode ser depois confundida com uma irregularidade. Então, eu acho ótimo que o Tribunal possa sempre fazer essa auditoria preventiva. Em muitos casos, o edital é alterado. Isso influi na liberação dos recursos mais adiante. Mas quando sair sai corretamente sem qualquer vício. Então é importante ação do Tribunal.

Nós temos o orçamento geral da união, como referência, nós temos recursos próprios e também atuamos por destaques. O Ministério pode fazer um destaque para outro, como nós podemos fazer para outro, outro pode fazer para nós, para desenvolver alguma ação. Por exemplo, nós temos uma ação, nessa área de regularização fundiária, com o Ministério da Defesa via Comando do Exército para atuar em várias áreas ocupadas, áreas da União ocupadas e que pertencem, por exemplo, ao exército. No Rio de Janeiro, na área de Guaratiba, é uma atuação que estamos tendo lá para resolver um tema que vem de cerca de 50 anos. Eu visitei toda a área e ainda se encontram lá pontes com PDF, Prefeitura do Distrito Federal. Município da década de 40, estamos regularizando. Então é um caso concreto que eu passo recursos para o Ministério da Defesa para fazer uma ação conjunta. Ou passo até também para saneamento, às vezes a necessidade de sanear alguma área eu utilizo uma força, por exemplo, uma tropa do Exército, da Marinha, de preferência do Exército, que já tem inclusive

um batalhão de engenharia para fazer uma obra específica. Também utilizo, é uma maneira de atuarmos de maneira mais eficiente e direta, sem a necessidade de concorrência com o próprio corpo do exército faz a obra. Então, essa menção aos recursos próprios e a destaques. Temos um dado novo que é, como referi há pouco, o Fundo Nacional de Habitação e Interesse Social, que foi criado em função do sistema nacional, em 2005. Tem o conselho gestor. O conselho gestor tem competências para fixar diretrizes sobre a destinação dos recursos que integram esse fundo e que são recursos, recursos que são destinados à construção de casas, melhoria de casas ou então também a urbanização de assentamentos precários. É um conselho, poderia clicar aí para mostrar a composição, conselho de ampla participação. Veja a participação intensa de Ministérios, de representações sindicais, de trabalhadores, de empresários temos exemplos claros aqui, associação de organizações não-governamentais, as ONGs, temos cooperação nacional e instituições financeiras, muito variado, União Nacional por Moradia Popular, Ministério da Fazenda, estou citando alguns mesmo para ver como é bem variada a constituição. É, em função disso são aprovados temas específicos que vão consubstanciar diretrizes, recomendações para a aplicação dos recursos. Pode voltar, obrigado.

Bem, e temos atenção diretrizes propostas pelo conselho da cidade. Esse tema virá na apresentação, Senador Flexa Ribeiro, quando tratarmos da questão dos Planos Diretores, que faz parte de um tema também da discussão com a resolução ao Conselho das Cidades. O Conselho das Cidades, não falarei aqui, mas quando tratar de outro tema mostrarei a sua composição e a evolução da sua criação também e que faz parte do organograma do Ministério, apesar de ser um conselho que tem uma função meramente consultiva, mas com ampla participação da sociedade, maior ainda do que o conselho gestor, cerca de 86 titulares, e 86 suplentes. Uma composição muito variada, que é um Plenário muito amplo em que temas mais variados são discutidos nesse âmbito de ação do Ministério e lá são feitas recomendações, apesar de não serem recomendações, com efeito, de efeito deliberativo, são meramente consultivas. Nós temos sempre especial atenção pelas diretrizes que vêm desse órgão. Por favor.

Bem, na ação setorial, eu dei abordagem legal geral, nós temos, para as liberações de nossos recursos, nós temos manuais que são aprovados, né? Então, nós temos, por exemplo, no momento atual, quem acessar o site do Ministério, verá que existe lá um ponto que diz: Acesso ao Fundo Nacional de Habitação e Interesse Social. Está aberto o fundo, está

aberto o processo de seleção que se começou no dia 2 de maio e vai até 4 de junho para os tomadores públicos, sejam Estados ou Municípios que queiram se habilitar a recursos para a construção de casas e melhoria habitacional ou organização de assentamento precários ou até receber recursos para a assistência técnica. E valores até a faixa de dez milhões de reais. Está aberto. Então, nós temos a seleção pública e nós temos o manual específico que é publicado que consta também do site. Além de sair em diário Oficial, sai também, fica permanentemente no site para orientação. No que toca o outro ponto que é do orçamento nosso que diz respeito às Emendas parlamentares, é bom assinalar que nós temos o nosso orçamento, eu diria, quase que 2/3 é composto por Emendas parlamentares. Eu agradeço muito a atenção de todos, já vimos a situação antes de eu chegar, mas uma atenção com o Ministério, ou seja, o Ministério que quando tem muita Emenda é porque tem muita ação que chega à ponta que é importante de ser implementada.

Então, o primeiro ponto, obviamente, é a observância no art. 2º, da Lei 10.683, que determina as relações exatamente da presidência via sua SRI, Secretaria de Relações Institucionais, com o Congresso Nacional. No caso, atualmente o Ministro Walfrido, com competência específica.

O outro ponto fundamental é a questão do planejamento e da execução orçamentária. A liberação não se faz permanentemente ao longo do ano, dependemos sempre das juntas, as liberações da junta de execução financeira que trata da programação, da liberação de recursos ao longo do ano, basicamente a parte orçamentária, e depois, obviamente, temos a liberação financeira também. E o cronograma é definido exatamente pela disponibilização desses recursos, em geral, se começa pelas Emendas individuais e progressivamente se vai entrando para a área de bancadas e para as Emendas que são apresentadas pelas Comissões. Pode passar. Não, pulou.

Fluxo operacional. Fluxo operacional. Sim. Nós publicamos as Portarias basicamente relativamente o manual de contratação com diretrizes para a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. É bom deixar claro inclusive nesse momento que o Ministério, ele não faz obras. Nós temos a CAIXA ECONÔMICA como contratada. É nossa mandatária, nós pagamos 2,5% sobre cada contrato, isso é progressivamente ao longo da execução, para que ela receba toda a documentação pertinente à situação do município, da situação do Estado, a situação relativa à licitações, relativa a regularização fundiária, a situação ambiental, tudo o que for necessário para a execução do contrato e recebe a documentação e analisa para saber se está dentro dos nossos programas

para que haja a assinatura. Então, ela é nossa interface com as prefeituras. Nós recebemos uma síntese de cada documentação com respeito basicamente ao pleito, ao recurso que é destinado, o que vai ser realizado para que nós possamos dar aprovação por enquadramento em nossos programas e para a liberação da chamada ordem de serviços para que possa começar a obra. E nós não passamos recursos integrais orçamentários, são integrais, mas os financeiros, temos uma regra de passar um pequeno montante para simplesmente para que a obra possa ter garantia de início, mas nós passamos a conta-gotas, da mão para a boca, ou seja, é feita a medição, passa-se o recurso. Não é feita a medição, não se passa o recurso financeiro. Esse é um problema muito delicado, porque muitas vezes as obras começam e nunca sabe por que é que param no meio do caminho e por isso que é muita situação que você tem obras paralisadas, apesar dos recursos, do recurso estar disponível no Ministério e a ponta, a CAIXA não faz a medição porque a obra não andou, ou por, simplesmente, possa haver atraso na medição e os recursos ficam disponíveis. Então, da nossa parte nós temos a interface da CAIXA que nos dá a garantia que nós não passamos recursos que não sejam objeto de medição. Nós temos as Portarias também determinando internamente como fazermos o relacionamento da execução orçamentária financeira, e suas delimitações com respeito às Secretarias nossas, quais são os limites que são destinados para a execução quadrimestral, seja a parte orçamentária financeira, para cada uma das nossas secretarias que constitui as nossas AGUs. E lembrar que nós temos também dentro do Ministério duas empresas vinculadas, a CBTU, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos que tem a seu cargo vários metrô no Brasil e também a TRENURB que é encarregada da operação do metrô de Porto Alegre, no momento vai até São Leopoldo, aguarda-se uma definição do Tribunal de Contas, sobre um Edital, aquela auditoria que é ótima que se faz antes, o Edital para saber se vai ser feita uma obra de extensão até, perdão, até Novo Hamburgo.

Queria assinalar, isso é de interesse inclusive específico aqui dos parlamentares, foi baixado um acórdão no Tribunal de Contas que está sendo objeto de reanálise no momento com respeito a esse procedimento dessa relação com a CAIXA. Porque a CAIXA nos dá uma consultoria, ela analisa a documentação e nos passa o resumo. O Ministério é um Ministério novo, tem um quadro pequeno. Foi feito um concurso cujos aprovados foram já nomeados, mas há muita mobilidade de gente que entra e que sai. Estamos, inclusive, solicitando até reforço para a nomeação de funcionários, de concursados que estão numa faixa daquela até

50% adicional e que têm que ser chamados porque é incrível no serviço público faz concurso para um lugar, o sujeito faz concurso para outro, faz concurso para outro, e fica no rodízio. Ele vai virando especialista em concurso e a gente nunca sabe qual o quadro efetivo. Então, por isso, inclusive estamos discutindo a necessidade de ter algum quadro específico de gestão urbana, alguma coisa desse tipo, para poder amarrar mais as pessoas, criar uma carreira específica. Mas o quadro é pequeno, então nós temos a CAIXA como nossa mandatária porque o procedimento alternativo é por convênios. Alguns Ministérios trabalham por convênios as obras, o convênio é re-assinado com a Prefeitura ou com o governo do Estado e há um gestor que acompanha a execução dos contratos. No nosso caso nós não temos quadros, são muito pequenos, nós usamos a CAIXA. Mas o Tribunal de Contas estava querendo que a gente pudesse fazer uma análise mais profunda dos projetos todos antes de mandar para o Tribunal, antes, perdão, de mandar para a CAIXA. A conveniência ou inconveniência não vem ao caso, recomendação é para ser cumprida. Mas nós estamos discutindo com o Tribunal como se fará isso, pelo seguinte, porque a CAIXA está, por exemplo, está distribuída pelo Brasil inteiro, tem “n” dependências, superintendências, está na ponta. Ela pode receber a documentação, ela bata para a superintendência, vem para a Brasília, analisa etc. Eu não tenho Delegacias, eu não tenho Delegacias. Quando eu estava no Ministério de Cultura era muito fácil eu tinha delegacias, a senhora se lembra disso, era muito fácil se receber o projeto, se analisava localmente, se corrigia, se olhava se estava correto, depois a delegacia mandava para sacramentarmos ou não na central aqui em Brasília. Mas, isso está sendo rediscutido. Porque, Senadores, nós estamos num diálogo muito, muito amigável, muito estreito com o Tribunal para ver como achamos um melhor encaminhamento porque, os senhores ouviram que eu falei antes que geralmente, os senhores sabem melhor do que eu que as Emendas de bancada e as Emendas de Comissão são liberadas mais ao final do ano em função da execução orçamentária financeira. Primeiro vai para os individuais, depois para de bancada.

Então, se eu tiver que analisar todos os pleitos antes de mandar para a CAIXA, eu tenho que começar a analisar desde agora todas as Emendas de bancada, todas as Emendas de Comissão. Independentemente de saber se elas serão ou não aprovadas. Porque, se os recursos são liberados, por exemplo, em novembro ou dezembro eu não terei tempo uma vez definido o recurso de fazer a análise porque eu tenho que mandar gente para o Brasil inteiro para verificar *in locu* a situação do terreno, problema ambiental, tem que olhar

tudo antes. Então, nós estamos numa negociação muito tranquila com o Tribunal de Contas para ver em que medida isso possa, Senador, como está o senhor? Tudo bem, prazer. Em que medida esse procedimento terá que ter um pequeno ajuste, porque se necessitaria talvez até a contratação de centenas de engenheiros para levar adiante como deveremos fazer mantida a recomendação do acórdão.

Então, é só um detalhe adicional que eu queria colocar na questão da liberação de recursos, isso pode influenciar na questão das Emendas exatamente. Eu terei que fazer desde agora essa análise rápida e deixar no estoque, quando vier o recurso, inclusive os parlamentares terão que dizer com muita antecedência como será feita a destinação dos recursos dessas Emendas de bancada e de Comissão. Eu terei que saber o que é para cada um e em que lugar para poder já fazer, desde agora, eu digo no momento distante no final do ano, nós temos que fazer essa análise, porque é complexa da análise. Estamos vendo como ficará isso, caso contrário será um problema a ser vencido que começa pela contratação de pessoal. Terei que certamente ter centenas de engenheiros para me ajudar, urbanistas para me ajudarem nessa tarefa. Essa é uma ressalva que eu queria falar. Mas um assunto a ser tratado com muita tranquilidade e com a análise, o entendimento de que o procedimento tem que ter aperfeiçoado? Temos. Agora que não crie, nesse primeiro momento que nós não temos quadros, é uma situação delicada. Nós temos tempo para fazer, porque se eu contratar também sem fazer concurso é outro problema que será colocado. Eu não posso contratar sem fazer concurso. Para fazer concurso vai demorar. Então temos que acertar esse meio caminho para ver como fica a questão da aplicação desse procedimento novo. Por gentileza.

Bem, seguindo na apresentação. Nós temos aí uma visão da parte do orçamento do Ministério das Cidades dos anos de 2005/2006. Para termos uma idéia exatamente de quais programas nós temos e como as Emendas também se enquadram nessa programação. Eu vou ler rapidamente porque estou com dificuldade de projeção, está um pouco claro o quadro. Nós temos, obviamente, a parte administrativa, apoio administrativo, mas nós temos apoio de desenvolvimento urbano de municípios de médio porte, apoio de desenvolvimento urbano de município de pequeno porte, desenvolvimento integrado e sustentável do semi-árido, desenvolvimento sustentável do Pantanal, drenagem urbana sustentável, fortalecimento da gestão municipal urbana, gestão da participação e organismos internacionais, gestão da política de desenvolvimento urbano, habitação de interesse social, mobilidade urbana, nacional de

acessibilidade, qualidade e produtividade do habitat, reabilitação de áreas urbanas centrais, resíduos sólidos urbanos, revitalização de bens do patrimônio histórico nacional, saneamento ambiental urbano, segurança e educação de trânsito, direito e responsabilidade, urbanização, regularização e integração de assentamento precários, descentralização do sistema de transporte ferroviário urbano.

Então, para ter uma idéia de quais são os programas do Ministério e neles também há a necessidade de fazer o enquadramento das Emendas quando são de caráter genérico.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr. Ministro, questão só de esclarecimento. Quando o senhor volta nessa planilha que fala desenvolvimento integral sustentável do semi-árido, ou então urbano e município de pequeno, no outro item de médio porte. Isso aí está incluída toda a função orçamentária tanto de Emendas como de iniciativa do Ministério, não é isso?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Exatamente. Esse é o orçamento geral aqui.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Geral.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Orçamento geral. Então, os programas em que e enquadram os recursos do Ministério e as Emendas propostas.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Ok.
SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Esse quadro está difícil de ver, passamos ao seguinte, não interessa. Bem, temos, como eu referi, também a nossa empresa de trens urbanos de Porto Alegre que é a TRENSURB, temos a CBTU e que nós temos uma atividade, na CBTU, ainda de dupla, que é de gestão, operação do transporte metrô em Belo Horizonte e também em Recife com atividade não só de operação de sistemas como de construção e ampliação de sistema. No caso de Salvador está no âmbito da CBTU, mas já foi descentralizado para a CTS, para órgão municipal e tem a participação do governo também que tem a sua participação no comparecimento com os trens, com o material rodante. E também em Fortaleza que esta mais descentralizado, mas também há recursos disponibilizados através do PPI para a complementação, essa exposição já fiz até, o Senador Heráclito Fortes está aqui, o Senador Azeredo também está aqui, mas eu participei daquela outra audiência pública explicando a respeito.

Nós temos o TRENSURB que é a primeira, que tem a ampliação do metrô que vai, como disse, de Porto Alegre até São Leopoldo e aguardamos a decisão do Tribunal de Contas para ver como será feita a liberação do edital para a complementação das obras

até Novo Hamburgo. Temos, finalmente, lá embaixo o Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito. Eu queria até aproveitar Senadores, para fazer uma referência que ontem foi assinada, assinado pelo Presidente--

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Presidente, Presidente.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Pois não, perdão.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Eu queria pedir permissão, já que o assunto é metrô e a população de Teresina aguarda com muita ansiedade esse metrô prometido há muitos anos. Eu queria saber de V.Ex^a., que estágio está. Eu não me lembro mais qual é a construtora que está fazendo a obra. Porque V.Ex^a. prestou alguns esclarecimentos há dois ou três meses atrás.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Foi.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): De lá para cá se a obra foi recomeçada, o que é que está havendo?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Em curso.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Eu gostaria de informações atualizada sobre essa obra eu não me lembro qual a construtora.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Em Teresina nós temos aproveitamento de uma linha de trem de carga, trem de carga passa de madrugada. Então, é operado o metrô durante o dia. Eu estive com o Presidente da República já em 2005, lá, logo após eu ter assumido o Ministério, e conversando com o Governador, com o Prefeito, o que nós, e com o Presidente, nós verificamos que o que funcionava como metrô de superfície ligava dois pontos com pouca população. Então, não havia muita utilização. Havia uma obra já iniciada, contrato anterior, que estava paralisada, de modo a levar o ponto final até o lugar que chama...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Troca-troca.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Troca-troca. É, falamos juntos. Troca-troca exatamente. Era um quilômetro e que houve vários problemas ambientais a serem superados, inclusive também o trem deixou de ser superfície e foi por via elevada para não dividir a cidade, que é importante. Houve a necessidade de destruir algumas árvores naquele caminho, não foi, Senador? Então, a obra, pelo que eu sei, ela segue, é o único caso, é o único caso do Ministério que nós não temos a CAIXA intermediar porque vinha no contrato anterior à nossa chegada. É um convênio anterior e que nós temos um gestor nosso acompanhado, é o Dr.

Márcio Galvão que vai lá todo o mês olhar a situação da obra. A obra segue. E pela informação que eu tenho está na reta final para ser concluída.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): A obra está em funcionamento não está paralisada?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não está parada, não.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Qual é a construtora, Ministro?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: É Andrade? Qual é a construtora, sabe e é Andrade? Andrade ou Camargo, eu não sei agora. O senhor me daria dois segundos que--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria, Senador Heráclito, não é melhor aguardar o Ministro concluir a exposição para depois fazer as perguntas?

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Eu só queria aproveitar a demanda. Lamento que a assessoria do Ministro não saiba--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Queiroz Galvão.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Queiroz Galvão? Muito obrigado, Sr. Ministro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: É o único caso que temos um convênio e temos o gestor que é o Dr. Márcio Galvão.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Esse ano já foi liberado quanto?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não, o recurso todo para ser liberado são onze milhões de reais, é o número de Emendas, inclusive, onze milhões de reais.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Agora, eu quero aproveitar para parabenizar o Ministro. Pela memória do troca-troca

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Heráclito--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Pois é.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Além de ser um nome interessante nós estamos vivendo na fase dos troca-troca de Ministro--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Nós dois somos “Fortes” temos boa memória, né?

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Claro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: [risos] Mas, eu estava, Senadora, eu estava referindo, quando o senhor fez a pergunta, referindo a questão do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito. Ontem o Presidente da República assinou um decreto instituindo a política nacional contra o uso de álcool.

Como várias vertentes para serem implementados por vários Ministérios. E no nosso Ministério nós temos o DENATRAN, temos o CONTRAN, ou seja, o trânsito é matéria do nosso Ministério, deixou de ser matéria do Ministério da Justiça desde 2003. Então, é matéria nossa o trânsito. E eu chamo a atenção para essa situação. E eu pediria, especialmente uma atenção dos Senadores e até por um tema que diz respeito a uma coisa pessoal minha que eu vou dizer o que é que é.

A implementação dessa política passa, passa por... no nosso Ministério, por uma ação direta de prevenção, de educação. A garotada está morrendo por aí bebendo, por isso que a campanha do álcool de dirigir, daqueles que mais necessitam de apoio, que são os jovens. E nós precisamos fazer várias campanhas. Já fizemos, fazemos algumas durante o ano, porque o senhor vê os recursos que nós temos são esses aí, mas são contingenciados. Precisamos fazer campanhas nacionais seguidamente juntamente o que nós fazemos também a inclusão da matéria em currículo escolar, né? Para que se conscientize a população jovem dos riscos, não só para a saúde, mas no caso específico do Ministério, do risco para a vida humana, dirigir sob efeito do álcool, aliás, essa mudança da legislação, não é, está... você não vai medir qual é a concentração do álcool como era antes, 0,6 litros por concentração, agora está sob efeito do álcool você pode, mesmo havendo a recusa do condutor, você pode ir lá, o agente, o fiscalizador pode multá-lo. Porque são... Não há a necessidade de medir fisicamente o que é que aconteceu. A aparência já indica e a recusa já levam à necessidade inclusive da multa e de apreensão do veículo. Mas eu queria ressaltar o seguinte, que nós temos, os senhores conhecem o fundo, FUNSET, o Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito. E temos também o recurso do DPVAT, esses recursos chegam a aproximadamente 1 bilhão e 100 milhões de reais. Recursos que foram se acumulando ao longo do tempo. Acontece que a parcela que é liberada desses recursos, inclusive, claro que vem do Executivo, mas o Legislativo pode ajudar a trabalhar nisso, recursos, a parcela é apenas essa. Então, nós poderemos, por exemplo, com o recurso do DPVAT fazer convênios, seja via CAIXA ou diretamente com prefeituras, com Estados para disponibilizar recursos que eu chamo que são da maior, eu chamo recursos para agentes inibidores. Os senhores já notaram quando existe uma barreira eletrônica que está escrito: 50 km/h as pessoas passam a 30? Onde está 60, passam a 40? Não é, não estou falando de radar, falo barreira eletrônica. Então, eu faço uma brincadeira dizendo que nós temos que tirar o pardal, ou em outros Estados é corujinha, né, tirar do ninho para ficar visível porque

ela tem que ter um efeito, porque se uma corujinha ou um pardal está colocado num lugar, está escondido, a pessoa por qualquer motivo passou correndo, capota e morre, para que é que serviu o pardal? A multa não sai ser recolhida. Alguns pensam em multas. Eu não penso em multa, eu penso em vida. Ponto em carteira não vai existir porque morreu. Para é que serviu o pardal? Então, tira o pardal, aí vai servir para alguma coisa, garantir que naquele lugar ninguém vai morrer. Alguém disse para mim: Ora, Márcio, se diminuir ali no momento seguinte vai correr. Põe outro. Se a via é perigosa, e vai se colocar tantos quantos necessários ou mesmo a lombada eletrônica, como se torna previsto na resolução 214 do CONTRAN, para evitar, salvar vidas. Mas esse recurso aqui, quando passar aqui no Congresso eu pediria especial atenção se a gente pudesse aumentar recursos para fazer convênios para colocar mais sinalização, mais pardal, mais lombada eletrônica, o que for necessário para inibir. Os senhores já notaram que sexta, sábado e domingo são os dias, à noite, né, onde tem mais acidente de trânsito com pessoas que bebem. Porque no interior bebe-se muita pinga, nas cidades grandes, muita cerveja. Os senhores notaram que não tem agentes de trânsito nas ruas nesses dias. Já notaram isso? Então eu quero botar um agente inibidor, porque quando tem um guarda ninguém corre. Todo mundo respeita. Então tem que ter alguma coisa que substitua o guarda nessa noite, se é que não tem fiscalização, coloca uma barreira eletrônica, coloca um pardal, vamos salvar vidas. Meu filho morreu.

SENADOR EDUARDO SUP LICY (PT-SP): Em acidente de trânsito?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Ok, tá. Só queria dizer isso, pedir aos senhores que pudessem ajudar no momento da aprovação de orçamento, aumentar um pouco. Não estou falando em liberar um bilhão, eu não seria louco, é necessidade de espaço orçamentário. Mas quando for analisar, talvez progressivamente for aumentando, talvez 50 milhões, isso será interesse da população toda. Isso será para distribuir em convênios para a colocação de sinalização de equipamentos eletrônicos o que for necessário para acabar com essa matança que está ocorrendo com a garotada hoje em dia.

SENADOR EDUARDO SUP LICY (PT-SP): Permita, Presidente, sobre esse tema, posso uma breve palavra?

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Suplicy, eu solicito aos Senadores que aguardem o Ministro concluir a sua exposição e, logo em seguida, eu passo a palavra para os Srs. Senadores.

SENADOR EDUARDO SUPLICY (PT-SP): Eu aguardo. Mas fazer uma observação sobre esse tema da educação da segurança do... e a questão do álcool. Tendo em conta a sua observação. Pensei que já pudesse... vou aguardar.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Estarei aberto. Pois não. Vamos seguir então dessa parte de Emendas. Pudéssemos passar ao senhor... Temos programas, temos a distribuição das Emendas que foram apresentadas. De acordo com vários programas enquadramentos. Queria também até solicitar a atenção das assessorias dos parlamentares que muitas vezes nós temos problemas com aquele nº 1 e nº 2, infra-estrutura para municípios com mais de 100 mil ou com menos de 100 mil. Quando se faz às vezes a destinação, a indicação do município, tem que ter cuidado para saber se está acima de cem mil. Várias Emendas são perdidas, às vezes no descritor, colocando o município desenquadrado em relação a dimensão, se é 109 b ou 109 a. Ocorre muito. Estou me permitindo fazer essa observação porque ocorre e muito. Como o Ministério tem muitas Emendas, já estou alertando as assessorias.

Então, são todos temas aqui basicamente de urbanização, de assentamentos precários, de habitação, de saneamento, questão de lixo. Água, esgoto. Todos os programas aqui são enquadrados as Emendas e nós tivemos, em 2005, 1 bilhão, 924 milhões. É um número elevado. E em 2006, 1 bilhão, 750. E a liberação se fez na faixa de 906 milhões em 2005 e de 1 bilhão, 177 em 2006. Houve um aumento na liberação das Emendas de 2006 em relação, percentualmente, e também de maneira, de forma absoluta em relação ao ano de 2005. Isso pode saltar. Por tipo de Emenda, nós tivemos Emenda de bancada, individual, individual genérica. Emenda de Relator. Está a distribuição, Srs. Senadores podem ver o valor para cada caso, bancada, Comissão individual que foi executado, com percentual que já mencionei anteriormente. Essa distribuição foi contemplado o Ministério com as Emendas dos senhores. Esse é um mero gráfico com relação ao anterior. Podemos seguir.

Em relação as Emendas de bancada, nós temos aí a distribuição, por Estado, do que foi feito em 2005, em 2006. Temos percentuais variáveis e estão aí totalizando justamente os valores apresentados inicialmente. Poderemos distribuir depois, até inclusive o CD para melhor leitura e acompanhamento pelos senhores.

Como houve a convocação, a pergunta do Senador Flexa Ribeiro eu até marquei o Pará, se puder clicar aqui. O Pará, em 2005, tínhamos Ananindeua, Santarém, Castanhal, Paragominas enquadrados no apoio de desenvolvimento urbano e municípios de médio e

pequeno porte. Em 2006 não houve apresentação de Emenda de bancada.

Bem, esse é um quadro interessante que acho que chama mais a atenção dos Srs. Senadores. A distribuição pelos partidos. Os senhores poderão ver que a distribuição atende a todos os partidos. Vejamos, por exemplo, temos a base, ou temos a oposição, temos aí um caso interessante em 2006, PSDB tem 82% em relação ao seu valor que foi distribuído no total das suas Emendas. Então, não existe um diferencial entre o que é base do governo e o que é oposição. Temos esse quadro uma evidência muito interessante como fazemos a distribuição por todos os partidos. Volta, volta, volta que o Senador, os Senadores estão vendo.

SENADOR CÉSAR BORGES (DEM-BA): PT é quase 100%.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Essas são coletivas?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: São todas as Emendas. Todas as Emendas, é. Todas as Emendas.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): O executado... não sei preciso nenhum não, viu?

SENADOR EDUARDO SUPLICY (PT-SP): Sr^a. Presidente, uma brevíssima pergunta, a propósito. Não--

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Sobre o tema.

SENADOR EDUARDO SUPLICY (PT-SP): Sobre o tema, é porque senão vai se perder a oportunidade. Ainda, acho que domingo, o ex-Secretário da Receita Federal propôs para diminuir a problemática toda do que estamos vivendo aí, Operação Navalha etc, sugeri se extinguir as Emendas. As Emendas de parlamentares de qualquer natureza. Se o Ministro Márcio Fortes pudesse nos dar assim uma breve opinião sobre se seria, na sua avaliação, adequado se considerar aqui no Congresso Nacional a eliminação de Emendas e... de parlamentares e quais são as vantagens e desvantagens de haver Emendas. Se ele puder, numa breve palavra dizer isto.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Bem--

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Presidente, me permita, sobre o mesmo assunto. Eu também ouvi proposta do Presidente da Comissão Nacional da Confederação Nacional do Município propondo que acabasse com as Emendas e fosse repassado para os estados e municípios e não ficasse com o Executivo Federal.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Sobre o assunto, Sra. Presidente. [risos] É muito comum--

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Para um adendo, Presidente.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): É muito comum, é dentro do quadro, o Ministério de V.Exª., digamos, que a Emenda seja de 60 mil reais, aí você recebe um comunicado de que vai ter que, um corte de 5 ou 10% para outros atendimentos, que tipo de atendimento é esse? Quando a sua Emenda é cortada por 5 ou 10%? Ela é cortada o atendimento é para Emenda parlamentar? Qual é o destino desse corte? Para onde é que é revertido esse dinheiro do corte da Emenda do parlamentar?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Contingenciamento.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): O que eu quero esclarecer é isso.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria de esclarecer aos Srs. Senadores--

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Se há remanejamento? V.Exª. Está afirmando que não há remanejamento.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: No momento, foi oportuna a sua pergunta, já falo com o Senador Suplicy em seguida, permite. Quando foi montado o PAC, o senhor se lembra que o Presidente da República anunciou como foi feita a montagem, o que é que foi contingenciado. Então, nesse primeiro momento foram contingenciadas as Emendas de bancada e de Comissão. Tanto que a liberação das Emendas individuais está sendo programada creio que para os próximos 30 dias está havendo já uma definição do Ministro Walfrido a respeito. Mas as bancadas de Comissão ficarão para o final do ano, pelo menos estão contingenciadas para dar origem ao PAC. Claro que em havendo arrecadação que justifique a operação mais tranqüila do orçamento.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Não estou falando do PAC não, Ministro, estou falando de orçamentos passados. Não há remanejamento de recursos de parlamentares para Emendas ou para objetivos que não sejam de parlamentar.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não, a Emenda fica, não é usada, não é usada.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador Heráclito. Olha, eu não quero ser grosseira com os senhores parlamentares, mas essa audiência foi objeto, objeto de uma convocação do Senador Flexa Ribeiro, eu gostaria que o Ministro terminasse a sua fala para que os parlamentares pudessem fazer uso da palavra através da inscrição.

Então, solicitaria a compreensão dos senhores para que eu não fique aqui fazendo papel antipático. Eu sei, Senador Heráclito, do interesse de V.Exa mas eu pediria a colaboração no sentido de permitir que o Ministro conclua o seu--

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Eu diria a V.Exª. que fique absolutamente tranqüila, porque por mais esforço que faça V.Exª. nunca vai ser antipática, pelo menos a meus olhos. [risos]

Então, essa parte está resolvida, não tem problema. A questão das perguntas--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Mesmo com esse elogio, eu gostaria de solicitar a V.Exª.-- [risos]

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Eu quero apenas lhe dizer que as perguntas feitas elas são específicas do momento, por conta de quadros--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Sim.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Que eu acho que é mais proveitoso e rende mais, dentro do próprio espírito da convocação e tenho certeza que atende mais a quem está nos ouvindo, o Brasil inteiro que está nos assistindo. Esse Ministério é um Ministério que entra na Casa de todo o brasileiro, é o Ministério das Cidades. E isso aí toca fundo é... daí porque a insubordinação minha, do Senador Suplicy e de todos mais, respeitando a sua autoridade de Presidente.

Agora, simpatia em V.Exª. é permanente, ampla, geral e irrestrita, fique tranqüila.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Muito obrigada. Eu quero só dizer aos Srs. Senadores que tudo isso que eu peço é em respeito ao Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Não, da minha parte não tem problema nenhum.

[risos]

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pôxa. Então, eu agradeço, agradeço o Senador Flexa Ribeiro. Mas vamos então, em respeito ao Ministro, solicitar, em respeito ao Ministro solicitar aos Srs. Senadores que aguardem o término dessa-- não, Senador Flexa, por favor. Por favor, com a palavra o Ministro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): V.Exª. Disse que ele iria encerrar, pela primeira vez eu escutei isso numa abertura de audiência pública. Iria encerrar às 12h30. Então, são 11:55. Então, eu pediria que V.Exª. já estendesse a audiência pública porque nós não vamos concluí-la no horário previsto.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): V.Exª. Pode ficar tranqüilo, porque V.Exª.

terá todo o tempo necessário para fazer as suas perguntas.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Lhe agradeço, lhe agradeço.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Senadora, em atenção ao Senador Suplicy, só uma palavra. Senador sabe, anteriormente eu estive no Ministério da Agricultura e também naquele momento eu tive muito contato com o Congresso, com os Deputados, Senadores, com Prefeitos. E nessa cidade, como Senador Heráclito Fortes falou agora, nós entramos também na casa do cidadão até para dar a casa porque ela não existe na maioria dos casos.

Eu queria, eu vou construir a resposta em função do que está acontecendo no momento. O senhor pode, poderia imaginar, por exemplo, que dentro do PAC, né, por hipótese, fazer uma política nacional de saneamento, de habitação, nós tivéssemos gabinetes fazendo o nosso cerebrino trabalho de montar esse programa, não é isso? Nós não estamos fazendo outra coisa, queria dizer aos Senadores, eu praticamente me mudei para o Palácio do Planalto há duas semanas. Nós estamos ouvindo os Governadores, os Prefeitos que estão vindo trazer os seus projetos. Estamos ouvindo os pleitos diretamente dos Governadores e dos Prefeitos. Ou seja, *mutatis mutandis* é o que fazem os Deputados e Senadores quando apresentam suas Emendas porque indicam-- [soa a campainha] qual é o real interesse da população que representam. Então, no caso, nós estamos fazendo exatamente no PAC, nós não estamos fazendo um programa para impor, nós estamos ouvindo. É um Pacto Federativo exercitado, mesmo. Nós estamos ouvindo os Governadores tem vindo, os Vice-Governadores, Secretários, Prefeitos, nós rodamos o dia inteiro sem parar ouvindo. Estamos tabulando tudo agora para formar a nossa posição final. Mais ou menos é o que seria um quadro de Emendas, estamos ouvindo os Prefeitos e Governadores, os Senadores e Deputados, trazem as posições quando apresentam suas Emendas. Então, aí já estou realizando que no Pacto Federativo isso é muito importante. Porque os senhores são representantes para trazer as propostas. E eu acho que são de uma intensa valia. Se há algum problema no momento, como mencionou o Senador Heráclito Fortes, que leva essas propostas de cancelar ou descancelar, ou de não seguir com esse procedimento, eu acho que é o problema de ver o sistema como funciona. Eu deixei bem claro aqui que o nosso Ministério não faz as obras, ao contrário de outros Ministérios, nós não fazemos obras, nós temos a CAIXA para fazer todo o contato e verificar na ponta e fazer as medições. Mas eu acho que são úteis como são úteis, as Emendas, como são úteis e utilíssi-

mas essas participações que nós estamos tendo dos Prefeitos e dos Governadores para trazer os pleitos. Inclusive, revelo para os senhores, nós estamos solicitamos, se eles não falaram ainda com os senhores, nós pedimos que indique o que é nº 1, o que é nº 2, o que é nº 3, o que é nº 4, para inteiramente cada um possa colocar os pleitos que queira. Inclusive, no caso do PAC, tudo o que foi pedido antes, eu digo o seguinte, a reunião agora é como se fosse o marco zero, os senhores podem trazer o projeto novo aqui que vai ser considerado dentro da sua prioridade. Então essa relação que está se estabelecendo é a mesma na relação que se estabelece via Emenda, quando os senhores trazem as Emendas. A Emenda seria mais ou menos o projeto que está sendo apresentado numa reunião ao PAC. Acho que é de inteira valia porque representa a manifestação do interesse da ponta.

SENADOR EDUARDO SUP LICY (PT-SP): Muito obrigado.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Bem, podemos seguir? Bem, em seguida Senador Flexa, eu entro pela questão dos conselhos da cidade, vou acelerar um pouco mais para podermos ter... Que eu gosto de me detalhar, mas eu vou correr um pouco mais. Se me permite, Senador Heráclito. Há um pequeno problema lá em Teresina, que eu quero, até bom que o senhor saiba, sob a titularidade do terreno da estação do troca-troca. Troca-troca tem uma discussão lá-- como? Não vai ter que trocar alguma coisa porque é uma discussão entre a Prefeitura, o Governo do Estado sobre a titularidade do terreno. É uma coisa que está se acertando lá.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Está parado?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não, a obra toda seguiu. Agora, para poder terminar isso é um problema de regularização do terreno lá. Vou verificar o que é que está havendo, é uma relação local para definir de quem é o terreno, alguma coisa assim. Ok.

Bem, vamos entrar na parte, por gentileza do Plano Diretor. Existem duas coisas relacionadas com a convocação que foi solicitada pelo Senador Flexa que é dois termos que passam, o Plano Diretor propriamente e a origem de uma resolução do Conselho das Cidades que tocou no tema e que foi objeto inclusive de uma manifestação em plenário do Senador Flexa, que eu acompanhei atentamente. Rapidamente vamos, Alcione. A Constituição Federal, como disse, em 88, previu já um capítulo de políticas urbanas. Não preciso me deter nisso e lembrar que em 2001, a Lei 2.257 baixou o Estatuto da Cidade regulamentando exatamente esse art. 182, dispondo sobre todas as iniciati-

vas, todas que podem ter, que podem ser exercitadas dentro do município, dentro do Estado com vistas a se ter uma cidade mais justa com inclusão, uma cidade sustentável. Especificamente, o Estatuto das Cidades diz: “Para garantir a gestão democrática deverão ser utilizados entre algo seguintes instrumentos: Órgãos colegiados e políticas urbana, audiências e consultas públicas, conferência e iniciativa popular”. Isto é uma lei que passou pelo Congresso. Vamos seguindo. Por que é que eu estou citando isso? Então, naquele momento uma Medida Provisória criou o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, o CNDU, que é órgão deliberativo e consultivo que naquele momento estava na SEDU que era órgão da Presidência da República. O CNDU, calma, um minutinho, é o CNDU é o precursor do Conselho das Cidades, que vai ser objeto de referência mais adiante. O Ministério foi criado em 2003, né? E na Medida Provisória 103, o CNDU passou a chamar Conselho das Cidades em 2003. O Decreto 4.665 aprovou a estrutura do Ministério das Cidades e descreve que na estrutura organizacional do Ministério está o Conselho das Cidades como órgão colegiado. Ele tem, ele tem se a transposição das características da inspiração original da CNDU que era do Estatuto das Cidades, que era previamente referido. Em 2003, temos a primeira convocação da Conferência Nacional das Cidades, os senhores se lembram disso. É um processo que nasce das conferências nas cidades para as conferências nos Estados e depois uma conferência nacional aqui em Brasília. Que participam cerca de três mil representantes de todo o país. O conselho tem uma participação, Senador Flexa, que eu queria deixar bem claro, o conselho, inicialmente foi proposta uma composição bem ampla, como os senhores estão vendo aí, em que, que temos representantes do poder público federal, poder público estadual, municipal, movimentos populares, trabalhadores, empresários, entidades acadêmicas de pesquisas profissionais, organizações não-governamentais. O senhor poderá verificar que não existe uma maioria reservada para os órgãos públicos, federal, estadual e municipal. Se somarmos outros vamos ver que não há maioria, isso é um dado importante porque eu vou referir adiante essa questão. Não há maioria do poder público. Passar.

Em 2005, já estava no Ministério, fizemos então a segunda Conferência Nacional das Cidades. Então, tivemos aí a edição de um novo decreto que fixou em 86 o número de conselheiros. Mantidos os mesmos segmentos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ministro--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Sim.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu solicitaria a V.Ex^a. que fosse um pouco mais breve--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Estou correndo.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Porque os Srs. Senadores têm outra Comissão.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Estou correndo para poder chegar ao ponto do Senador Flexa. Então, com a nova composição continua, Senador Flexa, essa situação em que o poder público não tem maioria, não tem maioria no conselho. Vamos em frente. O senhor pode ter uma idéia, são 86 titulares, temos Ministérios, temos Estados, Municípios, empresários, trabalhadores, movimentos populares, entidades acadêmicas, Organizações Não-Governamentais. A maioria não é do poder público. As conferências indicam as vagas da sociedade civil no Conselho das Cidades. Esse decreto determinou a composição, a estrutura e o funcionamento do Conselho das Cidades. Aí, Presidente, aí que eu estou afunilando para chegar à explicação que eu vou dar. O senhor vê que o Conselho das Cidades, diz o seguinte: “Que será presidido pelo Ministro de Estado das Cidades”. A mim me cabe firmar as atas de reuniões e homologar as resoluções. Então, significa o seguinte, eu tenho, lembrar um caso concreto do CONFAZ, por exemplo, o CONFAZ é um órgão que tem a representação de todos os Secretários da Fazenda no nível nacional. O Presidente ou é o Ministro da Fazenda ou é o Secretário-Executivo da Fazenda. As decisões são tomadas e o titular tem que assinar, mesmo que não concorde com toda a decisão dos Secretários é mais ou menos o que está dito aqui, *mutatis mutandis*. Vamos passar porque depois eu vou chegar à aplicação ao Senador. Então, a estrutura tem 4 comitês técnicos: Habitação, saneamento, trânsito, planejamento. Então, cada comitê é coordenado por um Secretário Nacional. Bem, até agora o conselho já emitiu 9 resoluções tratando de Planos Diretores, desde a proposição do conteúdo mínimo, o que deve haver. Assim como já havia uma previsão no Estatuto das Cidades, o conselho determinou o que é que deveria haver na constituição desses Planos Diretores. Os Planos Diretores foram montados, nos municípios, com a... Primeiro com a nomeação de um conselho gestor, conselho gestor em que a participação era mais ampla possível. E interessante, eu visitei vários municípios. Por exemplo, quem trata de transportes. Muitas vezes eram, era um motorista de táxi que conhecia melhor o problema, operacionalmente. Então, estou dando só esse exemplo, participação ampla. Claro que tinha gente com formação superior, gente com formação

média, ou gente até sem formação que queria trazer sua experiência de vida.

Então, aí, Senador Flexa temos lá, eu só queria, porque esse é o ponto da sua convocação, até houve uma recomendação de gestões para sustar a tramitação de uma proposta do senhor aqui sobre o adiamento do prazo previsto no Estatuto das Cidades que era 10 de outubro do ano passado, para certas situações obrigatórias.

Bem, o senhor viu a composição em que não há maioria do poder público. Uma vez gostaria de poder convidá-lo até assistir uma reunião do conselho. O conselho é como se fosse um grande plenário em que há manifestação ampla sobre todos os temas relacionados ao Ministério das Cidades e que se propõe resoluções de toda a ordem. Se procura melhorar o texto. Lembrando que são recomendações, sugestões do conselho e não é deliberativo. O conselho é um órgão consultivo e emite opiniões, emite recomendações dirigida a toda a sociedade. Por isso que eu procurei o senhor logo depois daquele discurso para esclarecer que não há nenhuma recomendação deliberativa que se faça isso, que mande sustar o processo. A resolução dizia que, manifestava-se perante o Senado Federal no sentido de poder haver uma... corre um pouco. Pudessemos, no processo de análise da matéria é... não, não, não. Ali naquele clique, naquele clique, é o texto. Põe no ar, rapidamente. Porque esse é o cerne da questão de hoje, sobe. Sobe, sobe, sobe. Um minutinho. Vai. Veja bem, baixa um pouquinho. Baixa um pouquinho. Está bom. Então, a resolução: Manifestar-se diante do Senado Federal, quer dizer, vim a público, no sentido de promover a implementação de procedimentos regimentais, ou seja, queria manifestar a posição dos membros do conselho no sentido de permitir sustar, não está mandando sustar, então recomendava que pudesse ser analisada a matéria com vistas a quê? Pudessemos ter um amplo processo de discussão incluindo a realização de audiências públicas, envolvendo a discussão de vários segmentos que constituem o Conselho das Cidades. Inclusive chamando até para discutir, se possível, a matéria no Conselho das Cidades.

Então, é um plenário muito amplo, pela composição o senhor deve ter notado que é movimentos sociais, empresários, trabalhadores, ONGs, em que as manifestações são as mais livres possíveis. Então, as recomendações vão sendo produzidas, a resolução vão sendo promovidas e o Ministro assina depois. Sem que isso queira dizer que, numa resolução desse tipo, que o Ministro esteja querendo intervir no Poder Legislativo. Aquilo que eu pudesse entender que é o órgão que foi criado por lei com essa constituição em que há quase que uma assembléia ampla de manifestação da

sociedade em todo o seu, em vários segmentos que lá estão representados. Então, o Ministro tem que assinar. Eu sei que isso eu assino como Presidente, não como Ministro, como Presidente que foi, esse poder me foi dado pela legislação eu tenho que assinar, é uma obrigação que eu tenho que cumprir. Sem que isso signifique qualquer interferência, qualquer desrespeito. Essas resoluções, a gente inclusive aperfeiçoa o máximo possível a redação para evitar que haja qualquer sentido de intervenção. Estamos colocando até redações, hoje em dia, no sentido que o conselho entende, o conselho considera, cada instante para evitar que haja qualquer interpretação equivocada. Porque se faz necessário a cada momento explicar como foi, como foi constituído, com é a composição, qual o espírito de trabalho e o fato de não ser deliberativa qualquer resolução. São meras propostas, sugestões, entendimentos. É esse o objeto do Conselho da Cidade. Mas nós temos o máximo cuidado, foi lá atrás quando eu mencionei como liberar o recurso nós atentamos para eventuais diretrizes que possam ser sugeridas. Embora não sejam de caráter deliberativos, as manifestações, nós temos especial cuidado de atender, tendo em vista que são consultivas e merecem respeito como qualquer representação pública que está presente.

Então, essa explicação que eu queria lhe dar, esse entendimento. Podemos passar agora, voltar rapidamente. Seguimos, falar sobre o Plano Diretor.

Bem, Senadores, a questão do Plano Diretor. O Plano Diretor participativo foi obrigatório para as cidades com mais de 20 mil habitantes, num prazo de até 5 anos da aprovação dessa lei. Da promulgação... Boa pergunta, o senhor pergunta por que é que caiu num 10 de outubro? Muita gente, mas logo uma semana depois da eleição, que confusão. Imagina, está sendo discutido o Plano Diretor no âmbito do Poder Executivo local, tem que mandar para a Câmara de vereadores. Mas para a próxima reeleição, imagine que confusão que será isso. Vai acontecer que a redação estava no prazo de 5 anos da promulgação da lei. E aconteceu de cair, por acaso, caiu no 10 de outubro, não foi isso? Caiu num 10 de outubro, contaram 5 anos, bateu no 10 de outubro, uma semana depois da eleição. Foi aleatório isso que aconteceu. Ninguém previu isso. Mais de 20 mil habitantes, 1.211 municípios estavam obrigados a fazer. Integrante de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, mais 431 no primeiro caso e aglomerações urbanas mais 40. Nós chegamos a 1.682. E também há casos em que o poder público pretenda utilizar os instrumentos previstos na Constituição Federal no art. 182. Caso de desapropriação, implantação de IPTU progressiva, algumas situações estão previstas na Constituição. Dá até umas áreas de

especial interesse turístico, nós temos que definir isso e inserido na área de influência, empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental, todo mundo tem que fazer isso. No caso de já haver Plano Diretor anterior com mais de dez anos tinha que ser atualizado. Então esse é o setor do enfoque da questão. Além de cidades com mais de 500 mil habitantes deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado. Esse não tem um prazo fixado, mas deverá ser montado em função de um Plano Diretor maior. São questões, essa aqui é a Constituição Federal. É exatamente o caso que eu falei, é facultado ao poder público, mediante lei específica, exigir do proprietário, subutilizado que promova o seu adequado aproveitamento sob pena sucessivamente de parcelamento ou edificação compulsórios, imposto sobre propriedade predial, territorial urbana progressiva ou desapropriação. São os casos previstos na Constituição. A lei joga a Constituição para tornar obrigatório o Plano Diretor nessas situações também.

Bem, Senador, Senadores, aí está o quadro. A obrigatoriedade era para 1.682 municípios. Foi disponibilizado um apoio do Ministério das Cidades, ou através de recursos financeiros ou através de consultoria com gente nossa, com gente do PNUD, com o acordo que nós fizemos com o PRODETUR, com o CNPq, e multiplicamos formadores de opinião para explicarem localmente como é que se deveria montar, técnicos. Fizemos todo o possível além de recursos na faixa de 150 milhões de reais foram gastos em... ao longo dos anos para, em três anos para poderem aprovar esse programa. O que é que aconteceu? Aprovados definitivamente 478. Em tramitação legislativa final 895, tem 1.373, ou seja, 81,6% já saíram do Poder Executivo e foram à assembléia para a conclusão. O Executivo cumpriu a sua obrigação de levar ao Legislativo. Apenas 3,4% não foram iniciados, 57. E Ainda em elaboração temos 15%. Ou seja, do universo de 100%, 81,6 estão na reta final ou aprovados ou em tramitação legislativa final. Porque houve um entendimento não muito claro. Eu me lembro que eu estava no Rio Grande do Sul, estava fazendo uma entrega de unidades do PAR. Fui a Gravataí, por acaso o Prefeito me convidou para uma solenidade que era exatamente dia 10 de outubro que ele ia entregar à Câmara o Projeto do Plano Diretor. Havia o entendimento que ele tinha que cumprir naquela data. Na verdade deveria ser a aprovação final, a aprovação final pela Câmara dos Vereadores.

Bem, o Ministério Público tem já acompanhado o assunto, tem firmado o termo de ajuste de conduta para acelerar essa conclusão dessa matéria. Porque, muitas vezes, ou por distração, eu não sei qual é o caso desses 57, por que é que não começaram, nós

fizemos, deixar bem claro, fizemos um convênio com o CONFE(F), que é o órgão dos arquitetos e engenheiros para verificar a qualidade dos projetos, sem que a gente vá interferir nos municípios, quero fazer um levantamento sobre a qualidade dos Planos Diretores, por que é que não foram iniciados, como está essa fase final na Assembléia Legislativa. Então nós estamos esperando os relatórios já desse convênio que nós fizemos para ter essa indicação.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Ministro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Tá.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu pediria a V.Ex^a. Que encerrasse a exposição para que os parlamentares possam fazer perguntas. Porque na verdade, grande parte dos parlamentares já saíram em função de compromissos assumidos.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Eu praticamente conclui. Eu acho que depois, para cada caso, para cada Estado dos Srs. Senadores eu posso projetar aqui a situação dos Planos Diretores como estão. Mas esse é o quadro geral para passar às perguntas, é mais um resumo muito amplo do tema que me foi colocado aqui pelo Senador Flexa Ribeiro.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Agradecemos ao Ministro Márcio Fortes, pela sua exposição. E passamos a palavra ao Senador Flexa Ribeiro, que vai, que é autor deste requerimento, que vai solicitar a V.Ex^a. que seja respondido, eu acredito que grande parte já foi aqui apresentado sobre o Plano Diretor, objeto dessa audiência pública. Portanto, com a palavra o Senador Flexa Ribeiro para explicar o objetivo dessa audiência pública.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Senadora Lúcia Vânia, Ministro Márcio Fortes, Srs. Senadores. Primeiro, Senadora Lúcia Vânia, o objetivo da audiência é tanto a questão do Plano Diretor quanto aos critérios de liberação de recursos por parte do Ministério. Então, nós vamos com a aquiescência de V.Ex^a., questionar o Ministro nos dois assuntos.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Pois não.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): E lamentar de não termos aqui hoje o Presidente que gostaria muito de participar dessa audiência pública, o Presidente da Confederação Nacional dos Municípios, Dr. Paulo Ziulkoski. Mas haverá uma nova oportunidade, eu inclusive vou fazer um requerimento de uma outra audiência pública na Comissão de Infra-Estrutura, na Subcomissão Permanente dos Municípios, que o Presidente é o Senador Cícero Lucena, para que a

gente possa então lá, com a presença do Presidente da Confederação Nacional, de outros Prefeitos poder aprofundar mais esse questionamento porque há, eu digo ao Sr. Ministro, há por parte dos municípios brasileiros, dos gestores, há uma dificuldade muito grande de atendimento por parte das obrigações do Ministério das Cidades.

Mas eu vou às questões. V.Ex^a., na qualidade de Ministro das Cidades, é o Presidente do Conselho das Cidades, já disse isso aqui para nós. Muitas das resoluções aprovadas por esse conselho cometem verdadeiros atentados contra o Estado de direito, desrespeitando cláusulas pétreas da nossa Constituição como o princípio federativo e a separação dos poderes. Apenas para ater-me a um exemplo recente. Menciono a resolução nº 21, de 6 de dezembro de 2006 que pede a sustação de um Projeto de Lei em tramitação no Congresso. Esse Projeto de Lei de minha autoria que já obteve a aprovação nessa Casa por unanimidade e se encontra na Câmara dos Deputados nada mais faz do que prorrogar em um ano o prazo de elaboração dos Planos Diretores municipais. Sendo o Conselho das Cidades, no entanto, segundo o Conselho das Cidades, no entanto, o projeto “desconsidera o esforço desenvolvido pela maioria absoluta dos municípios que elaboram os seus planos, que elaboraram os seus Planos Diretores como também abre o precedente de flexibilizar as regras contidas no Estatuto das Cidades, o qual se encontra ainda em fase de implantação e consolidação”, fecho aspas. E pede que sua tramitação seja sustada.

Tendo em vista a natureza da matéria, é evidente que a sustação do projeto implicaria na sua ineficácia, pois a partir de 2008 ele perderá o seu objeto.

Diante do exposto, peço que seja respondida as seguintes questões: Primeira, V.Ex^a. concorda com o teor da resolução nº 21/2006, do Conselho das Cidades? Segunda, se o Ministério é contrário ao Projeto de Lei, por que não orientou, através do líder do governo no Senado, os membros da sua base de apoio nesse sentido? Ou seja, era muito mais fácil ter, o governo tem maioria na sua base, ter impedido a tramitação do projeto. Terceiro, V.Ex^a. defende a cassação dos direitos políticos de todos os Prefeitos que não conseguirem elaborar os planos no prazo previsto? Consequência da improbidade administrativa? Qual a competência e representatividade do Conselho da Cidade para sustar os trabalhos do Congresso Nacional? Permita-me lembrar-lhe que de acordo com o art. 49, inciso V da Constituição, aspas: “É da competência exclusiva do Congresso Nacional sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação Legislativa”, fecho aspas. É

o Congresso, portanto, que pode sustar as resoluções do Conselho das Cidades e não o contrário. E, complementando essa primeira questão, tanto o Presidente do Senado Federal na ocasião, como os líderes de vários partidos, na ocasião em que fiz o pronunciamento a respeito da recomendação que V.Ex^a. encaminhou ao próprio Presidente do Senado, se colocaram numa posição exatamente contrária, indignados inclusive pela interferência do Executivo no processo Legislativo.

Uma outra questão. V.Ex^a. coloca aqui um quadro que a estatística me parece querer confundir aos Senadores porque coloca como sendo atendido ou tendo atendido a recomendação ou a exigência de execução do Plano Diretor urbano projetos, municípios que estão fora da legislação porque não aprovaram nas Câmaras de Vereadores, e V.Ex^a. coloca como em tramitação legislativa, que é a grande maioria dos municípios. E eles estão sujeitos às penalidades legais por não terem concluído o processo de aprovação do Plano Diretor urbano.

Então, eu acho muito estranho, Ministro, que V.Ex^a., como o Ministro responsável exatamente pelo atendimento dos 5.562 municípios se coloque contrário a um projeto que nada mais faz do que prorrogar um prazo que os atuais gestores, segundo os dados da Confederação Nacional dos Municípios, 75% dos gestores municipais foram renovados na eleição de um ano e meio atrás. E eles tiveram apenas um ano e dez meses para cumprirem uma determinação de que os seus antecessores não tinham dado início. Então, o prazo curto, primeiro a questão do prazo curto. E a prorrogação daria um tempo suficiente para que no ano não eleitoral, V.Ex^a. fez a referência às eleições, no ano não eleitoral pudesse cumprir a obrigatoriedade. E, pior do que isso, dados da Confederação Nacional dos Municípios diz que o Ministério das Cidades não cumpriu com a obrigação de atender em forma de apoio aos municípios que solicitaram. Aí eu, ainda nessa questão, segundo os dados do próprio Ministério, está aqui o documento do Ministério, foram apresentados, pelos municípios, entre 2004 e 2006, 3.951 cartas consultas solicitando apoio financeiro para a elaboração dos Planos Diretores. Vou repetir: Entre 2004 e 2006, 3.951 cartas consultas. Dados do Ministério das Cidades. Destas, o Ministério selecionou, e eu não sei qual foi o critério de seleção, para atendimento apenas, e aí é bom que o Brasil todo tenha esse número, 263 cartas consultas. De 3.951, o Ministério selecionou 263.

Contudo, pior ainda, dos recursos destinados a esses 263 felizardos, apenas 8.32% foram efetivamente executados em 2004; 1.72% em 2005 e 24.67% em 2006. O que comprova que o apoio financeiro prestado pelo Governo Federal, além de tímido em face da

demanda, foi ineficiente. Quem diz isso é o próprio Ministério das Cidades. São dados do Ministério das Cidades. A realidade que temos observado junto aos Prefeitos, ao contrário do que diz a propaganda governamental, é de profunda angústia ante a iminência de punição por improbidade administrativa. Os Prefeitos se mobilizaram acreditando na liberação de recursos e hoje estão desesperados por não conseguirem retirar da CAIXA ECONÔMICA os recursos necessários à elaboração dos Planos Diretores. Enfim, sentem-se mais uma vez enganados.

Diante do exposto, pergunto: Baseados em que parâmetros o Ministério das Cidades afirma que apoiou efetivamente os municípios na elaboração dos Planos Diretores? Segunda, que argumentos válidos o senhor pode apresentar, tendo em vista a desídia do Governo Federal na efetiva prestação de apoio financeiro aos municípios por se posicionar contrariamente à aprovação do PL 7.648 que propõe a prorrogação do prazo?

Uma outra pergunta: A propaganda institucional do Governo Federal atribui sistematicamente ao Ministério das Cidades a liberação de vultosos recursos para financiamento de políticas de saneamento, habitação, transporte, planejamento urbano. Todavia, o acompanhamento da execução orçamentária dos três últimos exercícios demonstra claramente que os recursos do Ministério na sua maioria não consegue ser efetivamente gastos. Para que possamos ter uma idéia desse contexto, em 2004 foram efetivamente pagos 47.12% dos recursos empenhados. Eu não sei se... Esses dados não batem com os apresentados nas, na exposição. Eu não sei se aqueles dados que falam em autorizados, ou são os liberados efetivamente ou os empenhados. É uma dúvida porque os números aqui não conferem.

Em 2005, apenas 25.08, em 2006, 24.55%. O maior problema decorrente é a expectativa gerada na sociedade. Aí eu pergunto: Quais são os gargalos que impedem a efetiva execução de seus recursos? Dois: que providências foram adotadas para solucionar o problema tendo em vista que já estamos no final do mês de maio e até agora somente foram executados 6.19% dos recursos do OGU de 2007. Terceiro: quem e quais os critérios que V.Ex^a. usa para liberar as Emendas e os recursos do seu Ministério? Quem define os municípios a serem atendidos é o Ministro ou é a Casa Civil? V.Ex^a. disse, há pouco, que tinha mudado o seu Gabinete para o Palácio do Planalto, isso realmente preocupa a todos nós, porque eu acho que a gestão do Ministério das Cidades, sob a sua responsabilidade, a não ser em orientações de política de governo teriam que ser orientadas, evidentemente, pela Casa Civil, mas a nível de liberação, eu gostaria de saber

de V.Ex^a. que quem autoriza a liberação são critérios técnicos, são critérios de prioridades de programas do governo ou se é determinação da Casa Civil?

E, por último, V.Ex^a. já fez algumas referências ao relatório do Ministro Ubiratan Aguiar do TCU no processo 017.387/2006, sobre a análise dos contratos de repasse relativos a programa do Ministério das Cidades que aponta a existência de várias impropriedades nas etapas de contratação, né? Eu vou citar algumas só. Inexistência de análise gerencial sobre a adequação das obras aos objetivos e prioridade das ações de governos como proveniente de recursos de Emenda. É exatamente isso que eu me referi há pouco. Se o critério de liberação de recursos atende a essas prioridades de ações de governo ou atende a uma questão política partidária? Deficiência na análise realizada pela CAIXA sobre os planos de trabalho apresentados pelos proponentes. Falha referente a falta de obrigatoriedade de homologação das sínteses do projeto aprovado pelo Ministério das Cidades; deficiência na análise da legalidade dos procedimentos licitatórios; inconsistência nas informações constantes no banco de dados da CAIXA e disponibilizados ao Ministério das Cidades; excesso de aditamento de vigência aos contratos de repasse. Aí, Presidente, Senadora Lúcia Vânia, é uma série de anotações do TCU sobre improbidades nas etapas de contratação por parte do Ministério das Cidades. Eu citei apenas essas pontuais para que o Ministro, com certeza absoluta, disse que tomou as providências para equacioná-las, eu gostaria de saber quais essas providências que foram tomadas.

Eu tinha outras questões, mas quero dar oportunidade aos meus Senadores que também, meus pares que possam fazer também os questionamentos ao Ministro. São essas perguntas, eu aguardo as respostas.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu gostaria de propor aos Srs. Senadores se poderemos fazer todas as perguntas e, depois, o Ministro responder a todos.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Pediria a V.Ex^a. que me inscrevesse. Obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Aqueles que concordam permaneçam como se acham. Aprovado. Então, Ministro, nós vamos passar a palavra ao Senador Cícero Lucena para que ele possa fazer a sua pergunta.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr^a. Presidente, eu faço minhas, se assim permitir o ilustre Senador Flexa Ribeiro, as suas palavras também e indagações. Acrescentaria algo mais.

Primeiro, Ministro, dizer que embora o Tribunal de Contas tenha uma excelente intenção de acompanhar, de verificar, de fiscalizar, mas eu acho que é bastante equilibrado e ponderado o Ministério permanecer, obviamente com algumas correções, se assim se fizer necessário, tendo a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL como sua parceira na questão da fiscalização, do acompanhamento das obras, porque a CAIXA, além de ter uma estrutura capilarizada em todos os Estados, em particular no Estado da Paraíba, eu posso dar o testemunho da eficiência e da correção principalmente da engenharia da CAIXA no zelo do dinheiro público naquele Estado. Então, eu acho que é importante que seja corrigido, treinado mais gente efetivamente adotando as orientações do Tribunal de Contas. Agora, considero que é mais econômico e mais eficiente fazer uso da estrutura da CAIXA ECONÔMICA que foi uma iniciativa que começou no Governo Fernando Henrique Cardoso e que, sem dúvida nenhuma, tem dado bons resultados.

Ministro, me preocupou bastante, e o Senador Flexa Ribeiro já colocou demais, eu não vou me alongar, mas me preocupou bastante num item que eu estou tendo a responsabilidade de presidir que é uma subcomissão de gerenciamento de resíduos sólidos. Quando, na demonstração da execução do Ministério estava previsto, em 2005, me pareceu algo em torno de 100 mil reais e foi executado zero. Segundo o quadro que aí foi apresentado. Em 2006 estava previsto um milhão e foi executado novecentos e doze mil, a não ser que eu tenha lido errado. Mas o resíduo sólido, e aí eu quero dar o testemunho de que a semana passada nós tivemos uma audiência pública e a representante do Ministério, se não me engano, a Dr^a. Nadia, ela afirmava que havia recursos disponíveis, na questão do resíduo sólido, porque se incluía no programa de saneamento básico. Mas não havia a cultura das prefeituras no sentido de buscar captar esses recursos num item que é tão importante para os municípios brasileiros. A questão do resíduo sólido, todos nós sabemos as suas consequências ambientais, os seus problemas que trazem para as pequenas, médias e por que não dizer, todas as cidades brasileiras porque ainda não temos nenhuma legislação que estabeleça uma boa convivência com esse problema e muito menos temos financiamento ou até mesmo tecnologias ainda que nos dêem a condição de enfrentar esse problema como ele merece ser enfrentado.

Então, essa preocupação eu quero deixar e da mesma forma que o senhor fez o apelo ao Congresso e em particular a essa Casa, para que olhasse a questão dos recursos na educação do trânsito, que eu também me posicionei totalmente favorável, né?

Eu acho que, eu hoje estava lendo algo que, por incrível que pareça, possivelmente eu... Quase a maior população carcerária dos Estados Unidos é fruto de acidente de trânsito. De pessoas que infracionaram e que provocaram, através de acidente, ceifaram vidas e, conseqüentemente, as conseqüências que todos nós sabemos que isso representa. Então, na questão de trânsito nós temos que endurecer um pouco mais porque é uma arma de quatro rodas que muitas vezes está na mão, não às vezes só de embriagados, mas até de pessoas despreparadas para conduzi-lo, tirando vidas que todos nós não desejamos.

Então, da mesma forma da preocupação com a educação de trânsito, com o investimento de segurança de trânsito, nós devemos ter também com o resíduo sólido para a questão da preservação da vida e da qualidade da vida.

Em João Pessoa, Ministro, e eu já tratei disso em outra audiência na Secretaria, na Comissão de infra-estrutura, também nós temos um trem urbano, que liga a cidade de Cabedelo à Santa Rita. Estranhamente, no PAC, não foi tratado aí não só investimentos nessa área de trem urbano como também zero na malha ferroviária do Estado da Paraíba. Deixando um “*apartheid*”, podemos assim dizer, em relação a Transnordestina porque nós não estaríamos interligados com ela e, conseqüentemente, usufruindo desse processo. Estamos pedindo, e o Governador Cássio logo mais vai ter uma audiência na Casa Civil, para que seja incluído à malha ferroviária, e aí essa parte urbana também, que é da sua competência, no sentido de que a gente possa ser, usufruir desse incentivo que é tão importante para o desenvolvimento das nossas cidades que é o transporte de massa. E eu queria lhe sugerir também, para não me alongar, em respeito ao Ministro, aos demais colegas e à Presidente da nossa Comissão, de que na reunião que o PAC está fazendo para ouvir os Governadores, estranhamente ele está ouvindo, Senadora Lúcia Vânia, o Governador do Estado e os três Prefeitos das maiores cidades dos Estados. Eu sugeri que fosse ouvido, no mínimo, o Presidente das FAMUPS(F), das Federações dos Municípios do Estado para que ele levasse o sentimento, a demanda, a necessidade, as preocupações dos municípios menores dos Estados. Porque a importância do município tem que ser tratada, o Ministério que o senhor ocupa devia ser mais valorizado, me permita dizer assim, do que efetivamente está sendo até hoje. Porque é um Ministério que tem a ver com a vida das pessoas. Era para estar nele o Ministério da Saúde, era para estar dentro dele o Ministério da Educação, para que todos cuidassem da cidade que é a célula onde o cidadão vive, onde ele nasce, onde ele namora, onde ele casa,

ele cria família, ele sobrevive. E portanto, as cidades têm que ser respeitadas e bem cuidadas. E eu lamento, profundamente, que nessa discussão do PAC na casa, concentrada na Casa Civil, desprezo se os pequenos e médios municípios considerando apenas os maiores municípios ao serem ouvidos.

Então, para não me estender, teremos a oportunidade, terei o prazer de convidá-lo tanto para a sub-comissão dos municípios ao qual tenho a honra de presidir por deferência dos nossos pares e também na de Comissão de Resíduos Sólidos onde poderemos aprofundar os assuntos específicos. E faço minha, repito, as indagações do Senador Flexa Ribeiro sobre os dois temas específicos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Senador Garibaldi Alves.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Sr^a. Presidente, Senadora Lúcia Vânia, Sr. Ministro Márcio Fortes. Eu sei que o desafio do Ministério das Cidades é um desafio imenso levando em consideração que a população migrou, de uma forma formidável do campo para a cidade nos últimos anos. Mas, dado o avançado da hora, nós não podemos ficar aqui na teoria, nós temos que ser pragmáticos e eu, na mesma linha aqui do Senador Flexa e do nosso Senador paraibano, eu queria primeiro pedir a V.Ex^a. uma auto-crítica com relação a esse modelo que foi adotado pelo Ministério das Cidades. Isso que acaba de ser descrito por V.Ex^a., o modelo administrativo, político administrativo, se V.Ex^a. considera o ideal para enfrentar esse desafio. A segunda pergunta é sobre o relacionamento com a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, inclusive em função desse problema dos Planos Diretores, mas de outras demandas também. Porque os Prefeitos, os administradores, eles ficam, segundo eles, num jogo de empurra. A CAIXA diz que o problema é o dinheiro que o Ministério das Cidades não mandou ainda. E o Ministério das Cidades, quando acionado, diz que o problema é da CAIXA. Na verdade, nós sabemos que o problema é também dos Prefeitos. Eles estão me vendo aí, alguém vai me ver ou vai me ouvir, eu também não posso deixar de reconhecer que os Prefeitos às vezes não levam adequadamente os projetos a tempo e a hora dentro dos critérios estabelecidos. Mas eu sei que já se realizaram reuniões para ver se há um melhor desempenho, não podemos negar que a CAIXA têm avançado nesse aspecto, mas é preciso melhorar muito. Há uma lentidão muito grande. Eu não tenho números, o Senador Flexa veio flechar mesmo, trouxe os números para atingir V.Ex^a. aqui. Atingir no bom sentido com as flechas que não são aquelas fatais. Não é? É.

Por outro lado, eu queria perguntar só a última pergunta porque aí fica, ficam muitas perguntas. O Senador Cícero Lucena falou sobre a demanda do problema dos resíduos sólidos, né? Eu queria perguntar se há uma política específica porque procura o BNDES, procure vários órgãos, a coisa se perde um pouco, não é? Eu não sei se eu, se eu estou sendo fiel. Mas a minha última pergunta é no sentido, eu sei que o PRODETUR é executado na área do Ministério do turismo, tem o apoio do Ministério do turismo, mas eu creio que há uma parceria com relação a isso com o Ministério das Cidades, ou não? Porque também o PRODETUR, mas aí o PRODETUR é muito, muito mais complexo a análise que teria que ser feita porque o PRODETUR é formidável se ele andasse, mas ele anda a passos de tartaruga. Então, eu queria perguntar a V.Ex^a. sobre isso e agradecer, desde logo, cumprimentá-lo pela exposição que foi feita por V.Ex^a. e agradecer a presença aqui atendendo o convite da Presidente que foi feito inicialmente pelo Senador Flexa. Muito obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Sr. Ministro, Sr^a. Presidenta. Inicialmente eu quero me congratular com o Ministério das Cidades pelo fato de na liberação de Emendas para o Brasil inteiro ter levado em consideração apenas os critérios técnicos sem levar em conta os partidos políticos, sem fazer qualquer discriminação, preconceito, como acontecia no passado. Porque eu mesmo no primeiro mandato eu fui vítima da partidização da alocação de Emendas e da sua liberação. Então, inicialmente eu queria fazer este comentário dizendo que isso é muito positivo porque valoriza a atuação do parlamentar e não prejudica as comunidades, de vez que uma Emenda individual, ela tem um alvo muito importante que é atender às pequenas comunidades, aos pequenos municípios que com poucos recursos podem realizar grandes obras de grande repercussão a nível local, em termos de saneamento básico, de construção de casas, de esgotos etc.

Como primeira pergunta eu gostaria de retomar o assunto já referido pelo Senador Garibaldi, do Rio Grande do Norte, a respeito da... Vamos dizer assim, demora das vistorias que obrigatoriamente têm que ser feitas pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL que mantém um contrato com o Ministério das Cidades para fazer esse serviço, para praticar essa atividade e, em função disso, o Ministério liberar os recursos depois da vistoria. Seria conveniente então, devido a demora, as cidades que aguardam 60 dias por uma vistoria. Eu falo isso porque tenho um bom relacionamento com os

Prefeitos municipais de Sergipe e eles me reclamam da demora. Mas, essa demora não acontece muito em Sergipe, porque é um Estado pequeno e a CAIXA ECONÔMICA está bem aparelhada lá e eu quero aproveitar o ensejo para reconhecer o valoroso trabalho, o edificante trabalho da CAIXA ECONÔMICA do Estado de Sergipe. Mas em outros Estados não acontece com a mesma velocidade com que vem acontecendo no Estado de Sergipe. Então, eu sugiro a V.Ex^a., ou pergunto a V.Ex^a., se há a possibilidade de fazer um aditivo a esse contrato ou uma modificação a esse contrato no intuito de incluir uma obrigatoriedade de prazo. A CAIXA ECONÔMICA, já que o Ministério das Cidades paga, tem obrigação, ou pode exigir do contratante um prazo mínimo para efetivação das vistorias, que isso realmente atrasa as obras porque os Prefeitos não têm recursos próprios para tocá-las.

Segunda pergunta, eu gostaria de saber se para este ano o Ministério das Cidades já tem uma previsão da liberação dos recursos em razão das Emendas parlamentares? Terceira pergunta. É sobre os resíduos sólidos já aqui tocados por vários Senadores, inclusive pelo nobre Senador que está presidindo esta reunião, Flexa Ribeiro, que tocou neste assunto como um dos itens das suas perguntas. No Estado de Sergipe o aeroporto fica bem próximo de um lixão e as aeronaves vez por outra são obrigados a aguardar que os urubus desocupem o aeroporto, a faixa do aeroporto, para se deslocarem para outros Estados. Então, eu gostaria de saber se V.Ex^a., no seu Ministério, tem algum plano, algum programa relacionado com a construção de uma usina de lixo, não é? Pode ser--

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Aterro sanitário.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Um aterro sanitário, uma usina, o que for adequado para atender a essa demanda no Estado de Sergipe, colocar este equipamento longe do aeroporto que venha a atender de forma ambientalmente adequada o interesse não só de Aracaju como dos municípios circunvizinhos.

E por último, Sr. Ministro, nós temos aqui um quadro do estágio de elaboração dos Planos Diretores. A que se referiu também o nosso Flexa Ribeiro. Por este quadro, apenas 28% dos municípios abaixo de 20 mil habitantes cumpriram a tarefa exigida pelo Estatuto das Cidades. Significando dizer o seguinte, que dos 1.682 municípios que tinham essa obrigatoriedade de ter o Plano Diretor, apenas, Senador Lucena, apenas 478 municípios é que têm um Plano Diretor devidamente elaborado. Significando dizer que tem importância, tem razão de ser, tem justificativa a aprovação o mais

imediato possível de um novo prazo que foi estipulado no projeto do Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): V.Ex^a. permite só uma lembrança. Isso porque o PRODETUR também exige e financia na elaboração.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): E financia. E se o município não tem um Plano Diretor, como é que ele pode receber recursos, transacionados de forma legal com o governo da União ou com outras instituições, inclusive do Governo Federal, tipo BNDES etc? De sorte que, é preocupante a situação desses municípios que têm essa obrigação e não cumpriram porque o prazo estipulado de 5 anos já venceu pelo Estatuto da Cidade. Então, perguntaria a V.Ex^a., e como Ministro, V.Ex^a. poderia ajudar. Como?

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Deveria.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Estou perguntando se ele pode ajudar, S. Ex^a. pode ajudar, porque já está em tramitação o seu projeto.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Está aprovado.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Está na Câmara dos Deputados, há quanto tempo está lá, Senador?

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Desde o ano passado.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Desde o ano passado. Bom, levando-se em consideração que eu tenho duas PECs há 4 anos tramitando lá, veja como está perto o projeto de V.Ex^a. de ser aprovado. Mas, quem sabe, com o prestígio do Ministro, não é? E quem sabe a mobilização de todos nós, do próprio governo, nós possamos dar um novo prazo que isso é da mais alta relevância para a regularidade da situação de centenas de municípios que estão impossibilitados de receber recursos importantes para o desenvolvimento de suas comunidades.

Agradeço a V.Ex^a. e, no mais, Sr. Ministro, eu gostaria de dizer que como Senador da República eu tive a honra de ser Prefeito, começar a minha vida como Prefeito, assim como o Dr. Lucena, como Garibaldi, Eduardo também foi, Eduardo Siqueira Campos também foi Prefeito. Só falta a Senadora Lúcia Vânia ser Prefeita. E tive a honra de começar a minha vida como Prefeito de uma cidade lá do interior. E aqui eu tenho o dever de não só integrando essa Comissão, presidida pela Senadora Lúcia Vânia, também participando da Subcomissão dos Municípios que tem como Presidente o Senador Lucena, de lutar pelo desenvolvimento de todos os municípios brasileiros. E o Ministério das

Cidades tem este grande foco que é a defesa dos interesses do desenvolvimento das cidades, dos centros urbanos do nosso Brasil.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, Senador Eduardo Azeredo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Sr. Ministro, Srs. Senadores. Sr. Ministro, eu tenho dois assuntos só que eu gostaria de ter em rápidas palavras. Uma que tem chegado ao nosso conhecimento que, ainda nesse assunto dos Planos Diretores, vários municípios fizeram cópias simplesmente, entregaram cópias sem nenhum levantamento mais criterioso, se existe realmente essa constatação por parte dos municípios, do Ministério, os municípios estariam copiando, alguns deles. Eu quero dizer que a minha posição também foi favorável ao projeto do Senador Flexa Ribeiro. É evidente que sempre é importante cumprir prazos, mas nesse caso trata-se de uma realidade, os prazos não conseguiram ser, não foram todos cumpridos realmente pelos municípios por motivos variados. Então, daí a importância de que se dê uma nova chance. É evidente que eu não estou, não defenderia prazos indeterminados ou várias prorrogações.

Agora, a outra questão, o senhor participou recentemente conosco aqui da questão sobre o debate sobre trens metropolitanos, metrô e eu queria saber se há alguma novidade em relação ao metrô de Belo Horizonte, que é realmente uma obra que precisa de mais recursos, precisa de mais agilidade e que isso não tem acontecido recentemente. Obrigado.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra, o Ministro Márcio Fortes.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Bem, inicialmente as perguntas do Senador Flexa, é o conjunto de perguntas a respeito da Resolução do Conselho das Cidades.

Eu acho que eu deixei claro quando eu fiz a exposição, que esse conselho tem uma composição toda especial, a manifestação é de um plenário o mais variado possível. Não se trata de um conselho deliberativo, é um conselho consultivo e que a maioria não é do poder público e o Presidente tem que, assina em função de determinação legal. Essa é a preliminar. Eu fui claro quando disse também, Senador, o seguinte, que pela redação que foi colocada ali, tentei explicar, não entendi que o conselho quisesse interferir no Legislativo, era apenas uma manifestação de posição na maioria do conselho. Que não reflete também a posição do Ministro. É uma posição da maioria. Porque eu disse que o poder público não tem maioria nesse conselho. As manifestações formais, amplas, mais diferenciadas,

com inteira liberdade é um âmbito de debate, um fórum de debate que se criou para se ouvir todo o segmento da sociedade. Eu acolho as suas colocações. Eu digo, eu, particularmente, sobre esse assunto do conteúdo, conteúdo da questão do seu projeto. Eu entendo que se previu foi uma coisa e a realidade foi outra. O que se previu um prazo de cinco anos em que no meio do caminho havia uma eleição. O que o senhor colocou eu já tinha colocado em situações dentro do Ministério a respeito da existência do problema da eleição com a possível troca dos titulares nas prefeituras. Ou seja, a substituição de um Prefeito faria com que o novo que assumisse tivesse um encargo com prazo curtíssimo. Que quem tivesse vindo 4 mais 4 não teria problema nenhum. Trocou, o prazo dele não era de cinco anos era de um ano. Esse foi o meu argumento que eu usei também. O senhor não sabia disso, mas estou colocando. Eu entendo que, e também eu entendo que a legislação não é feita para punir ninguém. Foi colocada uma exigência, pelo Estatuto das Cidades, no sentido de se fazer com que a cidade tivesse a oportunidade de se melhor planejar. O senhor Garibaldi lembrou a questão dessa urbanização intensa, desenfreada, louca, quando se aprovou o estatuto. Certamente vamos colocar um freio de qualquer maneira, fazer um Plano Diretor para evitar que continue essa situação desviada. E também para que se pudesse, dentro do conteúdo do Estatuto das Cidades, como foi previsto, que houvesse mecanismos para fazer, por exemplo, que houvesse alguma coisa pensada. Todos falam: Favela. Ok. Alternativa é a seguinte, existe área pública reservada num plano qualquer para construir habitações para populações de menor poder aquisitivo, de baixa renda? A gente vai descobrir que não tem. Como você vai combater a favela se não tem uma previsão em um Plano Diretor? Se não vai ficar nessa região vai ficar na outra. Então tem que ter uma previsão. Então o que é área de preservação ambiental mesmo? Quem é de São Paulo, de outros Estados, ocupações que se fazem em áreas de mananciais. Em São Paulo é gritante que é um centro conhecido de todos, Billings, Guarapiranga, todo mundo ali montado em cima. E para onde é que vai? Tem que ter uma previsão de deslocamento e o Plano Diretor é para isso. Então, os movimentos sociais que levaram a essa questão da Constituição de 88, pedindo esse programa, esse capítulo do desenvolvimento urbano e levando também ao Estatuto das Cidades é de achar o seguinte, se, essa expressão que eu ouvi deles: Se afrouxar no prazo depois não sai nunca. E essa solução da questão do deslocamento das favelas, reassentamento das populações mais pobres, isso não vai sair também nunca. Então, não é que eles tivessem contra: Não, o prazo tem que

ser até aquele último minuto não pode ser prorrogado. Eles tinham receio, isso foi uma manifestação dos movimentos populares que tanto ouvi no conselho que se afrouxando deixa passar. Até usava aquele, aquele argumento do leão do Imposto de Renda. Sempre chegava o 30 de abril, não pode ser 30 de maio, 31 de junho, prorroga uma vez, prorroga duas, prorroga três, até que chegou um dia e alguém disse: Basta, agora é 30 de abril e todo mundo se acostumou com isso. É uma situação diferente, nós estamos ouvindo a situação pessoal de cada um que não estamos ouvindo custo nem nada, é só um mero levantamento de dados, para fazer a prestação de contas que é a declaração do Imposto de Renda.

Aqui é uma situação mais complexa, porque não é, antigamente se você quisesse fazer um Plano Diretor podia fazer um edital de licitação e contratar o escritório de urbanismo, escritório de economistas, não é? Engenheiros, o que fosse, e fazer um plano. É simples para que se pudesse fazer. A lei previu que houvesse um Plano Diretor com um “P” a mais que é um “P” participativo, aí que vem a complexidade. Os senhores já imaginaram a quantidade de pessoas que estão envolvidas nisso? Eu fui em alguns municípios e vi, é discussões até de caráter exploração econômica do espaço. Por exemplo, eu vi o problema de búzios, guerras, brigas internas entre vários grupos, onde é que fica a área de preservação ambiental? Fica em cima do morro ou em cada pedacinho no lote de uma cidade que é turística onde tudo é loteada, onde fica essa preservação ambiental? Discussão, um negócio incrível. Então os prazos, fatalmente, não foram, não foram cumpridos. Primeiro porque essa troca de Prefeitos levou a que alguns tivessem um mero prazo de um ano e meio e não de quatro, não de oito, os que estivessem lá há mais tempo e também essa questão dos conflitos. Porque uma coisa é eu contratar um escritório, ele apresenta o plano, ótimo. Esse não, é um plano que tem que ouvir a sociedade, tem um comitê gestor, um conselho gestor que tem que ter representatividade para ter validade de toda a sociedade. Os senhores imaginam os embates todos, os contrastes de opiniões para levar alguma coisa para ser levada ainda à Câmara dos Vereadores. Então, é uma complexidade intensa.

Então esse é o quadro é muito mais dramático do que se possa imaginar.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Isso aí eu quero dar um depoimento que V.Ex^a. está falando a mais absoluta verdade. Porque agora houve uma revisão do Plano Diretor de Natal--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Natal, exatamente.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Foi, realmente, uma explosão de divergências de conflitos. Porque os interesses hoje são muito diversificados numa cidade.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: O Senador deve ter notado que não houve manifestações contrárias do Ministério a respeito do seu projeto, formalmente, eu, pessoalmente nunca manifestei. Essa manifestação é do conselho consultivo que tem uma peculiaridade única, é como se fosse um apêndice que foi criado no Ministério para se ter um parlatório para se ouvir todas as opiniões de maneira mais livre. Assinatura do Ministro não é a posição do Ministro. É a necessidade--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Objetivamente era essa--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Essa colocação--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Saber se o senhor concorda com o teor.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Eu já disse que não por esse motivo porque os prazos foram variados. Eu não estou atrás de punições, eu estou atrás do resultado. Se a legislação foi feita assim e fala em improbidade administrativa. Houve até uma dificuldade de interpretação que eu referi da parte de alguns Prefeitos, eles considerava que entregar o plano era entregar à Câmara de Vereadores. Eu estive numa solenidade dessa em Gravataí. Me convidaram, solenidade de entrega do projeto Plano Diretor à Câmara dos Vereadores. Porque a legislação fala probidade administrativa do Prefeito, independentemente de outras sanções se refere a outros agentes públicos, assim que está a legislação. Mas alguém vai em cima do vereador, deve ter um imunidade parlamentar, como é que é isso? Como é que fica? A lei também não está muito clara a respeito disso. Eu acho que a oportunidade que está dando, até da parte compreensiva do Ministério Público, é de esse termo de ajuste de conduta não é para punir ninguém. Então, se aconteceu isso, então vamos fazer o seguinte: Até o mês tal, até o mês X ou Y, vamos prorrogar. Informalmente, o Ministério Público está aceitando e não está partindo para a improbidade administrativa. A solução não é: Não fez. Improbidade administrativa. Processa. Perde o mandato. Não é esse o entendimento. Agora, não houve nenhuma manifestação contrária do meu Ministério ao seu projeto em nenhum momento porque eu tenho essas preocupações e continuo a tê-las. Porque não adianta querer puni-las, eu quero o projeto. Eu quero o Plano Diretor.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Interessante é que a orientação do governo na Câmara

dos Deputados, é contrário ao projeto que o Relator, o Deputado João Leão, que é da base governista, tem o voto contrário à aprovação do projeto. Eu já entrei em contato lá na Câmara dos Vereadores, vai ser apresentado um voto em separado, que é um absurdo. E o tempo? Nós estamos em final de maio. Quer dizer, ou aprovamos isso para que os municípios possam cumprir o prazo que é até dezembro de 2007. Ou então nós vamos ter que prorrogar a prorrogação, o que nós não queremos. Então, se V.Ex^a. não é contrário à prorrogação, porque ela vai, como já foi colocado aqui, penalizar a maioria dos municípios, porque só quatrocentos e poucos cumpriram, porque o que está tramitando na Câmara não está completo, está sujeito às punições, então V.Ex^a. poderia ter a orientação de governo no sentido de aprovar o projeto, ou não precisa provar o projeto.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

Eu vou conversar com o Deputado João Leão.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): É muito mais simples, é muito mais simples. Eu não estou aqui buscando paternidade do projeto.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Basta que o Presidente edite uma Medida Provisória prorrogando o prazo, acabou, pronto, está resolvido o problema dos municípios.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Medida Provisória não, por favor.

[risos]

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Não, é para atender, V.Ex^a. é um Senador municipalista, nós estamos falando aqui de mais de mil municípios brasileiros que estão com esse problema.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Mas a ressalva é só para preservar o Senado, é para preservar o Congresso. Nós somos municipalistas preservando o congresso.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Então vamos aprovar o Projeto de Lei que está na Câmara.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Senador, estarei conversando com o Deputado João Leão a respeito, sobre esse assunto. Porque nós temos que reconhecer o que acontece na prática. É evidente, está esse problema levantando não adianta dizer: Vamos punir. Punir não resolve, não temos o projeto. Eu quero ter o projeto. Se puder dar uma segunda chance vamos dar agora um segundo prazo, vamos combinar, improrrogável. Não, mas digo, vamos discutir a redação que seja, mas um prazo improrrogável para que a coisa saia. Porque daqui a pouco, como o senhor diz, eu também tenho essa preocupação, daqui a pouco vão

dizer: Você não pode se habilitar a tal recurso, X, y, Z, do PAC porque que você não tem o seu Plano Diretor. Eu não tenho plano de saneamento porque não tenho um Plano Diretor. Não tem um plano de habitação porque não tem o Plano Diretor. E aí? Daqui a pouco pára a administração toda. Porque quero pegar um gancho, vou responder em geral as perguntas que vieram sobre esse assunto. Porque até isso vai, se para amarrar nós temos outra coisa que amarra ainda mais, foi colocado aqui indiretamente, alguns casos que alguém falou que os Prefeitos são culpados, foi o Senador. A inadimplência, por exemplo, no CAUC por problema fiscal, previdenciário, no pagamento de convênios, não precisa... inobservâncias de qualquer exigência, faz com que também tudo pare, não consigo passar recursos para a Prefeitura, a CAIXA ECONÔMICA não posso contratar, não pode assinar o contrato, né? Quantos recursos são perdidos em virada de ano em Emendas porque, naquele prazo final as prefeituras ou o governo do Estado estão inadimplentes não pode assinar, eu reservo recursos para pagar mensalmente não consigo pagar. Faz a lista, vou pagar, tem que fazer outra, fazer outra, fazer outra, puxo no CAUC, está todo mundo no CAUC. No PAC agora eu tenho feito um apelo: Pelo amor de Deus, observem isso. Tem que ficar em dia, porque não adianta querer imprimir uma velocidade a mil por hora no PAC na hora “H” eu não consigo passar. Então, isso é outro ponto importante. Eu sou muito prático, entre prazo, eu quero ter o plano, como vai, ser vamos discutir. Agora não adianta nada não ter o prazo, porque vai ser mais uma coisa para me amarrar e não conseguir. Porque tudo vem em seqüência, plano de saneamento, plano de habitação, plano, o senhor viu ali também, plano de transportes urbanos. Se não tem Plano Diretor não tem nada disso. Daqui a pouco pára a administração inteira. Nós temos que consertar de alguma maneira, punir não resolve. Já aconteceu por vários motivos. Acho que é essa a situação.

Vou responder em uma linha genética se o senhor me permite. A questão dos municípios que foram atendidos, quando eu cheguei encontrei uma situação que estava sendo atendido, uma questão de filosofia, alguém achava o seguinte: Essa urbanização desenfreada, então vamos tentar consertar os maiores. Vamos disponibilizar pessoal, recursos, para atender o problema dos maiores para ver se não se agrava mais ainda. Depois eu cheguei com uma idéia, não, vamos tentar evitar que os pequenos fiquem com os problemas dos maiores no futuro. Vamos tentar consertar a vida dos pequenos ou médios e passar recursos. Então--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Sai mais barato.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Não vi o preço, eu vi conceitualmente: O que é melhor? Tentar consertar o grandão, que vai ser difícil consertar. Ou vamos consertar logo os pequeninhos. É de pequeninho que se torce o pepino. Tem uma expressão, é de pequeninho que se torce o pepino. Então, vamos consertar o crescimento dos municípios menores. Então, foi por aí que houve uma mudança a distribuição. Agora também o recurso não era muito. Expor que me corrija, devia ter 25 milhões, 25 milhões no exercício de 2006, se não me engano. Para o Brasil inteiro, Senador... Eu estou falando de cabeça, deve ser mais ou menos isso. Tem o contingenciamento, mas acho que o liberado era 25 ou 26 milhões de 2006. E gastamos.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Nos dados do Ministério V.Ex^a. tinha orçamentado para 2006, para... na rubrica apoio, implementação, previsto no Estatuto da Cidade, elaboração do Plano Diretor, 264 milhões. Foram é...

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Não, não tem isso não.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Foram empenhados ou autorizados, 14 milhões.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Deve haver algum equívoco, eu não tenho esse. Deve só ser só como Emenda, deve ser somado com Emenda. Porque eu não tenho recursos. O meu, o número que eu citei para os senhores.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Esse dado aqui é do Ministério das Cidades.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

Pois é, deve ser com Emendas. É bom verificar, depois posso acertar, conversar com o senhor.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): E lamentavelmente, só foram liberados desses 14 milhões, 5%.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Mas foram empenhados, precisa ver aí a questão com a CAIXA como é que foi a execução. Foram empenhados.

A questão dos gargalos que devem ser corrigidos, o Presidente da República tem usado essa expressão, temos que acabar os gargalos. Os gargalos são de toda a espécie. Às vezes para fazer existe uma pessoa, para não fazer existem mil em torno. Esse é o problema. Então, eu já citei algumas situações de como estão as prefeituras, né, em relação a adimplência ou inadimplência. Essa questão de apresentação dos projetos, eu vou somar duas perguntas aqui. É... por que é que não se, se o senhor viu simplesmente o Ministro, perdão, um Governador, um Prefeito de uma cidade determinada dimensão não se ouviu todo mundo, por

que é que não se ouviu a sociedade? Eu quero dizer o seguinte, eu quero me referir que estava para o Palácio do Planalto e foi para a primeira rodada nós estamos tratando de regiões metropolitanas, capitais ou cidades com mais de 150 mil, algumas cidades pólo. E nós vamos ter a segunda rodada que é de 50 a 150 mil. Cada coisa, estão fazendo por etapas, o Presidente pediu que nós concentrássemos, nos grandes problemas, das grandes cidades, as grandes favelas, grandes palafitas, grandes déficits de saneamento, então estamos atacando esse ponto no momento principalmente com água e esgoto. Eu respondo já a questão do lixo. O Tribunal de Contas havia pedido que pudesse o governo formular uma política nova nessa matéria de lixo, exatamente para essa questão que partir para o aterro sanitário que vira o lixão em seguida. Aí tem o problema de aeroportos ou situações semelhantes. Então nós estamos terminando uma formulação de política nova envolvendo até a questão de utilização de MDL, utilizar o gás metano disponível até para entrar nessas questões de Protocolo de Kyoto, ver como é que a gente pode montar uma coisa melhor. O nosso compromisso é ter, dentro dos próximos 15 dias acertado essa situação. Porque, no momento do PAC não estamos analisando os projetos do lixo, assim como 50 a 150 mil habitantes, haverá rodada só para o lixo, como haverá rodada também só para a drenagem. Nós estamos fazendo para a etapa.

A minha mudança para o Palácio não foi bem entendido é o seguinte, eu comando reuniões junto com a Ministra Dilma, ela como gestora do PAC e eu como gestor do Ministério das Cidades. Nós fomos para lá para efeito de melhor disponibilidade para atender a todos. Porque vão Governadores, vão Prefeitos. E nós ficamos lá, um, dois, três, quatro Estados por dia com os Prefeitos dessas cidades nesse nível que eu mencionei de população. E ouvimos o dia inteiro. E lá estão comigo também o meu Secretário, o Secretário de Saneamento, meu Secretário de habitação, o Secretário-Executivo, nós estamos fazendo isso aqui um esforço, estamos fazendo um esforço tremendo para ouvir, ouvir, interpretar e não errar. E agora, o Ministério não está, não está acéfalo, não. Porque são, esse é o ponto fundamental. Inclusive foi feita uma pergunta sobre a liberação de recursos, o contingenciamento do recurso levou o recurso para o PAC. E o PAC só recentemente que está com as com as medidas de alteração da LDO aprovadas e, inclusive, no que respeita ao nível disponível para PPI. Vai ter que ser editada a conseqüente Medida Provisória que vai relacionar, creio que seis bilhões de reais adicionais para toda a operação montada no PAC. Então, o que está sendo liberado normalmente liberações mensais. Houve um

atraso em função de toda a reorganização de orçamento e a espera das aprovações aqui no Congresso para que a gente possa entrar num ritmo já diferente a partir do segundo semestre. Então a mudança do Palácio foi eliminada, está acéfala. A Ministra Dilma muitas vezes abre, me passa o comando. Eu fico o dia inteiro com os Governadores. Ela volta, participa. Nós estamos em comum acordo levando adiante. Acho que mais democrático do que isso não pode ser, o Pacto Federativo. Todos que vão lá dizem o seguinte, nunca viram uma coisa dessa da oportunidade de o dia inteiro estar conversando, inteira liberdade para apresentar os projetos, tirar o que já apresentou e apresentar novo. Inteira liberdade. Melhor do que isso não pode ser. É claro que a sugestão de ouvir também outras entidades, anotei com o devido respeito. Essa questão de ter as entidades representativas dos municípios junto.

A respeito da questão do acórdão, a referência sobre aperfeiçoamento, não existe naquele acórdão nenhuma punição. Não significa que existe qualquer irregularidade, qualquer improbidade. Existe chamadas impropriedades. O Tribunal de Contas está querendo aperfeiçoar o sistema. Tanto que está em inteira negociação conosco e que nós, o Secretário Executivo combinado entrou com um agravo e está sendo, os grupos técnicos estão rediscutindo... Embargo, né, perdão? Estão rediscutindo com embargo e foi acolhido pelo Tribunal. Fosse despropositado não acolheria. Acolheu e grupos técnicos estão reanalisando a matéria para ver, como eu digo, a praticidade como deve ser. Quem colocou aqui, o Senador colocou a questão de já ter a CAIXA trabalhando na ponta e ter que contratar mil pessoas. Tudo bem, vamos ver como chegamos ao que é pedido. Eu digo uma coisa, eu respeito o Tribunal de Contas, cumpro as determinações ao pé da letra, respeito a lei, cumpro o orçamento que tem a Emendas, então eu tenho que ajustar as duas coisas, como é que eu vou cumprir uma coisa, senão eu acabo não conseguindo cumprir o orçamento porque eu não vou poder atender as Emendas se o procedimento que eu tenho que seguir é inviável. Então, eu tenho que acertar o meio do caminho e uma ponte, uma transição para chegar o que queremos que preceda o interesse comum. Aquelas leituras que o senhor fez se referem então a aperfeiçoamento de procedimento. Não há nenhuma punição a ninguém. São simplesmente observações. E observações inclusive que constam lá sobre o próprio procedimento todo desse sistema de Emendas. Muito mais amplo do que simplesmente uma relação de Ministério com a CAIXA. Existe... As análises foram feitas como órgão que é assessor do Poder Legislativo, o Tribunal fez algumas considerações até de natureza política sobre o assunto.

Então, a respeito dos resíduos sólidos, eu já disse então que o... A questão de resíduos sólidos, nós teremos um momento subsequente. Eu estou respondendo as perguntas em seguida. Deixa eu perguntar, perdão, Senador, o senhor gostaria que eu aprofundasse alguma resposta antes de passar à seguinte. Que eu não quero ser deselegante.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Faltou só, Ministro...

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Qual foi o que faltou?

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): O critério de liberação se é o critério técnico de prioridades de coisa, ou é Ministro da Casa Civil.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não, eu dei a relação de todo o nosso quadro como embasamento. Nós pegamos o que é prioritário em torno de nosso projeto, o que é estruturante, mas eu observo também que existe a relação da Casa Civil com os parlamentares, afinal os parlamentares conversam com a Casa Civil também trocam idéias, trocam informações. Então é um conjunto, por isso que eu coloquei, o senhor deve ter anotado.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pergunto à Presidente Lúcia Vânia, V.Ex^a. conversa com a Casa Civil?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: A Casa Civil não, com a SRI.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Fala, Senador Flexa.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Ele está dizendo que os parlamentares conversam com a Casa Civil, eu quero saber se a minha Presidente conversa com a Casa Civil para liberação de Emenda. Eu não converso.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Como uma boa democrata eu converso com todo mundo.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu também gostaria de conversar muito, a democracia é via de mão dupla.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Senador Flexa onde é a Casa Civil?

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Hein? Aí, o Senador Cícero Lucena está querendo saber. Se souber o caminho me diga, Senador, me ensine.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Não, no caso específico é a SRI, a Secretaria de Relações Institucionais que é do Ministro Walfrido. Eu referi, Senador--

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Senador Flexa, está apertando o Ministro... Isso tem que discutir em outro nível.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Não, tranqüilo.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG):

É no nível político. Todos sabemos que na verdade a Casa Civil faz um acompanhamento político. E isso aí, nós temos que discutir--

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

Mas eu anotei uma frase que eu gostei muito, Senador, foi ressaltado aqui na distribuição dos partidos, total imparcialidade. Alguém registrou que em outros momentos não foi assim, mas que aqui nós temos totalmente liberdade por todos os partidos.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Ministro, V.Ex^a. Poderia voltar a uma transparência?

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Ministro, me permita.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu pediria aos Srs. Senadores que fizessem a inscrição ou pedissem pela ordem.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Pois não, eu peço pela ordem, então.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Estou com a palavra, Senador.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Retiro o pedido de ordem e deixo para V.Ex^a

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Muito obrigado, eu estava com a palavra, Presidente. Porque o Ministro me concedeu, saber se estava atendido.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Fui eu que perguntei. Me desculpe.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Agradeço a V.Ex^a. Gostaria que fosse retornada uma transparência que V.Ex^a. fez questão de pontuar o Pará. Eu gostaria que voltasse aí essa transparência de 2005. Aqui, é, esta Emenda aí é uma Emenda de bancada feita para o orçamento de 2005 em que eu inclusive não tinha, não participei da Emenda porque ela foi elaborada em 2004, e eu assumi o mandato em 2005. Lamentavelmente, Ministro, e V.Ex^a. tem conhecimento disso, essa Emenda tinha um valor muito maior do que este. Porque era uma Emenda de bancada que atendia outros municípios do Estado do Pará. E, lamentavelmente, Belém, que é a capital do Estado, foi excluída da liberação. Naquela ocasião, eu entrei em contato com V.Ex^a., a Emenda não era minha, a Emenda era da bancada, mas foi solicitado pelo Senador Dulciomar Costa na época, que era o Prefeito de Belém, da base do governo do Presidente Lula do PTB. E eu não tenho nada contra Ananindeua, Santarém, Castanhal, Paragominas, gostaria até que V.Ex^a. liberasse mais

recursos para esses municípios e para outros municípios. Agora, não entendo por que não foi liberado para Belém. V.Ex^a. me disse, disse a mim que foi ordem da Casa Civil, é por isso que eu fiz o questionamento.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Não, não foi ordem. Quando eu respondi, coloquei a abordagem setorial eu coloquei um complexo aqui de situações. Eu tenho liberação em função do planejamento de execução orçamentária, eu tenho limitações, eu não posso executar se não tenho toda, todo o orçamento disponível, que eu tenha contingenciamento. Tenho um cronograma a seguir e coloquei aqui: Observância ao disposto à Lei 10.683, tenho que ver também as relações do Poder Legislativo e do Poder Executivo que são dados pela SRI. Secretaria de Relações Institucionais.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Não, nesse caso específico estou relatando o que de fato ocorreu.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Senador, pela ordem. Por favor.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Então, eu dei a resposta dizendo que essa aqui é a base legal que nós utilizamos e priorizarmos. Agora, a respeito de Belém quero dizer ao senhor o seguinte, Senador Delcimar, Dulciomar, que é o Prefeito, perdão, ele tem Estado em contato íntimo conosco. Dentro do PAC apresentou uma série de projetos. Estamos priorizando, nós estamos, eu não tenho aqui no momento agora. Nós temos uma iniciativa muito grande lá em reurbanização de favela, palafitas. Uma atuação intensa que nós temos lá na cidade de Belém. Oportunamente... Pois é, então, oportunamente o senhor pudesse encaminhar ao senhor, eu encaminharia a relação das intervenções que nós temos. Eu pessoalmente fui lá, o senhor não vai até imaginar, até para dirimir alguns conflitos de execução entre a população e Secretário Municipal. Meu esforço sempre de negociar, eu sou mediador, gosto de fazer isso. E as obras seguiram tranqüilamente, todo mundo está fazendo em tranqüilidade. Agora inúmeras obras estão sendo feitas lá em Belém, posso passar os números, valores muito superiores a esses inclusive. Tem valores expressivos, não quero me arriscar, algo em mais de 40 milhões de reais. Pediria a Magda depois para trazer os números, mais de 40 milhões temos naquelas obras de Belém. Então, estamos contemplando, com inteiro carinho lá--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Eu só lamento de não ter sido contemplado em 2005.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA:

DA: Mas em homenagem aos senhores quero dizer que estamos atendendo Belém com o maior carinho. Eu queria seguir--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pela ordem o Senador Cícero Lucena que quer fazer uma réplica.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr. Ministro, com todo o respeito que eu tenho ao senhor, mas eu não posso ficar calado.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Eu não respondi ainda.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Mas antes a questão de que o processo de liberação, pela segunda vez, o senhor colocou que nunca tanto quanto agora. Eu até compreendo o seu esforço como Ministro recente, mas eu teria alguns dados para fazer registro. Eu acho que essa audiência pública é para esclarecimentos. Esclarecimento de ambas as partes. Então, eu não posso deixar de registrar que no governo passado, o meu Estado, a Paraíba e aí não inclui apenas o seu Ministério, o Ministério de V.Ex^a., mas todo o Governo Federal, repassava, em média, 250 milhões de reais em termos de orçamentos voluntários. Nos últimos quatro anos do Governo Lula, no primeiro Governo Lula, ele passou 219 milhões, não por ano, Sr. Ministro, mas nos quatro anos. Mesmo um Estado pobre como o meu Estado, o Estado da Paraíba, que pagou um bilhão e trezentos milhões de reais de dívida. Não sou contra pagar dívida, pelo contrário, dívida assumida é dívida que deva ser cumprida. Agora, nós tivemos de mais de 250 milhões por ano para 219 milhões por um mandato. E mais. Aqui no próprio, nos dados do senhor, no seu Ministério, especificamente, estava previsto para o Estado da Paraíba, em 2005, 62 milhões e foi disponibilizado 31 milhões. Ou seja, 50% daquilo que estava previsto para o Estado da Paraíba. Mais, 2006 estava previsto vinte e sete milhões, ou seja, talvez pelos parlamentares ou outros motivos quaisquer que entenderam que não adiantava botar tanta Emenda chegar a sessenta e um porque só era libertado 50%, só colocaram vinte e sete milhões e mesmo desses vinte e sete milhões, o Ministério das Cidades liberou apenas dezessete milhões para a Paraíba.

Então, me permita, Sr. Ministro, essa máxima de que nunca tanto foi tão democrático a participação dos Estados eu não posso concordar pela realidade vivida. Até porque como Prefeito eu recebia 40 milhões por ano e nos dois últimos anos que eu fui Prefeito com o Governo Lula eu recebi zero.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Me permito seguir a referência.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Com a palavra o Ministro.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Naquele momento da frase que foi dito, a referência que fez o Senador Valadares foi congratulando para a

distribuição partidária. Foi exatamente o que ele falou. Foi o que ele falou que vários partidos tiveram, eu até citei, o PSDB que não é da base teve 89% das bases liberadas em 2006. Foi por isso que ele se congratulou. A frase que eu referi foi sobre isso. Aproveitando, Senador. Eu gostaria de responder ao senhor, quando o senhor falou a respeito daqueles cem mil, o senhor estava, era Emenda, não era programa do governo, está cem mil e tinha, no ano seguinte, tinha um milhão. De um milhão foi liberado novecentos e doze, do cem, isso aqui era Emenda, isso não era programa do governo. Eu vou fazer um parêntese rápido. Eu estou, eu estou com a cabeça preocupadíssima, porque eu tinha um avião para Salvador, mas eu, a prioridade é toda aqui. Mas eu gosto de me estender nas respostas.

Eu já falei sobre a questão dos resíduos sólidos, vai ter um tratamento à parte. O Senador, quando eu cheguei ao Ministério, em 2005, eu encontrei na área de saneamento uma situação peculiar, eu tinha para o Brasil inteiro, no meu orçamento, OGU, menos de setenta milhões. Eu faço questão de dizer, milhões, para o Brasil inteiro. No PAC, nós estamos tendo agora, conseguimos dois bilhões. Isso envolve, mas só o meu Ministério, porque a FUNASA tem mais, mas à parte nós conseguimos também para a parte de financiamento mais três bilhões. E pode haver também para operações de mercado que envolvem as companhias estaduais, mais dois bilhões. Então, só no meu Ministério tem dois, tem os três do financiamento, que foi... Mais o de operações de mercado. Mudou um pouquinho. Conseguimos para o Ministério uma projeção bem diferente do que era antes. Então, qualquer número que apareça aqui é pequeno porque o saneamento envolve, o senhor sabe, água, esgoto, drenagem e lixo. Então, qualquer número aqui é pequeno a partir de setenta milhões. Agora a gente vai ter outra dimensão, podemos discutir dentro de seis meses o que é que vai acontecer em função de números completamente diferentes. É outra situação completamente diferente. O Ministério é novo, pequeno, sem quadro e sem recursos. Agora está mudando totalmente. Vou correr atrás dos quadros até para poder conseguir fazer mais coisas no Ministério com o apoio administrativo. Mas, então, a esse respeito do lixo.

A respeito da questão do João Pessoa, da malha ferroviária, a questão da parte do trem urbano, efetivamente nós temos nossas propostas a respeito de apoio, porque a CBTU administra o trem urbano lá, o metrô, e nós estamos nessa fase desse semestre com recursos contingenciados, mas continuaremos, mesmo fora do PAC, a dar o apoio necessário. Esperamos que a execução orçamentária tenha uma maior afeição a partir de julho porque foi nesse primeiro mo-

mento tudo redimensionado para o PAC em seguida, em função da arrecadação se parte para a execução mais liberada.

Eu já disse ao senhor, não desprezamos pequenos. Os pequenos serão chamados na segunda rodada, ninguém para mim é pequeno, todo mundo tem a mesma dimensão. O senhor falou que tem população menor.

O Senador Garibaldi, fez a autocrítica. Já falei rapidamente a dimensão do Ministério, vai ter uma nova dimensão, inclusive ontem eu recebi da Casa Civil, inclusive uma solicitação de que eu apresentasse uma dimensão, que eu preciso para o Ministério, inclusive de recursos e de pessoal para poder levar adiante até essa obra do PAC. Porque eu não posso com um quadrinho pequeno levar adiante toda essa operação. Inclusive, o senhor sabe, eu compartilho, no edifício, áreas do meu Ministério com de fomento agrário, com turismo e tem uma parcela também creio da Presidência da República ainda está lá. MDS e MDA--

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pediria aos assessores do Ministro que não falassem, viessem consultá-lo aqui.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: MDS, MDA. Então, eu preciso de área nova até para poder exercer melhor as funções. A respeito da CAIXA, a respeito de questão de demora de realização das medições, primeiro, eu vou dizer o seguinte, a CAIXA está fazendo um esforço também está aumentando cerca de setecentos mil funcionários novos nessa área de acompanhamento de engenheiros e urbanistas, estão entrando lá agora, estão sendo aproveitados. Foi criada uma gerência nova de assistência técnica para até ajudar na elaboração dos projetos e a área de habitação foi dividida agora recentemente entre habitação de mercado e habitação de interesse social. Para poder haver um foco. Temos separado para o nosso Ministério. Eu, em contrapartida, vou na nossa estrutura, propor a criação de uma Diretoria, alguma coisa relativa à habitação de mercado. Porque o contrário só tenho de habitação social não tenho de mercado. Então, eu vou ter que separar para poder atender os dois lados. Essa questão do PRODETUR, o PRODETUR tem uma atuação autônoma. Nessas áreas de saneamento, por exemplo, nós temos algumas situações em que meu Ministério atua, o Ministério da Saúde atua, o Ministério de integração atua. A CODEVASP atua. Então chama, Ministério da Saúde através da FUNASA atua. Então temos, agora na montagem do PAC, procuramos coordenar essas ações para ter um resultado melhor. Colocar um termo assim, que desperta interesses que é a questão da revitalização, não transposição, a revitalização do São Francisco. Nós vamos atuar junto

com o Ministério da Integração e da Saúde porque eu tenho nove cidades que serão atendidas por nós na questão do saneamento. As outras serão assuntos da integração. Essas vistorias pela CAIXA, realmente, no nosso contrato existe uma previsão de prazo. A obra tem, uma vez demandada pela Prefeitura, tem o prazo de quinze dias para fazer a vistoria e depois tem quinze dias para apresentar o relatório. O que acontece é são muitos processos, depois isso tem, as medições, depois tem que voltar, o relatório tem que voltar à Brasília, né? E aí é papel que não acaba mais. Voltar para Brasília daí que o prazo se estende. Então, o que impacta, primeiro o problema, o momento de passar o recurso a Prefeitura está inadimplente, não consegue passar recurso. Feita a medição, se a gente consegue vencer todos os prazos, tá, tá, vamos passar agora o recurso. Não pode passar porque tem algum problema de inadimplência do município.

Então, nós temos que conjugar várias coisas. Agora, efetivamente a CAIXA está fazendo um esforço até para se adaptar ao PAC, que ela atende, se não me engano, 17 Ministérios e só o meu agora está mudando de dimensão, eu imagino que mudança que vai haver no necessário atendimento a tempo e a hora para as coisas funcionarem.

Do lixão eu já respondi. A previsão de recursos pela informação que eu tenho, dentro daquela linha de primeiro as Emendas individuais, depois as Emendas de bancada e de Comissão para o final do ano, eu entendo que, pelo que eu ouvi, pelos próximos 30 dias talvez o planejamento deva estar liberando recursos orçamentários para que se possa então começar a fazer o exame. E eu tenho que ver como fica o nosso acórdão com o Tribunal de Contas para ver como vamos fazer isso. Se segue o procedimento no momento de transição ou se vou ter que mudar radicalmente, aí eu tenho que analisar todas as Emendas antes de, inclusive, bancadas de Comissão desde agora porque senão não terei tempo hábil mais adiante para poder cumprir o exercício. Acredito que... Pergunto aos Senadores se fui desatento deixei de atender alguma observação?

Seu metrô. Isso é caso especial. O metrô, o metrô nós estamos na fase de implementação daquelas medidas do PAC que eu anunciei naquele dia. Foram feitas anotações sobre pleitos adicionais para alguns outros metrôs. Inclusive o Ministro Paulo Bernardo que estava naquela audiência conosco, ele admitiu receber proposta, por exemplo, de Goiás, como eu falei também que havia, de Goiânia que havia propostas também de Vitória, que havia propostas de... Curitiba. Não, esse--

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Natal também está estudando isso.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Perdão?

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Natal.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Natal também. Natal já está na CBTU, está dentro do nosso orçamento da CBTU, algumas coisas novas. Agora, eu posso brincar, Senador, fazer uma cobrança? Os três Senadores de Minas disseram que iam fazer uma proposta de quê? De suplementação, o senhor lembra? Não, não, então não sei qual é o momento. Mas o senhor mesmo falou, os três Senadores juntos. [risos] Não, o senhor deu explicações, explicou porque ganhou mais no passado e ganhou menos agora. Nós estamos na fase do projeto, para quem não estava na reunião, estamos na fase do projeto para fazer o Barreiro/Calafate, dezenove milhões para isso e cento e sessenta e nove milhões para fazer a delimitação da faixa, do domínio, terminar algumas passarelas, segregar a linha de carga da futura linha. Tem 169 e 19 para o projeto. O projeto para dimensionar, afinal de contas quanto é que vai custar, porque ninguém sabe. Alguns disseram para mim: Márcio, alguns jornalistas interpretaram: Márcio, você disse que está defasado, como se a questão de fazer um metrô fosse defasado. O que está defasado é o projeto que é de 1970. Eu tive que dar explicações à jornalistas. Projeto de 1970 para adequar às condições tecnológicas atuais, custo, ninguém sabe qual a engenharia financeira. Destinamos 19 milhões só para fazer o projeto. Agora, o Senador, o senhor disse que ia fazer uma Emenda, a bancada de Minas ia fazer uma Emenda para reforçar o pleito.

SENADOR EDUARDO AZEREDO (PSDB-MG): Perfeitamente, agora nós esperamos chegar, o momento do orçamento... e que o governo esteja de acordo e libere, que depois não adianta fazer a Emenda e a Emenda ficar parada.

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: Eu tenho um problema idêntico lá no Rio Grande do Sul, porque um edital de 2001 relativo a extensão da linha de São Leopoldo a Novo Hamburgo o edital lá sofreu observações, não é da minha administração foi 2001, observações do Tribunal de Contas da União e essa matéria ainda vai a plenário, creio que nos próximos dias. Se for, for edital for dado como bom eu tenho que correr atrás de um recurso também, que são recursos nessa faixa aí é elevada.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Pela ordem.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Pela ordem, Senador Garibaldi.

SENADOR GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB-RN): Só uma observação, eu quero me congratular com o Ministro porque ele resistiu bem a essa linha de frente da bancada tucana.

[risos]

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: São bons amigos. São bons amigos.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): A Presidente também, né?

SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES DE ALMEIDA: [risos] Bem, creio que se eu não respondi alguma coisa, Presidente, eu coloco à disposição. Alguma falha minha aqui tanto papel.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Bom, agradeço o Ministro a sua gentileza. Agradeço os senhores Parlamentares por estar aqui até essa hora e quero dizer que tínhamos alguns projetos para serem analisados hoje, mas não vamos, vamos deixá-los para a próxima semana. No mais, não havendo nada mais a tratar, declaro encerrada a presente Sessão--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Só quero, pela ordem, parabenizar a Presidente pela condução da audiência e a firmeza de V.Ex^a, como sempre, e a competência na condução dos trabalhos.

SRA. PRESIDENTE SENADORA LUCIA VÂNIA (PSDB-GO): Eu agradeço V.Ex^a.

Sessão encerrada às 13h38.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA

Ata da 13ª Reunião (Extraordinária) da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 30 de maio de 2007.

Às onze horas e dezesseis minutos do dia trinta de maio de dois mil e sete, na sala 7, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência, eventual, do Senador **JOÃO TENÓRIO**, reúne-se a Comissão Permanente de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal, com a presença dos Senadores(as): **SIBÁ MACHADO, ANTÔNIO CARLOS VALADARES, LEOMAR QUINTANILHA, PEDRO SIMON, NEUTO DE CONTO, HERÁCLITO FORTES, CÉSAR BORGES, CÍCERO LUCENA, FLEXA RIBEIRO, MARISA SERRANO, OSMAR DIAS, PAULO PAIM, RAIMUNDO**

COLOMBO E JOÃO DURVAL. Deixam de comparecer os Senhores Senadores (as): Expedito Júnior, João Pedro, Joaquim Roriz., Jonas Pinheiro e Kátia Abreu. Deixa de comparecer por motivo justificado o Senador Jonas Pinheiro. Havendo número regimental, é declarada aberta a reunião, dispensando-se a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente eventual, Senador João Tenório, informa que a presente reunião destina-se à realização de audiência pública de acordo com a seguinte pauta: Audiência pública, com a finalidade de instruir o Projeto de Lei do Senado nº 325, de 2006, que dispõe sobre o Estatuto do Produtor Rural, em cumprimento ao Requerimento nº 11, de 2007-CRA, de autoria dos Senadores Sibá Machado e Antônio Carlos Valadares, aprovado em 11/04/07, com adendo da Senadora Kátia Abreu, no sentido de substituir membro do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra – MST, por representante da Federação dos Trabalhadores da Agricultura Familiar – FETRAF, bem como incluir a Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA, com a presença dos seguintes convidados: **LUCIANO MARCOS DE CARVALHO** – Assessor Técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA; **MÁRCIO ANTÔNIO PORTOCARRERO** – Secretário de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA; **ROBERTO VIZENTIN** – Diretor do Departamento de Zoneamento Territorial da Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável (SDR) – MMA; **FRANCISCO LUCENA** – Assessor Geral da FETRAF Brasil – FETRAF; **CARLOS ROBERTO FONSECA** – Coordenador Geral de Produtos Agrícolas e Agroindustriais da Secretaria de Acompanhamento Econômico – MF; **ZEKE BESE** – Assessor de Política Agrícola da CONTAG; **MARCOS KOWARICK** – Diretor de Programas INCRA/MDA. Após a exposição dos Senhores convidados fazem uso da palavra para tecerem comentários sobre os assuntos abordados, os seguintes Senadores (as): Antônio Carlos Valadares. **RESULTADO: AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA.** Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião as treze horas e nove minutos, lavrando eu, Marcello Varella, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, conjuntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senador João Tenório,** Presidente, Eventual, da Comissão

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA - CRA

13ª Reunião Extraordinária da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 30 de maio de 2007, às 11 horas e 15 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Havendo número regimental, declaro aberta a 13ª reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª legislatura.

O presidente, o Presidente da Comissão Joaquim Roriz e o Vice-presidente Expedito Júnior, por razões de força maior não poderão estar presentes e solicitaram que eu aqui comparecesse e tentasse conduzir a sessão.

Requeiro a dispensa da leitura da ata da reunião anterior, que com anuência do plenário é dada como aprovada. Muito obrigado.

Essa audiência é pública, convidou o Sr. Luciano Marcos Carvalho, Assessor Técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, a CNA, convidou também o Sr. Márcio Antônio Porto Carreiro, Secretário de Desenvolvimento da Agropecuária e Cooperativismo do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento. Sr. Roberto Vizentin, Diretor do Departamento de Zoneamento Territorial da Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável; Sr. Francisco Lucena, Assessor Geral da FETRAF Brasil; Carlos Roberto Fonseca, Coordenador Geral de Produtos Agrícolas e Agroindustriais da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; Sr. Zeke Bese(F), suponho que o nome seja esse, me desculpe se tiver mal pronunciado, Assessor de Política Agrícola da CONTAG e o Sr. Marcos Kovarick(F), pode ser.

SR. MARCOS KOVARICK: Kovarick(F).

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Kovarick(F), desculpe. Diretor do Programa Incra do Ministério do Desenvolvimento Agrário. Gostaria de saudar os senhores visitantes, informar que possivelmente nós teremos algum problema de “quorum” aqui, porque está havendo uma série de eventos aqui no Senado, alguns deles que não estavam programados e isso vai tornar a Sessão um pouco esvaziada, no que diz respeito a presença dos Senadores, mas de qualquer forma nós, mesmo que isso venha acontecer, nós tomaremos a iniciativa de distribuir com todas as outras Comissões e as Comissões que afins desse tema, todo, digamos assim, as conclusões e os debates que aqui acontecerem. Então nós gostaríamos de

submeter aqui um regramento, acho que 10 minutos seria suficiente para cada um expor do início, depois submeter algumas. O que os senhores acham desse tempo aí? 10 minutos é suficiente?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: É bastante.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): É bastante? Muito bem, então vamos iniciar com o Sr. Luciano Marcos Carvalho, Assessor Técnico da Cooperação de Agricultura da Pecuária do Brasil. O tema, o tema que está... Humberto, por favor. A essência da convocação que eu não estava presente. A presente reunião destina-se a Audiência Pública com a finalidade de instruir o Projeto de Lei do Senado número 325/2006, que dispõe sobre o Estatuto do Produtor Rural em cumprimento ao requerimento número 11 de 2007, dessa Comissão de autoria dos Senadores Sibá Machado e Antônio Carlos Valadares, aprovado em 11 de 4 de 2007. Com adendo da Senadora Kátia Abreu, no sentido de substituir membro do movimento dos trabalhadores sem-terra, o MST, o representante da federação dos trabalhadores da agricultura familiar, FETRAF. Bem como incluir a confederação da agricultura e pecuária do Brasil, CNA com a presença dos convidados que já foram referidos. Então eu passo a palavra, inicialmente, ao Sr. Luciano Marcos de Carvalho, Assessor Técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil.

SR LUCIANO MARCOS DE CARVALHO: Bom dia a todos. O Senador João Tenório, saúdo, Senador César Borges. Sr. Porto Carreiro, o Vizentim, Francisco Lucena da FETRAF, o Carlos Ferreira, o Zeke Bese(F) aqui a minha esquerda e o Marcos Kovarik(F), eu os saúdo e cumprimento. Em primeira instância, Sr. Senador, já agradecendo o convite, a gente entende que é um assunto de grande interesse para a instituição, nós gostaríamos de fazer uma curta abordagem sobre a CNA para exatamente mostrar a inserção e o interesse, e o interesse nesse assunto, para então em seguida abordarmos alguns aspectos sobre o estatuto do produtor rural. Bom, a abordagem que a gente propõe aqui fazer, é uma abordagem técnica, e dela participou da análise do estatuto do produtor rural, colegas nossos, líderes, líderes rurais. Economista, agrônomo, eu sou Engenheiro Agrônomo, trabalho em torno de 16 anos na CNA, sempre militei na questão associativista. E sempre manejando também os instrumentos de política agrícola. Então acredito que tem muito de coerência e de um pouco de aptidão para o que a gente faria da análise do estatuto do produtor. (Por favor a próxima). Essa daí é uma pequena, é uma pequena representação do sistema. Aonde a CNA, aonde tem na base um milhão de produtores rurais, dois mil, mais de mil sindicatos, as 27 federações e a

CNA, e a CNA como um órgão de representação. (Por favor a próxima). E uma, um dos elementos que nós achamos fundamental é exatamente em função do enquadramento sindical que definindo as categorias representadas pela CNA, aonde fica claro, e por força de lei e por força também de exercício, que a CNA representa os produtores, com os produtores em regime de economia familiar em área superior a 2 módulos e inclusive os produtores com mais de um módulo. Além das pessoas físicas e jurídicas que dispõem de empregado. Então veja bem o elenco de representação do sistema CNA, ele atinge também os produtores em regime de agricultura familiar. (Próximo, por favor). Aqui um pouco da estrutura da CNA para mostrar uma forma de atuação, a CNA sempre atua em forma de comissões nacionais, de modo que os assuntos, os assuntos são dispersos em diversas, em diversas Comissões, tanto as Comissões horizontais como as Comissões setoriais ou de produto, né. Então isso é um pouco da nossa estrutura e da forma da nossa atuação para entender melhor o sistema CNA. (Próximo, por favor). Bom, com relação específico ao Projeto de Lei, nós entendemos que ele, como todo estatuto, ele se insere num ambiente um pouco complexo. Complexo porque... O que nós temos de congênito? Nós temos o Estatuto do Idoso, Estatuto do Adolescente, o Estatuto da Lei Canavieira, nós temos o Estatuto do Advogado. Então são, são formas, são dispositivos legais extremamente complexos e abrangentes. Então no próprio, no próprio Estatuto do Produtor Rural, nós separamos ali em alguns capítulos, um pouco da organização dele, para mostrar, para evidenciar alguns pontos que a gente gostaria de chamar atenção. Nós temos aqui uma análise praticamente ponto a ponto, são anotações pessoais em cima de cada um desses artigos, com vista a contribuição a esse processo de discussão do estatuto do produtor. No primeiro, logo no primeiro princípio, quando trata da definição, da definição do produtor, aquela contida no Projeto de Lei, ela ainda não, ela ainda não contempla, ela não contempla conceitos já consagrados e já praticados no ambiente da Legislação Trabalhista, da Legislação Previdenciária, nos contratos e mesmo até na doutrina. Então o conceito ali definido ele é, no nosso modo de entender, ele precisa ser mais ampliado e mais discutido. Esse é um ponto que nós selecionamos do capítulo 1. Para ser mais breve, né? Da questão do crédito rural, a questão do crédito rural, buscar aqui, resgatar as nossas anotações, ele praticamente limita a 4 artigos, e aborda apenas aspecto de venda casada, prioridade a irrigação, autoria, competência para elaborar projetos e subordinação dos projetos a aspectos sócio-ambientais. Bem, todos nós conhecemos a di-

nâmica do próprio crédito rural e as necessidades elas vão muito além desses 4 pontos tratados. Falta capital, por exemplo, eu estou incluindo aqui a questão de acesso ao crédito, a questão das garantias, das prorrogações que têm sido freqüente. O Carlos aqui sabe muito dessa questão, nos momentos de crise como que você invoca provocações. A questão de encargos e taxas. Então, isso só para ilustrar alguns acréscimos que seriam necessários. Eu não comentei função social da terra, assistência, porque não daria tempo. (Por favor o próximo). Ali específico ao seguro. Dentro de um ambiente do seguro rural... (Isso). Que é, deixa eu ver nas anotações. Dentro do ambiente do seguro rural, eu acho que também as menções são curtas e poucas, diante da legislação recente do crédito, do seguro rural. Nós temos a subvenção ao prêmio, nós temos a questão da necessidade de um fundo de catástrofe, nós temos ainda no seguro a necessidade de, ali do resseguro, da quebra de monopólio do IRB. Então são aspectos da legislação que já estão afetando e que não foi, e que já estão alguns em discussão, outros já implementados e que, de certa maneira, poderia ser agregado à questão de seguro rural. Ali do acesso, no capítulo 7, do acesso a mercados. A gente pensa a contribuição que a própria legislação da defesa econômica poderia ser acrescida, poderia ser incorporado ao próprio estatuto e existe mecanismo, e existe formatação de processos de defesa da concorrência, é bastante interessante e que poderiam ser rediscutidos e implementados. (Por favor, próximo). Bom, da preservação, da preservação e conservação do meio ambiente, nós nos aventuramos a sugerir alguns aspectos. (Com licença, me perdi aqui nas anotações. Que é muito amplo. Assistência... Seguro... O acesso ao mercado... A infra-estrutura. Sim). Na preservação, ali na questão ambiental, foram tratados, foram tratados, foi imputado ao produtor, veja bem, no artigo 25, para ser mais preciso, o produtor rural não pode ser responsabilizado pela degradação do meio ambiente, promovida no passado, do qual não tenha participação direta. Logo no parágrafo único, o disposto no caput não exime o produtor da obrigação de recuperar áreas degradadas de sua propriedade de forma progressiva num prazo de até 10 anos. Veja bem, se de um lado o caput exime da responsabilidade passada, quando por outra, no parágrafo único ele já imputa a responsabilidade ao produtor mesmo ele não tendo feito. Então isso constitucionalmente não pode atribuir a quem... E o dever de recuperar é um dever de toda a sociedade e o prazo de 10 anos [soa a campanha] E o prazo de dez anos ficou muito aquém do que hoje estabelecido em lei, que são 30 anos. Então há necessidade de se rediscutir isso perante a legis-

lação. [Por favor o próximo]. Desculpe. Da defesa agropecuária. Da defesa agropecuária, conversando há pouco com o Porto Carreiro, com o representante do Ministério da Agricultura, a legislação da defesa existente é muito mais ampla, muito mais completa do que essa agregada ao Projeto de Lei. Então nós temos dispositivos que chegam à lei até definir a questão do rótulo e que no projeto, no Projeto de Lei ele tangenciou um pouco a questão da defesa agropecuária. (Vou pular os demais, por favor o próximo. O próximo). Bom, na tributação, bom, essa daí são fatores, Srs. Senadores, que foram excluídos do projeto e que dão importância capital a questão da Legislação Previdenciária, as adaptações necessárias da Legislação Trabalhista e a questão tributária. Eu lembro que somente na questão tributária a Lei Complementar 123, que trata do estatuto da micro e pequena empresa, ela foi discutida em torno de 3 anos e para tratar apenas do aspecto tributário, da definição do aspecto tributário. E lamentavelmente, nesse Projeto de Lei, os aspectos tributários não foram incorporados. (Por favor, a próxima que o meu prazo está...) Bom, aí são dispositivos da Lei Complementar, que poderia, de certa maneira, nos servir de exemplo ou nos fundamentar para a questão da discussão do projeto do estatuto do produtor rural. (Por favor a próxima. Por favor, a próxima. Vamos pular). Bom, e finalmente nós separamos através, no âmbito da CNA, quais são as proposições que estão tramitando neste Senado Federal e na Câmara. Então, que são propostas que necessariamente têm que ser levada em consideração na formatação do estatuto. Veja os senhores, de trabalhista, específico rural, nós identificamos 176 propostas. Propostas, projetos de lei, no fundiário 131, meio ambiente 94, política agrícola 73, infra-estrutura 26. Então existe um material, existe, existe um grande acervo nessas duas casas que poderiam ser aproveitados e adaptados ou, de certa maneira, incorporados na discussão desse projeto, nesse Projeto de Lei. (Por favor o próximo. Próximo). Bom, essas são as nossas conclusões e o que de certa maneira pode se resumir é que é uma boa intenção, é um projeto de uma abrangência imensa e que muitos desses assuntos ainda precisam de consolidação, precisam de discussão e, talvez, possa ser, a sugestão é que esse projeto possa ser redefinido em alguns aspectos se ater a alguns aspectos específicos e sem, e sem esquecer o lado tributário que é um lado extremamente necessário, que faltam definições para o setor. Muito obrigado, desculpe o avanço do prazo.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Agradeço o Dr. Luciano Marcos a precisão das suas informações e, dizendo assim, a preocupação também com o tempo. Eu acho que talvez fosse

melhor, Senadores, a gente ouvir todos, para depois fazer, como somos poucos aqui hoje, ouvir todos e depois questionar em bloco. Seria melhor, né? acho que. Dr. Márcio Antônio Porto Carreiro, Secretário de Desenvolvimento da Agropecuária e Cooperativismo, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento.

SR. MÁRCIO ANTÔNIO PORTO CARREIRO:

Chegar mais aqui, bom dia a todos. Eu para ganhar tempo aí, vou dispensar, eu cumprimento a mesa, dizer que a gente fica feliz de ver tantas entidades ligadas as questões reunidas, e esse projeto que, com certeza, pode ser uma alavanca aí para estabelecimento sustentável do agronegócio brasileiro. Fazendo frente ao que nós já somos perante o mundo. O Brasil hoje é reconhecido como, se não o maior, um dos maiores produtores de alimento e com o potencial de ser o maior, com um desafio enorme do ponto de vista social, ambiental, com tecnologia de ponta, dominando a tecnologia da exploração do cerrado que esse é o nosso grande trunfo e com o desafio de quebrar paradigmas, mostrando que para sermos os maiores produtores de alimentos e garantirmos a segurança alimentar talvez do mundo, não tenhamos necessidade e nem intenção de avançar nas áreas de preservação, nas florestas, no que já está definido em lei. E também desrespeitar questões sociais. Isto está claro e o Brasil cada vez mais tem comprovado medidas e boa-vontade do setor produtivo e do Governo, para caminhar nessa linha, da sustentabilidade. Dizer, em nome do Ministro Stefanos, que o Ministério acolhe essa proposta do estatuto do produtor rural com bons olhos que entende que isso pode ser mais um instrumento. Fizemos uma análise do que estava proposto, do que está no documento. (Acho que aqui está bom, a não ser que) Dessa, eu vou pontuar caso a caso, né, na questão da assistência técnica, a nossa sugestão é que seja realmente discutido melhor essa questão e tem uma Audiência Pública, convocada, marcada aqui na Câmara dos Deputados para os próximos dias e eu acho que isso vai aprofundar uma questão crucial. O Governo desmontou a extensão rural nos últimos anos e a gente vê o documento remetendo para a questão dos direitos do agricultor à assistência técnica e, ao mesmo tempo, deslocando isso para que eles busquem a solução.

No caso dos grandes produtores, eles já encontraram soluções, eu acho que tem aí as fundações de pesquisa até privadas, muito bem-sucedidas, as cooperativas trabalhando na extensão rural com sucesso, bancadas pelo setor produtivo. Talvez o pequeno agricultor familiar, também com amparo bastante forte do Ministério do Desenvolvimento Agrário, com extensão rural. E o médio produtor que vem para essa Audiência

Pública com uma reivindicação, porque ele ficou no limbo, ele não é atendido nem como pequeno e nem pode participar desse movimento dos grandes produtores, com as suas fundações e com as suas entidades de difusão de tecnologia. Então é um ponto que o Ministério coloca como preocupação, é uma atribuição nossa no Ministério, na nossa Secretaria, discutir a extensão rural. Só que de uma coisa que foi desmontada, é muito difícil discutir, porque nós vivemos a situação crônica da falta de recursos e reestruturar a extensão rural custa dinheiro e muito. O seguro, entendemos oportuno colocar isso como garantia no estatuto e gostaríamos de deixar aberta essa discussão, porque a Secretaria de Política Agrícola que está aqui também conosco, lá do Ministério, tem trabalhado a questão dos dispositivos legais. Existem já processos de garantias do seguro, existe já garantia de parcial, pelo menos de recursos. E isso a gente pode criar realmente no estatuto um instrumento de fixar o seguro como prática comum, como item inalienável e incontingenciável aí na questão orçamentária, para garantir o seguro da produção com todas as incertezas que existe no setor. Na questão da infra-estrutura, a gente percebe que se trata, trata-se só de irrigação, basicamente.

E nós vivemos aí a questão dos gargalos crônicos de escoamento, transporte e talvez até apontar para o papel do Governo nessa questão, que é fundamental. Destruir política dos portos, facilitar a navegação de cabotagem, que é uma coisa que a gente tem lutado muito junto com o Ministério dos Transportes. Desmontar um pouco a questão que existe hoje para que realmente seja vantajoso. Hoje o produtor, a indústria tem mais vantagens comprando milho na Argentina do que pegando milho no Brasil, porque a navegação de cabotagem tem pontos que têm que ser revistos na legislação e que pode ser garantidos a partir desse instrumento. Do estatuto do produtor rural. Então questão portuária, questão das prioridades de transporte, da matriz de transporte brasileiro, que todo mundo sabe que é invertido e que pode estar sendo olhado aqui. Na defesa, o nosso companheiro da CNA, estivemos trocando umas idéias um pouquinho antes e ele já citou. Eu acho que é um ponto, é o maior desafio do Brasil hoje, frente às barreiras que o mundo nos coloca. E muitas vezes somos comprados no mundo, porque não temos garantia sanitárias suficientes para dar e ninguém consegue entender que um país com esse potencial convive com aftosa e com outros riscos iminentes. Aí é uma questão não só de recursos como de postura público e privada. Não adianta só o Poder Público se armar para fazer defesa agropecuária, se o setor privado continua achando que isso se resolve só no papel.

A questão do crédito rural também já foi levantada, é o mesmo ponto que a gente tinha levantado, que acho que precisa ser aprofundado aqui as garantias, que é o entrave, muitas vezes para o acesso ao crédito. E aí eu lembro do médio produtor que pode ser o grande beneficiário de um instrumento como esse. A questão dos juros que a gente sabe que está sendo discutido, o Governo aponta para uma redução e realmente isso tem que ter uma escala gradativa de redução para ser vantajoso o acesso ao crédito, para fazer frente aos subsídios que o mundo desenvolvido já oferece. Acesso aos mercados, tem um ponto que está na pauta do Ministério da Agricultura hoje e que pode representar uma garantia de redução do custo de produção, que são os insumos genéricos. Talvez buscar lá nessa discussão alguma garantia para colocar aqui no estatuto e a gente pode colaborar nisso. Esse seria o ponto para reduzir bastante o custo, fazer frente a essa quase equivalência do dólar com o real aí, a tendência é essa e a gente percebe que os custos de produção sempre continuam crescendo e os preços no mercado internacional caindo, em função do nosso sucesso econômico. Então o nosso desafio é reduzir custos e o estatuto pode ser um instrumento para obrigar que essas políticas caminhem no sentido disso o meio ambiente, ligado à questão, a gente propõe uma discussão ligando ao crédito rural. Hoje o Ministério já tem por iniciativa própria um incentivo. Em vez de partir do critério de penalizar quem está errado, nós partimos por um outro caminho na política agrícola de bonificar quem está certo. Produtor que tem reserva legal, maxiliar(F), boas práticas, ele recebe um bônus na hora do acesso ao crédito rural, um percentual a mais, no sentido de realmente prestigiar quem sempre fez correto, numa versão. [Soa a campainha] Positiva. Estou terminando. Da questão ambiental, dentro do agronegócio desse desafio. Está tratado como foi levantado pela CNA. Uma hora penaliza e outra hora isenta, então temos que ter clareza e criar instrumentos na questão ambiental de bônus ou de penalizar, pode ser discutido isso, quem esteja procedendo mal. Mas via acesso a créditos que o Governo oferece ao setor, tanto para investimento quanto para custeio.

E isso o Ministério pode oferecer, a iniciativa que já vem sendo feita há 2 anos, no lançamento do plano de safra de 2005/2006 já colocamos isso. Tem uma proposta nossa também da questão de que seja incluída aí o direito do produtor rural, do acesso a recursos genéticos. Hoje nós temos uma discussão dentro da Câmara dos Deputados e que está indo para a Casa Civil que pode, se for pelo ponto de vista de preservação total e inviabilizar até a pesquisa brasileira, o desenvolvimento da tecnologia na questão de material, do

acesso a material genético. E é um direito do produtor rural de aí, o amendoim, a mandioca são espécies exclusivas do Brasil e que nós estamos hoje impedidos pela burocracia de explorar e desenvolver, beneficiando a pirataria. Então aí é um ponto que talvez o estatuto possa abrir uma janela para o setor produtivo entrar. E o último ponto, que eu gostaria de ver citado e o Ministério tem uma bandeira levantada nesse sentido, é da qualidade da produção, hoje nós somos vistos como produtor em quantidade e não em qualidade. E muitas vezes chamamos de questão ambiental, social e tecnológica que nos colocam lá fora como barreiras, quando na verdade, são obrigações que o Brasil, como um país e o setor produtivo como interessado direto, tem que romper e qualificar a produção com certificação, com sistemas instituídos, que dêem a segurança do alimento seguro. Não só aos mercados mundiais, como ao consumidor brasileiro. E isso se, só vai ter início com políticas públicas direcionadas nesse caminho, que dêem condições do produtor, a partir do acesso ao crédito, já começar a proceder de forma correta para no final, quando o produto sai da indústria ou quando vai *in natura* para a gôndola do supermercado, com um selo que dê todas as garantias para que a gente possa passar a vender a nossa produção e não ser comprado como estamos sendo hoje. Então entendemos que esse é um primeiro momento. Temos uma pauta aí de discussão, além de cruzar tudo o que está posto, com o que já está tramitando nas casas aí do Legislativo. Essa é a nossa posição e deixo aberta aí a todo o Ministério da Agricultura para contribuir na construção desse instrumento. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Dr. Porto Carreiro, pela prestação das informações e atualização dela, atualidade delas é, passamos a palavra ao Dr. Roberto Vizentin.

SR. ROBERTO VINZENTIN: Saudar então ao Senador João Tenório, que preside essa audiência, em nome do qual estendendo a saudação aos demais Senadores, aos colegas da Mesa, todos os presentes. Agradecer também, Senador, o convite feito ao Ministério do Ambiente que de fato, para nós é muito importante participar de um debate desse em função das políticas, das diretrizes estabelecidas pela Ministra Marina Silva, para o Ministério do Meio Ambiente e, obviamente, considerando a importância que a matéria relacionada ao setor agrícola tem para o meio ambiente, para o desenvolvimento sustentável do país. De fato os senhores são conhecedores, a Ministra, desde seu primeiro mandato, na sua primeira gestão, estabeleceu o que já ficou bastante conhecido no país como as diretrizes que orientam toda a política ambiental do país. E eu destacaria especialmente duas aqui que

dialogam centralmente com essa matéria que está em debate. Uma delas é a idéia da transversalidade, que é a política ambiental, ela tem que permear o conjunto das políticas, não ser considerada uma política setorial isolada. É por isso que então o conceito da transversalidade tem sido tanto falado e buscado, internalizando a gestão ambiental no conjunto das ações associadas às iniciativas produtivas do país. Um segundo, uma segunda diretriz é precisamente a idéia de desenvolvimento sustentável. Isso tem um significado muito, muito preciso. Quer dizer, a política e a gestão ambiental ela está em função do desenvolvimento. Agora, bem não, é qualquer desenvolvimento, é desenvolvimento auto-sustentável e isso, portanto, tem uma série de consequências. Uma delas e de imediato é de que a visão tradicional da política ambiental apenas como comando e controle, ela não, historicamente, nos países desenvolvidos e mesmo na nossa situação, nossa realidade, não têm sido suficiente para promover efetivamente a proteção e a gestão do meio ambiente.

Então, tradicionalmente, nós reconhecemos como instrumentos de comando e controle o que está estabelecido na legislação e, obviamente, o seu cumprimento. É por isso que numa visão moderna de política ambiental, há uma complementaridade com os chamados instrumentos econômicos. Então instrumentos econômicos são todos os instrumentos que procuram dar incentivo aos diferentes agentes da sociedade, para que a legislação seja cumprida e promovida. E nesses termos, o Ministério do Meio Ambiente, vem desenvolvendo uma série de iniciativas na linha da promoção desses instrumentos econômicos, que nós entendemos que o estatuto do produtor rural poderia, perfeitamente, incorporá-los. Eu vou citar apenas um que é mais significativo e dialoga também com o que o Secretário Porto Carreiro estabeleceu aqui. Nós elaboramos, estabeleceu aqui. Nós elaboramos uma proposta que se converteu numa proposta de Medida Provisória, com a participação do próprio Ministério da Agricultura, do MDA e de outros Ministérios, Planejamento e a Fazenda, uma proposta que se converteu numa Medida Provisória em que institui, realmente, isso que o Ministério da Agricultura já vem fazendo, como um incentivo permanente associado a política agrícola, que é a de estabelecer um bônus, um prêmio, uma compensação para aquelas atividades que sejam promotoras, geradoras de bens e serviços ambientais. E esse é um conceito muito importante. A agricultura brasileira, no seu conjunto, portanto, tanto a grande produção como a pequena, média, envolvendo o agro-negócio, ou a agricultura familiar, embora o projeto aqui ele já qualifica e conceitua o agronegócio, envolvendo todas as atividades. Mas nós sabemos que existe nes-

se setor um grande passivo ambiental, é indiscutível isso, a atividade gera passivo ambiental. Mas pode gerar também, benefícios ambientais. Tudo depende das opções que sejam feitas, do padrão tecnológico a ser utilizado e da gestão que se faz da produção agrícola, da agropecuária. Então veja se a agricultura é por um lado causadora de impactos ambientais, para além de todos os benefícios sociais, econômicos que ela gera para o país, para a população, ela pode ser vista também como uma estratégia de produção de bens e serviços ambientais, recuperando, inclusive, a capacidade produtiva dos ecossistemas.

Eu imagino que aqui todos nós tenhamos familiaridade com o tema da agricultura brasileira, da atividade em si e não temos nenhuma dificuldade em compreendermos que dependendo do manejo, portanto, ela pode sim recuperar o meio ambiente, promover os chamados serviços ambientais, a melhoria da qualidade da água, manutenção da biodiversidade, a recuperação dos solos, diminuindo a erosão. E isso se traduz num benefício para o conjunto da sociedade, então é justo que o produtor desse serviço ambiental, no caso o agricultor ou o produtor, seja reconhecido e recompensado pela sociedade. É isso que nós temos chamado de pagamento por serviços ambientais. No entanto, não existe ainda uma base legal no país, nós temos uma proposta, também resultado de um grupo de trabalho, construído pela Sra. Ministra, com a participação de vários entes. Que propõe a criação no país, então de uma política nacional de pagamento por serviços ambientais. E nós queremos deixar sem maiores delongas essa questão posta aqui no debate, para que possa ser aprofundado e analisado em que medida o estatuto poderá ser, inclusive, um instrumento da criação dessa base legal, para que a agricultura brasileira venha a receber esse tipo de benefício, que nós achamos justo, necessário como um instrumento de promoção do meio ambiente, do uso sustentável dos recursos naturais. Uma outra, a propósito, apenas para citar, nós temos um programa já piloto nesse sentido, chama-se PRÓ-AMBIENTE e tem uma participação muito importante das organizações dos agricultores familiares, especialmente a CONTAG que foi uma das instituições proponentes, mas também a FETRAF e outras fazem parte do conselho gestor desse programa e ele já paga um benefício a 4 mil famílias na Amazônia Brasileira, que estão na base desse programa.

Então o programa propõe exatamente uma transição do modelo convencional para um modelo sustentável e o custo dessa transação é compensado com pagamento de serviços ambientais. Agora estamos fazendo isso por vias transversas, porque não tem uma base legal que nos permita transferir recursos, por

exemplo, do Tesouro Nacional a título de pagamentos de serviços ambiental. Bem, mas uma outra iniciativa também que eu acho que pode enriquecer o debate aqui do estatuto, o Ministério do Meio Ambiente também em articulação com o Ministério da Agricultura tem procurado sincronizar e integrar o zoneamento ecológico econômico com o zoneamento agrícola. Ou o zoneamento agrícola tem vários elementos, especialmente o zoneamento agrícola de risco climático. O que ocorre? O zoneamento ecológico econômico, ele estabelece, realmente, quais são as áreas, as zonas passíveis de atividades, sejam elas, produtivas ou de conservação, assim por diante. E o zoneamento agrícola de risco climático vinha sendo feito sem um diálogo, uma relação direta com o zoneamento ecológico. Então, muitas vezes, o zoneamento agrícola era feita sem considerar. [Soa a campanha], é... O zoneamento ecológico econômico. Então a relação entre zoneamento ecológico econômico e zoneamento agrícola, que tem uma legislação específica sobre ele também pode ser referida aqui no estatuto. E, finalmente, uma observação dialogando com o colega também da Confederação Nacional da Agricultura, ao citar a eventual contradição entre o capítulo, o artigo 25 e o seu parágrafo único, não é isso? Nós entendemos que aqui existe realmente uma questão que deve ser discutida com atenção, porque o que estabelece o artigo 25, de não atribuir responsabilidade pela degradação do meio ambiente àqueles que não diretamente o promoveram, nos parece que carece de fundamento legal. Não há tanto pela Constituição como pela legislação complementar em vigor, nenhuma possibilidade de um proprietário não ser responsabilizado pelo passivo ambiental, independente dele ter sido responsável por isso ou não. Os tribunais têm reconhecido e a partir do entendimento do princípio do *propter rem* e aí já é uma questão de jurista, Sr. Senador, de que há uma transmissibilidade automática de direitos e obrigações nas transações que são estabelecidas, por exemplo, na compra e venda de um imóvel rural. Então nós levamos isso, achamos que de fato não existe base legal para isso e de tal forma que o que temos que discutir sim, e o § único indica isso, aí concordando com o que diz o colega, o Código Florestal, ele, realmente, tem uma projeção de 30 anos que é mais restritivo então. Mas é um assunto que nós deixamos para o debate polêmico, obviamente, mas chamamos atenção pela ausência de base legal para esse artigo que está proposto no Projeto de Lei. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Muito obrigado Dr. Roberto Vinzentin. Passamos a palavra agora ao Sr. Francisco Lucena, Assessor Geral da FETRAF.

SR. FRANCISCO LUCENA: Sr. Presidente, senhores e senhores bom dia, saúdo a Mesa e todos e todas presentes, inicialmente agradecemos em nome da FETRAF o convite e parabenizamos por essa audiência, que debate um tema complexo, mas da maior importância para o nosso país e principalmente para quem milita nessa vida do campo. Na verdade, a FETRAF Brasil é uma organização constituída recentemente, mas faz parte de um projeto histórico que começa na discussão do desenvolvimento sustentável e na defesa de políticas diferenciadas para agricultura familiar no Brasil. Foi exatamente no início dos anos 90, final dos anos 80 que vem toda essa discussão forte em termos das dificuldades e da crise enfrentada pelo setor agropecuário, qual a saída, quais as alternativas em função das diversas organizações já existentes e do sonho de diferenças organizativas e políticas para representação do setor agropecuário, pela sua diversidade e pela sua complexidade. Mas em relação ao tema em debate, a questão do Estatuto do Produtor Rural, nós gostaríamos de discorrer sobre alguns pontos que nós já entendemos que são mais complexos e importantes e que por si só já demandariam audiências públicas específicas. Quando nós debatemos e conseguimos conquistar uma política diferenciada para a agricultura familiar, que durante 10 ou 11 anos permaneceu como um programa nacional, que é o PRONAF, transformou-se em lei a partir de 2006, a nossa tese era de observar que o setor rural é um setor que tem especificidades, que tem diferenças. E como tal, necessita de legislação adequada, para levar em conta essas diferenciações, essa diversidade.

Ao longo dos últimos 10 anos, nós entendemos, como membros dessa importante, desse importante segmento do setor agropecuário, que várias conquistas foram alcançadas e que a maior conquista foi exatamente, conseguir sensibilizar as autoridades na época e durante essa trajetória, de estabelecer esse programa e dar consequência a partir das diversas iniciativas que foram adotadas ao longo dos últimos 11, 12 anos, para que ela se fortalecesse e para que ela se transformasse numa lei que consolida essa realidade do campo brasileiro. Porém, analisando os fatos, analisando a nossa prática, analisando os resultados positivos e os desafios que estão colocados no âmbito do programa nacional e agora lei de apoio e fortalecimento da agricultura familiar, nós já migramos para idéias de que é necessário que ele seja ajustado, porque a nossa realidade já não comporta esse programa da forma como ele foi instituído e os ajustes que foram promovidos ao longo dessa década, foram insuficientes para dar conta da complexidade que é a produção familiar, que envolve a pequena propriedade, que envolve o assentado ou

assentada da Reforma Agrária e que envolve as outras adversidades que nós temos no campo, os quilombolas, os ribeirinhos, os extrativistas, enfim, um conjunto de atividades agrícolas e não agrícolas no meio rural que compõem esse universo de demandas e de riquezas culturais, sociais, econômicas e políticas no meio rural. Nós terminamos de realizar a terceira jornada nacional de luta da agricultura familiar, semana passada e tivemos audiência com... Pautamos essas nossas demandas com 12 Ministérios. Já tivemos audiência com 7 ou 8 Ministérios, várias instituições e ainda estamos aguardando a confirmação inclusive do Congresso Nacional, a pauta foi encaminhada, estamos aguardando a confirmação de audiência com a Câmara e o Senado. Comungamos de algumas questões que já foram levantadas, por exemplo, a questão do crédito, é uma questão complexa e nessa edição terceira da jornada nacional de luta, nós apresentamos uma proposta para não pensar as políticas de apoio à produção, seja ela o crédito, assistência técnica, infra-estrutura, agregação de valor, comercialização, esse conjunto e outras que não lembro no momento, para a gente tratar de forma homogênea e de forma conjunta. Isto é, nós propusemos para que o Governo, as autoridades pensem em como planejar a produção familiar, em como planejar o assentamento no seu conjunto e não apenas nas suas demandas específicas.

Nós propusemos, inclusive, que uma proposta apresentada a partir de um planejamento da propriedade familiar ou do assentamento de Reforma Agrária, seja ele desenvolvido através da individualidade dos seus, das suas parcelas, seja ele coletivo. Mas que ao pensar o planejamento da unidade de produção familiar, que seja pensado no seu conjunto e que evite essa, vamos dizer assim: “compartimentalização” das demandas específicas de cada necessidade expressa, necessária de cada unidade de produção familiar. Nós pensamos e demos um nome de um PRONAF sistêmico, que pense o conjunto das necessidades e trabalhe a partir de um planejamento homogêneo, de um planejamento das diversas necessidades dos seus participantes. Essa é uma questão complexa. A segunda questão, a questão de forma específica à assistência técnica. Esse é um debate, que nós estamos fazendo, construindo, ajudando a formular diversas alternativas, para uma política de realmente de assistência técnica e extensão rural, capacitação e etc, que contemple o conjunto da agricultura familiar e Reforma Agrária, mas nós temos a chamada ATER Pública estatal e temos a ATER pública não estatal, que é uma outra questão que precisa ser analisada com a complexidade que tem na medida em que nós defendemos, que o estado brasileiro garanta assistência técnica pública para as

unidades de produção familiar na sua diversidade. Uma outra questão que também nós entendemos, que tem uma relação direta com a questão da viabilidade da produção familiar, da viabilidade da atividade, da agricultura familiar, é a questão do mercado. E a questão do mercado começa exatamente no momento em que o agricultor ou a agricultura familiar começa a preparar a terra para o plantio. Começa a se preparar para produzir. Por quê? Porque o resultado daquele processo de produção é o que vai indicar se o produto vai ou não competir, ser aceito pelo consumidor, pelo, vamos dizer assim, pelo ator ou atriz principal do processo, que é quem vai utilizar o produto. Nós entendemos que no projeto teria que ser dado um tratamento para essa questão de infra-estrutura, seja ela infra-estrutura produtiva, seja ela infra-estrutura social, que nós entendemos que é uma das interessantes e que necessita de uma atenção especial por parte do estado e do Congresso Nacional. Nós precisamos de adequar, nós precisamos de ampliar o apoio para garantir uma organização sólida, uma organização consistente para a partir dela desenvolver o processo de produção até a industrialização, até a agregação de valor. Então achamos que esse ponto tem que ser melhor examinado. A questão ambiental nós entendemos que ela nunca esteve no foco da discussão. [Soa a campainha] Como está nesse momento. Por exemplo, O debate das bio-energia ou do biocombustível, é um debate que nós precisamos aprofundar. Nós temos consciência de que essa é uma discussão ainda não discutida adequadamente e ainda não encaminhada adequadamente. Nós estamos fazendo esse debate há uns 2 anos, inclusive tentando construir alternativa para o modelo tradicional, que é o modelo integrado, nós achamos que a agricultura familiar não pode ser considerada somente produtora de matéria-prima para a geração de energia. Nós queremos desenvolver a cadeia produtiva na agricultura familiar. Então essa complexidade da questão ambiental tem que ser levada em consideração. E para objetivar a nossa, a nossa intervenção, queremos também dizer que, e aí concordando com menções que já foram feitas, que nós temos aqui na Casa, seja na Câmara, seja no Senado, uma diversidade de projetos que precisam de atenção e queria destacar um deles: O projeto que trata sobre a adequação da legislação cooperativista no Brasil. Tivemos um debate importante durante o ano de 2006, inclusive o Dr. Porto Carreiro nos ajudou muito nesse processo de discussão, inclusive processo de negociação entre as organizações patronais, as organizações dos grandes, médios e pequenos produtores, e nós entendemos que para alavancar o setor agropecuário brasileiro, principalmente no que se refere à propriedade familiar e aos

assentados da Reforma Agrária, é necessário que haja mudança substancial, adequação substanciais na lei do cooperativismo para o nosso país. Concluindo, Sr. Presidente, senhoras e senhores, queremos reafirmar a nossa disposição e o nosso compromisso de estar dialogando com todos os setores, não somente o setor agropecuário, setor primário, mas com todos os setores, no sentido de construir consensos ou aproximações para viabilizar a aprovação de vários projetos que essa Casa tem e em relação ao projeto em debate, nós também comungamos da idéia de que deveríamos aprofundar a discussão, deveríamos, possivelmente, pautar algumas audiências específicas para tratar de alguns pontos específicos, quem sabe a gente pudesse chegar a ganhos significativos após essa discussão, após esse processo de aperfeiçoamento da proposta. Então agradeço novamente, muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Obrigado, Sr. Francisco Lucena, Assessor da FETRAF do Brasil, pelas informações importantes que nos traz aqui na visão das questões que lida com agricultura familiar e os assentamentos tão comuns no Brasil de hoje. Passamos a palavra agora ao Dr. Carlos Roberto Fonseca, Coordenador-Geral de produtos agrícolas e agroindustriais da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

SR. CARLOS ROBERTO FONSECA: Saudamos o Exmo. Senador João Tenório, Exmos. Srs. Senadores, colegas de mesa, senhoras e senhores. Primeiramente eu gostaria de parabenizar a casa pela iniciativa, a tentativa de consolidar diversas legislações no interesse do setor rural. Isso é um ponto muito positivo. Alguns aspectos, no entanto, merecem que nós tenhamos, façamos aqui uma reflexão, algumas reflexões. Já na definição de produtor rural, a redação aqui colocada, permite interpretação de que fabricantes, fornecedores de insumos seriam um produtor rural. Porque ao dispor atividades não agrícolas que contribuem para o desenvolvimento da agricultura. Então pode ser geneticista, agrônomo, então cabe uma revisão nesse conceito de produtor rural. No primeiro ponto abordado. No artigo 5º que trata do crédito rural, está dito que não se pode exigir serviços bancários estranhos à atividade agropecuária ao financiar a produção rural. Mas diz-se isso, essa garantia apenas para mini e pequenos produtores, quando a legislação vigente hoje já proíbe venda casada. Você tem a legislação hoje que ampara mais do que a lei que está tentando fazê-lo. Então a lei está restringindo em relação à lei existente, o projeto restringe em relação a lei existente. No artigo 6º também em relação a crédito rural, está dito aqui que daríamos prioridade para aplicação de recursos para investimento para irrigação, drenagem,

verificação rural e mecanização agrícola. Isso, muito bem, são prioritários hoje. Nós não podemos pensar apenas no hoje ao fazermos uma lei. De repente, aqui faltou biocombustíveis, que é a aplicação do presente já e do futuro e que não está aqui contemplada como prioridade na aplicação de investimentos rurais. Então cabe uma reavaliação nisto, de repente não estabelecer em lei a prioridade, diz-se que algum órgão fará, porque fica mais fácil você acompanhar os deslindes da agricultura. No artigo 8º, esse aqui dá para passar, esse não é problema, dá para contornar. Apesar de que o artigo 8º diz o que crédito rural de custeio tem que acontecer até 30 dias do início do plantio que o zoneamento estabelecer. Só que o zoneamento tem menos de 30 dias, então você não consegue executar a concessão do crédito.

Então, de repente, aqui você dizer que tem se dado antes de 30 dias do início do plantio. Mas ainda não resolve, esse crédito de custeio tem dado só para fazer colheita. Aqui você acaba inibindo a concessão de crédito complementar. Você pode dar crédito no início da lavoura. Então não é um item muito apropriado, deve fazer uma revisão nele. Na assistência técnica, no particular, nos preocupa a questão de garantir o direito a assistência técnica e extensão rural públicas. Já foi falado aqui, seria um retrocesso em relação a nossa realidade, a agricultura caminha com alguns compassos próprios, quer dizer, alguns setores conseguiram achar parceiros e estão avançando sua produção. Você voltar com a mão de ferro de Governo nisso você, de repente para a agricultura familiar, que já está fazendo isso hoje, atenderia como regra geral parece temerário. E, além do mais, garantir que não diz que é fonte de recurso. Então eu garanto, mas não garanto a fonte para bancar essa despesa, então você fica com uma perna quebrada e fere a lei de responsabilidade fiscal. Aquela velha e nossa tradicional. Aqui também fazer gratuita ou paga. Informar fonte de recurso que arcará com os custos. Naquela agenda a banqueta de graça. No seguro agrícola, está dito aqui o seguinte: Que o produtor vai ter direito ao seguro agrícola e cubra riscos e eventos naturais. Depois diz assim: O prêmio será pago de acordo com o risco individual de cada produtor rural. Se eu estou cobrindo riscos naturais, por que vou pensar em risco individual? Parece um pouco conflitante. Se eu cobro risco natural independente da vontade do contratante. Então cabe reavaliação. nos preços mínimos já tem a política feita, a redação que está aqui parece que está dizendo que qualquer produtor agrícola terá preço mínimo necessariamente, está muito ampla, teria que contextualizá-la melhor.

E no artigo 17, quanto a inflação ordem econômica, aqui se garante... Exercícios abusivo de posição

dominante por parte de fornecedores e de compradores com produtor rural. Ou seja, quando o produtor compra, ele tem que ter a proteção aqui, quando ele vende também. Agora, e quando ele é um vendedor, por exemplo, contra uma matéria-prima com biodiesel, por exemplo, ele está vendendo, ninguém diz como vai ser tratado aqui, fala a regra é um pouco unilateral, só trata de uma parte, sempre do produtor, não vê a consequência do ato. Mesma linha, produtor rural equipara-se ao consumidor, mas ele também é vendedor. Então se fala de um lado e aí como fica o lado dele? Aqui no artigo 23 fala, cada comunidade rural terá pelo menos uma unidade de saúde, devidamente equipada e com medicamentos. Todos gostaríamos que assim o acontecesse. Só que a proposta parece muito ambiciosa frente a nossa realidade, nós temos problemas na área urbana é rural, não dá para garantir que cada unidade rural tenha uma unidade, seria muito bom que fizéssemos, não basta colocar no texto da lei, tem que ter orçamento para bancar essa despesa grande e ter o risco de ociosidade dos profissionais das instalações, para cada unidade, cada comunidade uma unidade, e aí? A pessoa vai ficar ocioso, uma boa parte do tempo. Então não sei se é a melhor maneira de alocar o recurso público. Não sei.

E a questão aqui de você, de você recuperar áreas degradadas. Eu só questiono o prazo de até 10 anos, não sei como foi mensurado esse prazo, eu acho que isso aqui é interessante que haja. Tem que recuperar, sim, não sei se é 10 anos, se é com custo de dinheiro convencional, se coisa mais barata, não sei como. Mas é importante que haja um item. E por fim aqui tem [inaudível] da EMBRAPA que fala divulgação ampla por meio de comunicação das pesquisas feitas, conteúdos técnicos. Não sei como isso aqui vai ser feito, a quem caberia fazê-lo. Quer dizer, a questão da vontade, falta a questão da materialização dessa vontade, como fazê-lo, em alguns trechos. E na relação de trabalho, também está aqui, os contratos de parcerias de agendamento terão sua elaboração em registro em cartório gratuitos, não se diz quem vai bancar o custo dos serviços. Só isso por enquanto, muito obrigado, senhores.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Muito obrigado Dr. Carlos Roberto Fonseca. Vamos passar a palavra ao Sr. Zeke Bese(F), se não estou enganado. Ele é Assessor de política agrícola da CONTAG.

SR. ZEKE BESE: Tá certo. Boa tarde, a CONTAG agradece o convite para participar da Audiência Pública e vamos tentar contribuir com a nossa reflexão para o debate. Vamos tentar. A gente tem duas ordens de consideração com respeito ao projeto. Uma

específica, utópica e uma mais geral. Vamos fazer primeiro algumas considerações mais específicas com respeito a alguns pontos que nos chamam atenção no projeto. A primeira, logo no início, é a própria definição de agronegócio, que nos parece, vamos dizer assim, suficiente por ser tão ampla que termina não precisando o que vem a ser um agronegócio, no nosso entendimento. Até porque o conceito de agronegócio é um conceito econômico, difícil de se traduzir numa categoria jurídica, não sei. Eu acho que é complicado isso. E inclusive há uma contradição interna, nos parece, entre esse conceito e o conceito que aparece no artigo 17, foi mencionado, quando ele fala de uma certa contradição entre o produtor e os fornecedores e compradores. Quer dizer, o conceito econômico de agronegócio pressupõe uma certa, vamos dizer assim, harmonia na cadeia e aqui há uma tentativa de defender, o que eu acho justa, de defender o produtor no artigo 17, eu conflito um pouco com esse conceito geral de agronegócio que tem no início. Então eu acho que precisaria, de fato, discutir mais e precisar melhor o conceito. Eu não saberia, eu não teria uma proposta, porque eu acho que de fato o tema é muito difícil de ser precisado no âmbito da lei.

Outra que nos chamou atenção, na definição de produtor rural, há uma definição geral também, e no § 1º do inciso II do artigo 2º, se menciona parceiros arrendatários também como produtores. O que nos leva a entender, por exclusão, que o posseiro não é considerado um produtor rural. E o posseiro é uma das categorias mais numerosas hoje no país, dos mais necessitados de apoio e onde você encontra boa parte da pobreza rural. Então excluí-los de uma política, de um Estatuto do Produtor Rural seria um equívoco. Outro ponto que nos chama atenção é a utilização da expressão dos termos mini e produtor rural como sinônimo de agricultor familiar. Salvo engano, a expressão agricultor familiar não aparece no texto e já há uma definição legal do que é agricultor familiar, já foi mencionado aqui em julho do ano passado, foi aprovada uma lei aqui no Congresso e que, inclusive, fixa os critérios para definição do agricultor familiar. É uma categoria legal. Outra, outro tema, outro aspecto também que nos pareceu destacar para ter cautela é quando se define a relação de arrendamento e parceria no capítulo referente a relação de trabalho, não sei se é propriamente relação de trabalho, são relações contratuais, acho que há uma certa confusão. Enfim, nós poderíamos continuar discorrendo sobre temas específicos, mas a nossa consideração geral, eu acho que de certa forma abarca ou não, não nos coloca no caminho de aprofundar mais, porque é o seguinte, a gente, com a Constituição de 88, teve redimensionado

ou recolocado os marcos para a discussão da política agrícola da Reforma Agrária no Brasil, foi um amplo debate, se estabeleceu novos, novas referências e a partir daí houve um intenso processo, no qual a CONTAG participou de discussão para a elaboração da lei agrícola e para elaboração da lei agrária, que são dois instrumentos que, naquele momento, eu acho que ainda hoje, conseguiram um consenso não vou dizer, mas um acordo social importante, que determinou a aprovação dessas leis e como nós falamos também, no ano passado, houve a aprovação da lei que definiu a agricultura familiar, os empreendimentos rurais familiares. Então nos parece que esses instrumentos são a base do qual, da qual deveria partir qualquer discussão com respeito à temática que o estatuto está propondo, se confrontarmos os capítulos da proposta de estatuto com a lei agrícola, nós vamos ver que todos esse capítulos estão previstos na lei agrícola e estão definidos. Então há uma nítida sobreposição no nosso entender, de temas. Então se há a necessidade de atualizar a lei agrícola, então eu acho que mais apropriado seria discutir então a lei agrícola, a sua atualidade ou a sua desatualidade. Na verdade há uma, a nossa forma de ver uma sobreposição de temas já tratados e alguns deles, entendemos, bem definidos. Da mesma forma com respeito a lei agrária, que estabeleceu um marco legal para se operar a questão da Reforma Agrária no Brasil, que vem sendo feito desde então. E o estatuto ele entra, ele adentra no assunto da lei agrária e também, há uma sobreposição. Não vou entrar aqui no mérito específico se está melhorando ou piorando, porque eu acho que não seria o caso, eu acho que a nossa consideração geral é de que existem instrumentos legais importantes já definidos ou na maioria quase todos os temas o que estatuto está propondo. E que seria talvez, mais adequado, retornar esses instrumentos legais e ver o que é necessário aperfeiçoar, se for o caso. Enfim, além da lei agrícola e da lei agrária, e da agricultura familiar, ainda há tem também, vale mencionar o estatuto da terra, que não foi revogado pela Lei Agrária, também continua disciplinando vários dos temas que constam aqui na proposta de estatuto. Enfim, eu acho que já houve várias colocações, vários aspectos colocados, a gente só queria fazer esse acréscimo e, enfim, e concluir que apesar da, assim, da intenção nobre de se buscar um Estatuto do Produtor Rural, de destacar a figura do produtor rural, de destacar o mundo rural, e, inclusive, de algumas sugestões que nos parecem positivas, como, por exemplo, o do artigo 17, que já foi mencionado sobre outra análise, mas que fala sobre a defesa do agricultor contra monopólios, num sentido de fornecimento, de insumos, máquinas e os monopólios

de compra também, oligopólios, eu acho que é um tema que merece ser debatido. O processo de transferência de renda de um produtor para um setor e para outro, em determinados momentos tem sido muito intenso e não há nenhum tipo de regulação pública que impeça essa transferência. Então acho que de fato é um assunto importante. Então a despeito dessa intenção positiva, nos parece que no entender da CONTAG, de que o mais apropriado seria, em vez de recriar o que já está criado, seria retomar, se for o caso, a lei agrícola e a lei agrária e eventualmente discutir aspectos pelo tempo que foi aprovado, etc, que eventualmente não estejam atendendo mais as necessidades do setor. É o que nós tínhamos a colocar. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Com a palavra o Sr. Marcos Kovarik(F), Diretor do Programa do Incra do Ministério do Desenvolvimento Agrícola.

SR. MARCOS KOVARICK: Bom dia e prazer estar aqui, comparecendo a essa audiência, pedindo as desculpas do Ministro e do Presidente do Incra que estiveram, estão numa agenda, voltando ainda de natal, numa agenda voltada para a questão da agricultura familiar no Estado do Rio Grande do Norte. Vou ser bastante pontual. Nós poderíamos nos 13 capítulos e já colocado aqui com muita propriedade pelos demais expositores, um estatuto, ele está, no mínimo, neste âmbito, envolvendo 5 grandes leis: Agrícola, a Lei Agrária, a questão, o próprio Estatuto da Terra, a Lei que define agricultura familiar e com muita força a questão que está, afeta à toda a legislação ligada ao CADE, que é um grito geral da agricultura brasileira, nessa questão das marcas, das patentes e dos serviços prestados na agricultura. Portanto, eu vou ficar em algumas questões que nos parecem importantes nesse sentido. Em relação ao capítulo primeiro, quando trata e especifica num parágrafo a questão do cultivo de plantas psicotrópicas, uma outra lei já trata que a lei 8.897/91, isso vem de uma forma apropriada. Inclusive permitindo pelo Ministério da Saúde, o plantio de plantas psicotrópicas para fins medicinais, de pesquisa e tudo. Quando você diz que não é produtor rural, você tiraria todo o financiamento e tudo o que poderia ter a esse respeito. Agora mais importante, no capítulo segundo, sobre a questão da função social da terra, no art. 3º, não é destacado os demais elementos cumpridores da função da propriedade, social da propriedade. E essa é a questão da modernidade no Brasil. Essa é a grande questão, onde nós precisamos avançar. Não só no aspecto econômico, que hoje está regulamentado, GUCCI(F), GE(F) e toda a questão da produtividade, mas a questão trabalhista, que inclusive a PEC do trabalho escravo, que está para votação no Senado

vai dar um tratamento a situação mais, a uma pena de expropriações às glebas que forem, ou que tiverem sendo utilizadas com trabalho escravo. Então a questão trabalhista não está ressaltada ali. Segundo, a questão que envolve a exploração que favoreça o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores, que é o quarto elemento. Isso tudo está na Constituição no artigo 186 da Constituição Federal. Então para avançar era interessante que ela detalhasse esses aspectos, entrasse no mérito, do que não está nas demais. Nós achamos que a questão, no que tange o aspecto da produtividade, o prazo de 5 anos para datarem os novos indicadores fixados, de um avanço tecnológico que já ocorreu, é um retrocesso à atualidade. Por quê? Hoje está na mão do Presidente da República uma proposta já debatida no mapa, já discutida no Ministério da Agricultura, já envolvida a EMBRAPA, ouvido o conselho de índices de 30 anos atrás. Portanto, se fosse aprovado hoje, nós atualizando, nós estamos hoje usando, o Incra adota índices referenciais com base nas informações do setor público, registradas de 1975, de 30 anos atrás, é assim que nós vamos aferir a produtividade de um imóvel. Vamos dizer que saia a decisão hoje do Presidente da República, aprovando a atualização dos índices, depois de todo o debate, toda a consulta, todo um trabalho científico, toda uma estatística, ainda demoraria 5 anos para aplicá-lo. Algo que nós estamos atualizando de 30 anos atrás. Então, nós achamos isso um retrocesso em relação à atualidade. Ele não contribuiria. E veja, os índices eles são atualizados numa média, eles não são atualizados para prejudicar, eles são, como diz a palavra, atualizados dentro de uma média por região e de um estudo estatístico metódico, com base em séries históricas e esse estudo é feito pelo INCRA. E tecnicamente ele não teve nenhuma contestação, a questão foi apenas de oportunidade política, de momento, fases da agricultura, é isso. (para frente. Capítulo terceiro, por favor. No cursor. Do crédito.) Bom, a inovação é o desatrelamento que está ali do financiamento da aquisição de outros produtos bancários. O Código do Consumidor já garante isso. É proibido venda casada, em qualquer outro setor. (para frente. Eu não, eu só vou, não são pontos que eu quero destacar. Cursor. Da assistência técnica, aí sim.) Bom, aí nos parece que tem, no artigo 10º do Projeto de Lei, algo que retrocede em relação a direito. Falta um “t” aqui, mas tudo bem. A lei 8178 de 91 no art. 17 assevera que o Poder Público mantém o serviço oficial de assistência extensão rural e garante o atendimento gratuito aos pequenos produtores de suas formas associativas. Todos nós sabemos e este é o público da Reforma Agrária e do MDA, que nós estamos trabalhando com populações exclu-

ídas historicamente dos bens e serviços da sociedade brasileira: Analfabetismo rural, assistência à educação *latu sensu*, o ambiente educacional do meio rural é muito precário, completamente diferente, díspar do ambiente urbano. Assistência médica e assistência social em geral. Então essa proposta no bolo, num bojo só, sem detalhar, ela está prejudicando um direito já adquirido, porque nós sabemos que o setor público, como foi bem colocado, teve um desmonte do serviço de assistência técnica. E hoje nós, com os recursos que melhoraram muito, para o Governo, para esta área, para este público, melhoraram muito, não atendem a 1/4 deste público. E nós sabemos que as questões ambientais hoje, as questões de mercado e de uma assistência técnica, ela está ligada para este setor, que está em risco social, que é retirado volta e meia da cadeia produtiva. Não que ele não tenha competitividade, mas eu não quero entrar em alguns segmentos da agricultura aqui, mas alguns segmentos da agricultura, em verticalização da indústria para trás, tem levado à quebra sucessiva de produtores, agricultores familiares de alta expressividade, alta tecnologia. Só para citar um setor, é a laranja. Já foi julgado pelo CADE e operação FANTA feita pela Polícia Federal, já tomou posição sobre o tema. É um dos temas que a gente pode colocar. E é um lugar, um setor oligopolizado e 98% vem da agricultura familiar. E foi decidido tirar do setor do Estado de São Paulo, 30 anos na produção [soa a campainha] cerca de 17 mil produtores. Então eu acho que esse é um tema central, importante para o estatuto, que merece sim uma atenção do Poder Público maior. Sem eliminar direitos. (Para frente. Setor agrícola já está na lei. Acesso a mercados também, eu não vou entrar.) Infra-estrutura. Temas já estão contemplados na política agrícola. E uma das questões centrais, hoje para o nosso segmento, além dos demais, energia, água, é estrada. E isso não está bem resolvido na federação e tem na lei, mas não está resolvido. O Incra é um dos maiores construtores de estradas vicinais desse país, que a rigor seria do município. Um dos maiores construtores. E é tudo em parceria com Prefeitura. Então é uma das questões que nós queremos levantar. (para frente. Pode ir lá, pode chegar aí. Por causa do tempo. Tá). Sobre a conduta delitiva, eu acho que já se colocaram bem aqui. Quem compra, compra o ativo e compra o passivo ambiental. Isso já está na jurisprudência e em função disso é que a direção do Incra em 2003, da qual pertenci, retirou e foi apoiado pelo judiciário todo o passivo ambiental, avalio o passivo ambiental de toda a compra, desapropriação, aquisição de terras pelo INCRA. (pra frente). Em relação ao prazo de 10 anos, ele prejudica no nosso entender, principalmente na

pauta da Amazônia, onde a recomposição de fato do que existia é com 30 anos, cientificamente falando, no mínimo. Dos vários extratos, não é só o plantio e se colocar 10 anos, o impacto no custo, você vai ter que transplantar pequenas árvores, mudas de 4, 5 anos, quem vai manter, qual é o custo disso? Vai virar quase um jardim. Precisa tomar um pouco de cuidado disso, com essa questão. Por isso que a lei lá. Bom, do acesso à terra, entra um pouco a questão da Reforma Agrária, nós achamos que o conceito da Reforma Agrária, com uma visão de justiça social e que está regulamentada na lei com a função social, ela está mais, ela está mais abrangente e mais profunda do que a conceituação que está de Reforma Agrária nesse texto. Está no nosso entender, restringindo, embora com intenção de dizer que tem que ter todos os, o apoio, né, só obter a terra, mas ela restringe. E algo que está na Constituição e já na lei agrária. (para frente. Pode ir para frente. Final. Pode ir. Outro já está, informação, pode ir, relações de trabalho, não vou detalhar. Pode ir ao final, tem vários aspectos. Uma síntese então, pode enquadrar). Bom, em síntese, nós, neste momento, e gostaríamos e estamos abertos a dar contribuição que for necessária, com toda a área do MDA e do INCRA, as duas consultorias jurídicas, para contribuir nessa costura que seria o estatuto do produtor, extremamente complexa de legislações que vem sendo atualizadas há um bom tempo. Nós achamos que a conveniência, oportunidade, essa é uma iniciativa do Legislativo. E nós estamos à disposição para contribuir para que ele se torne um avanço, em relação ao que já está estabelecido nas demais leis. Então nós focamos aqui na função social da propriedade, porque nós achamos importante que ele avance, quanto à assistência técnica também, quanto à preservação do meio ambiente, é um outro aspecto que já foi desenvolvido pelo Ministério do Meio Ambiente e já tem instrumentos muito interessantes, no sentido que o mapa já colocou de premiar quem preserva e quem vai além disso. Ter instrumentos de incentivo, não só de punição. E, finalmente, quanto ao conceito de Reforma Agrária que, ao nosso entender, ele pode ser atualizado, mas o que está na lei agrária, que está no estatuto da terra, está no seu conjunto mais amplo, e mais preciso e mais consoante com o que está na Constituição Federal do que foi apresentado no estatuto. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Obrigado, Dr. Marcos Kovarik(F), Diretor do Programa do INCRA do Ministério do Desenvolvimento Agrário. E para iniciar a Sessão de debates, passamos a palavra ao Senador Antônio Carlos Valadares, que tem algumas considerações a externar.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): É muito alta aqui. Até melhor. Sr. Presidente, senhores convidados para essa Audiência Pública, inicialmente eu gostaria de me congratular com a Presidência desta Comissão, que embora atendeu um requerimento assinado por mim e pelo Senador Sibá Machado, propondo a realização desta Audiência Pública com vistas à obtenção de opiniões abalizadas e de especialistas na matéria, que pudessem contribuir para o aperfeiçoamento do projeto. A nossa intenção é esta. O nosso objetivo é este. O Relator do PLS 325 de 2006 é o Senador Jonas Pinheiro, que infelizmente não pôde estar presente a esta reunião, o seu parecer é favorável e ele sabe, S.Exa. sabe que seria preponderante para uma finalização completa desse Estatuto do Produtor Rural, que ouvíssemos os diversos segmentos da agropecuária no Brasil. Por que eu me inspirei na apresentação deste projeto? Por que eu tomei essa iniciativa? Simplesmente porque há estatuto já em vigor no Brasil, que muito embora estabeleçam regras genéricas, tem dado um suporte enorme a realização de objetivos sociais e econômicos. Podemos citar o Estatuto do Idoso, o Estatuto da Criança e do Adolescente, o Estatuto da Microempresa, recentemente reformulado. E a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, na realidade, representam o Estatuto da Educação. Todos esses diplomas legais fixam regras que não descem, muitas vezes, a detalhes. De vez que apenas tentam regulamentar direitos e deveres estabelecidos na nossa Constituição Federal. A agricultura tem obtido um sucesso enorme no Brasil, e a sua participação, principalmente através das commodities e na evolução da exportação brasileira, tem sido elogiada pelas autoridades econômicas do Brasil. A exportação brasileira, o equilíbrio da nossa balança de pagamentos muito deve à atividade agrícola. Então por que uma atividade como esta fica fora de uma lei que, muito embora existam outras leis específicas tratando da proteção e também de deveres do produtor rural, não elaborássemos um estatuto para abalizar princípios, para estabelecer regras em defesa de uma atividade tão econômica que tem ajudado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Senador Valadares, só para complementar esse fato que V.Exa. traz a esse debate, dos 47 e meio bilhões de dólares que foi saldo da balança comercial na semana passada, 42 e um quebrado foi gerado pela agricultura.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Pois é, então V.Exa. está apresentando números irretocáveis e demonstram o que eu estou dizendo. Uma atividade econômica que tem participado para o equilíbrio, que tem participado do equilíbrio

da nossa balança comercial. E como eu estava falando, ao apresentar este projeto, eu não tive a intenção, de forma alguma, de esgotar o assunto. Tanto isso é verdade, que os senhores estão aqui convidados por nós, quem sabe, depois, quem sabe não, tenho certeza, depois dessa Audiência Pública, nós vamos pegar todos, todas as opiniões que aqui foram referidas e vamos levar para a consultoria do Senado para a nossa assessoria, no nosso gabinete, e cuidar com muito carinho, com a minha participação, na apresentação desse projeto. E eu faço questão de dizer aos senhores de que, como não se trata de uma obra perfeita e acabada, nós vamos aceitar muitas das sugestões que foram aqui apresentadas, não só de forma verbal, como também através até de apresentações, através do “power point”, que eu faço questão também de obter esse material, para melhor contribuir para o aperfeiçoamento da matéria. Agora, eu anotei o seguinte: Que este projeto, ao tratar de assuntos como a função social da terra, assistência técnica e extensão rural, seguro agrícola, acesso aos mercados, infra-estrutura rural, preservação do meio ambiente, dentre outros assuntos, ao tratar de todo esse arsenal, nós não estamos tentando revogar leis que já existem, estamos apenas reforçando numa lei genérica aquilo que nós já devíamos ter há muitos anos. Se nós tivéssemos um Estatuto do Produtor Rural tal como estão concebendo agora, todas as regras que estão aí dispersas em várias leis, já deveriam estar contidas nesse estatuto. Então o nosso objetivo não é revogar aquilo que é bom para o produtor rural. Então se já existe uma lei que trata deste assunto, mas é que de forma genérica nós o tratamos de outra forma sem revogar a lei anterior, não há mal nenhum.

Apenas o estatuto vai ser amplamente divulgado, depois de aprovado pelo Senado e pela Câmara dos Deputados, sancionado pelo Presidente da República, e o produtor rural já sabe quais os direitos e quais os deveres que ele tem no campo, na sua atividade para a composição da riqueza do Brasil. Então nós não temos outra intenção, volto a repetir, a não ser de estabelecer regras para uma atividade econômica que é preponderante para o nosso país. E essas regras, por exemplo, coisas mínimas, como a certidão de nascimento, tem já uma lei que trata deste assunto. Certidão de nascimento, inclusive gratuito. Ora, mas como levar a certidão de nascimento ao campo? Ao produtor rural que às vezes não, não obtém um financiamento? Porque não tem nem uma identificação como pessoa física, ou como pessoa jurídica. Não é? O seu registro do produtor, como se faz isso? Quer dizer, a obtenção do documento de identidade, são coisas simples, que existem em leis esparsas, mas estamos aqui colocando

como um direito. Nós não estamos revogando a lei que já existe, estamos reforçando o direito já preconcebido, já conseguido através de Leis Esparsas. Quer dizer, o direito do produtor rural enquanto consumidor. Olha, nós sabemos que existem, há informações contidas nos rótulos que não são, que não instruem devidamente ao consumidor. Então tem uma regra que... Mas existe uma lei que fala sobre o assunto. Mas quem diz que aqui está revogando? Nós não estamos revogando. Nós estamos reforçando. Agora, se este reforço não for suficiente, aí é onde nós vamos atender a sugestões dos senhores, não é? Se o reforço estiver revogando ou estiver sendo redigido de forma inadequada, então nós vamos, Sr. Presidente, fazer a devida adequação para que a lei não venha revogar uma lei que é boa e que já existe no nosso país. Então em resumo, eu acho que os detalhes, não é necessário a gente entrar sobre os projetos, porque já são do conhecimento de todos os convidados, todos os artigos aqui, naturalmente, foram lidos por V.Sa.s, são 35 artigos, eu acho que depois dessa Audiência Pública, o material que vai ser colhido aqui pela Presidência, e por todos nós, inclusive pelo Relator, nós haveremos de encontrar uma alternativa, uma saída para que nós tenhamos de fato o Estatuto do Produtor Rural. Inclusive, do ponto de vista psicológico, significa um fortalecimento para a área, para o setor. Quantas vezes nós aqui batalhamos para corrigir as deficiências existentes no Brasil no setor do financiamento rural?

A cada ano se baixa uma Medida Provisória e a gente pensa que essa verdadeira bomba relógio que é o endividamento rural está resolvido. De repente, eu já tenho um discurso pronto para fazer na hora que for necessário, acho que esta semana ou na próxima semana irei fazer, mostrando por A+B. E apesar da boa-vontade do Governo Federal em resolver a questão do endividamento, existem algumas parcelas do produtor rural que foram prejudicadas, o pezinho, o pesa, etc. Enfim, o financiamento rural não foi resolvido em definitivo no nosso país, porque muitas regras no passado foram estabelecidas, em função de planos econômicos mal elaborados. E quem pagou o pato foi o produtor rural. Que inesperadamente tomou uma dívida com base num índice e depois esse índice mudou. Hoje não se permite mais isso, a legislação já proíbe que se você tomou um empréstimo, um financiamento de acordo com um índice, não pode mudar mais aquele índice. Então os contratos são imutáveis, mas há anos atrás não. Quem tomou dinheiro, por exemplo, sei lá, no ano 2000, 2001, foi... Ou no ano de 98, 94, 92, foi prejudicado com os planos econômicos que foram feitos a toque de caixa e repique de sino, sem levar em conta a atividade agrícola, onde o risco existe, onde

o lucro é pequeno, onde os fatores climáticos interferem na produção agrícola, inclusive dando prejuízos incomensuráveis e que isso não é levado em conta. O seguro agrícola ainda não tem uma regra bem definida para dizer: “Olha, eu vou entrar nessa atividade e se não der certo o prejuízo vai ser restituído”. Ainda não existe uma regra bem definida, né Presidente, sobre isso? Quer dizer, é uma atividade de risco, cuja contrapartida é indefinida. No caso de risco. Sorte que eu quero agradecer, como autor da matéria, a participação de todos os senhores. Respeito a opinião de todos, agora eu acho que é fundamental que nós tenhamos um Estatuto do Produtor Rural. Até como instrumento jurídico em defesa do produtor rural. Quer dizer, nós temos um estatuto, não é lei de não sei de quê, lei de não sei de quê. Lei... Leis Esparsas que tiram o poder do produtor rural. Temos que ter uma lei. “Ah, ela é insuficiente”. Lógico que ela é insuficiente, então vamos torná-la suficiente para atender às necessidades e aos direitos do produtor rural, que tem que ter uma proteção especial. E todo mundo, por exemplo, um empresário na indústria quando uma indústria, por exemplo, de produção de sucos compra um maquinário, contrata os trabalhadores e coloca aquilo para funcionar. Mas só funciona se tiver laranja. Agora, como proteger o produtor rural, aquele que passa dias e noites para ver a sua produção agrícola crescendo, para dar o lucro, assumindo todos os riscos das intempéries, das pragas que aparecem, tal, e quando chega na hora de vender o preço está lá em baixo, porque simplesmente, muitas vezes, acontece isso, inclusive no meu Sergipe, o industrial, o produtor de sucos, exercendo um verdadeiro monopólio, estabelece preço de cima para baixo. Mas se o produtor rural tem um estatuto que o protege contra os oligopólios, contra toda a espécie de exploração, porque laranja, por exemplo, é um produto que não pode esperar muito. Ou você vende ou perde. Aí é onde o empresário sabendo que tem um estatuto onde ele pode ser punido, onde pode haver a reparação do dano causado ao pequeno produtor, aquele que trabalhou com suor, sangue e lágrimas no campo, ele pensa duas vezes, porque tem um estatuto. Ah, não é a lei tal, nem lei tal não, é um estatuto. Então o que eu proponho é o seguinte: É um instrumento jurídico de proteção da atividade agropecuária, sem atentar contra a legislação existente. Preservando aquilo que é bom. E fazendo retoques, melhorias substanciais para se encontrar com a realidade econômica e social do Brasil. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Senador Antônio Carlos Valadares, eu queria registrar a oportunidade da iniciativa que V.Exa. teve de convocar essa Audiência Pública para esclari-

recer pontos, assim, absolutamente importantes, para não apenas a manutenção do atual desenvolvimento, como um incremento desse desenvolvimento, desse setor tão importante na atividade econômica, social, e eu diria também, política do país, que é o lado agrícola, as questões agrícolas. E registrar também a lucidez de vossas reflexões acerca do assunto, que traz, por si só, muito esclarecimento para esses pontos que estão ainda meio obscuros em relação a esse estatuto, a criação desse estatuto. Gostaria de perguntar aos senhores conferencistas se alguém quer fazer alguma consideração às palavras do nobre Senador. Em não havendo, eu gostaria de encerrar, mas antes gostaria também de deixar umas poucas reflexões aqui. A função da terra que é uma coisa tão importante e que tem sido, assim, tão buscada e tão fiscalizada pelo Governo no que diz respeito a busca de níveis de produtividade mais atualizado como disse o Dr. Marcos Kovarik(F), desculpe a não intimidade com o nome, digamos assim. Eu acho que isso é fundamental, é muito importante. Agora, os assentamentos, a agricultura familiar que hoje ocupa uma área importante no país, eu não sei quando, falam em 20 milhões de hectares, poderia ser isso, mais ou menos ou não? É mais do que isso, né? Então nós estamos comparando 20 milhões de hectares da atividade familiar, de agricultura familiar e assentamentos com, talvez, 70 milhões, 60 milhões da agricultura extensiva, digamos assim. Então é uma coisa que tem uma importância. Então o Governo tem sido rigoroso e é preciso que seja, no que diz respeito a induzir ganho de produtividade agrícolas, no que diz a agricultura maior, o agronegócio, como é chamada a agricultura extensiva maior. Mas não se tem nenhuma notícia, não tem censo, não tem estatística, não se tem informações concretas de como anda a produtividade dessas atividades que nós chamamos familiares de assentamento. Então é uma atividade cara para o Governo, porque exige uma presença muito importante, não apenas de recurso, como de assistência técnica, de outro tipo de assistência, e nós não, a sociedade brasileira não tem conhecimento de como anda essa relação, digamos assim, dos recursos que o Governo coloca à disposição dessa atividade e o retorno dela. Não existe, até onde eu saiba, não existe estatística, não existe censo que possa mensurar, digamos assim, a eficiência dessa iniciativa do Governo.

Então é uma coisa que eu gostaria de deixar aqui como reflexão para ver se haveria possibilidade de uma inserção disso nesse trabalho tão importante, que é a Constituição desse, do Estatuto do Produtor Rural. É coisa muito importante, a gente tentar identificar como é que anda essa relação dos recursos colocados à disposição desse setor e os resultados

efetivos que isso acontece. E a outra reflexão que eu gostaria de deixar aqui, que eu sou do setor, do setor agrícola, de um modo geral, e sofro isso na pele, é a questão do meio ambiente. Eu acho que a questão do meio ambiente, ela é absolutamente importante, concordo plenamente com o representante dos dois, os dois representantes que aqui citaram com muita ênfase essa coisa. Eu acho que é importantíssimo isso. Inexoravelmente, a agricultura é algo que agride o meio ambiente. Não tem como. A hora que você ocupa um hectare a mais você está fazendo, você está intervindo naquele ecossistema, daquele eco... Não tem como, é absolutamente, é inexorável essa, digamos assim, essa relação. Não tem como se evitar isso. Agora o que eu acho é que é preciso haver uma certa flexibilização dessa coisa. E uma coisa o que americano usa muito, que é a tal da mitigação, quer dizer que você fazer negociações ambientais. Eu acho que é importante. Nós temos um exemplo lá no Estado de Alagoas, que eu convidaria todos os senhores membros dessa Comissão, se possível, e algum membro, alguns conferencistas aqui presentes, que lidam mais com essa questão, que é uma coisa muito interessante para se ver. O setor açucareiro no Estado do Alagoas ele fez, no passado, não muito recente, uma devastação muito. Eu sou do setor açucareiro, mas tenho que dizer isso aí, fez uma devastação grande na zona da Mata Atlântica e não tinha como fazer. Ou fazia isso ou não teria plantação de cana que tem hoje, não tem como deixar no mesmo, o único produto agrícola que acho que dá para conviver com a floresta é o cacau lá da... E a borracha. O cacau e a borracha. Outra agricultura qualquer, soja, milho, enfim, qualquer coisa ela ocupa o lugar de algo que ocupava antes, que no caso é uma floresta, é um cerrado ou coisa que o valha. Alagoas desenvolveu de 10 anos, 15 anos para cá, talvez até por um complexo de culpa de nós outros, os produtores agrícolas na região, desenvolveu um problema de recuperação da Mata Atlântica. E temos um trabalho lá que eu acho que é o maior trabalho do Brasil de recuperação da Mata Atlântica, que hoje já recupera 50 mil hectares, que para o Estado de Alagoas é muita coisa. Então esse tipo de negociação, a medida que se chama de mitigação, eu acho que é uma coisa que tem que ser levado em conta pelo meio ambiente, por todas as autoridades e as pessoas que lidam com essa questão. Acho que é uma coisa muito importante e que mereceria uma avaliação, porque às vezes você pode tirar o benefício da produção, evidentemente, trazendo algum impacto, como eu disse, não tem como evitar e fazer uma compensação ambiental de uma maneira absolutamente negociada. Eu acho que isso aí existe,

já existe, mas não é exercitado da maneira que, talvez, fosse necessário sê-lo. Então era essas reflexões—

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Pois não.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Presidente João Tenório, eu gostaria de pedir a V.Exa. que providenciasse um vídeo desta reunião que está se finalizando, como também todo o material que tenha sido distribuído pelos participantes dessa Audiência Pública, para que nós possamos fazer as adaptações necessárias, visando o aperfeiçoamento do projeto e entregá-los ao, primeiro lugar o Relator, o Senador Jonas Pinheiro e depois, eu gostaria que V.Exa. providenciasse esse material que é de fundamental importância, para que nós mantenhamos esse objetivo que é a aprovação do Estatuto do Produtor Rural que deverá ir a outras Comissões. Não deverá ficar tão somente aqui restrita a sua votação na Comissão de Agricultura, quem sabe deverá ir para a Comissão de Assuntos Econômicos. Deverá ir para a Comissão do Meio Ambiente. E os senhores estejam preparados, porque novamente essas Comissões—

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Serão convidados.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Poderão mobilizar a opinião de todos os senhores. Agora, de antemão, eu gostaria de contar, não só com esta opinião que esses esclarecimentos que aqui foram feitos, como também *a posteriori*, quando nós fizermos as devidas adaptações com o Relator. Gostaríamos de contar com todos os senhores, muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Será feito, Sr. Senador Antônio Carlos Valadares. E, finalmente, gostaria de agradecer profundamente a presença de todos os senhores, já pedi as devidas desculpas pelo pouco, pequeno *quorum* que nós tivemos hoje, em função de uma série de eventos que não estavam, inclusive, alguns que não estavam previstos hoje na agenda.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES

(PSB-SE): Comissão de Ética.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO

(PSDB-AL): Exatamente, Comissão de Ética e outras coisas, tal, que realmente, pois não.

SR. MARCOS KOVARICK: A preocupação do MDA e do INCRA com a questão, e do Presidente Lula reiteradamente, quanto questão na visão mais geral da produção, dos assentamentos, da realidade agrícola desses assentamentos, seja do ponto de vista social que os documentos chegam, chega da água potável

que chega, da casa que as pessoas em geral não têm, e chega uma casa em condições mínimas sanitárias, mas a questão da produção. Nós elaboramos há dois anos atrás, um termo de cooperação técnica com o IBGE, INCRA-IBGE, e o censo agropecuário estará lote a lote nos assentamentos da Reforma Agrária. Portanto, era muito caro fazer, fizeram pró-amostragem, chamaram estatísticos da USP, da Unicamp e tal, e nós tínhamos algumas informações do passado. Nós vamos ter ainda, espero ainda este ano, teremos uma reunião de trabalho, porque nós temos o maior interesse de conhecer para ver quais são os problemas, os entraves para, realmente, qualificar mais e mais os assentamentos e avançar no sistema de produção.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Pois não.

SR. ZEKE BESE: Já que o assunto voltou rapidamente, também vou ser bem breve. De fato, as informações precisam ser muito melhoradas a respeito de eficiência, tanto na agricultura familiar como que acho que no agronegócio. O subsídio da cultura como um todo é uma discussão muito importante. Agora eu gostaria de pouco tempo, o INCRA, num convênio FAU fez um estudo base na parte do censo e usando as categorias na lei de agricultura familiar, sobre a participação da agricultura familiar, o senhor citou área na agricultura família, de acordo com esse estudo é responsável por mais de 40% de toda a receita gerada na área rural. Se tem uma proporção de 20 milhões, mais ou menos, ocupado pela agricultura familiar e 70 para a agricultura extensiva, então vê-se que a intensidade da agricultura familiar é muito forte. Outra informação importante, esse mesmo estudo aponta para que cerca de mais de 70% da produção de feijão no país é originária da agricultura familiar. E nós estamos examinando há pouco tempo um dado do Banco Central que aponta que o financiamento do feijão no PRONAF responde por apenas 4% do valor total empregado. Ou seja, a esmagadora maioria dessa produção não é feita com subsídio, com recurso público. Então são poucos dados, mas eles são indicativos, como o senhor mesmo lembrou, da grande importância da agricultura familiar tenha a nível econômico. E sem entrar no aspecto social do emprego, da distribuição de emprego pela extensa área rural do país, enfim. É só para dar esse complemento.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): É boa a informação, na verdade eu desconhecia que houvesse qualquer nível de informação nessa área. Mas isso é bom. Gostaríamos, inclusive, se fosse possível, fosse encaminhada essas informações para a Comissão.

Bom, mais uma vez agradecendo a presença dos senhores convidados, os Srs. Senadores aqui presentes. Eu dou por encerrada a sessão. Muito obrigado.

Sessão encerrada às 13h09.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA

Ata da 14ª Reunião (Extraordinária) da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 13 de junho de 2007.

Às onze horas e trinta e dois minutos do dia treze de junho de dois mil e sete, na Sala 7, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência, em exercício, do Senador **EXPEDITO JÚNIOR**, reúne-se a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, com a presença dos seguintes Senadores (as): **SIBÁ MACHADO, ANTÔNIO CARLOS VALADARES, DELCÍDIO AMARAL, NEUTO DE CONTO, KÁTIA ABREU, FLEXA RIBEIRO, OSMAR DIAS, JOÃO RIBEIRO, AUGUSTO BOTELHO, VALDIR RAUPP, VALTER PEREIRA, MARCONI PERILLO E JOÃO DURVAL**. Deixam de comparecer os Senhores Senadores (as): João Pedro, Joaquim Roriz, Leomar Quintanilha, Pedro Simon, Heráclito Fortes, César Borges, Cícero Lucena e Marisa Serrano. Deixa de comparecer por motivo justificado o Senador Sérgio Guerra. Havendo número regimental, é declarada aberta a reunião, dispensando-se a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente, em exercício, Senador Expedito Júnior, informa que a presente reunião destina-se à apreciação de matérias, de acordo com a seguinte Pauta: **ITEM 1: PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 92, DE 2007. NÃO TERMINATIVO. Ementa:** Acrescenta art. 627-B à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre a imposição de multas a pequenos agricultores durante o período de calamidade pública decorrente de frustração na produção por fatores climáticos negativos e dá outras providências. **AUTOR:** Senador Álvaro Dias. **RELATOR:** Senador Antônio Carlos Valadares. **RELATÓRIO:** Pela Rejeição. Inicia-se a discussão, fazem uso da palavra para tecerem considerações sobre a matéria, os seguintes Senhores Senadores (as): Kátia Abreu, Antônio Carlos Valadares e Osmar Dias. Passa-se a votação da matéria, ocasião em que foi aprovado o parecer do relator, pela

rejeição, por maioria dos membros presentes. **RESULTADO: Aprovado o parecer pela rejeição. À CAS, em decisão terminativa. ITEM 2: PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 142, DE 2007. NÃO TERMINATIVO. EMENTA:** Acrescenta inciso aos artigos 21, 22 e 38 da Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997, para estabelecer retribuição por serviços ambientais decorrentes de boas práticas rurais que resultem na maior disponibilidade de água em quantidade e qualidade nas bacias hidrográficas. **AUTOR:** Senador Renato Casagrande. **RELATOR:** Senador Expedito Júnior. **RELATÓRIO:** Pela aprovação. Iniciada a discussão, fazem uso da palavra para tecerem considerações sobre a matéria, os seguintes Senhores Senadores (as): Kátia Abreu, Antônio Carlos Valadares, Osmar Dias e Sibá Machado. Passa-se a fase de votação da mesma, ocasião em que foi aprovada pela maioria dos membros presentes. **RESULTADO: Aprovado o parecer do relator. À CMA, em decisão terminativa. ITEM 3: REQUERIMENTO Nº , DE 2007 - CRA. ASSUNTO:** Requer nos termos do disposto no art. 50 da Constituição, que seja convidado o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, para, em audiência pública a ser realizada em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos, falar sobre endividamento rural e o agravamento do problema em face das taxas de câmbio. **AUTOR:** Senador Osmar Dias. **RESULTADO: Retirado de pauta. EXTRA-PAUTA: REQUERIMENTO nº 13 , de 2007 – CRA. ASSUNTO:** Requer a realização de audiência pública com a finalidade de discutir os índices de produtividade rural, com a presença dos seguintes convidados: Sr. **Leôncio Brito** – Confederação Nacional de Agricultura – CNA; Sr. **Rolf Hackbart** – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA; Sr. **Eliseu Alves** – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA; Sr. **Geraldo Barros** – Centro Especializado de Pesquisa Econômica Aplicada – CEPEA; Sr. **Guilherme Delgado** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. **AUTORA:** Senadora Kátia Abreu. Iniciada a discussão, fazem uso da palavra para tecerem considerações sobre o assunto, os seguintes Senhores Senadores (as): Kátia Abreu, Antônio Carlos Valadares, Osmar Dias e Sibá Machado. Na fase de votação, foi aprovado por unanimidade. **RESULTADO: Aprovado, com adendo do Senador Sibá Machado. Será cumprida a deliberação da Comissão.** Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e vinte e quatro minutos, lavrando eu, Marcello Varella, Secretário da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, em exercício, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR

PRESIDENTE, EM EXERCÍCIO, DA COMISSÃO

14ª Reunião Extraordinária da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 13 de junho de 2007, às 11 horas e 31 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Havendo número regimental, declaro aberta 14ª Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que, com a anuência do Plenário, é dada como aprovada.

Tendo em vista a determinação desta Presidência, no sentido de analisar a possibilidade de realização do Art. 51, do ato das disposições constitucionais transitórias, conforme solicitação do Presidente do INCRA, em Audiência Pública nesta Comissão, em 15 de maio corrente, para promover a revisão pelo Congresso Nacional, mediante Comissão Mista de todas as doações, vendas e concessões de terras públicas, com área superior de três mil hectares, efetivadas no período de 1º de janeiro de 1962 a 31 de dezembro de 1987. Informo à Comissão que foi encaminhado à Consultoria Legislativa do Senado Federal solicitando, a solicitação de trabalho que se encontra sobre a mesa a Nota Informativa nº 1.033/2007, sobre o assunto. A presente reunião destina-se à apreciação de matérias.

Item 01 da pauta. Projeto de Lei do Senado nº 92, de 2007, não terminativo, de autoria do Senador Álvaro Dias, que acrescenta Art. 627-B à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452 de 1º de maio de 1943, para dispor sobre a imposição de multas a pequenos agricultores durante o período de calamidade pública decorrente de frustração na produção por fatores climáticos negativos e dá outras providências.

Com a palavra o Relator, o Senador Antônio Carlos Valadares para proferir o seu relatório.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): O Projeto de Lei do Senado nº 92/2007, que acrescenta Art. 627-B à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio, de 1943, para dispor sobre a imposição de multas a pequenos agricultores durante o período de calamidade pública, decorrente de frustração na produção por fatores climáticos negativos e dá outras providências. É de autoria do eminente Senador Álvaro Dias e não tem caráter terminativo nesta Comissão.

Trata-se de proposição, cujo objetivo é vedar a imposição de multas aos pequenos produtores rurais pelo descumprimento da legislação do trabalho, quando as infrações forem cometidas durante o período de calamidade pública, legalmente decretada em face de condições climáticas adversas, que tenham gerado frustração da produção. Estabelece também que as multas trabalhistas aplicadas aos pequenos produtores rurais, nos últimos cinco anos, contados da data da vigência da nova lei, serão canceladas a Requerimento dos interessados. Por fim, define como pequeno produtor rural aquele que exerce sua atividade em propriedades menores do que 50 hectares. Como justificativa ao Projeto de Lei, argumenta-se que os pequenos produtores rurais vêm sofrendo com a imposição de multas trabalhistas em diversas partes do território nacional, e que a causa para o não cumprimento da legislação trabalhista decorreria de condições climáticas desfavoráveis que reduziriam ou frustrariam a produção, inviabilizando a permanência do homem no campo. Não foram apresentadas Emendas à proposição até a presente data. Analisando a proposta, nos termos do Art. 90, Inciso I, com o Art. C, Inciso I do Regimento Interno, do Senado Federal, compete à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária dar parecer sobre o presente Projeto de Lei.

Trata-se de iniciativa que expressa a enorme preocupação do Senador Álvaro Dias com a situação dramática vivida pelos pequenos produtores rurais, especialmente quando da ocorrência de eventos climáticos que resultem na decretação de calamidade pública, no município onde residem. Todavia, a matéria encontra fortes obstáculos jurídicos para que possa ser aprovada por esta Comissão. Preliminarmente, porque contraria a Constituição Federal nos seguintes aspectos:

Item A - Iniciativa da matéria. Inconstitucionalidade formal, por se tratar de proposição que disciplina a ação dos Auditores Fiscais do Trabalho, vedando a aplicação de multas nas hipóteses de infração à legislação trabalhista, durante o período delimitado da decretação da calamidade pública no município, invade-se a competência privativa do Presidente da República, inscrita no Art. 61 § 1º, Inciso II, Alínea “a” e “c” da Constituição Federal, a quem se delegou a iniciativa para dispor sobre as funções atribuídas ao órgão de fiscalização do trabalho. Nesse sentido a Lei nº 10.593, de 6 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a reestruturação da carreira de Auditoria do Tesouro Nacional que passa a denominar-se carreira Auditoria da Receita Federal e sobre a organização da carreira Auditoria Fiscal da Previdência Social, e da carreira Auditoria Fiscal do Trabalho e dá outras providências, estabelecendo no seu Art. 11, Art. 11, “os ocupantes do cargo de Auditor

Fiscal do Trabalho tem por atribuições assegurar em todo território nacional”. Aí cita todos os itens referentes ao Art. 11, são seis itens. Assim, fixadas em lei as competências e atribuições dos Auditores Fiscais do Trabalho, somente projeto de iniciativa privativa do Presidente da República poderia dispor sobre o assunto, estabelecendo as situações em que a aplicação de multas resultantes do trabalho de fiscalização pudesse ser atenuada, razão pela qual entendo ser inconstitucional o projeto por vício de iniciativa”.

Item B - Inconstitucionalidade material. O Art. 1º, Inciso III e IV, da Constituição Federal, consignam que são valores fundamentais da República, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Como se constituir valores primordiais não podem ser subordinados a outra espécie de direito, ainda mais se a fonte for apenas a lei formal. Além disso, a Constituição assegura uma série de direitos sociais aos trabalhadores, urbanos e rurais, que devem ser observados por todos, sem qualquer distinção ou flexibilização. A aprovação do projeto autorizaria a prática de ilícitos, sem que o autor fosse penalizado com imposição de multa. No campo principalmente, são inúmeras as ocorrências do trabalho escravo, exploração do trabalho do menor, desleixo com a higiene e a segurança do trabalhador, que não podem ser amenizadas em virtude de decretação de calamidade pública no município, que pode nem alcançar o empregador rural que se está querendo proteger. Não se pode assegurar direitos a alguém, empregador rural, em detrimento de outro trabalhador rural, permitir o ilícito em desfavor do trabalhador rural, geralmente com menor instrução, é desconhecer a sua situação de hipo-suficiente, que sempre deve ser presumida no âmbito do direito do trabalho. A Constituição Federal e a legislação trabalhista obrigam o empregador que não podem se escusar de suas responsabilidades, pois a ele não é lícito desobrigar-se de seus deveres. O projeto enfrenta ainda óbices de natureza legal, pois permite, por exemplo, o atraso justificado de salários, infringindo inclusive convenções internacionais, de que o Brasil é signatário junto a OIT, como a convenção nº 95, de proteção ao salário do trabalhador.

Há também uma impropriedade conceitual, contida na proposição, a exemplo daquele que define o pequeno produtor rural, como que exerce sua atividade em propriedade, cuja área compreenda até 50 hectares, pois tanto a Lei nº 11.326 de 24 de julho de 2006, que estabelece as diretrizes para formalização da política nacional da agricultura familiar e empreendimentos familiarizares rurais, como a Lei nº 8.629 de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre a regulamentação dos dispositivos funcionais, relativos à Reforma Agrá-

ria, previstos nos capítulos III, título VII, da Constituição Federal, define a pequena propriedade como uma área de até quatro módulos fiscais, que são variáveis em números de hectares, dependendo da região.

Também chama a atenção o cancelamento de multas estabelecidas no projeto. Esta não é a forma adequada para se tratar de assunto desta natureza, pois como pena administrativa, só pode ser cancelada no âmbito respectivo do processo administrativo, observados os requisitos legais. O que é possível neste caso, é a decretação de anistia das multas, considerada a prerrogativa constitucional [inaudível] do disposto do Art. 48, Inciso VIII da Constituição Federal.

Considera-se também, que o valor da multa a que se refere o projeto não é fixada em valor exorbitante, conforme se depreende do disposto do Art. 18 da Lei 5.889, de 8 de junho de 1973 alterada pela Medida Provisória nº 2.164, de 1941, de 28 de agosto de [inaudível].

O Art. 4º da Lei nº 5.889, está aqui na página 13, no Parecer que foi distribuído a todos os Senadores. Ademais, o Art. 2º da CLT estabelece que o empregador assume os riscos da atividade econômica e não o empregado. Transferir a responsabilidade é inverter a ordem jurídica estabelecida.

Por fim, cabe lembrar, que atualmente existe vasta legislação, que garantem aos produtores rurais garantias importantes, como é o caso de subvenção econômica, ao prêmio do seguro rural, nos termos fixados na Lei nº 10.823 de 2003, assim como o benefício Garantia Safra, destinados a agricultores e familiares vitimados pelo fenômeno da estiagem, principalmente nos municípios do Nordeste, considerados os parâmetros fixados pela Lei nº 10.420 de 2002, alterado pela Lei nº 10.700 de 2003, além do Proagro.

O voto, Sr. Presidente, em face do exposto, é pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 92 de 2007. É o Parecer, salvo melhor juízo.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): O Senador Antônio Carlos Valadares conclui o seu Parecer. O seu voto é pela rejeição. Em discussão.

Em discussão. Não havendo ninguém que queira discutir, em votação. Srs. e Sras. Senadoras que concordam com o relatório do Senador Antônio Carlos Valadares, permaneçam como se encontram. Aprovado o Parecer pela rejeição do projeto. A matéria será encaminhada a Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Eu sou o Relator do Item 02. Eu gostaria então, de convidar a Senadora Kátia Abreu para presidir a nossa reunião.

[troca de presidência]

SRA. PRESIDENTE SENADORA KÁTIA ABREU

(PFL-TO): Projeto de Lei do Senado nº 142, de 2007, não terminativo, de autoria do Senador Renato Casagrande, que acrescenta o Inciso aos Art. 21, 22 e 38 da Lei 9.433 de 8 de janeiro de 1997, para estabelecer retribuição por serviços ambientais decorrente de boas práticas rurais, que resultem na maior disponibilidade de água em quantidade e qualidade nas Bacias Hidrográficas. Com palavra o Relator Senador Expedito Júnior.

SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Sra. Presidente, em boa hora o Projeto 142 de 2007, vem preencher uma lacuna nos critérios para fixação do valor desta cobrança, reconhecendo que os esforços dos proprietários rurais, no sentido de promover a conservação dos recursos hídricos, devem ser considerados na determinação do valor a ser cobrado pelo uso da água. Tal medida tem como especial mérito, privilegiar os incentivos a preservação ambiental, em complemento aos instrumentos de comando e controle e o fórum natural para debate da questão, tanto no que se refere no valor como aplicação dos recursos arrecadados. É o Comitê de Bacia Hidrográfica, onde são discutidos com a participação de usuários e da comunidade envolvida, todos os temas relativos a matéria, bem como a elaboração de propostas e aprovação do plano da Bacia. Desta maneira, entendemos que o Projeto 142 de 2007 está em plena consonância com os ditames da política nacional de recursos hídricos, instituída pela Lei 4.933 de 1997, explicitando uma circunstância negligenciada na redação original do diploma legal.

Ante o exposto, Sra. Presidente, voto pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 142 de 2007. Este é o voto, Sra. Presidente.

SRA. PRESIDENTE SENADORA KÁTIA ABREU

(PFL-TO): Senador Expedito Júnior, Relator da matéria, concluiu pela aprovação do projeto.

Em discussão. Não havendo mais quem queira discutir, em votação. Aprovado.

Passo a Presidência ao nosso Vice-Presidente Senador Expedito Júnior.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR

(PR-RO): Item 03 da pauta. Requerimento de autoria do Senador Osmar Dias, que requer, nos termos do disposto do Art. 50 da Constituição Federal, que seja convidado o Ministro da Fazenda, Guido Mantega para, em Audiência Pública a ser realizada em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos, falar sobre o endividamento rural e o agravamento do problema em face das taxas de câmbio. Vale salientar que foi constituído o grupo de trabalho pelo Poder Executivo, juntamente com o Legislativo, com os repre-

sentantes dos Ministérios da Fazenda e da Agricultura, bem como com Deputados Federais para analisar com profundidade o assunto, ou seja, o endividamento rural. E desta forma, considero importante a presença de alguns Senadores desta Comissão para integrar o referido grupo de trabalho.

Comunico a Comissão que ontem, dia 12 de junho, foi realizada a primeira reunião com a participação de técnicos dos Ministérios da Fazenda e da Agricultura e com membros da Comissão de Agricultura da Câmara e Assessores desta Comissão, no Senado. Hoje, 13 de junho, às 14 horas, no gabinete do Ministro da Agricultura, será realizada a segunda reunião.

Então, eu consulto aos Srs. Senadores desta Comissão, antes de passar a palavra ao Senador, autor da matéria, Senador Osmar Dias, autor do Requerimento, quais os Senadores que gostariam de participar também deste grupo de trabalho?

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Tem V.Exa. a palavra.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Eu acho que nós poderíamos nos revezar, de acordo com a agenda de cada um, hoje, a reunião é às duas horas, nós poderíamos nos entender aqui, para que sempre nessas reuniões não ficasse sem a presença de um dos Senadores. Então, assim que fosse agendado, chegasse o convite à Comissão, nós nos articularíamos para combinar essa presença. Mas garantir a presença de um membro do Senado é muito importante nessas negociações. Ainda ontem à noite, o Presidente da Comissão da Agricultura da Câmara e o Ministro Reinhold Stephanes, conversamos a respeito disso ontem, o próprio Ministro faz questão também dessa presença, de um Senador nessas reuniões.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Senadora, nós já estamos com o convite aqui, hoje às 14 horas.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): É hoje, a primeira reunião?

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Às 14 horas.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Hoje, às 14 horas, no Ministério da Agricultura.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Hoje, às 14 horas, no gabinete do Ministro. Senador Jonas Pinheiro já pediu, que gostaria de fazer parte deste grupo de trabalho.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Para mim, tudo bem que o Senador Jonas Pinheiro nos represente--

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Mas hoje ele não está em Brasília.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Tá, eu vou combinar, então, com o Senador Osmar Dias e com os demais, para ver quem pode cumprir essa agenda hoje.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Então, com a palavra o autor do Requerimento, o Senador Osmar Dias.

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Sr. Presidente. Em primeiro lugar, em relação a esse convite para participar desse grupo de trabalho, eu acho que, eu entendo que a proposta da Senadora Kátia é a mais prudente, mesmo porque fica difícil assumir um compromisso de um Senador representar a Comissão e depois os horários não permitirem a participação desse Senador. Então, ficaria sempre para nós, colocarmos qual o nome que vai participar de determinada reunião. Na de hoje, se a Senadora Kátia Abreu puder comparecer, nós estaríamos indicando já o nome da Senadora Kátia Abreu, porque eu tenho uma reunião com o Embaixador da Coreia neste horário, e não poderei participar. Claro que em outras reuniões eu poderei representar a Comissão. Então a Senadora Kátia aceitou, acho que os outros concordam que ela vá representando a Comissão nesse grupo de trabalho.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Com certeza estaremos bem representados.

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Tá certo.

Em relação ao meu Requerimento, tendo em vista a composição desse grupo de trabalho, eu vou retirar o Requerimento por ora, porque já que existe a possibilidade de um estudo mais aprofundado por parte da Comissão de Agricultura da Câmara, com a participação da Comissão de Agricultura do Senado, junto aos Ministros e aos Ministérios, eu julgo que é um pouco prematuro, então, essa aprovação do Requerimento para que o Ministro da Fazenda venha até esta Comissão esclarecer sobre esse ponto. Mas analiso essa questão como muito importante, porque os jornais, inclusive, estão dando uma divergência em relação aos números. Comissão de Agricultura colocou um dado de que a dívida agrícola ultrapassa 100 bilhões, o ex-Ministro da Agricultura, Roberto Rodrigues, fala em 63 bilhões, o Governo fala em 11 bilhões. Então, são números tão destoantes, de 11 para 100, de 11 para 60, que é preciso realmente aprofundar e analisar o que se entende por dívida agrícola. O que as pessoas estão pegando como referência para fazer esses cálculos, porque talvez aí, esteja realmente, o equívoco. E como a CNA, vai fazer na semana que vem uma reunião com, também, um grupo de Senadores e

Deputados, para analisar esta questão e a questão de renda do meio rural, eu acredito que podemos adiar o convite ao Ministro da Fazenda, mesmo porque, Sr. Presidente, eu estou com uma gripe danada que não está dando nem para falar.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Senadora Kátia Abreu.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Presidente, eu gostaria ao final da pauta apresentar um Requerimento verbal que posteriormente oficializarei, a respeito de uma Audiência Pública, que eu julgo da máxima importância, e gostaria de pedir aqui, o apoio de V.Exa. e dos nossos colegas Senadores, para que nós pudéssemos convidar para discutir aqui na Comissão de Agricultura do Senado, a questão dos índices de produtividade e eu gostaria de apresentar a Confederação Nacional da Agricultura na pessoa do Dr. Léo Brito, que é Presidente da Comissão Nacional de Assuntos Fundiários; o Presidente do INCRA, Hachbart, e o Dr. Eliseu Alves que é um Agrônomo, doutor, ex- Presidente da EMBRAPA, que também pudesse participar dessa Audiência Pública, e também o professor Geraldo Barros, titular, doutor, professor da ESALQ/USP, Piracicaba, da que é o coordenador do CEPEA, que o Centro Especializado de Pesquisa Econômica Aplicada, que poderá também nos trazer um parecer que está muito vinculado a índices de produtividade com relação a custo de produção da pecuária brasileira e também da questão dos grãos no Paraná, que já está pronto esse estudo, com relação aos grãos não está pronto o Brasil inteiro, mas com relação ao Paraná já temos números assustadores que podem ser mostrados aqui para os Senadores e Senadoras. Eu gostaria que esse tema pudesse contar com o apoio de todos que a gente viesse para essa Audiência Pública, desarmado ideologicamente, ou com qualquer tipo de revanchismo, porque é um assunto grave, seriíssimo, eu sei que tem as prerrogativas da Reforma Agrária, que ninguém está aqui para criticar o seu modelo, a sua execução, mas que nós pudéssemos trazer tranquilidade ao campo, paz, principalmente para classe média rural brasileira, que é essa que realmente precisa de nós, assim como os pequenos agricultores. Então, eu acredito que esse debate aqui no Senado poderá acrescentar e muito, esclarecer questões, paradigmas, verdades e confusões que às vezes vem na cabeça das pessoas com relação ao aumento do PIB, aumento de produção, queda de renda, aumento de renda. O que é que o produtor pode fazer? Por que que ele é tratado tão diferente do empresário industrial? Por que que eu não tenho direito de diminuir a minha produção caso o mercado não esteja recomendando na época? Eu não tenho esse direito como industrial

na área de calçados, na área do automóvel? Que se o mercado não estiver favorável a ele, ele pode reduzir, pode dar férias coletivas e ninguém vai lá desapropriar sua indústria, e nós não podemos se quer fazer essa análise inteligente de mercado, muitos da imprensa nos criticam, vocês sabem que estão tendo prejuízo, estão plantando de novo, mas se nós pararmos de plantar vem o INCRA, calculando seu GUT, seu GEE e nos classifica como improdutivo, já avaliando um único ano de produção. Então eu acho que todas essas dúvidas, os Senadores merecem tirar e precisam tirar, para fazer essa avaliação despida de qualquer preconceito, de qualquer ideologia, para que a gente possa orientar e reivindicar do Governo Federal com relação a esse assunto.

Então eu gostaria muito de pedir o apoio dos Srs. Senadores para a aprovação desse Requerimento. Obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Antes de passar palavra para discutir sobre o Requerimento da Senadora Kátia Abreu, em concordância então com o Senador Osmar Dias, nós vamos retirar de pauta o seu Requerimento.

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Pela ordem, Sr. Presidente, eu retiro, deixo ele suspenso, se for necessário eu reapresento. Como eu vou ter que me retirar, eu gostaria de deixar consignado o meu voto favorável ao Requerimento da Senadora Kátia Abreu, que é um assunto de extrema gravidade que precisa ser tratado por essa Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): A mesa concorda então com a retirada de pauta do Requerimento do Senador Osmar Dias.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Deixa eu só fazer uma pergunta antes do Senador sair? Esse Requerimento também está sendo apresentado na Comissão de Assuntos Econômicos?

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Mas da mesma forma eu vou retirar.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Ah, o Senhor é o autor lá, também?

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Sou o autor.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Ah, tá! É porque eu sabia que também tinha um Requerimento, não sabia que era..

SENADOR OSMAR DIAS (PDT-PR): Mas eu vou suspender.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Ah, ok.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Senador Sibá agradece.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Não, então está entendido. Quero falar agora sobre o Requerimento da Senadora Kátia.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Então, o Requerimento é extra pauta da Senadora Kátia Abreu, a nossa assessoria já está preparando aqui...

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Quero sugerir, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): A nossa Comissão já está preparando aqui o Requerimento que ela fez verbalmente e colocou em discussão então o Requerimento da Senadora Kátia Abreu, de Audiência Pública sobre o índice de produtividade rural.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Muito bem. Sr. Presidente, nós estamos realmente diante de um momento de debate muito interessante sobre a economia do nosso país que inevitavelmente ao longo dos anos tem se modernizado, saído daquela estrutura eminentemente agrária para uma estrutura industrial. E é notório que o nosso país avança a passos largos no sentido da gente retirar o volume financeiro do país, das instituições financeiras e recomendar o uso dos recursos financeiros no setor produtivo. Então, todas as medidas que o Governo nos tem procurado, em tirar o incentivo da ciranda financeira para que o setor produtivo possa gerar oportunidade para trabalho, maiores riquezas, trabalhar melhor a exportação, qualidade, tecnologia e tudo mais.

Diante disso, nós estamos com um cenário embaraçoso, ainda, que é a legislação trabalhista brasileira, que alguns reclamam sobre um tipo de foco, e ainda inevitavelmente nós vivemos algumas coisas do período semi-feudal brasileiro, período antigo ainda, período quase semi-escravo, período ainda do escravismo, e não é fácil, sei que a gente tem passado por dificuldades muito grandes, e acho que realmente poder avaliar o procedimento legal que se tem sobre o uso da terra no Brasil, voltado a um princípio de social, do uso social dessa terra, ou um princípio de investimentos produtivos, cabe a nós, aqui, um raciocínio bastante, digamos assim, bastante, com muita calma e com muita profundidade e conhecimento. Então, tem vários autores sobre essa matéria, várias pessoas que se debruçam sobre ela, procurando dar a sua contribuição, alguns institutos como o IPEA, também, que eu acho que tem trabalhado muito com isso, e eu quero aqui, então, fazer uma sugestão de convidar o Dr. Guilherme Delgado, que é dentro do IPEA uma das pessoas que também trabalha muito com esta matéria, que acho que pode ajudar com essa interpretação, Guilherme Delgado, é do IPEA, do IPEA. Eu

tenho respeitado muito o trabalho do IPEA, e ele tem sido, embora, um órgão governamental, um órgão de governo, mas tem feito avaliações bem isentas de paixões sobre ser ou não uma instituição de interesse do governante, mas do Estado brasileiro, então, eu acho que ele pode ajudar muito quanto a este assunto sugerido pela Senadora Kátia.

Acredito aqui que esta Comissão, tenho insistido nas Comissões que eu tenho participado, que acho que a gente tem que avançar muito em soluções de problemas. Ontem, na Comissão de Meio Ambiente, nós tivemos, eu acho muito importante, Sr. Presidente, mais que trazer colegas de Rondônia para vir aqui expor seus pensamentos sobre a hidrelétrica, eu sugeri por Requerimento que nós pudéssemos também ir lá, convidar pessoas aqui da Comissão de Meio Ambiente, uma Comissão de Senadores que pudessem também lá, e andar no rio, nos pontos mais importantes para poder se ter uma idéia, se ter uma noção do que representa aquele trabalho, como também uma reservas extrativista na Bahia que está sendo criada, há uma indagação que se realmente se aquela reserva extrativista é ou não é a coisa mais adequada, então eu sugeri que a gente pudesse ir lá conversar com a comunidade e tudo mais, e então neste momento, eu acho também muito importante que esta Comissão se debruce sobre o procedimento, que venha a colaborar com o andamento das coisas dando um grande salto de qualidade, a dirimir conflitos e sugerir coisas que venham no interesse da coletividade.

Então, eu acho que realmente, trabalhar aqui sobre o índice de produtividade da terra, poderíamos então, fazer uma avaliação do ponto de vista do conhecimento de quem faz o estudo econômico, e quem sabe nos convencer de que caminho melhor seria o que nós deveríamos tomar e transformar até em Projeto de Lei nesta Casa. Era isso, Sr. Presidente.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Com palavra então a Senadora Kátia Abreu.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Eu gostaria de, eu gostaria de acatar a sugestão do Senador Sibá, eu acho que é interessante.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Acrescenta ao seu...

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Acrescentar ao meu Requerimento a presença do Dr. Guilherme, que eu acho que poderá acrescentar, eu acho que ouvir várias opiniões a respeito desse assunto é muito importante.

Agora, com relação a essa questão ambiental que ele se refere ao Rio Madeira e a construção das duas hidrelétricas, eu gostaria de pedir a V.Exa., que é um grande Senador, que representa o estado de Rondônia, esse estado próspero, que nós não nos esquecêssemos de um detalhe que vai fazer a grande diferença e a grande importância, com relação ao Rio Madeira, que é a construção da eclusa, das eclusas concomitante, simultaneamente a construção das hidrelétricas e vou explicar porque, eu tenho a experiência própria do estado de Tocantins na construção da hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães, aonde foi um prejuízo imenso, não ao estado do Tocantins apenas, mas ao país, e a região Norte e Centro-Oeste, que foi construída a hidrelétrica sem eclusa, naquela ocasião se tivesse sido construído a eclusa, simultaneamente a hidrelétrica, o valor da eclusa corresponderia em torno de 5% do valor da obra da hidrelétrica, posterior a construção, hoje, para construir a eclusa, lá na hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães no rio Tocantins, próximo à Palmas, nós gastaríamos em torno de 30% do valor da hidrelétrica, hoje. Para viabilizar a eclusa e a navegabilidade do Rio Tocantins era necessária a construção das hidrelétricas. Agora a pouco, ainda hoje, a Federação da Agricultura do Estado do Tocantins está entrando com uma ação popular, sobre a alegação do direito econômico do nosso estado, impedindo a construção da Hidrelétrica de Estreito na divisa com o Maranhão sem a construção da eclusa, nós vamos tentar de todas as formas a não compactuar e não nos aliarmos a esse prejuízo imenso que nós estamos dando ao Brasil. Hoje nós estamos buscando soluções para o setor agro-pecuário, dos pequenos, dos médios e dos grandes, o Brasil não tem orçamento e tesouro para enfrentar o subsídio internacional de um bilhão de dólares por dia, mas Deus foi bom conosco e nos deu uma natureza extraordinária aonde nós podemos economizar e combater esse subsídio, amenizar esse subsídio, economizando em transporte, e nós temos os rios, aonde nós podemos transportar a nossa produção que são os rios mais invejados do mundo, quisera outros países ter os rios que nós temos navegáveis como são. Agora, o Rio Madeira o presente ainda foi maior de Deus, não é necessário se quer a construção de hidrelétricas para viabilizar a navegabilidade daquele rio, ele nasceu pronto para ser navegável. Agora, nós vamos pegar um rio pronto para ser navegável, vamos construir duas hidrelétricas e matar a navegabilidade deste rio, o impacto ambiental muito maior, Senador Sibá, é justamente na construção da hidrelétrica, que eu quero aqui louvar o Ministério do Meio Ambiente por tomar os cuidados necessários na construção da hidrelétrica, é importante gerar energia para o país, nós

não podemos evitar isso, mas nos preocupar com o meio ambiente na construção da hidrelétrica e fecharmos os olhos para o ponto mais crítico que o Brasil tem hoje que é o transporte, que está consumindo com os nossos produtores rurais, e não só os produtores, com toda a produção industrial deste país, especialmente o Centro-Oeste, especialmente o seu estado, que não tem como escoar a produção, vai ser mais um crime de lesa-pátria se nós construirmos mais essas duas hidrelétricas sem a construção da eclusa, para que nós possamos desovar toda a produção do Mato Grosso, de Rondônia através do Rio Madeira, saindo até próximo a Belém, naquele porto.

É muito importante que isso seja observado e o senhor como Senador de Rondônia, que tem um compromisso muito grande com setor agro-pecuária por isso é o Vice-Presidente dessa Comissão, que quero me aliar a V.Exa., pela experiência que temos no Tocantins, para que nós possamos combater e tentar evitar e mostrar ao Governo Federal o quanto o prejuízo é grande na construção das eclusas sem hidrelétricas. Não existe uma harmonia entre o Ministério de Minas e Energia e o Ministério de Transporte, o empreendedor não tem obrigação sobre a eclusa, ele foi, ganhou uma licitação para construção da hidrelétrica, mas mediante a essa licitação o Ministério do Transporte tinha que garantir recursos do orçamento da União para a construção simultânea da eclusa junto com essas hidrelétricas. Então, eu quero deixar aqui esse registro, tomamos posse aqui, eu especialmente, no dia primeiro de fevereiro, junto com os novos Senadores, de lá para cá são quatro, cinco meses, já fiz seis pronunciamentos a respeito dessa questão da construção de eclusa, junto com a hidroelétrica para manter a navegabilidade e nós vamos estar protegendo o meio ambiente, porque as rodovias, elas são muito poluentes, a ferrovia médio, mas a hidrovia é quase que zero. Então, nós ainda estaremos, não só economizando no custo de produção, fazendo uma logística que possa ser compatível com o subsídio internacional, mas vamos estar trabalhando em favor do meio ambiente.

Eu quero pedir o apoio de todos, que nós possamos fazer um movimento com relação ao Brasil todo para essa questão da navegabilidade dos nossos rios. Obrigada Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Antes de colocar em votação o Requerimento de V.Exa. com o adendo do Senador Sibá, eu quero, eu sei que nesta Comissão nós não estamos discutindo a questão das usinas do complexo do Rio Madeira, é a Usina de Jirau e de Santo Antônio, nós, inclusive, no dia 26, me parece que está marcado, confirmada a presença do Presidente Nacional do

IBAMA, aonde nós vamos fazer uma Audiência Pública na Comissão do Meio Ambiente, proposta inclusive por este Senador, com o apoio também do Senador Sibá, inclusive com sugestão de alguns nomes, para que se faça presente também no dia dessa Audiência. Mas de repente, Senadora Kátia Abreu, eu não quero dizer que serviu de exemplo a questão do Tocantins, mas no PAC, hoje, já contas além do recurso, que consta para construção do complexo das usinas do Rio Madeira, há também a disponibilidade e a preocupação, inclusive do montante dos recursos para construção das eclusas também, do Rio Madeira. Então, a questão da navegabilidade é importante, nós até discutimos isso durante na semana passada aqui num programa que estivemos falando sobre construção do complexo do Madeira, aqui em Brasília, e nós entendemos, todos esses estudos que serviram em outras construções de outras usinas, estão servindo como base hoje para nós em Rondônia, inclusive, Senador Sibá, naquele dia nós não nos preocupamos em convidar ninguém de Furnas e ainda há tempo de discutirmos isso na Comissão, a nossa, a nossa Audiência Pública é para o dia 26, e vou sugerir para que nós também possamos também convidar alguém de Furnas, que foram eles que fizeram todos os estudos a viabilidade técnica, tudo, para que também venha discutir sobre a questão da construção do complexo do Madeira.

Mas voltando aqui ao nosso assunto, Senador Valadares, parece que quer discutir ainda a matéria?

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Não, eu gostaria de consultar o nobre Senador Sibá Machado, que no seu pronunciamento defendendo a aprovação do requerimento da Senadora Kátia Abreu, se referiu a diversos assuntos importantes que deferem a aprovação da matéria, entretanto, aqui em conversa particular ele me falou dois índices da maior importância que são utilizados, inclusive como padrões para fazer ou não a Reforma Agrária, para saber se há eficiência ou não da autorização da terra, então ele me deu uma explicação tão boa e tão técnica, naturalmente que quem assistiu o seu primeiro pronunciamento não teve a oportunidade, como eu tive, de receber as explicações que ele me deu a poucos instantes, então eu gostaria que V.Exa., se possível, retornasse a discussão do Requerimento da Senadora Kátia Abreu, que eu também aprovo, para falar nesses dois índices. Agradeço a V.Exa..

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Com a palavra então, o Senador Sibá.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): [pronunciamento fora do microfone] Na verdade a Senadora Kátia também se referiu, e ele talvez passou muito

rápido, mas é que o INCRA utiliza de dois sistemas para poder julgar uma terra produtiva ou improdutiva, é o Grau de Utilização da Terra, GUT, e o Grau de Eficiência Econômica, que é o GEE, esses são os dois parâmetros que o INCRA utiliza-se para calcular a produtividade ou improdutividade de uma terra e daí julgá-la se ela é merecedora de desapropriação para fins de Reforma Agrária.

Portanto, o que eu ouvi da Senadora da Kátia Abreu como argumento, é que nas oscilações de economia como setor agrário, o setor agrário ele tem dois graus altos de vulnerabilidade, as demandas do mercado econômico em si e os problemas climáticos, então ele sofre de duas variáveis, enquanto que a indústria e outros setores produtivos não tem esta variável do clima, então produzir carros pode chover, pode não chover, dá para produzir carros, mas produzir agricultura, animais ou vegetais, isso tem que ser considerado também, as pragas, as doenças e tudo mais, portanto, com o grau de variáveis que nós temos na economia, em algum momento pode ser desinteressante para algum produtor manter a sua área naquele ritmo acelerado de produção, e aí como ele desacelera essa produção pode ser que neste momento, é o argumento que eu ouvi da Senadora, que o INCRA possa utilizar da ineficiência econômica da sua terra, daquele ano, e dizer: “Não, essa terra agora perdeu a sua qualidade de social, uma das suas responsabilidades sociais, finalidades sociais, e portanto, é merecedora de desapropriação”, então neste caso é que estou dizendo que como o estudo é muito na área da economia, muito mais na área da economia do que nos assuntos sociais em si, então nós vamos deixar ainda um pouco de lado o debate sobre a sociabilidade do uso da terra, para discutir a questão do grau de eficiência econômica, portanto, acredito que essa é a finalidade do nosso debate, e julgo que o IPEA pode contribuir também muito, com este momento, que acho que vai ser muito rico para todos nós.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Esta presidência, Senador Sibá, foi indelicada quando sugeriu que nós fizéssemos uma Comissão dos Senadores do Acre, Senadores de Rondônia, para percorrermos todo Rio Madeira e reunirmos com os ribeirinhos, com os indígenas, e eu gostaria inclusive de incluir o ex- Governador Jorge Viana, que durante essa semana fez uma grande defesa sobre a construção do complexo do Madeira. Mas enfim, concedo a palavra a Senadora Kátia Abreu.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): O Senador Sibá está corretíssimo na sua explicação, com relação ao uso do instrumento usado pelo INCRA para definir se uma terra é produtiva ou improdutiva. Exata-

mente, é pelo grau, pelo Grau de Utilização da Terra, o GUT, e pelo GEE, que é aferido pelos índices de produtividade que está em debate e alteração desses índices. O que significa o Grau de Utilização da Terra? É que qualquer produtor em qualquer hipótese, ele tem que estar produzindo em 80% da sua terra utilizável, chova pau, pedra, canivete, crise, dólar, em qualquer hipótese, se chegar o INCRA na fazenda e você não estiver em 80% produzindo, você será desapropriado de cara, mesmo que, mesmo que você esteja produzindo em 79%, 1% a menos, mas que os seus índices de produtividade seja o dobro indicado pelo governo, você será desapropriado da mesma forma. Então eu vou dar um exemplo: Se eu produzo 79% no meu GUT, estou errada, eu tinha que estar produzindo em 80%, mas eu produzo 2.500 kg de milho por hectare, um chute aqui, acima do índice determinado pelo governo, eu serei desapropriado, enquanto que se o Sibá tiver com um 1% mais do que eu, 80%, obedecendo o GUT, mas com a produtividade inferior ao que eu alcancei na fazenda vizinha, eu sou desapropriada e ele não, então são índices que nós não temos condição de aceitar no país.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Me permite só uma parte, Senadora?

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Pois não, Senador.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): É que, também já que estamos na linha de esclarecimentos, a MP 2166, ela também estabelece que a área aproveitável de qualquer tamanho de propriedade é 20%, a área é explorável economicamente, e 80% reservado a preservações ambientais em geral.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Isso na Amazônia, né? Apenas Amazônia. Nós estamos falando no Brasil todo.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): É, na Amazônia. Não, mas no resto do país tem os limites também, então varia de região para região, mas nosso caso tem essa coisa do 80%. Então, de lugar para lugar é preciso julgar o que significa o 80% sobre o uso da terra, então o 80% da área determinada que pode ter a convenção para exploração econômica mais acelerada. O que está sendo colocado agora, que é um conjunto de coisas, que nas áreas também reservadas também para florestas primárias, que você possa também ter nas florestas primárias algum tipo de utilização econômica a partir de manejos, isto também. O caso da Mata Atlântica está meio fora, porque já está praticamente dizimada, mas nas demais tem essa possibilidade, você pode utilizar essas áreas com manejo florestal para você ter um uso completo da sua área, ou até quem sabe, em alguns casos estar

se discutindo até a terceirização que o proprietário da área não tendo afinidade com aquele tipo de trabalho, ele pode terceirizar e um outro pode vir a explorar esta área considerada de preservação ambiental.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Senador, eu acredito que essa seria uma solução, mas não é o que existe hoje. A reserva legal, seja ela de 80% na Amazônia, ou seja ela de 20% no resto do país, o tratamento de GUT e GEE é o mesmo. Vocês têm que estar produzindo em 80% da sua área utilizável, fora a reserva legal. Então, na Amazônia, o caso seriam 20% onde você pode produzir, e você tem que estar 80% desses 20%, assim como onde a reserva legal no resto do país é 20% nos 80%, se você tem 1.000 hectares, 200 hectares é de reserva, nos 800 hectares você tem que obrigatoriamente estar produzindo em 80 %, o método é mesmo. Se nós vamos um dia poder utilizar a reserva legal na inclusão do índice GEE, por exemplo, ou de GUT, isso aí a gente não sabe, mas hoje não é permitido.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Senadora Kátia, eu conheço casos lá no Nordeste do Brasil, de pessoas que intencionalmente não atendem ao que determina o GUT, justamente para que o INCRA desaproprie, e ele possa disponibilizar sua terra para outro, isto existe muito no Nordeste. Vamos dizer, é uma Reforma Agrária consentida pelo próprio proprietário sem qualquer divergência com o Governo.

SENADORA KÁTIA ABREU (PFL-TO): Esse instrumento, é um instrumento de lei, aonde existe o banco da terra, que uma associação de uma pessoas que tem desejo de ter a terra, de trabalhadores rurais, escolhem a propriedade que eles querem, sofrem uma vistoria pelo INCRA ou às vezes em parceria com a Secretaria de Agricultura do Estado e o produtor se dispõe a vender, é uma coisa natural, legal, e que é o correto, aliás. É assim que deveria ser a Reforma Agrária, compra de quem quer comprar e vende quem quer vender, eu acho isso o ideal, é o que é que deveria acontecer no país, e não criar instrumentos paralelos com disfarces de outras proteções para tomar a terra na marra de produtor rural. Então, eram essas minhas considerações, mas eu acredito, Sibá, que você que entende bem desse assunto, como outros Senadores, a maioria dos Senadores aqui, mas com essa Audiência Pública nós vamos poder, enfim, tirar todas as nossas dúvidas e entender os exemplo e os modelos. Nós só queremos é corrigir as coisas, ninguém quer puxar sardinha para sua brasa, nós queremos é que o Brasil tenha paz, tanto no campo como na cidade, e que as pessoas podem ter segurança jurídica de que não serão expropriados a revelia do seu desejo.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Não havendo mais quem queira discutir, coloco em votação o Requerimento da Senadora Kátia Abreu com o adendo do Senador Sibá.

Srs. e Sras. Senadoras que concordam, permaneçam como se encontram, permaneçam como se acham. Aprovado.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Tem V.Exa. a palavra, pela ordem.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Presidente, em decorrência de um Requerimento aqui aprovado, assinado pelo Senador Sibá Machado e por mim, convocando uma Audiência Pública que já foi realizada, e que acredito ela foi, sem dúvida alguma, uma Audiência que trouxe esclarecimentos sobre o projeto que nós apresentamos nesta Comissão no Senado Federal, enfocando o estatuto do produtor rural e várias sugestões foram aqui edificantes e mereceram a nossa observação positiva e favorável. Na ocasião, nós pedimos a presidência, que junto a nossa assessoria, providenciasse todo o material colhido nesta Audiência Pública, e o direcionasse ao Relator, Senador Jonas Pinheiro, que não estava presente em virtude de ocupações fora do Distrito Federal, fora de Brasília. Então, eu gostaria que V.Exa. me explicasse se esse material já foi, todo ele, coletado e enviado e encaminhado ao nobre Relator, Senador Jonas Pinheiro, para que ele dê uma finalização nesse projeto do produtor rural, vez se que se trata de um diploma legal que eu acho importante, tanto do ponto de vista jurídico quanto do ponto de vista político, porque é um instrumento de defesa da produção, do produtor, nós sabemos que existem leis e espaços que cuidam de assuntos específicos sobre direitos e deveres dos produtores rurais, mas esses estatutos é mais uma lei genérica, fixando princípios, regras que devem ser obedecidas por aqueles que vivem da produção no campo. De modo, que eu gostaria de saber se a mesa já providenciou o envio desse material ao nobre Senador Jonas Pinheiro, para que ele esteja bastante aparelhado e aprofundar o estudo visando um parecer final sobre a matéria. Agradeço a V.Exa..

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Esta assessoria da Comissão nos informa que já está encaminhando os DVD's, já está encaminhando também o projeto para o Senador Jonas Pinheiro e gostaria de pedir...

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Gostaria de pedir também uma cópia para mim.

SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO): Gostaria de pedir, então, que fosse, também, entregue uma cópia ao Senador Valadares.

Não havendo mais nada a tratar, está encerrada a presente reunião.

Sessão encerrada às 12h24.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA

Ata da 4ª Reunião da Subcomissão Permanente dos Biocombustíveis, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura, realizada em 30 de maio de 2007.

Às dez horas e três minutos do dia trinta de maio de dois mil e sete, na sala 7, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador JOÃO TENÓRIO, reúne-se a Subcomissão Permanente dos Biocombustíveis – CRABIO, com a presença dos Senadores: SIBÁ MACHADO, MARISA SERRANO, CÍCERO LUCENA E RAIMUNDO COLOMBO. Deixam de comparecer os Senhores Senadores(as): Antônio Carlos Valadares, Valter Pereira e Neuto de Conto. Deixa de comparecer por motivo justificado o Senador Jonas Pinheiro. Havendo número regimental, é declarada aberta a reunião, dispensando-se a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente, Senador João Tenório, informa que a presente reunião destina-se à realização de audiência pública de acordo com a seguinte pauta: **ITEM 1: REQUERIMENTO Nº 6, DE 2007-CRA-BIO. ASSUNTO:** Requer a realização de audiência pública conjunta desta Subcomissão dos Biocombustíveis, com a subcomissão permanente de acompanhamento do regime internacional sobre mudanças climáticas, da comissão mista especial, referente às mudanças climáticas no Brasil e da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, com a finalidade de discutir a questão do aquecimento global, com a presença Sr. Al Gore, ex-Vice-Presidente dos Estados Unidos da América. **AUTOR:** Senador João Tenório. **RESULTADO:** APROVADO. **ITEM 2: REQUERIMENTO Nº 7, DE 2007-CRA-BIO. ASSUNTO:** Requer a realização de audiência pública com a finalidade de discutir propostas para estimular, aprimorar e viabilizar a implantação do programa do biodiesel na região nordeste, com a participação das seguintes autoridades: Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Ministro de Estado das

Minas e Energia; Presidente do Banco do Nordeste do Brasil – BNB; Presidente da PETROBRAS. AUTOR: Senador César Borges. RESULTADO: APROVADO. Iniciada a discussão, fazem uso da palavra para tecerem considerações sobre o assunto, os seguintes Senhores Senadores(as): Cícero Lucena. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dez horas e doze minutos, lavrando eu, Marcello Varella, Secretário da Subcomissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, conjuntamente com a íntegra das notas taquigráficas. **Senador João Tenório**, Presidente da Subcomissão Permanente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA – CRA

SUBCOMISSÃO PERMANENTE DOS BIOCOM- BUSTÍVEIS - CRABIO

4ª Reunião da Subcomissão Permanente de Biocombustível, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª Legislatura. Realizada no dia 30 de maio de 2007, às 10 horas e 03 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª reunião da Subcomissão Permanente de Biocombustível no âmbito da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 1ª Sessão Legislativa, da 53ª Legislatura.

A presente reunião destina-se a apreciação do Requerimento. Não havendo início da conveniência da leitura da última ata, da ata da última reunião, nós consideramos ela aprovada.

Na verdade, nós temos dois requerimentos pequenos para apreciar hoje, e antes disso, eu gostaria de fazer aqui uma citação, que é o seguinte: Nós temos tido contato com a embaixada americana e principalmente o Embaixador americano, que diz respeito a um programa, que seja talvez no momento, o problema mais, aquele que mais estrangula o desenvolvimento do programa do biocombustível brasileiro. Principalmente no que diz respeito ao etanol, que é a taxação, a dificuldade de colocação desse produto nos Estados Unidos em função das dificuldades tarifárias que lá são criadas. Então nós tivemos algum, tivemos um contato com o Embaixador Clifford, com a presença do Vice-Presidente Sibá Machado e do Senador Eduardo, de Minas Gerais. E tínhamos combinado um encontro dele, ele gostaria de ter um contato com a Comissão como um todo. E essa semana ele está, porque qual é a idéia? A idéia é a seguinte: Nós organizarmos um

grupo aqui, de Senadores, que estão em envolvimento com esse assunto e particularmente desta Comissão, para ter contatos com o Congresso Americano e também, particularmente, com o Senado Americano, no sentido de discutir qual é o procedimento, qual arcabouço jurídico que permite a proteção que é dada ao álcool americano, em detrimento do álcool dos outros países, particularmente, do álcool do Brasil. Então esses contatos têm se tensificado, nós tivemos a oportunidade de ter uma conversa também, em Nova Iorque com o embaixador brasileiro lá, em Washington, Cônsul em Nova Iorque, e o Embaixador insiste que nós deveríamos organizar uma ida a Washington para ter o primeiro contato.

Nós estamos fazendo um levantamento no qual esse arcabouço jurídico que permite que o Congresso Americano, permite que o Governo Americano estabeleça essa taxação alfandegária, para que nós possamos discutir as coisas com algum conhecimento e não puro e simplesmente comparecer numa viagem que poderia não ser objetivos bem específicos. Então nós estamos levantando isso e estamos querendo marcar com o Embaixador esse contato, e ele está sugerindo, para ser uma coisa mais informal, um jantar aqui em Brasília, ele quer um encontro nosso com ele, para que possa nesse jantar, discutir a formação dessa Comissão, que ele iria a Washington para discutir esse tema.

Então, nós estamos negociando com ele uma data que convenha a ele é à Comissão, no sentido de que nós possamos proporcionar esse jantar, e nesse jantar discutir exatamente a formação desse grupo, e a ida a Washington, já com substanciado e informações que nos permita, digamos assim, ter um diálogo mais produtivo com o Senado e o Congresso, de um modo mais geral, e isso deverá acontecer nas próximas duas semanas.

Bom, nós temos hoje, na pauta, dois requerimentos. Que eu gostaria de submeter a apreciação dos senhores, Requerimento nº 1/2007 que requer a realização de Audiência Pública conjunta dessa Subcomissão de Combustíveis, com a Subcomissão Permanente de Acompanhamento do Regime Internacional sobre mudanças climáticas da Comissão Mista Especial, referente às mudanças climáticas no Brasil e na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, com a finalidade de discutir a questão do aquecimento global com a presença do Sr. Al Gore, Ex-Vice-Presidente dos Estados Unidos da América. Está havendo um trabalho coletivo de todas essas Comissões e Subcomissões, no sentido de tentar trazer o Sr. Al Gore que é um grande estudioso dessas questões do aquecimento global e das mudanças

climáticas, consequência desse aquecimento global, para que possamos ter uma audiência conjunta, com todas essas Comissões e Subcomissões. Então nós estamos submetendo o autor sou eu, e nós estamos submetendo a apreciação dessa Subcomissão a esse Requerimento.

Em votação o Requerimento. Quem quiser discutir, está em discussão.

SENADOR CÍCERO LUCENA (PSDB-PB): Sr. Presidente, só para parabenizá-lo pela oportuna apresentação do Requerimento, porque considero que esse é um tema, que hoje faz parte dos debates, das discussões a nível, não só nacional, mas internacional, e sem dúvida nenhuma o Ex-Vice-Presidente americano, Al Gore, tem ocupado posição de destaque, no sentido de que... Se não bastasse o seu conhecimento sobre o setor, mas está provocando esse debate e essa discussão. Então eu quero insumar à V.Ex.^a, no sentido de que nós possamos tentar esse contato, até porque para informar essa Subcomissão, eu estou tendo o prazer de na próxima sexta-feira ir à Alemanha, Berlim, a convite do “G8+5”, onde nós estaremos discutindo essa questão do aquecimento global, eu e mais alguns companheiros aqui do Senado em comum da Câmara, e sem dúvida nenhuma, isso é algo, um assunto que está na pauta e todos aqueles que têm compromisso com o futuro do Globo, vamos assim dizer. Então eu quero parabenizá-lo e dizer, sem dúvida nenhuma, que é de muita importância se nós tivermos essa oportunidade com as demais Comissões, fazermos uma audiência em conjunto com o Ex-Vice-Presidente dos Estados Unidos, para que a gente possa aprofundar esse tema que é de suma importância para todos nós.

SR. PRESIDENTE SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Muito obrigado, Senador. Em votação o Requerimento. Os Senadores que concordarem permaneçam como estão. Aprovado.

O segundo Requerimento é de autoria do Senador César Borges, que requer a realização de Audiência Pública com a finalidade de discutir propostas para estimular, aprimorar e viabilizar a implantação do programa de biodiesel na região Noroeste, com a participação das seguintes autoridades: Ministro do Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministro do Estado das Minas de Energia, Presidente do Banco do Nordeste do Brasil e Presidente do Petróleo Brasileiro S.A., PETROBRAS.

Ele sugere isso por conta de que ele não está muito convicto de que esse programa de biodiesel começa a tomar corpo na Região Nordeste, principalmente pelas dificuldades climáticas da região, de infra-estrutura da região. Então ele sugeriu, via Requerimento, essa Audiência Pública que eu submeto a apreciação

dos senhores participantes dessa Comissão. Quem quiser se pronunciar, caso contrário, nós iniciaremos a votação. Quem estiver de acordo, os Senadores que estiverem de acordo permaneçam como estão. Está aprovado o Requerimento.

Bom senhores, eram esses os assuntos que nós trouxe aqui, se algum Senador desejar usar da palavra, está facultada e caso contrário, nós damos por encerrada a sessão. Muito obrigado.

Sessão encerrada às 10h12.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 4ª reunião de 2007 realizada em 28 de maio de 2007

Ata Circunstanciada da 4ª Reunião de 2007, realizada em 28 de maio de 2007, segunda-feira, às quatorze horas e trinta e um minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino; Sargento Jomarclo Fernandes dos Santos; Sargento Lucivando de Tibúrcio de Alencar; Sargento Leandro José Dos Santos Barros; Sargento Antônio Francisco Costa de Castro; Sargento Francisco Roberto Agostinho Freire; e Sargento Alexandre Xavier Barroca.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator

José Agripino Maia (PFL-RN)

Mário Couto (PSDB-PA)

Tiã Viana (PT-AC) - Presidente

Sibá Machado (PT-AC)

Sérgio Guerra (PSDB-PE)

Leomar Quintanilha (PMDB-TO)

Renato Casagrande (PSB-ES)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)
Romero Jucá (PMDB-RR)

Esteve presente ainda, o Senhor Senador Magno Malta, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Declaro aberta a Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pelo Requerimento 401/2007 destinado a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle de tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do País evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006 envolvendo um Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy, que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta dessa reunião destina-se à oitiva dos senhores: Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Sargento Jomarclo Fernandes dos Santos, Sargento Lucivando de Tibúrcio de Alencar, Sargento Leandro José dos Barros, Sargento Antônio Francisco Costa de Castro, Sargento Francisco Roberto Agostinho Freire e Sargento Alexsandre Xavier Barroca.

A Presidência antes de chamar para a Mesa os citados, informa que a Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa e será colocada em votação assim que tivermos quórum para a sua deliberação.

Convoco neste momento os senhores citados para que componham a Mesa. Vindo a seguir o Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino. Primeiramente os senhores sargentos. [soa a campainha]

A presidência convida ainda para acompanhar os senhores controladores o Advogado Normando Cavalcante Júnior. Neste momento a presidência passa a palavra ao Relator. Com a palavra o Relator. A presidência esclarece ainda, antes de passar ao Relator, foi feita uma solicitação através do Advogado dos Srs. Controladores para que nós pudéssemos ter a Sessão realizada como secreta. No entanto, o art. 110 do Regimento Interno do Senado Federal estabelece que as reuniões serão públicas salvo os casos expressos no regimento ou quando houver deliberação da Comissão. Não havendo ainda número regimental para deliberar nós daremos início como reunião aberta até o momento que tenhamos quórum para deliberar a solicitação do Advogado dos controladores. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Parlamentares, Srs. Depoentes, Sr. Advogado, senhoras e senhores. Muito bem. Eu farei aos senhores a maneira como está sendo feito esse interrogatório, esse depoimento digamos assim não é a maneira usual. O correto juridicamente seria fazer de forma separada. Mas, como o assunto é o mesmo, todos estão, digamos, absolutamente cientes dos fatos, os depoimentos muitas vezes serão absolutamente coincidentes. Eu conversei com o Advogado e o Advogado entendeu que não há nenhum prejuízo para os depoentes, assim como eu também entendo. De forma que nós vamos fazer o depoimento de forma conjunta até porque num futuro pedido de acareação será poupado.

Então, os senhores terão a vantagem de poder prestar um depoimento único aparecerem aqui na Comissão somente uma vez.

Eu extraí tanto do laudo quanto do Inquérito Policial que foi presidido pelo Dr. Renato Saião que aqui está e acompanha os trabalhos dessa Comissão, esses fatos. Então eu perguntarei aos senhores lembrando que trabalhavam nesse dia em Brasília o Sargento Jomarclo Fernandes dos Santos, o Sargento Lucivando de Tibúrcio de Alencar, o Sargento Leandro José dos Santos, e em Manaus o Sargento Francisco Roberto Agostinho Freire. Que são os quatro que estão aqui sentados para o depoimento. Em seguida vamos ouvir os supervisores. O Sargento Antônio Francisco Costa de Castro e o Sargento Alexsandre Xavier Barroca. E por último o Comandante do CINDACTA I Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino. Ok? Muito bem.

O plano de voo apresentado pelos pilotos americanos para a aeronave Legacy N600 XL partindo de São José dos Campos para Manaus solicitava o nível de voo 370, 37 mil pés, até a vertical de Brasília. De Brasília até o fixo Teres, os Srs. Senadores tiveram a oportunidade de acompanhar a exposição feita pelo Presidente da Associação dos Controladores de Voo e puderam ter ciência do que significam esses marcos. [soa a campainha]

Então, de Brasília até o fixo Teres era solicitado o nível de voo 360, 36 mil pés. Do fixo Teres até Manaus era solicitado o nível de voo 380, ou seja, 38 mil pés. O Legacy decolou às 14h51, hora de Brasília, às 15h33 minutos atingiu o nível de voo 370, nível esse previsto no plano de voo apresentado para a primeira etapa até Brasília. Esse nível de voo foi mantido até o momento da colisão.

Estou lendo para os senhores as conclusões do Inquérito Policial e do laudo realizado pela Polícia Federal.

O referido plano de voo foi elaborado a pedido da EMBRAER pela empresa Universo Weather, e foi submetido ao Centro de Controle de Tráfego Aéreo. Antes do Legacy decolar houve a seguinte conversa entre o controlador de São José dos Campos e o piloto. Controlador: November 600 X-Ray Lima. ATC. Permissão para Eduardo Gomes, Manaus. Nível de voo 370. Direção Poços de Caldas. Código squawk do transponder 4574. Após decolagem faça a partida Oren. Piloto: Ok, senhor. Eu peguei a pista 1-5 para soar sbag(F) nível de voo 370. Eu não peguei o primeiro fixo. squawk 4574. Partida Oren.

Percebe-se que o plano de voo repassado ao piloto no momento da decolagem faz referência tão-somente ao nível 370. Aí eu pergunto aos controladores de Brasília. Eu só pediria que os senhores se identificassem antes de responderem. Os senhores responderão os três responderão a mesma pergunta.

Pelas regras de tráfego aéreo, qual é o plano de voo que prevalecia no momento da decolagem? O apresentado pela EMBRAER ou o autorizado pelo controlador? Podemos começar daqui para lá.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Meu nome é Leandro, e o plano que valia era o autorizado para ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O autorizado, e não o apresentado.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aqui, quando depois na sexta-feira, o Sargento Wellington disse que prevalece o plano apresentado porque o plano autorizado não é apresentado aos senhores. Isso então não é verdadeiro? O que os senhores têm ciência é do plano autorizado, e não do apresentado. Confere?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Eu sei que o plano que é autorizado é o que está valendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O outro os senhores nem tem conhecimento. Só o que é autorizado.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Tem porque no decorrer do voo ele aparece para nós. A strip lá todo o trajeto que a aeronave tem que voar é apresentado para nós.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E qual foi o plano autorizado?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Isso eu não posso afirmar porque é quem autorizou não fui eu, foi o colega de --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o plano que o senhor teve conhe-

cimento. Qual foi o plano que chegou ao senhor que teria sido autorizado?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Não tem como dizer ao senhor. Porque não fui eu que autorizei. Foi o outro colega lá de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o senhor está aqui em Brasília. Qual foi a informação a qual o senhor teve acesso que dizia sobre a altitude desse Legacy?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: O que apareceu na ficha é que a aeronave voava no 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): 360. Que ele voava 360.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Isso. Na ficha apareceu que ele voava no 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A partir de São José dos Campos.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Não, não. A partir de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a partir de São José dos Campos até Brasília?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Aí eu não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas quando chegou aqui então os controladores teriam que autorizar a descida para 360. É isso?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E essa autorização foi feita?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor pode dizer por quê?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Não. Porque eu não estava na hora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor não estava?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem eram os operadores da hora?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só o senhor estava no momento?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Uma parte sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor foi o que foi... Pronto. Então o Jomarclo ficou inicialmente. Poderíamos começar

por aí então. A partir do momento que o senhor assumiu esse controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Jomarcelo primeiro.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Eu assumi a partir de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Sr. Leandro?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Sargento Lucivando, e eu recebi o serviço do Sargento Jomarcelo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E o senhor recebeu esse serviço que horas?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Por volta de 16 horas, 18 e 20 minutos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 16. 18 e 20 minutos.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: É. Horário local.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Sargento Jomarcelo. A partir de que momento começou a controlar aqui por Brasília.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: A partir de 14h30.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 14h30. Às 16h18, 16h20 o senhor passou para o Sargento Lucivando.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E o Sargento Lucivando.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Executei a realização de passagem de serviço do Jomarcelo que estava no horário anterior e eu rendi a partir das 16h15 minutos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E quando entra o Sargento Leandro?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: O Sargento Leandro veio me Assessorar como meu assistente e por volta de 15 minutos depois ele assumiu a posição de assistente que existe a posição de controlador e a posição de assistente para o mesmo console.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Então 15 minutos após, ou mais ou menos 16h33 a 16h35 os senhores passaram a operar conjuntamente. O senhor como controlador e ele como assistente.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeitamente. Então volto a pergunta para o Sargento Jomarcelo. Qual foi a autorização dada para vôo? O senhor tem conhecimento da altitude?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: No momento que o Legacy me chamou ele estava no nível 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 370.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. E autorização para ele voar, o senhor sabe se foi dada autorização 370 até Manaus ou até Brasília?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não sei. De acordo com o plano de vôo que eu tinha, a informação que eu tinha a partir de Brasília nível 360, após Teres, nível 380.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. E quando o senhor... Quando a aeronave passou por Brasília o senhor de acordo com o plano autorizado o senhor determinou que ele descesse para 360? Chegou aqui em 370. Confere?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Confere.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor determinou que descesse para 360?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por quê?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: O plano que eu tinha do Legacy, a informação que eu tinha a partir de Brasília que já estaria 360. A informação do plano de vôo. Então eu não tinha porque pedir para descer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Então, o senhor agora está dizendo o seguinte. O plano autorizado era sair de São José dos Campos a 370, em Brasília descer para 360, e no ponto Teres subir para 380. Mas quando o avião passou por Brasília o sistema lhe deu que estava a 360. É isso?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então embora o avião voasse a 370, o sistema lhe dava que estava voando a 360 é isso?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse sistema costuma ter esse tipo de falha?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Pelo conhecimento que eu tenho, ainda tem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele altera deliberadamente, ou seja, algum *software* indica que a altitude é uma, mas altitude pode ser outra?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor não teve nenhuma preocupação então com essa situação porque acreditou que a altitude era 360?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas o senhor mesmo disse que o sistema costuma errar. Como o sistema costuma errar, o senhor também não costuma avisar os aviões que passam aqui para conferir se eles estão nessa altitude? O senhor disse que o sistema é falho que o sistema erra e continua errando. E é assim o controlador não tem que se acautelar e ao menos conferir uma vez que o avião passou a ser do seu domínio, o controlador responsável passou a ser o senhor, uma vez que o sistema é falho não seria interessante o senhor ou até usual o senhor conferir se ele está naquela altitude indicada pelo aparelho? Só para concluir com o Sr. Jomarclo. Eu volto a falar com o senhor.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: No controle de vôo há dois meios de saber controlar. Primeiro, é a informação e frequência. Eu tenho que confiar na informação que eu tenho. A informação que eu tive é que a aeronave estava no nível 360. Então não tinha porque eu questionar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas veja só, aí eu quero utilizar das palavras de V.S^a. Foi V.S^a que disse que o sistema não é confiável. Que ele costuma fazer isso e até hoje ele costuma fazer. Se ele costuma fazer, induzir o controlador a erro, porque V.S^a afirma que foi induzido em erro pelo sistema. E que isso é algo habitual. Isso não aconteceu só aquela vez. Tanto é que continua acontecendo. Estou me utilizando das palavras de V.S^a.

Então, não seria justo também pensar que como o sistema falha, vez por outro, não seria o controlador cauteloso ao questionar: Olha, o senhor está realmente nesse nível? Essa pergunta o senhor não costumava fazer? O senhor confiava sempre no sistema apesar do sistema falhar de vez em quando?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo. Se fosse preciso fazer essa de minuto a minuto a frequência ia ficar congestionada o tempo todo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, mas eu digo quando entrou em Brasília, que foi justamente o que senhor disse. O senhor disse que a 370 ele veio autorizado a baixar 360. E que aqui quando ele entrou o senhor verificou no sistema que era 360. Mas que o sistema falha vez por outra como falhou nessa. Mas muito bem. A pergunta era essa. Então, o senhor independentemente do sistema funcionar ou não o senhor não questiona, não pergunta ao piloto se está na altitude correta. É isso?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Isso mesmo. Eu confiei no sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só um adendo ao senhor. Existe um sistema de registro, por exemplo, de gravação do que estava no seu painel de todo o trajeto da aeronave?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Até um certo ponto, sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então o que o senhor diz aqui que estava quando passou em Brasília em 360 indo em direção ao ponto Teres isso está gravado e vai ser comprovado?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Lucivando ia dizer algo. Pode dizer.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: O senhor pode, por favor, a pergunta...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bom, a informação que se tem é que o sistema, ele a partir dos níveis que ele está programado, ele já alimenta diretamente com aquela altitude.

Então, seria da seguinte forma. No sistema estaria alimentado como disse o nosso Sargento Jomarclo, 370 a partir de Brasília 360 e a partir daí 380. Mas a altitude nós temos dois tipos de comunicação. O radar primário e o radar secundário. O sistema secundário, que é o transponder, ele oferece a altitude com precisão. E pela informação que nós temos do Inquérito Policial, o transponder depois de passar Brasília, transponder depois de passar Brasília continuou funcionando ainda por seis minutos. Ou seja, informando ao controlador que altitude dele era de 37 mil pés. O operador Jomarclo diz o seguinte, que ele teve a informação do sistema que altitude era de 36 mil pés. Mas o transponder funcionando, porque o transponder segundo o

laudo que nós temos em mãos ele só foi desligado seis minutos depois de passar por Brasília dava a altitude de 36 mil pés. Então não seria... O transponder dava a altitude de 37 mil pés quando o sistema fornecia 36 mil pés. Não seria o controlador nesse momento não teria que ter avisado o piloto?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR:

Ao receber o serviço do Sargento Jomarclo ele me confirmou a informação do nível 360.

Então, como de praxe de serviço fiz toda a checagem da minha console e fiz as críticas a cada plano. Plano de vôo por plano de vôo. Quando chegou no plano do November, do Legacy, November 600 X-Ray Lima, me veio uma crítica por causa do sistema que me fornecia duas informações de 36 mil pés em Brasília e Teres 38 mil pés e na [inaudível] 38 mil pés. Seria uma previsão de acordo com o plano de vôo do piloto apresentado no solo. Então eu chamei o Jomarclo para tirar essa dúvida, porque existiam duas informações diferentes. No tráfego aéreo só pode trabalhar com uma e certa. Então eu questionei, no qual me confirmou nível 360, 36 mil pés.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, eu vou voltar de novo a pergunta que eu fiz--

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR:

Então, o que aconteceu. À medida que fui assumindo o meu serviço, tomando conhecimento do cenário que estava sendo montado para mim naquele momento, eu notei uma irregularidade com relação ao radar secundário daquela pista, daquele alvo a qual não me apresentava. Então me levantou ali assim um questionamento com relação à irregularidade daquele equipamento, no caso o transponder. Foi quando eu tomei a iniciativa de buscar uma comunicação com o piloto tanto para questionar a operacionalidade do seu equipamento como para confirmação exata do nível 360. Porque o sistema induzia a duas informações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto novamente então. Vou perguntar ao Jomarclo novamente. A que horas passou aqui por Brasília o avião Legacy?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Quanto tempo depois de passado o avião aqui, o Sargento Lucivando assumiu no seu lugar o controle desse vôo? Quanto tempo após ele passar por Brasília?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então vou ler para o senhor aqui só

para nós termos... Pelas regras do tráfego aéreo, não é verdade, o vôo deveria ter sido apresentado o plano inteiro como V.S^a disse que realmente isso acabou acontecendo.

Então, veja só. Quando o Legacy estava próximo a Brasília houve a seguinte comunicação entre o piloto e o controlador de vôo de Brasília. Que era o senhor. Perfeito? Piloto: Brasília, November 600 X-Ray Lima nível de vôo 370. Boa tarde. Veja só. O piloto informou ao senhor que ele estava em 370. Está aqui na caixa preta do Legacy. E o senhor respondeu: Controlador: November 600 X-Ray Lima. Identidade Squawk vigilância de radar. Piloto: Entendido.

Então, o senhor... Ele avisou para o senhor que estava em 370. E o senhor não respondeu nada. O senhor disse que o sistema lhe disse 360.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS:

O Legacy informou o nível 370 estava cerca de 40 milhas antes de Brasília. O nível 370 nesse momento estava correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor acaba de dizer que nem se lembra quando passou por aqui. Se o nível 370 estava certo, veja só, estava próximo a Brasília, não seria prudente da parte de V.S^a advertir ao piloto que a partir de Brasília era 360?

Então veja só, aí eu lhe questiono também, o senhor disse que a altitude era 370 e naquele momento o equipamento estava funcionando a contento. A 40 milhas de Brasília, quanto tempo demora esse avião para chegar a Brasília? O senhor tem noção?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Cerca de 5 minutos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então 5 minutos antes o senhor admite que o aparelho estava lhe fornecendo uma informação correta.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A partir do momento que passou por Brasília a informação na sua concepção passou a ser equivocada. Porque o piloto, veja só. Piloto: Brasília November 600 X-Ray Lima. Nível de vôo 370, boa tarde. Primeiro contato que o senhor teve com ele. November 600 X-Ray Lima. Identidade Squawk vigilância de radar. Piloto: Entendido.

Então, veja só, o Legacy quando passou por Brasília contactou V.S^a o controle de tráfego aéreo e confirmou a altitude 370. 37 mil pés. Por que é que V.S^a... Vou repetir. Nesse momento, por que é que não foram passadas instruções para alteração do nível de vôo para 360? Por que o senhor disse? Ele informou

o senhor. Não é correto uma vez que o próprio plano dizer que tinha que descer? Não é usual de forma alguma, ainda mais, vou repetir, num sistema que costuma falhar, conforme V.S^a mesmo disse. Não seria prudente V.S^a... Ainda... Estou em 370. Alertá-lo para isso? Houve alguma dificuldade de comunicação? O senhor fala bem inglês?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor admite que pode ter havido uma dificuldade de comunicação?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não houve essa dificuldade de comunicação?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O plano de voo apresentado pela EMBRAER, previa mudança de nível logo após a passagem por Brasília. Veja só. Depois que passou por Brasília, o senhor continuou controlando por quanto tempo? Esse voo?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não lembro... Por volta de meia hora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor ainda continuou controlando esse voo por volta de meia hora.

Então, veja só. Isso aqui, o que eu disse para o senhor esta aqui nos dados fornecidos pela Polícia Federal, pelo setor de perícia. Veja só. O plano de voo apresentado pela EMBRAER previa mudança de nível logo após a passagem por Brasília. Desse momento até a queda do transponder, transcorreram-se cerca de seis minutos. Portanto, o controlador de voo durante cerca de seis minutos teve na tela de monitoramento informação precisa acerca da diferença entre o nível de voo efetivo e o nível de voo previsto originariamente. Aí eu pergunto ao senhor: Por que é que o senhor não adotou qualquer providência? O senhor dizia que tinha consciência de que era 37 mil pés. Porque o plano que o senhor tinha na mão lhe dizia isso até Brasília. A partir do momento em que o avião se aproximou, o Legacy se passou, contatou com o senhor e lhe disse: Estou a 37 mil pés. Aí o senhor disse o seguinte: Bom, mas a partir de Brasília o sistema me dava 36 mil pés. Mas o transponder que é o aparelho que dá a altitude com precisão que funcionou por mais seis minutos depois de passar por Brasília, e o senhor acaba de dizer que controlou o voo por mais 30 minutos, o sistema do transponder dizia que o avião estava a

37 mil. E o sistema dizia que ele devia estar a 36 mil. Por que durante os seis minutos em que o transponder funcionou o senhor não comunicou com a aeronave dizendo para baixar a 36 mil pés. O senhor admite uma falha do senhor?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não admito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas por que não fez isso?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: No momento não tinha só o Legacy. Tinha outras aeronaves, outras situações para resolver.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então o senhor admite que se descuidou do controle do Legacy até em decorrência. Veja só. Quantas outras aeronaves o senhor controlava nesse momento? Ao mesmo tempo?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Mais umas quatro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor admite que em decorrência desse controle simultâneo das quatro outras aeronaves, o senhor pode não ter dado atenção ao fato de que o transponder indicava o nível diferente do que o senhor tinha na tela?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas o senhor acaba de dizer. Então não tem relevância nenhuma o fato... Até quero lhe ajudar nesse momento. Mas, o senhor... Tinha outras aeronaves, mas o senhor esta dizendo que não tinha importância nenhuma. Que o senhor era capaz de operar todas simultaneamente. Ainda que com esse erro.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não falei que as outras tinha importância.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para o erro. O senhor disse tinha outras aeronaves. Por que é que o senhor citou as outras aeronaves se o senhor era capaz de mencionar esse erro? Ou de mensurar esse erro? Porque veja só, isso não é invenção minha. Está aqui claramente que durante seis minutos, seis minutos, passou por Brasília o transponder ainda funcionou mais seis minutos. Dizendo que estava a 37 mil pés. E o senhor disse: Pergunto só mais uma vez. Não, mas o sistema me dava 36 mil pés. Mas o transponder dava 37 mil pés. E o transponder funcionou por mais seis minutos. E o senhor monitorou o voo por mais meia hora. Por que é que isso aconteceu? Não vou nem lhe perguntar se houve erro porque V.S^a já disse que não. Por que é que aconteceu isso? Se o senhor tinha informação de que a aeronave deveria estar a 36 mil pés que estava 36

mil pés, mas que o transponder da aeronave lhe dava 37 mil pés. Por que é que aconteceu isso e o senhor não tomou providência?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS:

Como eu disse tinha outras aeronaves, tinha outras situações a resolver, e a informação que eu tive ao ver o vôo do Legacy da Strip Eletronic era 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu quero... Sargento, uma pergunta. No momento que o transponder deixou de emitir o sinal para a sua tela. Isso é comum ocorrer? A interrupção da informação do transponder para a sua tela?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não entendi. Pode repetir?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O transponder foi desligado. Seis minutos após o senhor não teve mais a mensagem do transponder. Certo? Está compreendendo? Concorde?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Estou compreendendo. Pode falar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso é comum com outras aeronaves ou foi um caso muito especial de ocorrência?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não é comum.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E isso não lhe chamou atenção, o senhor não ficou intrigado e não passou para o colega que lhe rendeu tal informação?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: A informação que eu passei para o colega era a informação que eu tinha--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): No seu sistema.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Isso, no sistema, que a aeronave estava no 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu lhe pergunto: Havia a obrigatoriedade do piloto contatar com o controle de Brasília? Quando ele aqui se aproximou ele tem que falar em Brasília? Qualquer aeronave que se aproxima de Brasília tem que falar com Brasília?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não necessariamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não? Então ao mudar o sistema de São José dos Campos aqui tinha um nível previsto... Muito bem. Então não tinha obrigatoriedade de falar com Brasília. Por que é que o piloto então resolveu falar com Brasília?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS:

A aeronave estava em outra frequência com outro colega e o colega pediu para me chamar na minha frequência. Por isso que chamou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas não havia essa obrigatoriedade. O piloto, ao ligar para o senhor, que era o controlador naquele momento, ele queria alguma orientação?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Nesse caso, como o colega pediu para me chamar, ele teria que me chamar, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele teria que lhe chamar. Muito bem. Então o senhor muda nesse caso então a obrigatoriedade. E o piloto ao contatar com V.S^a queria o quê? O que é que ele queria? Queria uma informação? Ele lhe deu 370. O senhor disse “ok”. E depois passou por Brasília e foi embora. Em 370. Ele não queria alguma informação de V.S^a?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não. Era só uma transferência de frequência. Que ele estava numa frequência e mudou. Estava apenas informando a mudança de frequência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em algum momento o controlador de vôo pode alterar o nível de vôo? Ele pode fazer isso?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor desce para isso, o senhor sobe para isso... O senhor sobe para essa altitude, desce para essa altitude... Muito bem. Então o senhor poderia ter feito a alteração. Até porque, me diga, eu quero lhe fazer essa pergunta. 37 mil pés daqui de Brasília para o ponto Teres é contramão de vôo ou é mão de vôo? 37 mil pés?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Contramão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então o senhor admite que mais uma vez que o transponder avisando com 37 mil pés que houve uma falha de V.S^a.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Negativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o transponder dava 37 mil pés. Que ele estava na contramão o senhor não percebeu isso? Em hipótese alguma o senhor percebeu que o avião estava na contramão?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: O que eu vi, a informação que eu tive é que a aeronave estava no 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Já foi dito aqui que não era o senhor que controlava no momento do acidente, e sim o Sargento Lucivando e o Sargento Leandro. Um controlador e um assistente. Qual foi a instrução que o senhor passou para o sargento Lucivando?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Que a aeronave estava no nível 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O senhor recebeu essa informação? O sistema dava também em 360?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo. Mais uma vez eu falo. Fiz minha cheque de console, fiz a crítica todas as fichas de vôo, os planos anunciados para entrar no meu setor, os vôos que estavam voando e falando na frequência do setor, e quando chegou no November, o Jomarcelo me confirmou a informação. E observei a irregularidade do transponder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Foi quando eu tentei as comunicações com o piloto e não obtive sucesso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Essa era a pergunta que eu queria perguntar ao senhor. Então o senhor recebeu o avião dizendo que o nível dele era 360. Ok?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas, o transponder já não respondia mais. Já?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não. Eu não recebi o alvo secundário da aeronave. Já apresentava uma altimetria... Altimetria do modo Charlie do radar primário. Que é altimetria zulu. Que é uma altimetria que não é confiável e não é homologada para uma certeza de um nível. Porque ela varia muito essa altitude.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Correto. Mas o senhor recebeu às 16h18 ou até 16h20.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Sim. É o tempo de passagem de serviço. Porque o serviço funciona dessa forma. Passando serviço de um controlador para outro controlador. No entanto para tomar conhecimento do cenário do meu serviço foi quando eu comecei a fazer as análises de cada vôo inclusive do Legacy. Porque no tráfego aéreo nós controlamos tendo atenção a todas as aeronaves. Dando a mesma importância, a mesma responsabilidade a qualquer avião que entrar, que estiver anunciado ou

que esteja proposto entrar no meu setor, é a mesma responsabilidade. Porque em cima dessas informações automáticas que nós prestamos serviços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Então, veja só, algum momento o senhor coordenou com Manaus essa situação? Ou seja, o senhor comunicou a Manaus, fez alguma referência de que essa aeronave estava sem transponder? A aeronave estava em direção a Manaus. O senhor coordenou com Manaus? O senhor falou sobre o fato de que o Legacy estava sem transponder e das dificuldades de comunicação? Em algum momento o senhor falou com o Sargento Roberto Freire a respeito disso?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: A coordenação quem fez foi meu assistente. Eu na função de controlador estava fazendo a minha manutenção dos tráfegos que estavam aumentando. De cara, então, eu já peguei conflitos, já peguei aeronaves com restrição de nível porque já estavam conflitando. Existiam aeronaves a fio que são aeronaves que decolam de um local... De um [inaudível], onde não tem órgão de controle e a minha atenção voltou também para essa aeronave que ela solicitou um serviço de tráfego aéreo, e nesse intervalo de tempo que eu tinha eu tentava uma comunicação com a aeronave para fazer um questionamento com relação ao seu transponder e a seu modo Charlie e ter uma... E assim, em cima dessa comunicação tirar qualquer dúvida ali porque viesse a querer induzir o controlador no momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Então eu lhe pergunto: Também de acordo com o inquérito da Polícia Federal realmente a coordenação era feito pelo Sargento Leandro, seu assistente, que estava posicionado no console 8. E a comunicação foi a seguinte. Manaus falava com Brasília: “Ó, Brasília”. Brasília respondia: “November 600 X-Ray Lima. Tem?” Manaus: “Tem aqui”. Então Manaus confirma que esse avião estava na tela. “Ele está entrando na tua área já aí?” “Tenho sim, tenho sim”. Respondeu Manaus: “Beleza, 360. Tá te chamando aí. “Tá beleza. Valeu”.

Muito bem. Eu quero saber então se esse diálogo é o seguinte. O senhor avisou, Sargento Leandro, a Manaus, ao Sargento Roberto Freire que o avião estava entrando na área de controle de Manaus. E o Sargento Roberto Freire comunicou que visualizou o avião. É este o diálogo?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS: Que ele visualizou talvez não. Que tinha lá a ficha para ser coordenada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ah, muito bem. O senhor poderia responder?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Quando eu me referi que eu teria a strip, teria o plano dele já no meu sistema, mas que não tinha a visualização no momento, não tinha a visualização dele e do radar secundário. Tinha a visualização do radar primário com algumas variações. Essa é a informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Bom, vamos fazer só essas perguntas então que vai haver o pronunciamento do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Muito bem. A hora que começar o senhor me avisa e eu paro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, muito bem. O voo 1907 partiu de Manaus solicitou o nível de voo 370. Que é o nível correto. Decolou às 15h35 horário de Brasília. E atingiu de voo 370 às 15h58 também horário de Brasília na aerovia UZ-6, condições mantidas até o momento da colisão. Não ocorreram problemas de comunicação entre o voo 1907 e os órgãos de controle durante toda a operação. Não ocorreu nenhum tipo de perda de contato radar pelo Centro Amazônico com voo 1907 até sua transferência para o Centro Brasília. Eu pergunto a V.S^a: Há problemas de comunicação nessa região que aconteceu o acidente? Porque pelos dados que nós temos, V.S^a monitorou constantemente sem nenhuma perda de sinal. Isso confere?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Afirmativo. Nesse voo não houve nenhum problema com radares nem com frequência. Mas que constantemente existem problemas com frequência no setor, constantemente existem. Radares também, mas nesse dia tudo funcionou normal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Isso equivale dizer que se não houve o problema com o avião, 1907, também não... Era lógico não ter havido o mesmo problema com o Legacy. Ou isso não tem nada a ver?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Não, devido à posição que o Legacy estava voando em relação ao voo. Estariam em sentidos contrários e o Legacy estaria ainda na área de Brasília que é um setor que também tem deficiências de radares. Tanto que Brasília que não recebia o sinal que é do radar ali próximo à divisa entre Manaus e Brasília. Brasília não recebia essa informação. Só que eu recebia. Só que antes de cada turno existe um *briefing* para ser mostrada as inoperâncias de radares, frequência, inoperância de telefonia e naquele dia no *briefing* constava

que o radar secundário desse [inaudível] justamente esse radar que iria cobrir a área, o radar secundário, no *briefing* constava que ele estava fora, não estava funcionando. E tanto que com a aeronave GOL antes do limite [inaudível] com Brasília, eu terminei o serviço radar justamente porque eu iria perder o contato radar com ele. Porque já que ele estava sendo coberto naquele momento pelos radares de Cachimbo. Tanto primário como secundário. E logo mais à frente ele iria sair da cobertura do radar de Cachimbo que no caso iria entrar na cobertura do radar desse [inaudível].

Então foi terminado o serviço radar por volta de cinco minutos antes da posição [inaudível] que é o limite de transferência, e que... Mas esse procedimento foi adotado por mim justamente já prevendo que eu iria perder esse contato radar já que eu não estava recebendo o Legacy.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Mas veja só, às 15h51, horário de Brasília, 15h51, o acidente aconteceu da seguinte forma. Às 15h51 houve o último contato bilateral do Legacy com o Centro de Brasília. Frequência 125.05 megahertz. Às 15h55 o Legacy sobrevoou a vertical do [inaudível] de Brasília.

Então, veja só, 15h55 quando o senhor recebeu entre 16 e 18 e 16 e 20. Correto?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Horário local.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: A partir das 16h15.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Exatamente. Mas o senhor disse que assumiu 16h18, entre 16h18 e 16h20. Não é isso?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não, o senhor falou 15h55.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): 15h55 foi quando o avião sobrevoou aqui. Certo? Então, o que confirma segundo o Sargento Jomarclo, ele ficou mais meia hora.

Então, de 16h55... Perdão, de 15h55 a 16h01, são seis minutos, o transponder indicava que estava na altura de 37 mil pés que foram justamente os seis minutos que ainda acabou funcionando. E manteve o nível de 370 e ingressou na aerovia UZ-6 sem solicitar ou receber qualquer instrução do Centro de Brasília. Às 16h02 houve a perda completa de informações do radar secundário que apresentou o controlador... Que apresenta ao controlador com precisão a informação da altitude.

Então, veja só, uma vez que o plano de voo inicialmente autorizado por Brasília ao Legacy previa o nível de 370 a partir de São José dos Campos, por que Brasília não instruiu para alterar o nível de voo para

360 quando do contato às 15h51? Aí eu quero já não mais falar nesse aspecto com o Sargento Jomarclo porque ele já deu a versão. Eu queria que os senhores dois também dessem uma versão a esse respeito.

Primeiro, é usual alguém contatar dizendo que esta se aproximando de Brasília com determinado nível e Brasília não oferecer qualquer tipo de informação ou alteração, ainda que o transponder diga que está na altitude errada? Isso é usual?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Seguinte, eu rendi... Confirmo para V.Ex^a. que a partir das 16h15 eu tomei conhecimento da situação do cenário do voo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não, sem problema. Quanto a isso...

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Mas o controlador de voo ele tem que fazer, sim, as críticas, tem que observar as... Fazer as correções, mas a iniciativa de fazer essas correções, as mudanças de plano de voo, acompanhar seu plano de voo, mesmo o piloto recebendo do serviço de vigilância radar, a navegação quem é responsável por isso é o piloto. Então a iniciativa de passar em Brasília, de solicitar mudança de seu nível é iniciativa do piloto. O controlador de voo apenas vai autorizar porque pode haver um tráfego para ele. A iniciativa parte do piloto. O controlador durante o serviço ele faz as correções que o piloto não faz... Porque o piloto, vendo, percebendo que estava num nível errado na aerovia de mão dupla teria que é questionar ao controlador de voo até que ponto ele tem que manter aquele nível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Aí eu volto a perguntar então a V.S^a. O voo 370... Vamos supor que o piloto tenha entendido mal. Até porque eu já li aqui o diálogo inicial lá em São José dos Campos só fala 370. Correto? Mas, ao aproximar... Porque toda mudança de nível tem que ser autorizado pelo controlador. O senhor concorda?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então quando ele chega a Brasília e diz: Estou em 370. Ok? Ok. Quando o controlador dá o ok que foi também o diálogo que eu li aqui, isso significa... Porque para baixar ele tinha que ter uma determinação do controlador. O senhor concorda?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, houve ou não houve uma falha nesse sentido? Pelo menos em nível de precaução não

deveria ter sido dito: Baixe para 360? Ainda mais que o transponder indicava 370?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Aí não posso responder.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Antes de Brasília até Brasília ele poderia manter o nível normalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi o que aconteceu. O controlador de Brasília, isso aí é o que me parece óbvio que V.S^{as}. não querem admitir que como o transponder passando por Brasília permaneceu a 370, entrou na contramão, o piloto comunicou na torre disse estou a 370 “ok”. E recebeu o ok de Brasília, nesse momento não houve uma falha? Essa é a pergunta que eu faço. Porque me parece que a resposta é óbvia.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Porque acontece o seguinte, de São José dos Campos até Brasília a aerovia é de mão única. Então o piloto pode utilizar de qualquer nível de voo. E outra coisa, nada impede da aeronave manter o nível mesmo aerovia e mão dupla, desde que seja pago um procedimento. Desde que seja pago um ponto limite de autorização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Acho que emergência com procedimento, controlado. Mas nada disso era o caso. Concorda? O caso é que ele tinha que estar a 360. Não é verdade? E houve uma comunicação chegando a Brasília. Estou perguntando não a quem estava operando. Por isso estou pedindo outra opinião.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Então eu não posso responder essa pergunta. A informação que eu recebi era de 36 mil pés. Para mim não havia nenhuma anormalidade com relação à situação de acidente e de incidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não estou discordando da opinião de V.S^a. Ao comunicar com a torre em Brasília dizendo que estava a 370 e recebeu um ok e o transponder seis minutos depois que passou por Brasília indicava que ele estava 370 e o sistema indicava que ele deveria estar a 360 O controlador não deveria ter advertido o piloto? Essa é a questão.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Excelência, eu só posso responder dentro do cenário a qual foi apresentado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito obrigado. Às 16h02 foi perdido então o sinal do transponder. Ou seja, 55 minutos antes da colisão. Nesse momento, ainda não tinha acontecido a troca dos controladores. Agora, veja só, há uma coisa que me intriga. A partir do momento em que se perdeu o transponder, o contato com o transponder, aí já vale tanto para o Sargento Jomarclo quanto

para os senhores dois. Primeiro, o Sargento Jomarclo. E depois os senhores dois. Quando se perde o transponder, isso não exige a adoção de medidas de segurança mais efetivas? Porque o transponder, como aqui mesmo foi dito, é ele que dá a altimetria correta. O outro, o contato primário não tem essa precisão, é um contato por rádio, há uma dificuldade de se falar em inglês, natural, que uma crítica própria porque a própria instituição não dá essa formação corretamente conforme a crítica de V.S^{as}.

Então, se perdeu a precisão, a informação da real altitude da aeronave. Nesse momento Manaus já não poderia ter sido contatado? Ou seja, o transponder foi perdido o sinal do transponder 55 minutos antes da colisão. Quase uma hora antes da colisão. E Manaus não foi avisado sobre isso. A única pergunta foi aquela que o Sargento Leandro fez. Está vendo aí? Estou vendo. Tal e tal e tal. Mas alguma medida de segurança mais efetiva não deveria ter sido comunicada a Manaus? Solicitada a Manaus? Uma vez que Brasília estava com dificuldade de comunicação?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Sim. O que acontece? Brasília ele tem um radar no sítio do Gama. Quando alcança o radar e está bom, pode chegar a 200, 220 milhas de alcance, mas naquele momento eu não tenho como precisar esse alcance de radar. Então, ia chegar o momento em que ele ia perder esse contado radar numa área onde não tem radar. Uma cobertura radar.

Então, essa informação do transponder passa... Porque as informações que eu passo a trabalhar em cima de uma área onde não tem cobertura radar, de serviço não radar que a gente chama de serviço convencional, são informações de nível, de aerovia, de horário, qual o ponto de entrada e fazer a coordenação, porque passa a ser um serviço convencional.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas esse alerta Manaus não foi feito. Porque veja só, o item 14.4.10 do ICA, 100-12 obriga que o controlador... Obriga o controlador informar essa situação de perigo ao centro de controle seguinte, que era no caso Manaus, para que Manaus pudesse tomar as providências.

Então, eu pergunto: Esse alerta sobre a ausência de transponder foi feita a Manaus?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: A partir do momento que eu notei uma irregularidade no transponder eu tentei as comunicações com o piloto. Tentei estabelecer uma comunicação. No tráfego aéreo a comunicação funciona com dois fatores. A transmissão e a recepção. Ela será efetuada completa essa comunicação quando eu transmito e recebo. Se apenas eu transmitir, não tenho como precisar uma

informação, não tem como fazer um questionamento da condição operacional do equipamento e não tem como coordenar uma informação incerta. Não tem como. Passar para o colega a informação errada. Então no momento a única informação que eu tinha em mãos é que a aeronave estava mantendo uma altitude correta para o rumo magnético que estava mantendo, o horário local e o ponto de coordenação a qual meu assistente fez a coordenação. E entrou numa área onde não tem cobertura radar. E não consegui a comunicação com o piloto para gerar uma certeza. Porque tráfego aéreo não se trabalha com dúvidas, com eu acho, eu acho... Eu tenho que ter certeza. Eu questiono e o piloto me responde. Gerar uma certeza eu passo a informação para o meu assistente e faz a informação devida com o controlador da área jurisdição adjacente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas eu lhe pergunto. A informação para Manaus de que o Legacy estava sem transponder não foi passada. Nem pelo senhor nem por ninguém.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não foi passada, por quê? Porque a aeronave, ele iria entrar numa área... Eu vou falar, entrou numa área onde não tem radar. A condição operacional, o questionamento da condição operacional daquele equipamento passaria a ser a partir do momento que a aeronave entrasse no ar onde tivesse aquela cobertura radar porque ele vai se utilizar daquelas informações para prestar um serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Veja só, em tese tem a cobertura radar.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Mas não é homologado. Eu não posso operar com um radar que não é homologado pela Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas, em tese, o território nacional, embora tenha buracos negros, em tese, tanto a cobertura primária quanto a cobertura secundária são coberturas plenas. Ao perder a cobertura secundária que é o transponder, e o avião voava para Manaus e o seu assistente comunicou perguntou ele está no radar? E aí foi... Responde o nosso Sargento Roberto Freire. Sim, eu tenho aqui o plano e como ele disse, no primário ele tinha essa informação. Ele tinha não com a precisão correta. Será que não houve uma certa tranquilidade ao saber que o avião estava voando, embora sem transponder não se imaginou que as coisas estavam operando de forma normal e houve um descuido tanto é que se descumpriu esse item 14.4.10 do ICA 100-12 que obriga informar, o controlador, obriga o controlador, não é nem o centro, obriga o controla-

dor a informar que aquela aeronave está numa situação delicada?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR:

Isso numa área onde é empregado o radar. Como ele entrou numa área onde não tem radar, ele passou de uma área que não tem radar para uma área que tem radar. O controlador que for prestar o serviço de radar ia observar essa irregularidade e confirmar a certeza, daí sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas o fato é que Manaus não foi informado sobre isso.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O senhor não recebeu essa informação.

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Não, não recebi nenhuma informação a respeito de alguma irregularidade com o transponder do Legacy. Não recebi nenhuma informação, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Também do inquérito policial diz o seguinte. Às 16h38, horário de Brasília, o Centro Brasília perdeu definitivamente o contato radar primário com o Legacy, até sua transferência para o Centro Amazônico. Às 16h53m39 o Centro Brasília faz última chamada informando Legacy para chamar o Centro Amazônico, fornecendo duas frequências. 123.32 megahertz e alternativamente 126.45 megahertz. Então, os senhores já estavam fazendo contato às cegas. Mas ainda assim não informou o Centro Amazônico.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Sim, mas mais uma vez eu falo, ele entrou numa área onde não tem cobertura radar. Eu não tive certeza dessa informação porque eu não consegui contato com o piloto. Eu não posso dizer: eu acho que o transponder está com problema. Não posso. Porque o tráfego aéreo funciona de certeza. É o que eu falei. É comunicação bilateral, é a transmissão e recepção. Mas a informação essencial que eu tinha naquele momento era de altitude que era 36 mil pés.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Se o transponder sumiu e não respondeu tanto tempo a ponto de o senhor tentar fazer uma comunicação às cegas, é óbvio que o transponder estava com problema. Eu acho que isso, eu acho que aquilo... Mas sumiu. O transponder sumiu. Agora, veja só, às 16h38, cerca de... Veja bem, às 16h38 cerca de 19 minutos antes da colisão, Brasília perde também o contato radar primário. Sumiu do radar, portanto. Diante desse contexto, sem radar secundário e sem radar primário, aí já perdeu além do transponder per-

deu a outra espécie de comunicação. Considerando as deficiências nas informações fornecidas pelo sistema que os senhores mesmos dizem que o sistema é falho. Considerando o insucesso no contato via rádio. O senhor tinha tentado uma comunicação às cegas inclusive. Nesse momento não era a hora de chamar Manaus?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Excelência, mais uma vez eu falo. A aeronave entrou na área onde não tem cobertura radar. O controlador de vôo passa a prestar um serviço convencional, não radar, onde as informações essenciais para se garantir a segurança e a separação mínima são de altitude, são de rota, ponto de coordenação e horário de coordenação. Eu já tinha certeza das informações em função da confirmação do sistema X [inaudível] que me confirmava e da passagem durante o serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Agora, eu quero que o senhor preste atenção nisso aqui, então. Veja só. Às 16h38 Brasília perde também o contato com radar primário. Correto? Sumiu da tela. Não é isso?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Haverá um momento que ele vai sumir. Porque não existe radar lá. Não existe radar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas veja só. Às 16h53, às 16h38, então perde o contato. Mas, às 16h53, o Legacy respondeu ao Centro de Brasília pedindo para que fossem repetidos os decimais da primeira frequência informada. Pois ele não conseguiu copiá-los. Ou seja, de alguma forma esse chamado chegou ao Legacy e ele tentou ainda ver como é que fazia, estabelecia essa comunicação.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Isso mostra que não houve a comunicação. Porque eu não recebi essa instrução. Não recebi nenhuma chamada do Legacy--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas o Legacy recebeu do senhor. Ele tentava responder ao senhor.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Mas eu não recebi dele. Eu não recebi. Então não houve comunicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O fato é que ainda assim diante dessa chamada do Legacy pedindo para repetir tudo isso ainda assim Manaus não foi avisado. Não é verdade?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Sim. Porque estava mantendo um nível correto para o rumo magnético. 360. O GOL estava mantendo 37 mil pés. Mil pés de separação é o mínimo de separação de segurança que a ICA prevê. Mil pés de separação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O centro não recebeu essa mensagem. Após esse momento o Legacy realizou mais sete chamadas ao Centro Brasília. 16h54m16, 16h54m40, 16h55m00, 16h55m16, 16h55m43, 16h55m41 e 16h56m53. Às 16h56m54, um segundo, portanto, da última chamada ocorre a colisão.

Eu pergunto ao senhor, veja só, como o senhor mesmo respondeu. Não houve comunicação por quê? Porque o senhor não recebeu essas chamadas. Perfeito?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Se Manaus tivesse sido avisado, uma vez que Manaus conseguiu falar com o GOL sem qualquer problema, como disse o Sargento Roberto Freire. Se Manaus tivesse sido avisado, Manaus não poderia estabelecer contato com o Legacy?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Bom, ele estava voando dentro de uma área de controle sob jurisdição de Brasília. O piloto, o regulamento prevê que nos pontos de notificação compulsório, onde é nabol(F), aí sim o piloto deveria tomar essa iniciativa de tentar comunicação com Brasília por algum meio mais rápido e disponível a Brasília e a Manaus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Alguma vez eu penso que o avião caiu por conta do regulamento. Outra vez porque foi descumprido o regulamento. Por exemplo, foi descumprido aquele regulamento 14.4.10 porque Manaus não foi avisado. Ao mesmo tempo não se podia fazer o comunicado porque estava dentro da área de Brasília.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Excelência, era uma rotina de operação. Esse setor é deficiente há muito tempo. Há muito tempo há problemas de frequência. Pilotos da TAM, dois pilotos, um comigo reclamou. “Ô, Brasília, há mais de meia hora que eu quero falar com você, e não consigo falar com você”. Está lá. Está gravado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Essas falhas, sim. Mas no dia não aconteceu. Pelo menos com o voo da GOL não aconteceu. No dia não aconteceu.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não entendi o ponto do senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Se Manaus conseguia falar, se Manaus conseguia falar com o jato, o 1907, se isso tivesse... Se essa coordenação tivesse sido transferida para Manaus ou ao menos Manaus tivesse sido alertado, pode ser --

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: A minha comunicação às cegas justamente a minha intenção era essa, porque o regulamento prevê uma última tentativa de comunicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Perfeito. Só que o regulamento não foi cumprido para se comunicar a Manaus segundo a Polícia Federal concluiu.

Então, foi... O regulamento foi cumprido para não se comunicar porque estava sob o controle de Brasília e não foi cumprido quando se perdeu os contatos.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Essa iniciativa de tentar chamar um controlador de outra área é justamente quando ele perceber está tendo deficiência ou problema de comunicação com o setor ao qual ele está sobrevoando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): então, a conclusão que se chegou é que não havia essa deficiência.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Havia sim. A própria gravação do jogo mostra a minha iniciativa de comunicação e em nenhum momento eu recebi essa comunicação de volta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A questão é só porque Manaus foi comunicado.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Foi comunicado a informação de nível de voo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas V.S^a diz que foi porque efetivamente... O regulamento seria descumprido.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Excelência, o mais importante Manaus precisava saber, que era informação de nível, horário e ponto de entrada da aeronave. Havia informação do nível 360, havia separação mínima de mil pés segundo o regulamento ICA 100-12 e fiz a minha tentativa de comunicação, porque nabol(F) é o ponto limite de coordenação entre a minha área e a área de Manaus. E o piloto pelo seu meio mais rápido disponível deveria tentar uma comunicação. Porque lá é um ponto de notificação compulsório. O piloto tem que fazer essa tentativa de comunicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Então veja só, às 16h53m57, três minutos antes da colisão, o Legacy tenta contatar Brasília sem sucesso. A partir daí mais sete tentativas são feitas sem sucesso. E é óbvio, aí é que é o grande problema. Se conseguia contatar o 1907, o outro não conseguia contatar. É uma pergunta técnica que eu faço. Só uma pergunta técnica.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Por favor, só para não perder o meu raciocínio. Tem que

ver... A área de Manaus qual o alcance da frequência dentro da área de Manaus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A Perfeitamente. É justamente essa pergunta que eu iria fazer.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Na área de Brasília, eu não tenho como precisar o alcance dessa minha frequência. Ainda mais no setor onde a aeronave sobrevoou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A pergunta que eu faço é o seguinte. Poderia haver a deficiência de comunicação com Brasília, mas poderia não haver a deficiência de comunicação com Manaus?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: E eu não mandei chamar às cegas a aeronave? Porque estava dentro da minha área de responsabilidade?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Não estou perguntando sobre o comportamento do senhor ou do piloto. O que eu pergunto é o seguinte, naquele local em que aconteceu o acidente, o senhor estava tendo dificuldade para ter comunicação com a aeronave. Perfeito?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Afirmativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Manaus poderia não ter essa dificuldade?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não tenho como precisar. São frequências diferentes. Esse alcance varia. Vários efeitos. Efeitos meteorológicos, efeitos físicos pode interferir esse alcance de frequência.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Só pedir licença ao nosso Relator e demais convidados, mas a Sessão que o Presidente Renan acaba de chegar ao Plenário parece que vai dar início agora ao seu pronunciamento. Só queria saber qual é a... O encaminhamento que foi adotado aqui pela Comissão. Se vamos suspender...?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Vamos encerrar isso aqui. Prometo agora ser rápido porque as perguntas técnicas eu já... Já estou satisfeito com que perguntei.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Mas então a gente conclui suas perguntas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Porque aí já encerra isso aqui.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Tá ok.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Veja bem, às 16h59m50, três minutos após a colisão, o Centro Amazônico passou a receber informações do radar secundário, transponder, e com

altimetria precisa e código de identificação alocado ao Legacy. Às 17h00m30, o Centro Amazônico realizou uma chamada ao Legacy sem obter resposta, embora o transponder já aparecesse. Às 17h01m22 o Legacy tentou estabelecer comunicação com o Centro Amazônico através do Polar 71, que era um avião que passava por lá. Solicitando coordenação para realizar um pouso no campo de provas Brigadeiro Veloso. Às 17h02m10 o Centro Amazônico passou a receber informações do radar secundário oriundas da troca do código transponder do Legacy para 7.700. Emergência. Às 17h03m11 o Legacy após a colisão declarou emergência sem conseguir comunicação com o Centro de Brasília. E iniciou procedimentos para realizar pouso de emergência.

Ou seja, não conseguia contato com Brasília, mas conseguia contato com Manaus.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Não, aí eu já não posso responder. Aí o controlador da hora... Pode responder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O Centro Amazônico realizou mais quatro chamadas ao Legacy sem obter resposta. 17h10m41, 17h10m50, 17h11, 17h12m44, 17h13m16. Às 17h13m16, o Polar 71, estabeleceu comunicação com o Centro Amazônico declarando a situação de emergência do Legacy. Eu pergunto: Como o Polar que estava basicamente no mesmo lugar conseguiu comunicação e o Legacy não, o problema de comunicação poderia ser problema de linguagem?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Não. A respeito de linguagem não. Porque essa ponte que foi feita com o Polar e também uma outra aeronave da Gol foi feito na frequência de emergência. Não foi feito na frequência do setor que é 121.5. Na frequência de emergência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas antes disso, antes mesmo da frequência de emergência, quando voltou o transponder, o senhor tentou comunicação e não conseguiu. Não na emergência.

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Também. Eu tentei na frequência local quando ele entrou na minha área, na posição nabol(F) antes do choque eu tentei contato justamente para pagar o código transponder e para ele fazer o cheque porque eu não estava recebendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O que o senhor entende por que é que aconteceu a comunicação com as aeronaves que estavam ali na proximidade e não aconteceu com o Legacy?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE:

Pode ter sido o piloto que não selecionou a frequência correta do setor, então eu não iria conseguir contato com o mesmo, ou então problema de transmissão que é normal do setor...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): De linguagem?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE:

Não de linguagem. Comunicação mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas na emergência funcionou. Não com o senhor, com o Polar.

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: É. Na emergência, eu tentei, fiz algumas chamadas na frequência de emergência só que não consegui contato. Só que aí outras aeronaves falaram que tinha uma aeronave transmitindo em emergência, eu solicitei quem me atendeu foi o Polar. Solicitei que informasse as frequências do setor e decorrido algum tempo que aí eu consegui contato com o Legacy que ele já estava já descendo em emergência, já havia sido acionado o código de emergência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor conseguiu falar com o Legacy quando ele estava descendo?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Estava descendo já após o choque e estava próximo a Cachimbo, eu consegui contato com o mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E nesse momento o senhor pode nos revelar qual foi a comunicação?

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: O Legacy falou que estava com problema de *Fly Control*, na língua inglesa, estava com problema no *Fly Control*, e que tinha que fazer um pouso forçado em Cachimbo. Solicitou cumprimento de pista, que é normal em emergência, solicitou cumprimento de pista e alguns dados que é informado em caso de emergência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Me diga uma coisa. Não em relação ao senhor, mas em relação principalmente aos três que estavam em Brasília. O Sargento Jomarcelo, hoje eu perguntaria: O senhor faria diferente em relação se o avião passando por Brasília contatando com o senhor, o senhor daria uma informação diferente à aeronave? Em decorrência de ter acontecido o incidente, o senhor ganhou experiência um avião que vai passando embora o sistema lhe informe de outra maneira, o senhor mandaria baixar para 36 mil pés?

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Eu confio na informação que eu tenho. Eu seguiria a informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mandaria continuar com 37 mil.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Não, não foi isso que eu disse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E os senhores. Os senhores por terem contatado tantas vezes, às cegas, tentando buscar... Os senhores não tentariam Manaus para que talvez Manaus pudesse tentar essa comunicação que os senhores não conseguiram?

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Bom, em cima da informação de altitude correta, não teria porque tomar um procedimento de emergência, ou outra atitude especial dada àquela aeronave. Porque a informação que eu tinha é de 36 mil pés, e a aeronave do GOL 37 mil pés. Então mil pés é a separação mínima que o regulamento exige.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu faço uma última pergunta aos senhores. As condições objetivas do CINDACTA I, o sistema existente hoje ele suporta o tráfego aéreo no Brasil? Ele é bom? Não dá para operar? Ele coloca em risco a vida dos usuários da aviação civil no Brasil? Então esse sistema ele é eficiente ou não? Perguntaria ao quatro. E segundo, os controladores trabalham de uma forma sobrecarregada, excesso de horas de serviço, excesso de aeronave para monitorar ao mesmo tempo? Qual o diagnóstico que os senhores fazem do sistema que tem hoje. Vamos começar com o Jomarcelo, aí nós fazemos de lá para cá e encerramos.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS: Na minha opinião o sistema é falho, sim. E há sobrecarga de trabalho, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se quiser detalhar, pode.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Confirmo. Realmente é um sistema falho, é um sistema que a gente não confia, é um sistema onde o controlador atua sempre à frente dele, presumindo que ele possa induzir ou fazendo com que o controlador cometa erros. Então eu, pela minha experiência, passei por três quedas de radares por duas quedas de frequências e uma que não funcionou. Então, eu trabalhava sempre me precavendo porque eu não confiava no sistema. É um sistema falho, ele pisca, ele apaga, ele multiplica, a aeronave está voando num setor e aparece em outro setor. Então infelizmente eu trabalho contra a carta na manga que é objetivando a segurança das aeronaves.

Então, como eu sempre tomei essa postura e tentei meus contatos com a aeronave do Legacy, porque o sistema induz o controlador de vôo ao erro, isso é um fato verdadeiro, e onde o problema de frequências e

problemas de radar são freqüentes e há muito tempo desde os meus seis anos que eu tenho de CINDACTA sempre houve reclamação de freqüência, então eu não trabalho com segurança com esse sistema, eu trabalho sempre à frente, sempre buscando a segurança, me precavendo de alguma pane, de algum apagão, porque eu já passei por cinco experiências amargas com esse mesmo sistema. Três apagões e duas quedas de freqüência. E sempre que aconteceu, quando acontecia problema eu assumia a minha responsabilidade. Isso não me melindrava, eu tentava fazer o melhor que eu podia, ajudava outros operadores. Até operadores mais modernos.

Então, eu sempre trabalhei querendo estar à frente do sistema, objetivando a segurança.

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS:

Eu particularmente acho que há problemas de freqüência, de radar e... Há falhas. Na minha opinião há falhas. Eu já passei por uma já, por uma queda já, então eu digo que há falhas no sistema.

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Com relação ao sistema, infelizmente existem várias falhas. Porque a nossa profissão é uma profissão que qualquer erro leva ao que infelizmente aconteceu, um acidente então deveria ser um sistema que não houvesse falhas devido uma falha ocasional repercutir o que aconteceu. Então deveria não haver falha, mas infelizmente existem essas falhas e são reais e são diárias e são contínuas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só para fazer uma... Pois não.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR: Só complementando meu raciocínio. É um universo eletrônico que a gente confia nessas informações. É um *software* que é colocado num sistema Console X-4000 o qual a gente não confia. Inclusive no modelo operacional do CINDACTA eles aconselham o controlador de voo a trabalhar com a ficha de papel porque a qualquer momento pode apagar para poder justamente ter um backup. Caiu o sistema e tem o papel, os papéis, porque o sistema ele imprime o papel. Então aquele papel ali serve como backup em caso de apagão de radar. Mas pela qualidade e pela tecnologia do sistema, eu entendo que aquilo ali é mais um fator que divide a atenção do controlador de voo que pode distrair sim a atenção do controlador de voo. Então é um *software* a qual eu não confio, porém quanto eu trabalhei com responsabilidade objetivando a segurança, procurei sempre estar à frente do sistema. Sempre.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só mais uma pergunta. Disse que era a última, mas só... Há época do acidente, qual o tempo de experiência de cada um? Jomarcelo.

SR. JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS:

Cerca de um ano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Lucivando.

SR. LUCIVANDO DE TIBÚRCIO DE ALENCAR:

Um ano e meio fui escola de especialista e depois mais um ano e meio fiquei na fase de instrução e totalizando quatro anos e meio a cinco anos de experiência radar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sargento Leandro?

SR. LEANDRO JOSÉ DOS SANTOS BARROS:

Três anos, três anos e meio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E o Sargento Roberto Freire.

SR. FRANCISCO ROBERTO AGOSTINHO FREIRE: Por volta de quatro anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito obrigado aos senhores.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO

(PT-AC): Agradeço ao Relator, Senador Demóstenes Torres, e vamos agradecer ao Sargento Jomarcelo, Sargento Lucivando e o Sargento Leandro pelo seu comparecimento e os esclarecimentos feitos, e vamos deixar o Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Sargento Antônio Francisco da Costa, e o Sargento Alexandre Xavier Barroca para pós o pronunciamento que nós vamos ter que nos ausentar agora lá no Plenário do Senado. Então eu agradeço a presença dos demais e a Sessão está suspensa até o tempo que se fizer necessário.

Sessão suspensa às 16h10.

Sessão reaberta às 16h43.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] Estão reabertos os trabalhos da CPI. A Presidência convoca os Sargentos Antônio Francisco Costa de Castro e Alexander Xavier Barroca para que venham até a Mesa em que estamos dirigindo os trabalhos. [soa a campainha] Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sargento Alexander e Sargento Antônio Francisco Costa de Castro. Eu pergunto aos senhores: No momento do acidente os senhores eram os coordenadores dos controladores em Brasília? Ou não? Qual era a função de cada qual no dia desse acidente?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Nós éramos os supervisores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Supervisores. Sim. Qual é a função do supervisor dentro de um local onde os coordenadores trabalham?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Nós temos várias funções. Entre elas a parte... Dar condições para o controlador, fazer o intercâmbio com a técnica, solicitar para que as panes sejam corrigidas, e fazer coordenações com órgãos adjacentes também para os procedimentos para os diversos procedimentos que são adotados durante o turno, *briefing* operacional com os controladores, enfim, a gente dá todo o apoio para a continuidade da operação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quantos supervisores têm por turno e quantos operadores costumam trabalhar por turno também? E quanto tempo dura um turno.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: O turno na época do acidente era de sete horas e meia. Hoje em dia é de oito horas. O Centro Brasília trabalha com total de seis supervisores, sendo dois supervisores em cada região, nós temos três regiões dentro do Centro Brasília, e... Perdão, a outra pergunta?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quantos supervisores... O turno, de quantas horas... Quantos controladores.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Nesse dia nós tínhamos disponível sete operadores. Na nossa região especificamente. A região Brasília era composta de sete operadores e dois supervisores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses controladores, operadores costumam trabalhar ao mesmo tempo com quantos aviões?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Quando o setor está agrupado, normalmente são 12 aeronaves. Esse número ele não é exato. Ele pode variar em função das dificuldades do serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso quer dizer que um operador quando trabalha com cinco aeronaves é algo absolutamente normal?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Sim. Cinco aeronaves é normal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Cinco aeronaves é uma quantidade de aeronave operando ao mesmo tempo plenamente suportável para um controlador?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O supervisor, ele pode ser chamado para numa emergência ajudar o controlador na operação do sistema?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Pode. Ele pode ser solicitado. Com certeza ele pode ser solicitado para...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Naquele dia os senhores se encontravam no momento em que as dificuldades começaram até a colisão com o... As duas aeronaves?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Sim. Nós estávamos presentes. Estávamos juntamente com a equipe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quando aconteceu de o avião passar por Brasília, ficar seis minutos com o transponder ligado, em seguida o transponder sumir, perder o contato secundário, essa situação foi imediatamente comunicada a qualquer dos dois?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Não, não foi comunicada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nenhum dos dois sabia. Durante toda essa operação até a colisão, em algum momento os senhores foram chamados pelos controladores para dizer que vivia ali uma operação atípica? Ou só tomaram conhecimento depois do choque?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Eu tomei conhecimento quando o avião, com o atraso da aeronave da GOL. Somente nesse momento tomei conhecimento que havia uma irregularidade. Seria um atraso. A aeronave estava atrasada para entrar na nossa área.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Em nenhum momento durante a operação o senhor teve ciência da gravidade do problema que estavam enfrentando. Chamadas cegas, tentativa de contatar Manaus a não tentativa de contatar Manaus... Os coordenadores não chamaram os supervisores para dizer que enfrentavam problema.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Não senhor. Eu não fui informado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor só teve conhecimento depois que o acidente aconteceu e começaram a perceber o atraso do avião da GOL. Foi isso?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Exatamente. É comum a aeronave eventualmente não conseguir contato devido a vários problemas de frequência. Por ser de costume talvez o operador não tenha achado necessário acionar o supervisor naquele momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Sargento Antônio Francisco Costa de Castro também não foi alertado em nenhum minuto o que acontecia? Então ali não se estabeleceu uma situação de anomalia. Ninguém percebia que estava prestes a acontecer um grave acidente?

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: No momento do acidente eu só fiquei sabendo

realmente após o acidente e em nenhum momento fui alertado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas após quando? Quanto tempo depois?

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: O acidente aconteceu por volta de 16h55, se não estou enganado, e por volta de 17h20, 17h30 quando a aeronave da GOL desapareceu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas disse que chegou a ter um momento ali em que os controladores quando perceberam que podia ter acontecido um acidente assim logo de imediato, teve choro, teve gente que passou mal... Ou isso não aconteceu?

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: Isso aconteceu logo após... Depois do acidente por volta de meia hora depois que começou a se presumir talvez teria acontecido algum acidente, porque a aeronave da GOL não aparecia na tela do radar e começamos as buscas para saber onde estava essa aeronave. E igual o Alexander falou, isso ali era corriqueiro acontecer. A aeronave perde contato com a gente e o transponder também, o modo Charlie fica às vezes inoperante, não dá para saber qual a atitude da aeronave.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quanto tempo costuma uma aeronave sumir do radar que é considerado normal e quanto tempo o transponder perder contato também é considerado normal.

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: A questão de tempo nós não temos precisão porque depende da varredura do radar e com relação a perder contato, próximo à área de Manaus nessa época não tínhamos o contato radar não tinha ali uma cobertura radar naquele setor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Brasília não tinha cobertura. Manaus tinha cobertura.

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: Manaus tinha. No local do acidente Brasília não tinha cobertura. O Centro Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Mas nessa situação não é, digamos, razoável que Manaus tendo a cobertura, Manaus seja acionada para localizar uma aeronave que Brasília não estava localizando?

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: Foi perguntado a Manaus com relação do GOL, onde estava o GOL, foi passado e a partir de uma certa distancia Manaus não tem mais a cobertura com a aeronave.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas naquele caso tinha porque Manaus não teve nenhum problema de operação com a aeronave GOL. Não é verdade? Então Manaus naquele momento tinha a cobertura da aeronave GOL. Ou não?

SR. ANTONIO FRANCISCO COSTA DE CASTRO: Essa informação eu não posso passar porque eu não trabalho do Centro Manaus. Com relação ao radar não sei se estaria funcionando ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Os senhores têm informações técnicas sobre o voo? Obtiveram essas informações a partir do instante em que aconteceu o acidente? Eu posso questionar os senhores como fiz com os operadores sobre o que aconteceu? Os senhores têm... Posso questioná-los a esse respeito? Os senhores têm conhecimento técnico sobre o que aconteceu ou não?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Os procedimentos adotados, talvez não tenhamos todos, o conhecimento de todos. Não sabemos exatamente quais procedimentos que os controladores adotaram que teria que ser através de uma perícia analisar os procedimentos que foram feitos no momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa perícia foi feita pela Polícia Federal. Os senhores tiveram acesso à perícia?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Não, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu pergunto aos senhores: é padrão de quem vai iniciar um voo ter todo o trecho fornecido, todo o trecho autorizado é fornecido ao piloto? Por exemplo, sai a aeronave de São José dos Campos. A aeronave saiu, foi comunicado... Nós temos o diálogo aqui em que o controlador passa para o piloto 37 mil até Brasília. Se os senhores quiserem eu posso até ler para os senhores. Diz o seguinte. Controlador: November 600 X- Ray Lima, ATC, permissão para Eduardo Gomes, que é Manaus. Nível de voo 370. Direção: Poços de Caldas. Código squawk 4574 após decolagem faça partida Oren. Piloto: Ok, senhor. Eu peguei a pista 1-5 para soar sbag(F) nível de voo 370. Eu não peguei o primeiro fixo. squawk 4574. Partida Oren.

Sabemos que com certeza o controlador informou a ele o nível 370. É normal, ou melhor, é exigido que se forneça todo o trecho? Ou seja, como ele pediu e foi autorizado 370 até Brasília, 360 de Brasília até o Teres, 380 do Teres até Manaus. É comum, é normal que se forneça todo o trecho? Ou melhor, é exigido pelas normas nacionais e internacionais que se forneça todo o trecho?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Não. De acordo com a norma é exigido que se forneçam um limite de autorização até determinado ponto. Pode ser feito também todo o trecho se não tiver nenhum problema, se tiver sido feito coordenações com antecedência. O tráfego aéreo sempre que é feito uma coordenação com antecedência é possível, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bom, então quando foi fornecido aqui o trecho 370, então compreendia-se que esse trecho era até Brasília.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Eu não sei exatamente como foi dada essa autorização. Ela poderia ter sido dada até Brasília ou até o destino. É possível fazer isso, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Sargento que fez o primeiro contato, o Sargento Jomarclo, ele disse que para ele estava autorizado a partir de 360 e que inclusive isso constava do sistema. Que o sistema já dizia está 360. Isso... O piloto ele tinha obrigação de saber, o primeiro controlador informou pra ele 370. O piloto tinha obrigação de saber que a partir de Brasília era 360?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Sim. Tinha obrigação. Ele apresentou o plano de vôo desta forma. Em Brasília seria natural que ele solicitasse alteração da altitude. Para cumprir o plano de vôo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como ele liga para Brasília 370 ok. E aí o controlador Jomarclo diz “ok”, pressupõe-se que o Jomarclo autorizou viajar 370?

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Eu não entendo dessa forma, Excelência. Eu entendo que ele--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor acabou de dizer que ele precisa de uma autorização para baixar de nível. Quando ele chega e se aproxima e diz: Brasília, November 600 X-Ray Lima. Nível de vôo 370. Boa tarde. Controlador responde: November 600 X-Ray Lima. Identidade squawk, vigilância de radar. Piloto: Entendido. Quer dizer, o piloto não manda ele baixar para 360.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: Esse momento aí foi antes de passar Brasília. No momento que a aeronave chamou estava correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi o único contato que ele teve com Brasília. O piloto sabia muito bem que ele passaria por cima como passou por Brasília, sobre Brasília às 19h55. E depois que ele passou, o transponder continuou funcionando por seis minutos. Dando nível 370. Quando o Jomarclo teria lá 360.

SR. ALEXSANDRE XAVIER BARROCA: O plano de vôo da aeronave, a apresentação eletrônica que o controlador tem, a partir de Brasília já mudou para o nível 360.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Mas o transponder por seis minutos diz que a aeronave estava 370 voando de contramão. O que deveria ter feito o controlador? O senhor como supervisor, o que o senhor teria... Se tivesse percebido, teria alterado ao controlador?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] A Presidência esclarece que há uma solicitação do Advogado dos depoentes que insistem no recurso para que a Sessão seja secreta. Não havendo quorum para deliberar do Plenário que a Sessão seja secreta, nós decidimos interromper o depoimento dos dois que aqui estão e o faremos com o Plenário que corresponda ao quorum para decidir pela Sessão secreta ou não, considerando a importância dos argumentos apresentados pelo Advogado. E chamamos nesse momento o Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino. Agradecemos aos senhores pela presença.

Antes da chegada do próximo depoente a Presidência informa de modo distinto aos interessados nos trabalhos da CPI que nós temos um excepcional serviço prestado pela Consultoria Legislativa e a equipe de apoio e todos os depoimentos, tudo que tem sido tratado aqui está sendo disponibilizado em tempo real alguns minutos após a ocorrência dos fatos, no Sistema do Interlegis, do PRODASEN nós temos a Sessão da página do Senado, Comissões, vem a CPI do chamado apagão onde todos têm depoimentos já devidamente registrados em computador.

Com a palavra o Relator para darmos continuidade aos trabalhos. Antes do Relator conduzir a oitiva, o Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino solicita 15 minutos para apresentar o sistema CINDACTA I para o público e para a CPI.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Exm^o. Sr. Senador Tião Viana, Presidente desta Comissão, Exm^o. Sr. Senador Demóstenes Torres, digníssimo Relator dessa Comissão, Srs. Senadores, senhores e senhoras, é com satisfação que a gente pode estar aqui para apresentar o CINDACTA I e esclarecer algumas dúvidas e alguns pontos que têm sido muito discutido na nossa utilidade.

Inicialmente, para falarmos do CINDACTA I precisaríamos conhecer a missão do CINDACTA I. Então a nossa missão é exercer a vigilância e o controle da circulação aérea geral, ou seja, todo tipo de tráfego bem como a condução das aeronaves que tem por missão a manutenção e a integridade da soberania do espaço.

ço aéreo brasileiro dentro da região de informação de vôos de Brasília e dentro da região de defesa aérea nº. 1 que é de nossa responsabilidade.

Para que nós possamos entender melhor essa missão nós precisamos ver o relacionamento sistêmico dentro desse sistema integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Então o CINDACTA I nesse relacionamento sistêmico ele através das suas torres de controle, controle de aproximação e o centro de controle de área, ele está ligado diretamente ao sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, cujo órgão central de direção geral é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, DECEA. E também prestamos o serviço para o sistema de defesa do espaço aéreo brasileiro. Com o nosso centro de operações militares realizando as missões de Defesa Aérea, cujo órgão central é o Comando de Defesa Aérea Espacial Brasileiro.

Visto esse relacionamento sistêmico, é importante também conhecermos quais as atividades operacionais desenvolvidas pelo CINDACTA I. Ou seja, quais os serviços prestados? Além da defesa aérea e do controle de tráfego aéreo que nós já citamos, o CINDACTA I ele proporciona serviço de busca e salvamento, serviço de meteorologia Aeronáutica-- [soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu vou interromper V.S^a um minuto para que procedamos com a votação nominal assegurando o direito da Sessão dos controladores como solicitada pelos seus Advogados, seja secreta.

Então a presidência submete ao Plenário a solicitação porque há quórum para tal decisão regimental. Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Leomar Quintanilha, Senador Sibá Machado, Senadora Ideli Salvatti.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Romero Jucá, Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Tião Viana não vota, só no caso de empate. Então está deliberado que após a oitiva do coronel os controladores terão direito à Sessão secreta.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] A Presidência interrompe, suspende por alguns minutos o depoimento do Coronel Eduardo Santos e reconvoa os Sargentos para que venham, os Sargentos Antônio Francisco Costa de Castro e Alexandre Xavier Barroca para que venham

concluir seus depoimentos em Sessão Secreta. Agradecemos a compreensão da imprensa e dos senhores que assistem a CPI. Por alguns minutos.

[Sessão passou a ser secreta às 17h13]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência esclarece que só permanecerão na sala os servidores da CPI, os Senadores e o Delegado da Polícia Federal que presta um apoio. Só entrada, somente entrada e já.

[Sessão passou a ser aberta ao público às 18h33]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] Tem a palavra o Coronel Avia-dor Eduardo dos Santos Raulino.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sr. Presidente Senador Tião Viana, Srs. Senadores, senhoras e senhores. Dando continuidade então ao início da nossa apresentação, uma pequena explanação rápida sobre as atividades do CINDACTA 1, vamos voltar a esse início falando da missão do CINDACTA 1. A missão do CINDACTA 1 é exercer a vigilância e o controle da circulação aérea geral, bem como a condução das aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro, dentro da região de informação de vôo de Brasília e dentro da região de Defesa Aérea número 1, que é de nossa responsabilidade. Bem, para cumprir essa missão nós temos um relacionamento sistêmico com a circulação aérea geral e a Defesa Aérea. Então esse relacionamento sistêmico se dá da seguinte forma: na parte da circulação aérea geral nós temos de responsabilidade do CINDACTA 1 - torres de controle, controle de aproximação e nosso centro de controle de área que executa a parte do controle de tráfego aéreo geral, responsável... Dentro das ações de controle de tráfego aéreo, ele está inserido dentro do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, cujo órgão de direção geral é o DECEA, Departamento de Controle do Espaço Aéreo. E da parte de Defesa Aérea, nós temos o nosso Centro de Operações Militares que é ligado diretamente ao CONDABRA, o órgão de gestão geral do sistema de defesa aeroespacial brasileiro, o Comando de Defesa Aeroespacial brasileira. Então, dentro desse relacionamento sistêmico, nós podemos entender a integração entre o controle do tráfego aéreo geral e a defesa aeroespacial. Visto esse relacionamento--

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sim, Senhor. Cada CINDACTA possuiu o mesmo sistema de controle de tráfego aéreo e Defesa Aérea. A estrutura é a mesma.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Nós temos cinco órgãos de controle de tráfego aéreo. São os quatro CINDACTA's, o CINDACTA 1 em Brasília, o

CINDACTA 2 em Curitiba, o CINDACTA 3 em Recife, CINDACTA 4 em Manaus e temos o Serviço Regional de Proteção ao Voo em São Paulo.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O SIVAM é o CINDACTA 4?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O SIVAM é o Sistema de Vigilância da Amazônia. Ele é algo muito maior aonde existem vários órgãos--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): É usado no CINDACTA?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: CINDACTA 4 é um dos elos do SIVAM. Visto o relacionamento sistêmico, nós poderemos ver as atividades operacionais executadas pelo CINDACTA 1. Ou seja, os serviços prestados pelo CINDACTA 1. Já vimos então a Defesa Aérea e o controle de tráfego aéreo, que é o foco da nossa apresentação, e temos também o serviço de busca e salvamento, meteorologia aeronáutica, comunicações e informações aeronáutica. Esses últimos dão suporte, dão apoio à principal atividade que é a Defesa Aérea e o controle de tráfego aéreo. Para que nós possamos executar todas essas atividades o CINDACTA 1 possui essa seguinte estrutura organizacional: é uma estrutura grande, pesada, todas essas divisões, subdivisões, são ligadas diretamente ao Comandante. Então o comando da Aeronáutica tem uma preocupação de colocar à frente dessas organizações militares, profissionais, que têm conhecimento da área, a exemplo da minha pessoa, a qual eu tive a honra de ser indicado para esse comando e estou a pouco mais de um mês nesse comando. São militares profissionais.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sim, Senhor. Aviadores. Aviadores e Controladores de Voo são regidos pela mesma Legislação, que é a Instrução de Comando da Aeronáutica 100-12. Essa instrução fala de regras do ar e serviço de tráfego aéreo. Então todos os serviços e regras do ar, os Aviadores, Pilotos e Controladores têm por obrigação ter conhecimento desses assuntos, esses que estão em atividade. Além disso, o comando da Aeronáutica tem a preocupação de indicar Aviadores que possuam o curso de Chefe Controlador. Esse curso de Chefe Controlador é proporcionado a Aviadores que vão trabalhar no sistema de defesa aeroespacial. Ou seja, executam o curso durante um ano também efetuando o controle de tráfego aéreo, não o da circulação área geral, mas o voltado especificamente para a Defesa Aérea, aonde eles vão ao console, recebem as instruções nos consoles e têm conhecimento de toda a utilização dos meios disponíveis para efetuar um controle de tráfego aéreo. Existe essa preocupação do comando da Aeronáutica. No meu caso, Aviador, Chefe Controlador, o Comandante ante-

rior também Aviador, Chefe Controlador, o anterior ao qual sucedi também com as mesmas condições. Para ter uma idéia melhor de quem trabalha diretamente com o controle de tráfego aéreo, nós vamos nos deter um pouco mais à divisão de operações. Mas antes, eu queria mostrar para os Senhores as organizações as quais são subordinadas [soa a campainha] ao CINDACTA 1. Nós temos 18 destacamentos de controle do espaço aéreo que são distribuídos por diversos locais do País e 17 unidades de controle de espaço aéreo. A próxima transparência vai nos dar uma idéia de onde estão localizadas essas organizações. Então nós temos organizações subordinadas ao CINDACTA 1 espalhadas pelo Centro-Oeste e pelo Sudeste do País. Nessas organizações nós possuímos militares e civis trabalhando especificamente, diuturnamente, para mantermos nosso sistema seguro e eficaz.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Nesses destacamentos nós possuímos radares e unidade de comunicação ar/solo. Então nós temos pessoal, um efetivo em cada destacamento desse, pronto para fazer a segurança, fazer a manutenção dos equipamentos e se for necessário também a operação naquele sítio radar. Uma próxima transparência, nós podemos aí buscar um pouco mais próximo como é que é realizado o trabalho das chefias dentro do CINDACTA 1. É uma preocupação nossa mostrar a especialização que exige de cada profissional que trabalha no CINDACTA 1. Então nós temos aqui as duas principais subdivisões que trabalham com o controle de tráfego aéreo. A subdivisão de tráfego aéreo e o centro operacional integrado, onde estão subordinados diretamente os três centros operacionais; ou seja, o COPM, o OPP e o ACC. Podemos observar que o Chefe dessa seção de tráfego aéreo é um Tenente-Coronel Controlador de tráfego aéreo e no Centro Operacional Integrado é um Major Aviador também Chefe Controlador. Na próxima transparência nós vamos trabalhar direto com as duas subdivisões. Então, a subdivisão de tráfego aéreo, já havíamos falado que o chefe é um Tenente-Coronel Controlador, e temos as demais subseções, que são chefiadas todas por Controladores de tráfego aéreo. Numa próxima transparência nós vamos direto agora ao nosso foco que é o Centro Operacional Integrado que possuiu quatro subdivisões. Uma seção de instrução, chefiada por um Tenente Controlador de tráfego aéreo; o COPM 1 que realiza a Defesa Aérea, controlada por um Capitão Aviador com curso de Chefe Controlador; o OCC Brasília chefiado por um Capitão Aviador com curso de Chefe Controlador, a qual já me reporte; e o OPP Brasília chefiado por um Tenente Controlador de tráfego aéreo. O OCC Brasília, por ser o nosso principal órgão e responsável por uma área muito extensa,

ele é subdividido em três regiões. Subdividimos em região Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, também chefiado por oficiais Controladores de tráfego aéreo. Nessa próxima transparência vamos ter uma idéia do controle de toda a nossa extensão de controle de tráfego aéreo. Essa extensão aqui, ela é toda do CCAB, corresponde a 22 milhões de quilômetros quadrados. Agora, de responsabilidade do CINDACTA 1, nós temos a região de informação de vôo de Brasília, correspondente a um milhão e quinhentos mil quilômetros quadrados. É um território bastante extenso aonde possui uma complexidade muito grande de informações. Na próxima... Nessa próxima.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Região de formação de vôo, Senador. Nós temos no controle de tráfego aéreo, nós temos as torres de controle que passam o tráfego para os controles de aproximação e que passam para os centros de controle, que fazem o gerenciamento de todo o tráfego aéreo dentro dessa área aqui. Então na seguinte nós podemos ter uma idéia da complexidade de informações que existe nesse setor; muitas informações para serem geridas por um único Controlador. Então se sentiu a necessidade de se dividir esse espaço em três regiões, com isso diminuindo o número de informações para um Controlador e, lógico, aumentando a segurança do conhecimento dessas informações. Então na próxima transparência nós podemos ver essas regiões. Nós temos a região Rio de Janeiro, a São Paulo e a Brasília. Dentro dessas regiões também existem subdivisões, que são os chamados setores. Nessa mesma transparência nós aproveitamos para mostrá-los, a nossa cobertura de comunicação. Então, cada setor desse possui no mínimo três frequências. Por que três frequências? A “preocupância” com a redundância. Nenhum sistema é perfeito. Não existe sistema perfeito. Ainda mais um sistema onde interage homem e tecnologia. Para isso, para se prever as possíveis falhas, elas são previstas, porque o sistema não é perfeito, nenhum, então nós trabalhamos com redundância. E logicamente essas frequências não estarão operando 24 horas por dia durante 365 anos.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Existe a propagação eletromagnética. A nossa concepção de controle de tráfego aéreo já advém após a Segunda Guerra. Então ela é baseada em radares de solo e de estações de comunicação a solo, o que num futuro mais adiante será... Um estudo já está ocorrendo desde 95 que se chama o GNSS, é o *Global Navegal Satellite System*, ou seja, Sistema Global de Navegação por Satélite. Esse estudo começou em 1995 e continua ainda o estudo nível de implantação. E o primeiro passo nosso aqui no Brasil para se aproximar,

para se enquadrar nessa progressão, foi a utilização do espaço RVCM. Então essa figura nos dá uma idéia da importância da redundância nesses sistemas. Numa próxima transparência nós podemos ver a nossa cobertura radar. Essa nossa área do CINDACTA 1, nós possuímos uma vantagem em relação aos demais CINDACTA's, porque foi o primeiro CINDACTA, é onde existe o maior movimento de tráfego aéreo. Então houve uma preocupação em haver superposição de imagens de radar. Então no caso da necessidade de um radar desse entrar em manutenção, porque ela existe, existe a manutenção preventiva, existe a manutenção planejada. Esses radares não funcionam 24 horas nem 365 dias por ano. Então, há necessidade de se fazer a parada. Quando há a parada desse radar existe uma superposição. E quando não houver a superposição, existe a operação não radar. Então nós vemos aí que o importante no controle de tráfego aéreo são as regras de tráfego aéreo. A correta, o correto emprego das regras de tráfego aéreo é que torna o controle de tráfego aéreo seguro e eficiente. Numa próxima transparência nós podemos ver como é que vem evoluindo o nosso sistema. O sistema é um organismo vivo, está sempre em manutenção, está sempre se atualizando, então ele não pára. Em 1976 o nosso Centro, o OCC Brasília, ele entrou em operação com esses radares: os radares primários Thomsom LP 23 e Volexi(F) e os secundários, também Thomsom, RS 770; são radares franceses. E consoles também, toda uma concepção francesa. Em 1991 nós sofremos a nossa primeira modernização de radares onde substituímos os radares mais antigos que trabalharam aproximadamente quase 20 anos, trabalharam muito bem, por radares TRS 22-30; são radares também franceses. E também os radares secundários, também foram substituídos, substituíram os 770. Houve uma modernização em 91. Houve também uma modificação de uma atualização dos consoles de controle dos Controladores. Em 2002 nós sofremos uma outra atualização, aonde substituímos todos os consoles de controle por consoles mais modernos e passamos a empregar um *software* nacional. O comando da Aeronáutica optou por esse *software* nacional para ficar independente da tecnologia estrangeira e também proporcionando empregos e desenvolvimento de tecnologia no País. Redes de comunicação também a solo foram todas substituídas. Eu coloquei a PARK AIR para mostrar aos Senhores [soa a campainha] porque essa é uma empresa de importância. Os Estados Unidos está modernizando a sua rede de comunicação VHF com essa empresa, e por ser uma empresa inglesa eu tenho informações que os americanos compraram essa empresa para ter soberania, para ter a tecnologia dessa comunicação

VHF. Em 2005 também sofremos nova modernização dos radares TRS 22-30. Foi feita uma atualização, modificamos e substituímos os radares secundários pelos RSM 970, uma versão mais moderna, e os radares de terminais também foram todos modernizados. Ou seja, então o sistema está constantemente em atualização e requerendo parametrização desses equipamentos. Os nossos radares, esse serviço ainda está em garantia, esse radar secundário novo também está em garantia. Nós ainda estamos fazendo ajustes desses radares.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Pela ordem, Sr. Relator. Não tem nada em 2006?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Em 2006 nós estávamos com a conclusão desses radares, nós começamos em 2005. Os serviços de modernização e substituição terminaram no final de 2006.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Então qualquer buraco negro que existisse poderia com o término estar coberto?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Nós precisamos, Senador, entender o que é buraco negro.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Vou deixar para o meu momento, então.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sim, Senhor. Na próxima transparência algumas generalidades sobre o CINDACTA 1. Logicamente é uma operação ininterrupta. São 2600 movimentos diários, correspondente a aproximadamente 950 mil movimentos anuais. Temos 2100 componentes civis e militares que labutam diariamente, se dedicam, amam o serviço que fazem, para manter esse sistema funcionando com eficiência e com segurança. Gostaria aqui também de ressaltar o número de Controladores. Nós temos aproximadamente 478 Controladores que trabalham também diuturnamente para manter a segurança desse sistema e muitos desses Controladores já tiveram oportunidade de conduzir aeronaves em emergência, em situação crítica, conduzindo a um pouso seguro, salvando vidas humanas. Aproveitando essa oportunidade, eu gostaria também, se os Senhores me permitirem, falar sobre dois pontos que têm sido muito tratados, discutidos atualmente, que é o Relatório de Perigo.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: 2100, dentre eles Controladores, Técnicos, pessoal de administração, segurança... Os supervisores são os Controladores.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Isso. Então, o Relatório de Perigo. Esse é um instrumento que é utilizado mundialmente. Na verdade a gente deveria chamar por outro nome, seria um relatório

de prevenção, deveríamos assim chamar, porque ele pode ser preenchido por qualquer pessoa. Está à disposição de qualquer pessoa que sinta uma condição de insegurança, na opinião dele. Então ele faz o seu relato nessa parte superior, o relato do fato, a parte de baixo é encaminhada para o setor aonde existe essa ocorrência, é feita uma análise preliminar no seu verso. Na parte de cima, aonde são analisados por técnicos em segurança de voo, que são Controladores de voo. Após essa análise, se confirmada a condição de insegurança, são emitidas recomendações de segurança. Então, nós podemos ver na próxima transparência uma evolução dos relatórios de perigo no CINDACTA 1.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Qualquer cidadão. Ele existe até disponível em aeroporto. Observou uma condição de insegurança, aquele que tem a consciência, ele vai lá e preenche. Ele pode ser identificado ou pode ser anônimo. Muitas vezes a pessoa que incorreu numa falha, ele conscientemente, profissionalmente, faz o relato, mas prefere não se identificar. Mas, conscientemente e de forma profissional ele faz o relato porque sabe que aquela condição poderá acontecer com uma outra pessoa ou com outro serviço.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: 29 de setembro. Então nós tivemos... Essa evolução dos Relatórios de Perigo no CINDACTA 1 vem de janeiro até abril de 2007. Nós podemos observar que após o mês de outubro houve um aumento desses relatórios de perigo. Logicamente causado pela atenção que aumentou. A situação, a preocupação, aumentou e passou-se a se fazer mais repórter. E outro fato que observamos também é que muitos relatórios, dos fatos relatados, são referentes aos equipamentos que existe [soa a campainha] uma situação de meios operacionais onde devem ser realmente relatados, mas passaram a serem relatados também nos Relatórios de Perigo e com isso aumentou-se esse índice de Relatório de Perigo. O que não significa que a segurança caiu; pelo contrário. Quanto mais relatórios de perigo nós temos mais importante para se prevenir, fica mais fácil prevenir, por isso nós incentivamos. No segundo ponto aqui esclarecer também sobre os reportes de incidente de tráfego aéreo. Então esses reportes de incidente, eles são classificados em três formas. O reporte de incidência é toda ocorrência envolvendo tráfego aéreo que constitua risco para as aeronaves, relacionados com: facilidades, situação em que a falha de alguma instalação de infra-estrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais; da parte de procedimentos: situação que houve dificuldades operacionais por procedimentos falhos ou pelo não cumprimento de procedimentos aplicáveis; e o chamado proximidade

entre aeronaves, chamado *air prox.*: situação em que a distância entre as aeronaves, bem como as suas posições relativas, não obedecem aqueles mínimos previstos, não tenham sido observados os mínimos previstos, que nós vamos mostrar a seguir nessa próxima transparência. Então esses aqui são os mínimos previstos. Uma aeronave no Brasil, esse mínimo é estipulado por cada País, cada País tem o seu mínimo. No Brasil foi estipulado esse mínimo de um raio de 10 quilômetros e a altitude de 300 metros. Ou seja, mil pés. Essa é a nossa chamada bolha de proteção.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. Esse daí é utilizado em todo o nosso sistema. Agora, nós temos também a possibilidade, é previsto na ICA 100-12, em certas regiões esse mínimo pode ser reduzido, que é o caso de Congonhas, onde nós trabalhamos com aproximadamente 6 quilômetros de raio para facilitar o fluxo. Então as aeronaves estando separadas, toda vez que ocorre uma condição que essa bolha é tocada pela bolha da outra aeronave, ocorre um reporte de incidente. Agora esse reporte sofre uma análise preliminar por especialistas em segurança de tráfego aéreo, onde será confirmada ou não essa condição, situação de incidente, ou não. Se as aeronaves estiverem separadas, controladas e coordenadas, ele não é considerado como incidente. Na última semana nos foi consultado a respeito de dois incidentes de tráfego aéreo. O que aconteceu foi uma aeronave de alta performance se aproximando de Brasília, foi autorizado a descer para a altitude de 9500 pés e uma aeronave de baixa performance que estava saindo de Brasília, autorizada ao nível 085. Ou seja, estavam voando em nível 085 e a outra em 9500 pés. Como os ajustes são diferentes para nível e altitude, essa separação ficou menor do que essa de 300 metros. Porém as aeronaves estavam controladas, niveladas, separadas em altitude e o piloto da aeronave que estava acima, que era de alta performance, tinha contato visual com a aeronave que estava abaixo.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Justamente. Nesse caso desse incidente que foi dito, que ainda não foi confirmado como incidente porque está em análise ainda, eles passaram aproximadamente 600 pés, dá aproximadamente 200 metros. Nivelados. Isso que é importante, estar nivelado, controlado e sendo observado um pelo outro. E outro incidente que foi divulgado na imprensa foi uma aeronave nossa da Força Aérea que realiza a inspeção em voo. Então ela estava realizando missão de inspeção da nossa pista mais nova, a 11 da direita, e ele faz procedimentos de aproximação com arremetidas e precisa otimizar o tempo dele para não interferir muito no tráfego aéreo local. Então ele em coordenação com a

torre de controle observou que uma aeronave *airbus* estava decolando e em coordenação com a torre de controle informou que faria uma passagem e após a decolagem dessa aeronave passaria por baixo dela. Foi que o aconteceu. Passou também por baixo dessa aeronave e numa altitude também aproximadamente de 200 metros de separação, em condições visuais e em coordenação com a torre de controle. Isso se encontra em análise, mas já estou trazendo para os Senhores para que a população não fique assustada com essas informações que são divulgadas. Dessa forma eu termino a minha apresentação e me coloco à disposição de V.Ex^{as}. e também ao CINDACTA 1, para que sejam visitado, para que possam ver *in loco* como funciona o nosso trabalho.

[troca de presidência].

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Muito obrigado. Vamos passar a palavra ao nosso Relator, Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Coronel, uma das críticas recorrentes à chefia do CINDACTA, não só o CINDACTA 1, feita pelos Controladores é que o Coronel Chefe quase sempre não tem familiaridade com o próprio controle, porque ele passou a vida fazendo outras atividades. Há quanto tempo o Senhor chefia o CINDACTA 1?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu estou há um mês a frente do CINDACTA 1, um pouco mais de um mês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Senhor já teve experiência com controle de voo? O Senhor de alguma forma conhece o sistema de controle de voo? Se eu colocasse o Senhor para ser um Controlador, o Senhor daria conta do serviço?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Dado o treinamento adequado seria sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Senhor teve já esse treinamento?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Como eu informei já para V.Ex^a., eu fiz o curso de Chefe Controlador, não significa que todos Aviadores tenham; mas o Comando da Aeronáutica tem essa preocupação. E esse curso de Chefe Controlador, ele é voltado especificamente para a Defesa Aérea, onde nós durante aproximadamente um ano temos a parte teórica e a parte prática diretamente no console e com a aeronave, controlando a aeronave.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas então no controle da aviação civil não?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não. Da aviação civil, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então é verdade o que dizem os Controladores nesse aspecto, os chefes são inexperientes quanto a controle de voo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não estou discordando do Senhor, mas discordando de quem falou isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Estou repetindo a pergunta. A informação que nos deram aqui foi justamente essa.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Como foi mostrado, a nossa estrutura organizacional é uma estrutura grande e pesada, onde o Comandante tem atribuições administrativas. Porém, o Comando da Aeronáutica tem a preocupação em colocar no comando dessas organizações pessoas que tenham conhecimento. O Aviador tem conhecimento do tráfego aéreo, porque a mesma Legislação que rege o Controlador de tráfego aéreo rege os Pilotos. E, além do mais, existe a preocupação de indicar para esses comandos pessoas que também tenham conhecimento mais aprofundado ainda, com relação a essa chefia de Controlador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Antes de o Senhor chegar a essa chefia, o Senhor pode dar um breve histórico mais recente das suas últimas atividades? Por exemplo, 10 últimos anos?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: 10 últimos anos? Posso, sim Senhor. Em 97 eu ainda trabalhava como ajudante de ordem do Excelentíssimo Sr. Vice-Presidente da República Marco Maciel. Ao fim de 98 eu fui para o CINDACTA 1, onde eu realizei o curso de Chefe Controlador, onde eu tive, após a realização desse curso e entrar na atividade operacional, eu tive a oportunidade de ser Chefe da Divisão de Operações Militares e, logo em seguida, o Chefe do Centro Operacional Integrado, que é o responsável pelo OPP, pelo ACC e pelo COPM.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O ex-Ministro Viegas fez um Relatório em que ele dizia precisar de recursos para fazer uma atualização tecnológica, não só no controle de voo, mas também nessa área. Esse Relatório, ele ainda é atual? Apesar da atualização tecnológica que o Senhor demonstrou, essa atualização tem que ser mais precisa?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu não tomei conhecimento desse Relatório, Senador. Não tenho conhecimento dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A retenção de 582 milhões de reais

que a INFRAERO fez nos últimos seis anos de recursos que deveriam ser destinados à Aeronáutica, esses 582 milhões fazem falta? Ou faz falta?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Esse índice que o senhor está falando se refere a todo o sistema de controle do espaço aéreo, que é gerenciado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Então o Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo tem o conhecimento. Eu tenho conhecimento da minha organização que é uma organização executora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu digo o seguinte, esses 582 milhões que foram retidos indevidamente pela INFRAERO nesse estudo que fez o Tribunal de Contas da União no final do ano passado, esse dinheiro fez falta, ou faz falta para modernização de toda essa estrutura da Aeronáutica?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Os equipamentos que nós possuímos, como o Senhor viu a evolução da nossa atualização tecnológica, têm atendido às nossas necessidades, tem se procurado isso e continua. Agora, com relação a esses valores, eu não tenho esse conhecimento a respeito desses valores por eu ser Comandante de uma organização executora. Eu tenho conhecimento do que a minha organização recebe. E o que ela recebe é suficiente para fazer a manutenção e a gestão de todo o CINDACTA 1.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses aviões que quase se chocaram como o Senhor mesmo mencionou foi por falha dos Controladores?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não houve a situação de choque. Eles estavam separados e controlados em situação de condição visual. Agora, ele está sob uma análise, mas numa análise inicial a gente vê que não foram observados os mínimos previstos de separação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, os Controladores falharam nesse caso também? O Senhor acha que os Controladores estão sobrecarregados com o serviço? Estão estressados? Ou vamos falar claramente, há boicote?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não posso dizer que há boicote. O que houve após o acidente é uma situação normal onde o nível de atenção e de tensão, ele sobe. E com essa exposição--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os Controladores querem a desmilitarização. Disseram aqui várias vezes que--

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Alguns é verdade, alguns tem buscado isso, mas nem todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas aqui, todos que nós ouvimos, todos sem exceção.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Mas é um número pequeno.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas é uma amostra de uma vertente só.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Mas foi os que foram ouvidos; temos que ouvir os outros também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas, a manifestação... Muito bem. O Senhor acha que o fundo dessa crise toda nos aeroportos, o problema é salarial?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, essa crise é muito maior do que isso, Senador. Existem quatro setores que trabalham, são envolvidos com o tráfego aéreo em si. Nós temos o DECEA, nós temos INFRAERO, temos ANAC e as companhias aéreas. Então esse sistema é gerido por esses quatro setores. Então, há necessidade de que os quatro setores, em conversação, em coordenação, busquem a solução para isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas veja bem, Coronel, nós temos aí então algumas vertentes. Nosso sistema tecnológico está bom.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sim, Senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os Controladores querem continuar militarizados; o salário não tem problema; então, não tem crise.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não. A crise existe, ela está aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por quê é que há crise?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Justamente a explosão, digamos assim, da nossa aviação, porque ela cresceu bastante nos últimos tempos, e aonde nós precisamos em coordenação dos quatro setores buscar o melhor meio para fluir esse tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem, para que o CINDACTA 1 dê conta e acabe com esse problema todo, não só o CINDACTA 1, o que é preciso fazer?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Da parte do Comando da Aeronáutica, nós precisamos realmente aumentar o nosso efetivo. Porém, somente o Comando da Aeronáutica aumentando o efetivo não vai ter solução. Precisamos que os outros três setores

também busquem dentro do seu nível de atuação o melhor emprego, no caso do setor aéreo das aeronaves, no caso da INFRAERO com mais aeroportos, no caso da ANAC distribuição das concessões durante o longo do dia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem, o Senhor tocou num ponto interessante. Essa interrupção das linhas da VARIG em setembro de 2006, a VARIG operava mais ou menos 36% da oferta aérea nacional. E a VARIG tinha os seus... As suas linhas mais ou menos pegando do sul e indo até o norte. Quando da interrupção, os usuários passaram a utilizar-se de outras empresas que tem seus pontos baseados principalmente na área de atuação do CINDACTA 1. O Senhor acha que quando essas empresas incrementaram o serviço utilizando o CINDACTA 1, isso contribuiu para o chamado apagão aéreo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A quantidade de vôos realizados são pontualizados principalmente em São Paulo, isso contribui para dificultar o fluxo das aeronaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Me diga, na opinião do Senhor, o que é que precisa ser feito nesse exato momento para fazer com que se regularize a vida do usuário? Porque, veja bem, o Senhor faz uma constatação, há deficiência do número de Controladores de vôo. Esses Controladores de vôo eles são formados não tão rapidamente.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. É uma formação demorada e bem trabalhada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O número hoje de Controladores de vôo no Brasil é de quanto? E precisamos de mais quantos?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Tenho informação que é de 2700, incluindo os Controladores civis e da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nós precisaríamos de quanto para atender?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: No ACC Brasília, que é onde está a nossa principal dificuldade, precisaríamos ter um aumento aproximadamente de 20%. Ou seja, hoje nós temos aproximadamente 180 Controladores, eu precisaria de 220 para voltar a uma situação tranquila. Porém, isso não significa que o problema será resolvido. Temos os outros setores envolvidos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os Controladores também dizem que

há uma evasão muito grande por conta da questão salarial. Isso acontece?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: É verdade. O Controlador de tráfego aéreo, ele é uma especialidade privilegiada dentro da Força por trabalhar em escala. Isso lhes proporciona, lhes permite a condição de estudar. As outras especialidades não têm essa condição. Então, com essa possibilidade de estudar, eles estão buscando novas profissões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então o Senhor acha que a escala na realidade não é apertada, é até folgada?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não chega a ser folgada. Eles não ultrapassam o limite previsto que são de 156 horas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse estresse alegado por excesso de trabalho, etc, esse estresse não existe?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O estresse é intrínseco à profissão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, normal. Mas pelo excesso de trabalho, não...

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. Estão dentro da carga horária prevista em legislação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como é que o CINDACTA resolve o problema de excesso de voo? Ele evita que novos voos decolem? Quando tem um problema... Com o excesso de voo, o que acontece? Esse congestionamento nos aeroportos, quando acontecem, o CINDACTA mantém aeronave voando em círculo sobre seu destino final ou mantém a aeronave em solo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Depende da situação. Nosso maior problema diário tem sido com a terminal São Paulo, com o problema de Congonhas estar operando somente com uma pista, que não é a pista principal, a terminal São Paulo, o controle de aproximação São Paulo não está dando a fluidez que existia antes. Com isso, o centro Brasília não consegue colocar as aeronaves que estão voando, as que vão surgir porque não existe um plano repetitivo, e aqueles que surgem. Então, nós não temos as vezes, dependendo da situação da terminal São Paulo, nós não temos condições de adentrar com essas aeronaves na terminal São Paulo. Temos que aguardar as aeronaves que estão na aproximação final, temos que aguardar pátio ser liberado, para que possamos entrar com outras aeronaves na terminal São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Senhor diria que o congestionamento acontece principalmente em solo ou nas aerovias?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O congestionamento começa a partir do solo. Quando a gente não consegue colocar as aeronaves no solo, aí vem o congestionamento em voo. Com isso o setor fica saturado. Aeronaves circulando para poderem entrar na terminal São Paulo, e eu não posso colocar outra aeronave nesse setor. Com isso nós seguramos, se houver a necessidade, segura as aeronaves no solo até que esse setor seja descongestionado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Senhor diria que há pontos de estrangulamento da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica? Radares, rádios, Controladores, *slots* nos aeroportos. O que o Senhor diz? O Senhor acha que existe esse estrangulamento em alguns desses setores?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: São Paulo. É a necessidade de utilizarmos mais aeroportos em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se construirmos mais aeroportos em São Paulo aliado a esse aumento do número de operadores especialmente aqui em Brasília, nós resolveremos esse problema?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: E também o número de voos nos horários de pico.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então existe uma responsabilidade da ANAC nisso? É mal distribuído?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. Dos quatro setores. As empresas aéreas também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que as empresas aéreas contribuem para esse apagão?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Hoje as aeronaves, logicamente muito bem empregadas, elas estão com um tempo de solo muito reduzido. E caso ocorra um pequeno atraso, essa aeronave já vai entrar no horário de voo de outra. Então essa utilização das aeronaves em sua total capacidade--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Faltam aeronaves?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não é que falta. É porque a mesma aeronave sai de Manaus, vai ao Sul e volta ao Nordeste, essa mesma aeronave. Se ocorrer um atraso em Manaus, na saída dele, já vai causar um impacto no fluxo de aeronaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Veja bem, o Senhor fez menção aos chamados Relatórios de Perigo, e pelo gráfico que o Senhor mostra, a partir do acidente há um *boom*, uma explosão digamos assim, do número de relatórios. O

Senhor diz que aí sim, mais por conta do estresse, da situação, da percepção, ou será que essa situação que estava mais ou menos embutida, como dizem os Controladores e seus representantes, essa situação se evidenciou a partir daí. O Senhor acha que isso já existia, mas havia uma espécie de sub notificação, ou realmente foi por conta do estresse do acidente?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O que houve foi uma potencialização de todas, algumas dificuldades ou problemas encontrados que são normais, intrínsecos a esse sistema de controle de tráfego aéreo, como exemplo de um frequência que não está operando naquele momento ou está em manutenção, de um sinal radar que às vezes nós temos uma necessidade para fazer manutenção no radar e reduzir a potência do radar. Tudo isso foi potencializado após o acidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nós temos quatro CINDACTA's. O Sargento Wellington quando veio depor disse que nos Estados Unidos com praticamente o mesmo tamanho do Brasil, claro que o movimento aéreo mais intenso, tem em torno aí de 50 zonas de controle de voo. O Senhor acha que a multiplicação dessas zonas seria favorável ao Brasil, essa multiplicação?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O DECEA está realizando um estudo de re-setorização das vias, ele já iniciou esse estudo e deverá ser concluído no final de setembro, possivelmente já tratando desse assunto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Senhor acha que isso é viável? O Senhor sugeriria quantas pela experiência que o Senhor tem?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu tenho a experiência do CINDACTA 1.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essas subdivisões que o Senhor apresenta, o Senhor entende que elas poderiam se transformar em divisões? Em vez... O CINDACTA 1 está subdividido em 4, 5 áreas. O Senhor acha que essas subdivisões poderiam ganhar autonomia? Isso daria mais eficiência?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Hoje já são divididos em regiões como se fossem autônomos. Tanto que o Controlador de uma região, ele não tem capacidade imediatamente de operar na outra região. São autônomos. O Controlador da região Brasília, por exemplo, ele conhece, e conhece muito bem, a região dele. Agora, para ele passar para outra região vai ter que fazer uma adaptação àquela região, que é demorada. Então já existe, dentro do centro Brasília, já existe essa divisão, essa subdivisão. Agora, isso

está sendo estudado, o DECEA está estudando nova resetorização e a informação que eu tenho é que em setembro, outubro, nós já teremos uma novidade a respeito disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Vou sempre lhe perguntar dessa forma, porque também perguntei a eles colocando o ponto de vista dos Senhores. Mas também os Controladores acreditam que essa divisão do controle do espaço aéreo, INFRAERO, ANAC, Comando da Aeronáutica, Ministério da Defesa, que essa multiplicação de órgãos, que isso faz mal ao nosso controle do espaço aéreo. O Senhor de certa forma é um gestor desse sistema, o Senhor acha que essa organização institucional que existe hoje, ela é muito burocrática, ela é excessiva, ela é insuficiente? O que o Senhor acha do sistema? Ou é bom o sistema?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Ela é bastante flexível, Senador. Tanto que as minhas subdivisões falam diretamente com as subdivisões e divisões do DECEA. Então, todas as nossas necessidades não requerem que passe nem pelo Comandante, dependendo do assunto a ser tratado. Então é bastante flexível e isso facilita a solução das necessidades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se o Senhor tivesse que apontar uma causa principal do apagão, o Senhor diria que qual é essa causa?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Foi o acidente em si. Após o acidente tudo foi potencializado. E essa exposição que nós estamos tendo constantemente à mídia, isso aumenta o nível de tensão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora, até coincidiu com a pergunta que eu iria fazer a V.S^a. O Senhor veja que após o acidente, então essas anotações foram feitas com o Boeing no final de setembro, um monte de problemas repentinamente começou a despontar no sistema de tráfego aéreo. Um cabo deixa o CINDACTA 2 inoperante em novembro, no dia 20. Isso eu coletei dos jornais e perguntei também aos Controladores. Defeito e equipamento deixam o CINDACTA 1 sem contato com os pilotos em dezembro, dia 5. Ainda em dezembro dia 18, equipamentos que catalogavam planos de voo falham no CINDACTA 1, dois dias depois nova pane no CINDACTA 2. Em 18 de março de 2007, pane no setor de informática no CINDACTA 1, três dias depois no CINDACTA 2. Três dias depois um raio queima - raio também não tem jeito - e fecha o aeroporto de Cubica. Com base nesses fatos eu pergunto: esses fatos são meras coincidências ou é uma mera coincidência? Por que é que esses problemas não apareciam antes? É possível dizer que houve sabotagem ou que os Con-

troladores quiseram chamar atenção para o problema deles e com isso, ao menos uma parte, um setor, desses Controladores desencadeou problemas?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: De forma alguma, Senador. Sabotagem de forma alguma não houve. O que houve realmente foram problemas técnicos. Daí nós chamamos a atenção para os nossos técnicos também. Então, quando um técnico, quando ocorre um problema técnico, também ele compromete a segurança, como foi visto. Então, temos que voltar nossas atenções para os nossos técnicos também, não só nossos Controladores. Então foram fatos que realmente muitos desses não haviam acontecido antes e que vieram a coincidir com essa situação. O nível de tensão após o acidente, a pressão por se manter os equipamentos funcionando corretamente, o setor técnico, ele se sente inserido nesse contexto e quer manter esse sistema funcionando corretamente. Então essa pressão, essa necessidade de se manter esse sistema funcionando, também levou até a algumas falhas de procedimento, como foi o caso do nosso problema na nossa CIT(F) no dia 5 de dezembro, tivemos aquele problema de comunicação. Então, esses problemas aconteceram por mera situação, mera coincidência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Em relação à INFRAERO, esse excesso de obras que a INFRAERO iniciou e não concluiu ou começou e deixou uma parte para trás, isso também atrapalhou e contribuiu para que houvesse o apagão aéreo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A parte da infra-estrutura aeroportuária, eu não tenho conhecimento desses dados que o Senhor está me passando agora. Porém, a gente sente a necessidade que seja construído, principalmente em São Paulo, mais um aeroporto, ou que seja utilizado o de Vira-Copos, onde vai haver uma necessidade também de infra-estrutura de transporte de passageiros terrestre. Sentimos a necessidade aí. Em São Paulo é onde está localizada e pontualizada a nossa necessidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): No início eu percebi que o Senhor quase que fez uma crítica ao trabalho da ANAC em relação à distribuição melhor desses vôos. É isso mesmo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não é uma crítica. Nós estamos percebendo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Crítica no bom sentido.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Claro, Senador. Nós que trabalhamos com controle de tráfego aéreo, nós percebemos que existem certos horários onde esse movimento é maior.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Justamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. O Ministro da Defesa disse que nós temos um dos melhores sistemas do mundo. O Senhor concorda com isso?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Concordo. Nós não devemos nada a ninguém. Se o Senhor visitar o *Euro Control* ou for aos Estados Unidos, o Senhor vai ver que os equipamentos e até os radares são até alguns inferiores ao nosso, tendo em vista a extensão territorial dos países que são menores, utilizam até radares com capacidade inferior ao nosso. Então nós não devemos a ninguém.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então vamos passar a perguntar agora sobre o acidente. O Senhor tem conhecimento, embora o Senhor não estivesse no comando, o Senhor tem conhecimento acerca desse acidente? O Senhor pode nos detalhar alguma coisa sobre a visão pessoal do Senhor ou da Aeronáutica?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A Aeronáutica tem a preocupação, após ocorrer o acidente, em deixar que o CENIPA e a Comissão de Investigação de Acidente, ela trabalhe com tranquilidade e serenidade para levantar todos os fatores contribuintes. Então esse trabalho se iniciou após o acidente, ainda está em andamento e ainda precisam ser ouvidas pessoas envolvidas no acidente, para que possa chegar realmente às causas do acidente e que se possa executar a prevenção de um acidente semelhante, que venha ocorrer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Senhor não pode falar sobre esses detalhes?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Os detalhes eu não tenho, mas a Comissão tem. Mas eu tenho conhecimento de alguma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria ao Senhor, por exemplo: ouvindo ainda pouco os Controladores que trabalhavam no dia em Brasília e mais os supervisores, todos disseram que o sistema falhou; que tem um *software* que não funciona, e que inclusive quando o avião chegou em Brasília a 37 mil pés, a aparelhagem indicava que ele estava voando a 36 mil. Então, segundo os Controladores que foram ouvidos, inclusive o Presidente no outro dia, o problema é do sistema que não presta. Do sistema que distorce, que apresenta o que eles chamam de fantasmas, pistas duplas. Tem o sistema que tem buraco negro aonde nada chega, nada funciona, às vezes funciona, outra vez não... Então, primeiro, realmente esse *software* é capaz de induzir

a erro o Controlador? Chega um avião voando a 37 mil e o *software* diz que ele está voando a 36 mil, isso é possível?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Para que nós possamos entender, podemos botar por gentileza a transparência da etiqueta no final. Nós precisamos entender como é que funciona esse *software*. O piloto ou as empresas aéreas fazem o seu plano de voo. Inserem no sistema. Inserido no sistema vai para o nosso centro de comutação que transmite para nossos consoles. Esse plano de voo passa a aparecer tanto no console quanto numa *strip*, que é papel também; existem os dois. Lógico, para prevenção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse é o plano pedido ou o plano autorizado?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: É o plano pedido pelo piloto ou pela empresa aéreo, confeccionado--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é que tem a capacidade de dar autorização? Quem pode?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O centro de controle. Ele recebe esse plano e de acordo com esse plano ele vai fazer a coordenação durante aquela rota solicitada e se essa rota puder ser voada conforme solicitada ela será aprovada conforme solicitada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então muito bem. Vamos fazer o questionamento aqui segundo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se o Senhor tiver esse voo especificamente seria bom.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu não tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não tem problema. O Senhor explica e eu vou perguntando para o Senhor.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Mas também fico a disposição de V.Ex^{as}. Nós temos a gravação de todos os voos que são controlados e visualizados. Nós temos.

[troca de presidência].

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Parece que o Coronel Rufino terá a atribuição de mostrar um pouquinho.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Aqui nós temos a etiqueta. Essa etiqueta é que identifica a aeronave no console. Essa aqui.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Isso. Esse é o voo 1837. Então os Senhores podem ver 400 igual a 400. Significa que no lado esquerdo é a altitude real do voo, tendo em vista que ele está sendo contro-

lado pelo radar secundário, aqui 400, é a altitude real, e essa aqui é a altitude ou do plano de voo ou autorizada pelo Controlador. Então o Controlador recebe inicialmente o plano de voo e se esse plano de voo for conforme, ele não modifica a etiqueta. Agora se ele fizer uma modificação ou se for solicitado para o piloto uma modificação de nível, o Controlador fará a modificação dessa etiqueta. Então quando essa aeronave está aproximando de algum fixo onde haja necessidade de se modificar o nível, três minutos antes, aproximadamente, esse nível muda. Exemplo, de 400 eu quero voar no 410. Três minutos antes daquele ponto onde haverá a modificação do nível, ele vai para 410. Se o Controlador autorizar esse nível, logicamente ele vai manter os 410. E a aeronave então será autorizada a subir para 410. Aí ficará 410 de um lado e 410 do outro. Se não for autorizado, ele permanece igual a 400.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] O Senhor permita só uma coisa, Relator. Então estava no 370 o voo da GOL, o *Legacy*? Quando desceu e passou em Brasília na vertical teria que estar em 360. Então o fixo teria caído para 360?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Antes do fixo, antes de Brasília, ele mudou para 360. Chama-se modificação automática.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Aí o fixo mostrou 360?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A etiqueta mostrou 360.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E o do avião mostrou 370?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Do avião permaneceu 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem, essa é a questão que eu queria levantar. No caso de saindo de São José dos Campos, ele saiu 370... Então veja bem, a autorização dele ou o pedido dele foi 370, São José dos Campos-Brasília; 360 Brasília-Teres; 380 Teres-Manaus. Então o sistema automaticamente entra nessa altitude ao chegar nessas localidades?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Se não houver modificação do plano de voo ele vai automaticamente vai mostrar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então ele entra no que está autorizado, mas ao mesmo tempo o outro lado mostra a altitude real do voo. É isso?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Mostra se estiver com o *transponder* ligado e com a identificação do radar secundário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Aí eu pergunto: então foi autorizado o 370 até Brasília, 360 até Teres e 380 até Manaus? Ou só foi solicitado? Essa que é a grande questão.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Essa modificação, isso foi solicitado pela empresa.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Foi também autorizado?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu teria que ouvir a autorização que eu não tenho conhecimento disso, qual foi a autorização de São José dos Campos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Veja bem, São José dos Campos, eu posso até ler para o Senhor o que é autorizado é o que o Coordenador transmite para o piloto? Essa que é a autorização? A autorização é do conjunto todo ou a autorização é só de trechos?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Ela pode ser completa se puder ser feita a sua coordenação até o final da sua rota, que pode acontecer de não ser possível essa coordenação. Aguardar alguma aeronave que já esteja voando na mesma rota, sair dessa rota para que seja autorizado seguir, conforme solicitado. Mas também é se dado um limite. Há uma autorização e um limite. O limite pode ser o final, até o final conforme solicitado, ou um ponto intermediário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Agora, veja só, o que nós estamos perguntando é porque o que nós temos aqui, se o Senhor quiser até leio para o Senhor, já li aqui mas se precisar leio novamente. O quê acontece? O piloto pede lá em São José dos Campos... Eu acho interessante ler, porque... Então, o que diz o Controlador? “November 600 X-RAY(F) Lima. ATC permissão para Eduardo Gomes”, que é em Manaus, permissão para Eduardo Gomes, “nível de voo 370, direção Poços de Caldas. Código *squawq* do *transponder* 4574. Após decolagem faça partida Oren”. Aí o Piloto: “Ok, Senhor. Eu peguei a pista 15 para SO A ISBEG(F). Nível de voo: 370. Eu não peguei o primeiro fixo. *Squawq* 4574, partida Oren”. Então o que nós percebemos? Que o plano de voo passado para o piloto no momento da decolagem faz referência tão-somente ao nível 370.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Justamente. De acordo com que o Senhor está lendo, essa autorização foi dada até Eduardo Gomes no nível 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Exatamente. O primeiro erro então teria sido aí. Porque em Brasília...

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Isso é chamada uma curta autorização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Agora, veja só, quando passa por Brasília, ele está aqui a 40 milhas de Brasília, ou seja, ele deve estar naqueles três, quatro minutos que o Senhor fez alusão. Está chegando e vai passar por cima de Brasília. O Piloto chama a torre: “Brasília, November 600 X-RAY(F) Lima, nível de voo 370. Boa tarde”. O Controlador responde: November 600 X-RAY(F) Lima, identidade *squawq*, vigilância de radar”. Piloto: “Entendi-do”. Quer dizer, então não se falou em alterar para 360. Então, permanece 370. E mais, o que leva a reforçar que esse nível de autorização foi pleno, porque enquanto o *transponder* funcionou por seis minutos subsequentes à passagem do avião por Brasília, o *transponder* indicava 370 que é contramão para Manaus.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Me permita só uma coisa, meu caro. Se o Senhor explica que parece que foi até Brasília, por que o fixo apontou 360 em Brasília?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Porque ele estava com a configuração do plano de voo solicitada.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então isso não quer dizer autorizado?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Pra mim, eu voo, toda vez que eu solicito, eu posso solicitar. Mas eu só levanto voo quando é autorizado. No momento que eu mando para lá, para Brasília, “Brasília, solicitado tal caminho”, e vocês mudam, o solicitado morre no chão; ele vira autorizado. Não existe solicitado voando. Solicitado voando é só se for igual autorizado, mas assim mesmo não é solicitado, é autorizado. Solicitado é no chão. Depois que vocês chegam, pegaram meu voo, está autorizado. Aí virou autorizado.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Durante o voo podem ser dadas novas autorizações.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Ta bom, então mandaram mudar para o 360 durante o voo?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor, não foi.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Então ele levantou 370, ligou o piloto automático e foi embora.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Foi o que foi dito aqui pelo Sargento, que foi de fio a pavio 37.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O Sargento disse que o sistema dizia que tinha que baixar para 360.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Ele disse, mas que ele falou com o--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só esclarecendo que nós tivemos uma Sessão Secreta e o teor da Sessão Secreta...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Não, não foi agora. Foi a anterior. Estou me referindo a anterior. Essa secreta só repetiu o que foi falado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que reforça a tese do 370 até o final, porque quando houve a troca dos Controladores saiu o Sargento João Marcelo entraram Sargentos Lucivando, mais o Leandro como seu auxiliar. E aí o João Marcelo simplesmente não falou nada. Não disse que tinha uma aeronave em perigo, não disse que tinha uma aeronave com *transponder* desligado. Mais à frente o Lucivando e o Leandro ao perderem também o contato primário, eles tentaram falar às cegas, inclusive, e houve momento em que o *Legacy* recebeu, tentou, disse: “Olha, eu não entendi o que vocês falaram”. E o que parece também é que numa situação como essa, segundo o regulamento, quando o avião está numa situação como essa, tem que ser transferido para o centro subsequente que seria o centro amazônico. E o centro amazônico, embora contatado, dizendo que viu o avião no radar, não foi passado problema para ele; que estava sem *transponder*, que estava sem o radar primário e tudo mais. Então, nesse aspecto, realmente foi ferido o código que determinava esse código 14.4.10 do ICA 100-12, que obrigava o Controlador a informar a situação para o controle seguinte que é Manaus, para que esse tomasse as providências?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Senador, aí o Senhor entrou em detalhes do assunto, onde para mim, eu não estava controlando, não estava nem no CINDACTA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o Controlador de vôo disse que realmente não foi solicitado a ele. Porque veja só, pode ter, e aí o Senhor pode até esclarecer melhor. Pela informação dada e prestada pelos Controladores aqui de Brasília, naquele momento para eles, eles já estavam transmitindo para Manaus, porque já não tinham capacidade de operação; para eles não tinham mais sinal. Mas para Manaus o sinal era pleno. Tanto é que não houve qualquer espécie de cisão na comunicação entre o vôo GOL e o comando de Manaus. Então o Senhor não acha... O Senhor não entende que realmente deveria a aeronave estando em perigo, deveria ter sido transferido para Manaus essa tentativa de controle?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Existem procedimentos. Essa instrução que o Senhor leu é que eu disse inicialmente, que é a que rege Controla-

dores e Pilotos. Existem procedimentos para falha de comunicação, tanto por parte dos Pilotos quanto para os Controladores. No caso de uma falha de comunicação esses procedimentos deveriam ser adotados, por parte de Pilotos e Controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa pergunta eu não fiz ainda, mas o Senhor é Piloto?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Estou super curioso, Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É uma coisa que já foi perguntada. O Senhor é Piloto, não é?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Sim, Senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Se o Senhor recebesse aquele comando de São José dos Campos: “*November 600 X-RAY(F)* Lima, ATC, permissão para Eduardo Gomes Manaus, nível de vôo 370, direção Poços de Caldas, código *squawq* do *transponder* 4574. Após a decolagem faça partida Oren”. Se o Senhor como Piloto, o Senhor sairia de São José dos Campos e iria para Manaus no 370?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu solicitaria uma confirmação da autorização, como já aconteceu várias vezes de receber uma curta autorização e ser uma rota extensa, eu sempre peço... Eu pediria toda a autorização da rota. Nem sempre é possível dar, mas aí no *clearance limit* que ele me daria, no caso, Brasília, 370 até Brasília, após vamos confirmar se vai manter o 370, se vai mudar de nível ou não. Eu solicitaria a confirmação desse tipo. O Piloto nesse caso aí entendeu que estava autorizado até Manaus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Até porque americano não sabe desse padrão. Possivelmente ele nem sabia que a partir de Brasília era contramão no 370.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Deveria saber. As cartas de aerovia, de rota, informam isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Também então? Bom, então é mais um motivo para se saber que o Piloto também contribuiu --

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Porém, se autorizado pelo Controlador nós seguimos o que o Controlador determinou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E o Controlador determinou que fosse até Manaus em 370?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Pela autorização, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ok. Eu estou satisfeito. [soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Uma indagação objetiva: o Senhor acha aceitável nos padrões de exigência de segurança de vôo atuais que alguém desligue o *transponder*?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Desligar nenhum Piloto faz isso, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então qual a razão que aquele *transponder* desligou? Do *Legacy*.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O *transponder* pode acontecer de sofrer uma pane intermitente, entrar e sair. Isso tem que ser realmente analisado. Eu já tive condições em vôo aonde o Controlador me consultou se meu *transponder* estava, ou melhor, informando que o *transponder* não estava operando e que eu fizesse um cheque. Aí nós possuímos dois *transponder*. Aí passei para o secundário e voltou à indicação de *transponder*.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Em nenhum momento o Senhor imagina que o *transponder* teria desligado por falha humana e ao mesmo tempo que um minuto, dois, após o acidente, o *transponder* volta a funcionar normalmente após indagação que tenha havido dos próprios Pilotos?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Somente a investigação que teria condições de dar essa informação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não é uma rotina de segurança de Pilotos a checagem do sistema de *transponder* da aeronave?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O sistema de *transponder* geral possui uma indicação luminosa onde ele está recebendo a interrogação do radar. Mas existe o cheque periódico, mas não existe um controle constante de se ficar observando aquele instrumento. Então, durante esses cheques periódicos pode acontecer dele dar uma pane intermitente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E funcionar dois minutos, um minuto após--

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Pode acontecer, Senador. Equipamentos falham. É por isso que nós temos dois *transponder* na aeronave, o um e o dois. Sempre com redundância.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E nesse caso falharam os dois?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Aí somente a Comissão tem condições de responder isso, eu não tenho essa informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Coronel, só para satisfazer uma curio-

sidade. Eu perguntei se o fato... Quando se discutia sobre militarização e tudo mais... O Senhor é Sargento e é Controlador de vôo, o Coronel, o Aviador é o Piloto. Em tese o Coronel tem que obedecer ao Sargento. Aí ainda me disse: “Isso acontece? A militarização atrapalha? Respondeu: “Não, de vez em quando algum Coronel desobedece”. Até utilizaram uma gíria que eu esqueci qual. Então, acontece do Coronel desobedecer o Controlador por conta da patente?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Na Força Aérea nós temos uma característica especial. Por trabalhar muito com tecnologia, nós trabalhamos muito próximo dos nossos graduados. Existe aquele relacionamento profissional e chegando até na amizade. Por exemplo, Pilotos e Mecânicos. Nós dependemos, confiamos naquele mecânico que executa o serviço de manutenção, executa o serviço de pré-vôo; então existe uma aproximação muito próxima. O curso de Chefe de Controlador que eu falei aqui no início que eu realizei, os meus instrutores eram graduados, aos quais eu respeito muito e admiro muito o trabalho que eles realizam e a instrução que foi me dada. Então essa aproximação, ela é muito grande dentro da Força Aérea. E também isso acontece no controle de tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas então não há isso? O Coronel não desobedece o Sargento de jeito nenhum?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Existem seres humanos. Cada um é cada um. Mas quando nós estamos envolvidos nessa situação, o profissionalismo sobrepõe hierarquia, disciplina, o profissionalismo fala mais alto.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] Senador Romeu Tuma. Aqui estão inscritos, Senador Wellington, Mário Couto, Leomar e Agripino. Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Coronel, eu queria primeiro cumprimentá-lo pela serenidade e pela segurança com que fez as respostas bem questionadas pelo nosso Relator e pelo Presidente. E V.Ex^a. manteve o equilíbrio, a resposta segura, então não posso deixar de cumprimentá-lo. Mas eu queria contar uma pequena história, Presidente, bem rápida, eu estava na Polícia Federal ainda como Delegado de 5ª classe, fomos fazer uma operação em Mato Grosso, num DC-3, Coronel. O Senhor não tinha nascido ou pelo menos não tinha saído da academia. Num DC-3. E o Coronel que era o Piloto e tinha um Major Mecânico, ou Engenheiro, não sei, Mecânico, eu diria --

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Existem oficiais mecânicos também.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Então. E ele pousou em Campo Grande e tinha que fazer... Aliás, em Dourado. Porque a fuselagem do motor, ela fez uma rachadura. Então se via o fogo pegando a base da asa. Então ele pousou. Examinou, o Coronel disse para o Major: “Nós podemos voar até Dourados que é dez minutos”. O Major falou: “Negativo. Pode bater asa”, ele nem sabia ele perguntou. Ele falou: “Não, o fogo come e a asa cai”. Então o Coronel ficou quieto e o Major decidiu que não podia voar. Então, essa hierarquia na área de segurança, prevalece quem conhece melhor a parte operacional. Então, as vezes pode ser... “Vai tomar banho, eu estou voando bem”. É uma coisa muito pessoal, porque na área de segurança não há desobediência, há aquele que está com uma missão.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Profissionalismo fala mais alto. Um exemplo dessa interação são Pilotos e Mecânicos de helicóptero. Onde quando se vai realizar um pouso numa área restrita, quem coordena todo aquele pouso é o mecânico.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Mas tinha um Sargento conosco na Amazônia, que foi pousar, ele desce primeiro para guiar o Piloto, que é um oficial. Então ele percebeu que a sapata do helicóptero ia afundar. Começou a gritar e determinou que o Piloto decolasse e que todos nós voltássemos para dentro do helicóptero. Então não tem... Segurança é o principal.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Esse relacionamento nos faz muito bem. Outro exemplo desse relacionamento, oficiais, digamos, e graduados, é no controle de Defesa Aérea, que é onde o Piloto de caça ele segue estritamente o comando do Controlador de tráfego aéreo.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Falando em tráfego aéreo, o Senhor dividiu em dois, o tráfego aéreo civil e o tráfego aéreo militar. Qual é a diferença real entre essas operações se tem que obedecer ao Controlador? Tanto um quanto o outro tem que obedecer ao Controlador. Porque se tem um vôo civil, numa área, um vôo civil numa área e entra um avião militar, são dois Controladores diferentes? Como é que vão se comunicar para evitar um acidente? Eu estou perguntando pra gente ter um conhecimento mais...

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Existe a coordenação entre os órgãos. Inicialmente... O exemplo de uma aeronave de Defesa Aérea. Inicialmente ele decola com a torre, um exemplo Anápolis. Ele decola com a torre de controle que é a circulação aérea geral, a torre de controle passa pro controle de aproximação e que passa depois para, ou para o ACC, dependendo da rota que vai voar, ou diretamente para o controle de Defesa Aérea. E aí, existe a coordenação entre a Defe-

sa Aérea, o centro de controle e os demais controles, ou aproximação ou torre. Então há uma--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Tem coordenação.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Coordenação estrita.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Porque senão parece que um não tem nada com o outro.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, existe uma coordenação.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Aqui se falou muito... O Demóstenes tem levantado muita segurança, o Presidente, a gente também, pelo que os depoentes e o Controlador tem falado, o Estado psíquico de cada um. Eu pergunto se a Diretoria Médica da Aeronáutica tem se preocupado em fazer o tratamento de recuperação psicológica dos Controladores? Porque eu ouvi que eles estão numa angústia profunda, desgaste, irritação. Tudo isso pode trazer uma intranquilidade no controle do voo.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Após o acidente o nosso instituto de psicologia da Aeronáutica--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Estou dizendo isso porque o Senhor pode estar preocupado por ser o Comandante do CINDACTA.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Estou. O nosso instituto de psicologia da Aeronáutica esteve durante um bom tempo após o acidente fazendo o acompanhamento desses Controladores, onde alguns retornaram às atividades e outros continuam afastados.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Ainda continuam em tratamento.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Mas o que mais tem deixado nesse estado de atenção mais alto é realmente a exposição à mídia. Cada notícia que sai, cada fato que sai, há um momento de tensão.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Senador Demóstenes, V.Ex^a. tem perguntado sobre algumas razões do apagão aéreo. E o Coronel disse que o ponto central de tudo isso é São Paulo, um dos mais difíceis de ser controlado, pelo volume de vôos que aumentaram muito. A VARIG praticamente, o sentido da saída da VARIG foi substituído pela GOL e por outras companhias que aumentaram o número de vôos para atender a população que hoje busca a aeronave. O que me preocupa é a reconstrução dos aeroportos esquecendo do principal que é a segurança de pista. Então, tem um nexos casual de... Porque se a pista de São Paulo não foi cuidada antes do aumento do volume de vôo e mais uma reconstrução para o conforto do passageiro, a pista ficou relegada ao segundo pla-

no. E hoje com a deficiência de não mais operar uma das pistas que está em reforma, ficando a menor que tem que operar com aviões que possam pousar em 500 metros a menos. Eu sei que o tamanho da pista sempre é regulada pelo tipo de aeronave que vai operar. Se isso não é uma das razões que... Porque São Paulo praticamente ficou um ponto de redistribuição de vôo, como Brasília também. Eu não sei nem como é que vocês chamam isso.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Chama de ruby(F).

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Então, aquilo lá pousa em São Paulo, vai para Norte, Nordeste, e Brasília também é um centro redistribuidor de vôos. Então a evolução tecnológica tem que ser principalmente nesses aeroportos e não esquecer a parte de segurança. Aonde os Pilotos possam operar e o parque de pouso diminua. Se só cabem 10 aviões, não pode pôr 20 pousando lá. Hoje essa coisa de ficar esperando no solo, porque espera no ar e espera no solo também. Aguardando. Então é um negócio que às vezes o Controlador de vôo não tem culpa. Ele procura segurar para evitar uma coisa mais grave. Quando eu desci em Vira Copos outro dia, porque não pôde pousar em São Paulo pela sobrecarga de aviões, fui para Vira Copos e ficamos 48 minutos na pista aguardando um lugar para estacionar. Então hoje já vai para Cumbica, já vai para Campinas, para todo lugar. O Controlador tem que tirar do ar. O Piloto diz: “Olha, já estou quase sem combustível, como é que eu faço?” Então dirija-se pra opção que seria do Piloto. Eu não vou mais fazer perguntas, porque acho que o nosso Relator está bem preparado para tudo isso, e eu acho que vamos ter um grande Relatório. Com certeza visando o interesse da sociedade brasileira. E parabéns, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Coronel Eduardo, eu também queria parabenizar V.S.^a. pela postura e pela firmeza nas respostas. Eu, depois do primeiro dia que nós tivemos aqui na CPI, eu fui para minha casa um tanto quanto preocupado. Depois que ouvimos o Sargento Wellington, eu até comentei com a minha família, a minha preocupação de viajar novamente. Por quê? E é preciso fazer essa pergunta a V.S.^a, para que a sociedade brasileira possa ficar esclarecida. O meu pânico pessoal já acalmou, mas pode ser que muitas pessoas ainda não tenham acalmado. O que foi falado aqui pelos Presidentes dos sindicatos? Que representam a classe, lógico. Que tinha problemas de equipamento, que tinha problema até na parte de cursos de língua, principalmente a inglesa, que tinha problema de pessoal, confirmado por V.S.^a, que tinha

problema de estresse, e que isso só foi melhorando depois do acidente; mas que os problemas continuavam, que não tinham sido todos solucionados. E que existia principalmente, aí me preocupou muito, Coronel, uma pressão de cima para baixo e esta pressão estava causando um pânico entre os Controladores. Ele chegou a dizer, inclusive, que a qualquer momento um deles poderia chutar o equipamento. Quem não fica preocupado ouvindo todas essas afirmações? E principalmente depois que quase aconteceu outro acidente, dito por ele mesmo. Então, eu pergunto a V.S.^a, eu senti sinceramente uma insatisfação muito grande de todos que vieram aqui, eu senti. Eu pergunto a V.S.^a: Isso não é preocupante? O que fazer para tranquilizar a sociedade nesse sentido? É verdade tudo isso? Nós podemos acreditar em tudo isso ou são afirmações falsas?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Nós temos um controle de espaço aéreo, de tráfego aéreo, seguro e eficiente. Nós estamos passando por um momento muito difícil que foi após esse acidente, onde eu digo para V.Ex.^a. que nem todos os Controladores manifestam as posições desses que aqui estiveram; nem todos.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Mas são legítimos representantes da classe. São os Presidentes dos sindicatos.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. Eu tenho vários Controladores que não são associados.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Mas a maioria é.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, Senhor. Segundo eu ouvi, ou nessa Comissão ou na Câmara, são 400 aqui em Brasília associados da ABCT.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita, Senador Mário Couto. Coronel, o Senhor estaria satisfeito com o nível salarial dos Controladores de vôo Sargento?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O ser humano, ele deseja sempre ter uma condição de vida melhor, Senador. E todos nós almejamos isso. Eu acho justo que todos almejem ter uma condição melhor.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Mas V.S.^a. quando começou sua explanação disse que os 2700 Controladores de vôo tinham amor ao que faziam e estavam satisfeitos; e eles disseram que não.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não os 2700. Existe esse grupo--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eu entendi que V.S.^a. tinha falado na totalidade, porque V.S.^a. globalizou. Disse os 2700 estão satisfeitos, amam a profissão que não bate com que os Presidentes de

sindicatos falaram aqui. Todos os dois, tanto o Jorge Botelho como o Wellington.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu comentei dos 2100 membros efetivos do CINDACTA 1, onde nós temos Controladores, Técnicos...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Mesmo assim, Coronel, mesmo assim. Esses que são associados e que estão insatisfeitos e que dizem que sofrem pressão dos graduados, é verdade isso?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu sou o Comandante e a pressão, não tenho visto isso. Tenho conversado com os chefes imediatos deles, isso não existia e não existe. Então eu não tenho conhecimento disso. Isso em conversas, reuniões diárias, nós temos trabalhado isso, onde o trabalho dos Controladores é executado de forma tranqüila como sempre foi. Dentro das regras previstas, dentro das necessidades previstas. Nós não temos isso no CINDACTA 1.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): A sociedade pode ficar tranqüila?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O Senhor pode ficar tranqüilo que os nossos Controladores trabalham com segurança e com eficiência. Tanto que essas dificuldades ou atrasos que venham a ocorrer são justamente para se manter a segurança do transporte aéreo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): O Senhor não acha que a INFRAERO gastou muito nos aeroportos com luxo, beleza, e esqueceu da parte de controle aéreo? Qual é a sua opinião com relação a isso?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Senador, é o planejamento da INFRAERO. Eu não tenho como fazer uma avaliação sobre isso. A INFRAERO sabe das necessidades e faz os seus planejamentos. Então eu não tenho como afirmar alguma coisa sobre isso.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): E por que o Comando não se preocupa em dar melhores condições de curso, por exemplo, da língua inglesa? Quem sabe se não houve um choque de linguagem até mesmo no voo da GOL?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O idioma inglês é trabalhado desde o início da formação do Controlador.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eles chegaram a afirmar aqui que eles falavam inglês, mas que eles mesmos pagaram por isso.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Eu explico para o Senhor. O idioma inglês é trabalhado desde o início da formação do Controlador. Desde lá na escola onde passa no concurso e começa. Ele tem o inglês técnico que é o mesmo inglês que os Pilotos

possuem, de tráfego aéreo internacional. É o inglês técnico aeronáutico. Porém sentiu-se a necessidade e há uma recomendação da ICAL(F) para que até o ano de 2008 os Controladores envolvidos com tráfegos internacionais atinjam um nível operacional. E o Comando da Aeronáutica está proporcionando aos nossos Controladores isso. Hoje os nossos Controladores estão realizando curso em uma das melhores organizações de educação da língua--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Depois do acidente?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não, já vinha desde o ano passado. E nós temos também no CINDACTA 1 laboratório de idioma, lógico que esse laboratório não tem capacidade para atender a tudo, mas podemos utilizar os tempos e os espaços para que nós possamos administrar. Nós temos Controladores de tráfego aéreo que são instrutores da língua inglesa e também nós temos essa possibilidade de fornecer. Todos os dias no horário do almoço, aqueles que têm interesse, não os Controladores, até da parte de administração, é oferecido esse curso de inglês. [soa a campainha]. Até para os membros da administração.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Muito obrigado, Sr. Presidente, estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Ex^a., Senador Mário Couto, e concedo a palavra ao Senador Wellington Salgado, último orador inscrito.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, serei rápido. Coronel, vou fazer uma pergunta... Eu sou fã da Aeronáutica. Sou suspeito, já ganhei inclusive um presente do Tenente Brigadeiro, que parece que é a maior condecoração que existe, é a maior patente em tempos de paz, o Tenente Brigadeiro. Exatamente. Então veja bem, eu vou fazer uma pergunta um pouco maldosa, por isso que eu queria falar antes. Naqueles dois pontos que estão sendo colocados, 400 e 400, você tem a esquerda o que está autorizado--

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O nível de voo real.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): O nível de voo real. A direita o que está autorizado?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Autorizado ou do plano de voo solicitado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Plano de voo solicitado. Então nós temos o real ou do plano de voo autorizado. Solicitado, no momento que levanta voo é autorizado.

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Como eu expliquei ao Senhor, o exemplo do *Legacy*. Ele re-

cebeu, o sistema recebe o plano de vôo solicitado e conforme vai havendo a progressão do vôo, se houver modificação dessas altitudes, o Controlador modifica aquela altitude.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sei, Coronel, estou acostumado a voar. Quando eu levanto vôo, o meu sugerido vira autorizado no momento que eu saio do chão. Eu só mudo se vocês mandarem. Agora, a pergunta que eu quero fazer, a pergunta maldosa é o seguinte, 400 é o real, 400 é o autorizado ou o que está no plano. Fazer uma pergunta que não tem a ver com a Aeronáutica, mas tem a ver com o Controlador de vôo. Suponho que eu venha acompanhando aquilo ali e acontece um tremendo acidente de um Boeing com um avião. Eu no momento de desespero, “meu Deus do céu, não prestei atenção”. Eu vou lá atrás e redigito o novo plano de vôo para que apareçam ao invés de 370, 360. É possível?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Não é possível.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Por que é que não é possível?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: É gravado. A partir do momento que ele foi lançado no sistema, ele fica gravado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Ele não pode ser regravado? Se eu posso mudar o meu plano de vôo, em cima, voando, com autorização de vocês por quê é que não posso regravar?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A visualização é gravada. Se houver alguma modificação--

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Vão ter séries embaixo uma da outra?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Ela é gravada e há possibilidade de se visualizar essa modificação.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Quer dizer que se nós contratarmos uma auditoria, se possível fosse, para ver se está realmente lá ou se foi mudado isso apareceria?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: A visualização que nós temos lá o Senhor já tem condições de ver isso.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Se eu contratasse uma auditoria para ir nesse *software*, se houvesse alteração teria condições de ver? Esse *software* é nacional ou importado?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Nacional, tecnologia nacional.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): E o segundo é que eu sou totalmente contra a desmilitarização do setor. Sou contra, Senador Demóstenes, porque eu vi aqui quando o Comandante Militar, que é antigo Ministro do Exército, ele nos mostrou numa Comissão como estavam cercando toda a Amazônia com bases americanas, inclusive uma no Paraguai agora, tipo Guatamo. Por isso que eu sou contra. Porque eu acho...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Gautama?

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Não, não foi essa não. Guantánamo, mas que tem culpa, pronto. Então, qualquer ataque é ordenado por quem estiver acompanhando. Por exemplo, entrou um traficante na Amazônia, vocês vêm pra mandar um avião da Aeronáutica ir lá. É ordem de vocês, não é?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: É, através de nossos centros de operações militares. Em todos CINDACTA´s existe um centro de operações militares e é esse centro que aciona a aeronave de alerta.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Mas eles trabalham juntamente com vocês ou paralelo a vocês?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Dentro do centro, dentro do nosso centro operacional.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Você informa para ele que tem um avião não identificado e ele toma as atitudes?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O centro operacional militar faz parte do nosso centro operacional integrado. Então nós temos o ACC, o OPP e o COPM. Quem faz a vigilância das aeronaves não identificadas é o COPM. Então o COPM identificou que tem aeronave, não conseguiu identificar essa aeronave, ele vai ao ACC, checar com o ACC: “Você tem essa aeronave? Você conhece essa aeronave?” E o ACC informa “Não, não conheço, não tem plano, não temos nada previsto”. A partir daí, o Controlador de Defesa Aérea, ele tem tempos para modificar o nível de identificação. Chegou aproximadamente três minutos e não conseguiu identificar essa aeronave, há a necessidade de acionar a aeronave de alerta para fazer a interceptação. Então esse Controlador aciona a aeronave de alerta, ela decola com a torre de controle que é a circulação é geral, passa o controle de aproximação, para o centro ou diretamente com a Defesa Aérea. Aí a partir daí, ele passa a ser controlado com a Defesa Aérea em coordenação com o centro de controle.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Obrigado pela aula. Sr. Relator, eu queria que V.Ex^a. tivesse a possibilidade de fazer

uma checagem nessa questão. Acho que o Delegado deve ter feito também e acompanhado. Mas se V.Ex^a. puder ver se é possível ver se houve alteração ou não. Porque até agora o 37 estava autorizado desde o início, 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nós temos a perícia feita pela Polícia Federal que mostra exatamente o que o Coronel disse. Ou seja, o pedido foi 37, 36, 38, isso está no sistema. Agora, o autorizado, como nós desconfiávamos, a Polícia Federal também disse, foi 37.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Última pergunta, Sr. Presidente, antes de ir embora. Eu sei que V.Ex^a. também está com uma aparência um pouco cansado e tudo, imagino também os oficiais aqui. Nos Estados Unidos quando um Piloto levanta voo é comum ele ter a mesma altura de voo do início ao fim?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: Ela pode ser modificada.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sim. Qual é o praxe nos Estados Unidos? A informação que eu tenho é que é praxe nos Estados Unidos se levantar e ir do início ao fim na mesma altura de voo. Eu queria que o Relator checasse isso, porque aí o Piloto vai direto. Entendeu? Porque o Piloto é americano e ele foi direto.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a... Senador Renato Casagrande, Vice-Presidente desta Comissão, está com a palavra.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): 10 segundos, Sr. Presidente. Coronel, se o *transponder* tivesse ligado no *Legacy*, qual a distância que o *Legacy* receberia o sinal da vinda do outro, da outra aeronave da GOL?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: O radar secundário tem um alcance aproximadamente de 450 quilômetros e o radar primário aproximadamente de 400. Aproximadamente 390 a 400 ele começa a perder o sinal. O alcance dele é esse.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Então ficou muito tempo esse equipamento desligado. Não visualizou hora nenhuma no sistema. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Antes de encerrar, a Presidência coloca ainda em votação a Ata da Reunião anterior. Se todos estiverem de acordo, permaneçam como sem encontram. Aprovada. E agradecendo ao Coronel e a Aeronáutica a presença aqui, os esclarecimentos. Eu só deixaria uma ponderação ainda à CPI. Não me parece absolutamente razoável que possamos estar satisfeitos em ver um Sargento numa função tão nobre como esta ganhar

um salário em torno de 1200 reais. Não me parece adequado, não me parece a valorização da atividade profissional. Outro item que a Força Aérea deve debater sem nenhum receio aqui: o número de servidores, Controladores de voo se é satisfatório ou não. A CPI só vai poder ajudar nessa questão se o tratamento for transparente, direto, sem nenhum tipo de receio. Nosso papel aqui não é a crítica, é a resposta àquilo que a sociedade quer, que é a condição de trabalho digno, a valorização da atividade e a tranquilidade da sociedade ao entrar numa aeronave brasileira. Muito obrigado. Próxima reunião será amanhã às 10h00, com a presença do Coronel Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira; Brigadeiro Jorge Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA; Edgar Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos; Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL Transportes Aéreos e Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A. Amanhã às 10h00.

Sessão encerrada às 20h09.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIR E, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VOO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 5ª reunião de 2007 realizada em 29 de maio de 2007

Ata Circunstanciada da 5ª Reunião de 2007, realizada em 29 de maio de 2007, terça-feira, às dez horas e vinte e três minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Coronel Aviador Rufino Antonio Da Silva Ferreira; Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho; Senhor Edgard Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Gua-

ruhlos; Constantino de Oliveira Júnior – Presidente da Gol Transportes Aéreos S/A; Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A e Paulo Cezar Castello Branco, Vice-Presidente de Planejamento e Alianças, na qualidade de convidado.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Antonio Carlos Magalhães (PFL-BA)
Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator
José Agripino Maia (PFL-RN)
Mário Couto (PSDB-PA)
Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sibá Machado (PT-AC)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Raimundo Colombo (PFL-SC)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)
Tasso Jereissati (PSDB-CE)

Estiveram presentes ainda, os Senhores Senadores **Heráclito Fortes e Jarbas Vasconcelos**, não membros da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento nº. 401/2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy e que tiveram o seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo, ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta destina-se, desta reunião, destina-se à oitiva dos senhores: Coronel Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira, Presidente da Comissão de Investigação do Acidente Aeronáutico do voo Gol 1907; Brigadeiro-do-ar BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA; Edgard Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos; Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol Transportes Aéreos S.A. e Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A. O nosso Relator está numa etapa final do tratamento de saúde e já chegará, em breve, para dar continuidade à sua função, interinamente nós estamos

aguardando o Senador Romeu Tuma, que cumprirá a condição de Relator *ad hoc*. Ele está agora saindo do Conselho de Ética para vir dar a sua colaboração.

Então, inicialmente, a Presidência convida para a sua exposição o Coronel Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira, que é o Presidente da Comissão de investigação de acidente aeronáutico do voo 1907. Muito bem vindo, coronel.

A Presidência esclarece ainda que todos os convidados e depoentes já apresentaram os devidos termos de compromisso nos termos do art. 203 do Código de Processo Penal. Coronel Rufino Antônio da Silva Ferreira, V.Sª. tem a palavra. Antes de dar-lhe a palavra, a Presidência solicita ainda que além do seu, da sua manifestação falada, possa haver uma contribuição para os Srs. Senadores e todos que assistem essa Sessão das imagens possíveis que confirmem as suas opiniões que sejam relatadas nesta Comissão.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senhor, Exmo. Sras. e Srs. Senadores, Exmas. Autoridades, ilustríssimas autoridades senhoras e senhores, bom dia. Antes de mais nada, me apresentando, Coronel Rufino, aviador, formado em 83, atualmente, servindo no CENIPA. Trabalho com investigação de acidentes. Fiz o meu curso em 88 e há, nesses 20 anos, dez inteiramente dedicado à parte de investigação e prevenção de investigação de acidentes aeronáuticos. Exercendo cargos de chefe de investigação, de inserção de investigação, da divisão de investigação e prevenção de acidentes e posso dizer que estou fazendo, estou procurando dar todo o retorno que o investimento que foi feito na minha especialização. Exmas. Sras. e Srs. Senadores, não poderia prestar o meu depoimento sem ressaltar alguns pontos que considero da maior relevância e que espero sejam úteis para proporcionar o melhor aproveitamento do tempo das Exmas. Autoridades aqui presentes. O acidente que evidenciou os problemas objetos dessa CPI vitimou, diretamente, 154 pessoas e deixou um incalculável número de vítimas indiretas. Contudo, a compreensão sobre o que aconteceu é a única forma de permitir que medidas sejam tomadas para evitarmos a recorrência de novos acidentes. [Soa a campainha] A investigação procedida pelo comando da aeronáutica tem como objetivo único a prevenção de acidentes e incidentes não sendo o propósito desta atividade o apontamento de culpa ou responsabilidade civil conforme prevê o item 3.1 do anexo 13 da Convenção de 1944, da organização de aviação civil internacional, conforme o que está projetado na tela.

Tem como dever levantar todos os fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente, a fim de emitir recomendações de segurança de voo. O co-

mando a aeronáutica sempre investiu na formação de oficiais e agentes de segurança de voo, formando investigadores para fim de prevenção, a fim de permitir que este trabalho técnico seja sempre realizado dentro dos melhores padrões mundiais. Este investimento sempre permitiu ao nosso país receber o reconhecimento da comunidade internacional como possuidor de um alto grau de credibilidade e respeito na área de prevenção de acidentes aeronáuticos. Por este motivo, esta investigação, desde seu início, transcendeu nossas fronteiras e é observada atentamente pela comunidade internacional, pois seus resultados já estão saindo recomendações que elevarão ainda mais o alto grau de segurança da aviação brasileira e mundial.

Abrangendo aspectos relativos a fatores operacional, humano e material, foram apontados quatro pontos focais nessa investigação. Primeiro, funcionamento do transponder e equipamentos de rádio navegação da aeronave November 600 XL, que é a identificação de matrícula do Legacy. O conhecimento, como segundo ponto, o conhecimento e preparo previsto aos pilotos do November 600 XL para a realização de voo no Brasil. O terceiro, aspectos relativos a normas e procedimentos do controle de tráfego aéreo atualmente em uso no Brasil e no mundo. Sistemas e equipamentos de comunicações e sistemas de vigilância do controle do tráfego aéreo. Em relação ao primeiro ponto, todos os testes e análise dos equipamentos de rádio navegação, comunicação, transponder e TCAS da aeronave November 600 XL foram concluídos.

De acordo com o documento de descrição e suas certificações, o sistema de transponder de comunicação e sistemas TCAS não apresentaram erro do projeto ou de integração. Eliminada a hipótese de falha material, partimos para a hipótese de falha operacional. Em coordenação com as autoridades americanas, já foram feitas recomendações no sentido de aumentar a consciência situacional dos pilotos em relação aos equipamentos de alerta de anti-colisão embarcado, que são justamente os TCAS, com instalação de alarmes sonoros para advertir os pilotos em caso de saírem do modo de operação previsto para aquela fase de voo.

Em relação ao segundo ponto, preparo dos pilotos. Está sendo examinada a preparação de pilotos que vêm ao Brasil, como no caso em tela, em missões esporádicas, acostumados a uma outra cultura e padrões de operação que apresentem diferenças em relação às normas de call(F). O terceiro e quatro pontos envolvem aspectos relativos ao controle de tráfego aéreo. Diante da contribuição de alguns aspectos operacionais e organizacionais levantados nas primeiras análises, foram expedidas recomendações iniciais que visaram permitir, de imediato, a verificação de diver-

sos aspectos ligados à formação e treinamento dos controladores de tráfego aéreo, aperfeiçoamento de normas e modelos operacionais, fluxo de autorizações de plano de voo, planejamento de voo, controle das atividades operacionais e a verificação sobre a pertinência de melhorias dos equipamentos e adequação de hardwares e softwares.

Todo o acidente decorre da junção de diversas condições alinhadas, é assim em qualquer parte do mundo e compete à investigação preventiva, retirar lições que resultem no aperfeiçoamento de toda e qualquer área envolvida. Foi verificado que algumas normas e procedimentos não foram corretamente executados. Contudo, será necessário buscar mais informações para que possamos concluir os motivos pelos quais isto ocorreu e para que possamos confeccionar as pertinentes recomendações de segurança.

Finalmente, quanto ao sistema de comunicação e vigilância, a comunicação é essencial para o efetivo controle do tráfego aéreo e ainda não concluímos os nossos trabalhos relativos à contribuição deste ponto. Não há, até o momento, nenhuma indicação da influência da cobertura radar por ineficiência ou deficiência dos equipamentos. Na medida em que avançamos nas investigações, mais recomendações serão realizadas focando pontos mais específicos, visando permitir a elevação do nível de segurança dos serviços de controle de tráfego aéreo prestado aos usuários do espaço aéreo brasileiro. No intuito de dar a minha melhor contribuição para o trabalho desta CPI, ressalto que a utilização de informações técnicas oriundas da investigação da Aeronáutica, que são obtidas dentro de um contexto de prevenção de acidentes, se usadas para outros fins poderão induzir a erros, além de trazer sérios prejuízos para a prevenção de acidentes aeronáuticos tanto no Brasil como no mundo. Prejudicará o nosso acesso futuro a informações que nos serão cerceadas, não nos permitindo focar, da maneira mais ampla possível, as áreas que necessitam de recomendações.

Finalizando, conscientizo a todos sobre a importância em obtermos o máximo de aprendizado em prol do aperfeiçoamento da aviação brasileira e mundial, através das lições que devem ser extraídas desse trágico acidente.

Pediria, por favor, Fernando, uma sequência rápida. Já falei sobre as três áreas que abrangem a investigação. A sequência de fatos, nós tivemos a parte relativa ao plano de voo e a Clearance(F) dada em São José dos Campos, onde foi detectada uma Clearance(F) incompleta. Aí o plano de voo previsto, São José nível 370 até Brasília. Depois seria de Brasília a Teres o 360 e finalmente de Teres até NABOL 380. NABOL é o limite de FIR Brasília com a FIR Amazô-

nia. E NABOL até Eduardo Gomes seria o vôo, seria o nível de vôo 380.

Essa é uma reprodução fiel da Clearance(F), que foi dada por São José dos Campos. November 600XL(F) to Eduardo Gomes, flight level 370, direct Poços de Caldas, transponder code 4574 after take off The. Foi detectada uma falta de um complemento nessa Clearance(F), seria necessário que fosse dado o limite dessa Clearance(F). A intenção da Clearance(F) não é, não foi clara quanto ao limite do nível 370. Por favor.

Aí uma seqüência de fatos, 14:51 foi a decolagem. Horário de Brasília. Às 15:33, ele atinge o nível de vôo 370. Do outro lado, em Manaus, às 15:35 decolava o vôo 907, de Eduardo Gomes e às 15:58, ele atinge o nível de vôo 370 na aerovia (uniforme, Zulu, meia) - UZ6. Por favor, Fernando. Às 15:51 ocorre o último contato bilateral onde foi informado pelo controlador de vôo que aquele tráfego estaria sobre vigilância e radar, que é uma prestação de serviço do controle de tráfego aéreo, isso foi informado na frequência de 125.05 MHz. Às 15:55, horário de Brasília, ele passa à vertical do VOR de Brasília, VOR é o equipamento onde indica, que sinaliza à aeronave exatamente o ponto da aerovia. E às 16:02 existe a perda de informações do radar secundário oriundas de November 600 XL . Ou seja, nesse momento é perdida as informações, na tela do controlador a respeito da... do transponder, exatamente pela, pelo fato do transponder ter parado de funcionar na aeronave. Esse slide mostra 18:51, a última mensagem dada, Brasília, pela aeronave ao controle de tráfego aéreo, Brasília November 600XL, flight level 370, good afternoon. Isso em 125.05 MHz. A resposta do controle foi: “N600XL(?)”. E com isso ele está comandando que ele aperte a identificação na tela. Radar, que quer dizer exatamente isso, serviço de vigilância radar. Ali no caso, poderia retornar só um pouco. A etiqueta está ali apontada em verde na parte de baixo, November 600 XL , 370 igual a 370. São as informações que eram apresentadas ao controlador onde, do lado esquerdo se tem o nível mantido pela aeronave naquele momento, transmitido pelo transponder e do lado direito o nível previsto no plano de vôo aprovado. Por favor, o próximo. Às 18:55, a vertical de Brasília, do VOR. A etiqueta, novamente dando informações completas de acordo com a característica do equipamento. November 600 XL, o nível mantido era o 370. Só que agora a etiqueta mostra, do lado direito, aquilo que está previsto no plano de vôo aprovado, 360.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Que foi autorizado. Exatamente o conceito de vôo que é aprovado, portanto autorizado, e o plano de vôo que está em vigor. No caso era este que estava previsto a ser feito de acordo com o plano.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

São José dos Campos?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO

DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor. Por favor, próxima. Nesses sete minutos após a perda da informação do transponder, do bloqueio de Brasília, perdão, existe a perda da informação do transponder, ou seja, o equipamento da aeronave pára de transmitir informações precisas para o controlador de tráfego aéreo. Então, a apresentação que é feita na etiqueta de vôo, está lá November 600 XL, 370, seria uma informação de nível de vôo, porém não confiável. O que indica essa não confiabilidade? É a letra Zulu e do lado permanece a etiqueta com o plano de vôo aprovado e autorizado, 360. Vale dizer, novamente, que isto não é um defeito, isto é uma característica do equipamento que é do conhecimento dos controladores de tráfego aéreo que operam com esse tipo de equipamento. E a informação que diz a ele que aquele nível que está sendo mostrado não é confiável. Por favor.

E a partir daí, também dentro de uma característica deste equipamento, a etiqueta começa a apresentar variações, do lado esquerdo. Então, aquele 366, ele vai variar ainda, ao longo do vôo, vai ser modificado, vai vir para 360, por vezes vai aumentar, vai subir para 380, em função de que ele não está recebendo informações diretamente do transponder. E a informação do lado direito, esta é fixa, esta é dada pelo, pelo software na medida em que foi aprovado o plano e autorizado, o 360 permanece a informação de que aquele seria o nível previsto no plano de vôo. Por favor, a próxima.

Ainda mais uma, mais um slide mostrando a variação do radar primário, 360. Dando igual a 360. Isso, na realidade, é uma fatalidade, porque ele varia, por acaso ele mantém a variação nesse momento como 360 igual 360, mas, mais uma vez ressalto, o Z indica que essa altimetria não é confiável. Por favor. Dessa forma, acontecido esse primeiro evento, 15:51, entre 15:51 e 16:26, não houve qualquer tentativa de contato, nem por parte dos pilotos, nem por parte dos controladores de tráfego aéreo. A partir das 16:26, o Centro Brasília realiza sete chamadas, naqueles horários, 26, 27, aos 30, sendo que é aos 30, 30 e 32, ali ocorre uma perda do sinal primário. Depois, esse sinal primário retorna, é feita mais uma chamada às 16:34 e a última chamada feita pelo centro Brasília foi às 16:53:39, onde ele faz uma chamada às cegas orientando ao November a chamar o Centro Amazônico em duas frequências. Por favor, próximo.

Do outro lado, o November 600 XL, a partir das 16:48, iniciou uma série de doze chamadas ao Centro Brasília. Ele vai fazendo essas chamadas em seqüência, em diferentes frequências, até que em uma das

freqüências, às 16:53:39 em que ele vinha tentando, ele recebe aquela última chamada do Centro Brasília às cegas orientando chamar o Centro Amazônico. Contudo, ele não consegue copiar as freqüências. E aí, ao tentar novamente chamar para confirmar, ele não consegue o contato com o centro Brasília. Às 16:53, que foi o horário daquela chamada, ele dá às cegas e fornece aquelas duas freqüências, 123.32 e uma alternativa, 126.45 para que o November chamasse o Centro Amazônia. Às 16:53:39, essa chamada chega em som alto e claro na cabine do voo 1907 que, naquele momento, estava a aproximadamente três minutos de voo da colisão. Às 16:56, ocorre a colisão entre as duas aeronaves. Os gravadores de voo CVR e o DFDR, que são os registradores de voo, o CVR é o gravador de voz, o DFDR é o gravador de dados. Tiveram o seu funcionamento interrompido a 7787 pés, em função da perda de energia, uma vez que a aeronave caiu vertiginosamente. Por favor.

Aí de caso é o esquema de como se deu o impacto frontal entre as duas aeronaves. A asa esquerda do Legacy, winglet, ele pega a ponta, ele leva sete metros da asa do Boeing, da asa esquerda do Boeing 737. Isso foi o suficiente para causar a... impedir a aeronavegabilidade, a condição de aeronavegabilidade da aeronave boeing. Por favor.

Aí são apenas alguns dados tirados pela Boeing. A velocidade que foi atingida na queda, a velocidade máxima dele nivelado seria 340 nós, só para que se tenha uma idéia, o nó corresponde a 1.8 km/h, então seria multiplicar por 1.8, para se ter uma idéia em km/h. A velocidade máxima que um Boeing estrutural agüenta no mergulho seria 400 nós, ele atingiu 480 nós. Ele perde 6 metros de asa, ele dá, faz um rolamento, na realidade foram 10 voltas e 3/4, mas registradas 9 voltas já no eixo dele, ele cai na manobra que é conhecida mais popularmente como um parafuso, à esquerda. São 53 segundos de gravação, durante essa descida. E o registrador pára em função da perda de energia. E a carga máxima, durante essa descida foi de 5 G, 5 G corresponde a 5 atmosferas, e isso é muito mais do que o corpo humano, em condições normais, pode agüentar.

Trem de pouso em cima e travado no final da gravação. Muito foi falado se o trem teria embaixo ou não, mas os registradores mostraram que ele não foi comandado embaixo, o fato dele estar aberto já foi em função da... do pós-queda. Às 19:59:50, após a colisão, o Centro Amazônico volta a receber informações do radar secundário, com altimetria precisa e código de identificação alocado ao November 600 XL, isso em função do retorno do funcionamento do transponder. E às 17:02 o Centro Amazônico recebe do November

600 XL, através da mesma etiqueta, o código 7700 de emergência que foi colocado pelos pilotos que, à essa altura, já gerenciavam o problema dentro da aeronave. Aí os quatro pontos focais que já me referi: Funcionamento do transponder e equipamentos. Por favor. Conforme falei, de acordo com os documentos e descrições, suas certificações, os sistemas de transponder, de comunicação e do TCAS não apresentaram erro de projeto ou de integração. Ou seja, funcionavam como tinham que funcionar. Da parte então, isso nos remete a quê? Que o fator material, ele agora, ele sai das nossas pesquisas e passa a ficar mais em cima do fator operacional, ou seja, a relação da operação do... do ser humano com aquele, com aquele sistema. Por favor.

Apenas uma visão da cabine do Legacy. Por favor, Fernando. E ali, no caso, onde ficam os dois equipamentos, os dois, as duas centrais que comandam o TCAS, a parte de comunicação e a parte de navegação. Aí é uma visão frontal desse equipamento, que... onde existe os modos de operação. Mais um clique, por favor. Ali são exatamente o botão onde são modificados os modos de operação que o leva de *stand by* para RA ou TA, o TA no caso é o traffic advisory, que é somente o alerta de tráfego e o RA, é o resolution advisory, que é exatamente o comando de uma manobra, diga-se de passagem, esse comando é apenas a informação do que o piloto tem que fazer, o piloto é que tem que realizar a manobra, Por favor. E ali o visor onde apresenta o modo de operação onde está o TCAS, para que ele fosse modificado seria necessário apertar duas vezes esse botão, uma para que aquela janelinha amarela que está ali em cima, nas freqüências, que normalmente fica nas freqüências que é o mais utilizado, as freqüências de comunicação, têm que se dar o primeiro toque para que essa janelinha venha para a janela do TCAS, para o segundo quadrado e, a partir daí, mais um toque para que ele mude o seu modo de operação. Por favor.

Outra parte seria o conhecimento e o preparo previsto aos pilotos, conforme também já comentei. Por favor. Os pilotos deram uma única entrevista a nós. Estamos trabalhando com os dados que foram extraídos dos gravadores de voz, do CVR, fizemos uma visita à empresa ExcelAir, que é o operador. E, infelizmente, eles não... eles, apesar de nos receberem, não quiserem dar, por orientação dos advogados, nenhuma entrevista temendo o fato do desenrolar do processo para fins criminais no Brasil. Eles só concordaram em falar com o NTSB, com o *National Transportation Safety Board*, que é o órgão que investiga acidentes nos Estados Unidos e que possui um membro na Comissão, um representante acreditado. E a partir daí, nós

passamos a receber essas informações via o NTSB. A *Flight Safety*, onde eles fazem, onde os pilotos fizeram o treinamento também, pelo mesmo motivo, não recebeu os investigadores. E passamos a ter as informações via o representante acreditado do NTSB. E estamos também verificando todos os requisitos previstos para vôos internacionais no FA em relação as normas da organização internacional de aviação civil.

Esse é o documento que foi apresentado pelos advogados da ExcelAir, do operador americano, explicando ao representante acreditado americano, no NTSB, o motivo pelo qual os empregados não dariam declarações diretamente aos investigadores brasileiros. Contudo, eles dizem que têm-- [Soa a campainha] Uma expectativa de que aquilo que eles passaram ao NTSB seja dividido com os investigadores brasileiros. Apenas aí o item 5.12 da ICAO que faz recomendações que todo o país não deverá divulgar os dados relativos a investigação de acidentes a menos que a autoridade de administração de justiça do país determine que isso é mais importante do que o impacto que isso poderá causar na segurança de vôo. Por favor. Ainda no mesmo 5.12, faz um alerta, ao qual eu já me referi, onde, no futuro, as informações contidas nesses, nas investigações para fins de prevenção, que são dadas voluntariamente por pessoas através de entrevistas, elas podem se utilizadas inapropriadamente para outros processos disciplinares, civis, administrativos ou criminais, poderão, no futuro, não mais serem acessadas pelos investigadores e a perda do acesso a essas informações poderá impedir processos de investigação com fins de prevenção de acidentes aeronáuticos e afetar seriamente a segurança do país. É apenas uma recomendação da ICAO. Por favor. Pode.

Com relação a parte de normas e procedimentos, relativas a controle de tráfego aéreo, continua a ser analisado transmissão de comunicação, adequabilidade da formação e treinamento dos controladores de tráfego aéreo, os procedimentos para cada situação apresentada, o procedimento de certificação e alerta de altitude, a supervisão da utilização dos equipamentos de rádio e navegação e os procedimentos de passagem de serviços, de transferência de tráfego tanto intra, dentro da própria região de informação de vôo, dentro do próprio ACC, como de um ACC para o outro, de uma região de informação para o outro. E ainda com relação a sistema de comunicação e vigilância, que são usualmente os rádios e as partes de radares. A dificuldade de recuperação das frequências exatas e em que ordem foram utilizadas, principalmente na aeronave November 600 XL, nos impõe a necessidade de informações diretas oriundas de entrevistas com pilotos e controladores. Estamos buscando, de outras

formas também. Mas, as entrevistas nos ajudariam bastante. Resultado dos testes e exames continua a ser avaliados e novos testes ainda serão realizados e não há, até o momento, conforme eu disse, nenhuma indicação de influência da cobertura radar por ineficiência ou deficiência dos equipamentos do controle do sistema de controle de tráfego aéreo. Aí é... é o ponto de colisão, próximo a NABOL, a divisão, esse slide, ele ficou um pouco torto mas é apenas para verificar a cobertura radar que existe no local da região. No local, na região onde ocorreu a colisão em vôo. Por favor. Somente para finalizar, então, os controladores de tráfego aéreo envolvidos na ocorrência do ACC Brasília, por orientação de seus advogados, não concederam, até o momento, nenhuma espécie de entrevista técnica aos membros da Comissão. Volto a reforçar que é uma, que é uma entrevista voluntária. Eu tive o cuidado de na outra oportunidade explicar e ressaltar tudo isso na presença do advogado dos controladores de vôo e... infelizmente a decisão foi mantida e não foi nos concedida nenhuma entrevista. A Comissão de investigação também não divulgou ou forneceu a nenhum órgão de imprensa ou a pessoas estranhas ao seu trabalho técnico, qualquer cópia de dados obtidos ao longo do processo de investigação exceto à Polícia Federal em cumprimento a uma determinação judicial. Recomendações já foram emitidas e o relatório não está concluído ainda.

Sr. Presidente, era isso que eu tinha a apresentar. Procurando ser sucinto, estou à disposição para perguntas.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Muito obrigado, Coronel Rufino Antônio da Silva Ferreira. E vou pedir para que o senhor permaneça aqui à mesa, para os questionamentos do Relator e dos Senadores. Mas, queria propor, já acordado aqui com o Relator, um encaminhamento é... na seguinte direção: Primeiro, que a gente possa, ouvido o Coronel Rufino, possamos ouvir agora o Brigadeiro-do-ar, BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO. Sr. Jorge, o Brigadeiro, já se encontra presente? Então, eu queria propor que a gente pudesse ouvir porque o Brigadeiro é o Chefe do Centro de investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Então, nós podíamos ouvi-lo e depois faríamos um debate sobre o tema, acho que os dois podem se complementar nessas informações. Não tenho nada, ninguém contrário a este encaminhamento, vou convidar o Brigadeiro para poder tomar assento à mesa e fazer a sua exposição.

Depois nós teremos aqui presentes o Sr. Constantino de Oliveira Júnior, o Presidente da GOL e o

Sr. Edgar Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos, logo após essas duas explanações. Então, o senhor tem... Sr. Kersul, BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO. O senhor tem até 20 minutos para a exposição do senhor e já tem a palavra.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Sim, senhor. Bem, inicialmente, eu queria agradecer a oportunidade de trazer a todos os senhores uma visão do centro de investigação de prevenção de acidentes aeronáuticos. Agradecer ao Vice-Presidente, ao Relator o convite que eu atendo com muito prazer e estarei aqui disponível para tentar esclarecer o que puder com relação a investigação e, principalmente, ao centro.

Uma das maiores preocupações da população é saber se o nosso sistema é seguro ou não. E... para mostrar exatamente isso, que o nosso sistema é seguro, eu gostaria de chamar a atenção para uma estatística, desde 1990, dos acidentes ocorridos nesse país. Então, o próprio gráfico demonstra que desde 1990 até hoje nós tivemos um decréscimo considerável no número de acidentes no Brasil, não obstante termos aumentado a nossa frota e a nossa malha aérea e o número de vôos realizados nesse país, o número de passageiros transportados. O que demonstra que a cada ano o nosso modal de transporte aéreo se torna mais seguro, mais eficiente. Apenas para complementar, eu vou pedir a compreensão que a gente possa mostrar alguns slides e alguns como o Coronel Rufino acabou de falar, eu pretendo passar mais rapidamente.

Sobre o CENIPA. Bem, sobre o CENIPA é bom que eu falei de mim primeiro. Eu entrei na força aérea brasileira em 1972, com 15 anos. Estou na força aérea há 35 anos. Sou piloto de caça. Voiei em torno de quatro mil horas, das quais, em torno de duas mil na aviação de caça. Participei, desde o início desse acidente, como responsável no local do acidente pelo resgate das vítimas do 1907 na região de Cachimbo. E desde aquela época tenho acompanhado a investigação o que é uma obrigação como chefe do centro. E do centro, especificamente, a missão do centro é promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira. A função do CENIPA é fazer com que cada vez mais a nossa aviação seja eficiente, seja cada dia mais segura e possa dar ao usuário o melhor tratamento possível e o que ele mais deseja, além de pontualidade, é segurança. Ele quer ter certeza que vai entrar numa aeronave e vai chegar no seu destino e a função do CENIPA é ajudar com que isto ocorra.

Dentro dessa atividade de prevenção nós temos diversas ferramentas que são usadas para a prevenção. O slide demonstra várias ferramentas, mas eu queria pedir a compreensão de me abster de algumas e me concentrar numa que tem causado alguma divergência de opinião, que se refere especificamente ao relatório de perigo. Bem, o relatório de perigo tem esse nome há pelo menos, considerando que eu entrei em 72, e já era relatório de perigo, ele tem essa denominação acho que desde que a força aérea foi criada. Então, o fato dele chamar relatório de perigo não significa, necessariamente, que haja uma situação de perigo. Esta é uma das ferramentas mais eficientes que nós temos no sistema, porque ela é das mais simples. Então, o nome poderia ser qualquer outro. Poderia ser relatório de... é... de condição observada, de segurança, relatório de... poderíamos dar qualquer nome, mas o perigo, ele está... está registrado há muito tempo e já é tão conhecido e eficiente que não há porque a gente é... dar tanta atenção ao nome perigo. E eu vou mostrar alguns exemplos que demonstram como ele é utilizado, inclusive faz parte de uma campanha que todas as empresas vão lançar nos próximos dias de incentivo ao preenchimento do relatório de perigo. Ele é das ferramentas mais eficientes. Quanto mais relatório de perigo nós tivermos preenchido, maior a possibilidade de evitarmos uma ocorrência mais grave.

Embora esteja pequeno e eu vou passar rapidamente, esse relatório de perigo se refere apenas à condição da grama estar alta perto de placas de sinalização na pista. Então, placas que denominam apenas uma táxi Way, táxi Way golfe, tinha grama, o comandante passou, observou aquele evento e lançou: “A grama está um pouco acima do normal”. Logicamente, recebendo essa informação, os responsáveis foram lá e cortaram a grama. Então, a utilização do relatório de perigo é para as mais diversas ocasiões. Aqui apenas mais um exemplo também rápido, quando o comandante de uma aeronave, ele informa com a possibilidade de uma quase colisão, ou quase colisão, ele avistou um balão de festa junina. Esses balões são coisas perigosíssimas para a aviação, até porque vários deles levam botijões de gás. Então, os senhores podem imaginar o que é uma aeronave a 800 km/h bater num botijão de gás parado. Então, o que o comandante fez? Ele observou que tinha balão na área e ele lançou no relatório de perigo para que medidas fossem tomadas para que se evitasse que balões fossem lançados naquela região. E existe até uma Comissão responsável, no nosso comitê nacional de prevenção de acidentes aeronáuticos, que trata especificamente do perigo baloeiro. Então, isso é uma questão cultural. Algumas regiões essa cultura é mais

intensa, ou então, o Rio de Janeiro, por exemplo, é um local que nós temos esse problema. E os balões, além do perigo com a aviação, são um perigo também para refinarias e outras regiões mais sensíveis, né, do Brasil. Então, é uma coisa que todos nós poderíamos ajudar a evitar a utilização desta cultura nossa.

E agora, para deixar bem claro, eu trouxe um relatório de perigo tratado, ou seja, alguém fez um relatório de perigo e depois eu vou mostrar quais foram as iniciativas realizadas após alguém ter preenchido o relatório de perigo. Então, esse relatório de perigo, durante o táxi da aeronave nós tiramos o número, foi notado que os pneus, apesar de aparentarem estar normais, apresentavam uma calibragem abaixo da prevista, pneu baixo. Então, alguém observou que o pneu da aeronave não estava assim, na experiência dele, conforme ele via nas outras aeronaves. Aí, o ASV da Infraero, que é o Agente de Segurança de Voo, ele manda o documento para o Gerente de Segurança de Voo da empresa, aquela empresa que foi observado tal fato. Encaminhamos para avaliação e providências julgadas necessárias. Ferramenta muito simples. Aí, parecer do órgão solicitado. “Restituo-vos, informando que os mecânicos do despacho de voo foram orientados para observarem as aeronaves, após o fechamento da porta e durante o *“push back”*, também foi padronizado o procedimento de checagem da pressão dos pneus com manômetro das aeronaves disponíveis para o voo.

E, a partir disso, respondo ao Relator, porque faz parte do processo que a gente dê uma resposta à pessoa que preencheu o relatório, quando isso for possível, ou é... dizer que as medidas foram tomadas ou que estão sendo tomadas. Então, quem preenche o relatório de perigo normalmente recebe uma resposta de como ele foi tratado. A resposta: “Respondo ao Relator e alertado aos tripulantes e mecânicos para observarem melhor o preenchimento, o enchimento dos pneus. Arquivar. Está resolvido. A empresa vai tomar as providências dela e na parte de quem preencheu também está satisfeito porque sabe o que aconteceu. Apenas mais um exemplo é... de uns tempos para cá tenho percebido que após a realização de voo fico, durante um bom tempo, com dor de cabeça e dificuldades de escutar. Nós não mudamos nenhuma palavra que foi escrita aí, porque é para manter o padrão de quem escreveu. Então é exatamente como o Relator o fez. Mandou, o oficial de Segurança de voo do esquadrão, esse é um esquadrão da força aérea, mandou para o médico do esquadrão. Solicitando que avalie a situação reportada nesse relatório. E o médico fez a análise dele e restituiu informando que foi feito um estudo juntamente com os especialistas nos diversos

equipamentos da aeronave bem como os da seção de instrumentos. Quando foi notado que ao ser ligado o conversor principal dos instrumentos, este emite uma interferência no equipamento rádio que se traduz como um som de alta frequência nos fones de ouvido dos pilotos. Foi iniciado um estudo junto ao esquadrão de suprimento e manutenção para que seja sanado o problema. Aí, respondido ao Relator. A pessoa que preencheu esse relatório, determinando aos tripulantes que utilizem protetores auriculares, conforme orientado acima, até que aquela situação de emissão de ruído fosse simplesmente sanada.

Então, o relatório de perigo, para desmistificar, ele é uma ferramenta extremamente importante e quanto mais relatórios tivermos preenchido melhor para a segurança de voo.

Com relação a responsabilidade de investigação nesse país. Prevenção, por lei, é a obrigação de todos. Todos que se envolvem com atividade aérea. Porém, investigação é uma responsabilidade única do comando da aeronáutica que o faz através do centro de investigação e prevenção de acidentes. E... nós seguimos especificamente o que está previsto numa legislação internacional que foi baseada na Convenção de Chicago de 1944. Então, não é uma invenção da Força Aérea Brasileira. Nós, como signatários da ICAO, a gente segue exatamente o que está previsto no anexo 3 da Convenção de Chicago. Então, a Convenção de Chicago, através do seu anexo 13 é, para o CENIPA, um balizador. E nós seguimos uma legislação internacional que todos os signatários da ICAO seguem do mesmo jeito que a Força Aérea Brasileira, o Brasil e todo o nosso sistema de transporte. Então, não é uma invenção nossa.

E o anexo 13 estabelece que o objetivo único desta investigação nossa, da investigação de acidentes será a prevenção de futuros acidentes. E o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade civil. E como sempre existe um questionamento: Por que a nossa investigação? Por que a investigação policial? Qual a diferença? Por que é que aguarda-se uma, aguarda-se outra. Eu vou tentar mostrar algumas diferenças do que é a investigação que eu chamei de investigação do CENIPA, que nada mais é do que uma investigação técnica, como é a da Polícia também, mas que guardam, entre si, algumas diferenças. Então, a investigação do CENIPA, ela busca fatores que contribuíram para o acidente. Ela, ao contrário da policial, ela se baseia também em hipóteses. Porque pode ocorrer um acidente que a gente não tenha como levantar dados. Uma aeronave que cai no mar, por exemplo, nós não temos, não teremos como entrevistar as tripulações. Então, nós vamos nos basear em hipóteses. O que é

que levou aquele acidente? Teria sido reabastecida corretamente? A tripulação tinha condições de realizar aquela missão? A aeronave estava homologada? Então, nós vamos basear numa série de questionamentos, não necessariamente em fatos.

E uma coisa muito importante que o coronel Rufino já salientou ali é que as informações que são usadas nesta investigação, elas são totalmente voluntárias. Então, não tem como o CENIPA obrigar ninguém a falar o que não quer. Até porque, a nossa própria legislação prevê que ninguém é obrigado a criar provas contra si mesmo. Então, não há porque uma pessoa ir lá falar para a gente, sabedor que aquilo poderá ser utilizado para uma finalidade que não seja a prevenção de acidentes aeronáuticos. Não é um interrogatório. É um depoimento totalmente voluntário. A gente tenta levantar se ele estava em condições de realizar o seu trabalho, se ele, o treinamento, se ele dormiu bem, se ele está com problema pessoal. O que levou, provavelmente, a uma falha. Então, o que a gente é... por ser voluntário, a gente não pode depois chegar e ir lá e falar: Falou com essa Comissão o que ele fez. Ele não pôde produzir provas contra ele mesmo. Porque se a polícia depois for lá e pegar a nossa investigação vai estar lá a declaração daquela pessoa que produziu contra si provas que serão utilizadas num outro, num outro cenário, que não o da investigação.

E a investigação do CENIPA, a investigação de acidente aeronáutico em todo o mundo, como eu disse, não é privilégio nem invenção nossa, é um procedimento paralelo e independente, realizado por órgão especializado, no caso, no Brasil, o CENIPA. E voltado unicamente para a prevenção de novas ocorrências e melhoria da segurança de voo. Então, o nosso trabalho é um trabalho que dá muito prazer, por quê? A gente não quer sacrificar ninguém, a gente, aquilo já aconteceu. A investigação nossa olha para frente. A gente quer que aquilo não ocorra novamente. Então, é um trabalho que dá muita satisfação. Ao contrário, né, falando da investigação policial que também está no anexo 13, no seu item 5.4.1. Todo o procedimento judicial ou administrativo para determinar culpa ou responsabilidade deve ser independente da investigação de acidente aeronáutico. E o Delegado Renato Sayão, que estava agora, minutos antes conversando comigo, Ah, está ali. Por várias vezes eu, conversando com o Renato, falei: “Renato, vamos separar as nossas investigações, porque nós temos que ser totalmente independentes. Então, o que eu tiver, por favor, não peça tudo o que eu tenho, porque eu não posso fazer, eu vou estar contrariando uma legislação”. E nós tivemos um relacionamento amigável, ele entendeu a nossa

situação. Como nós também entendemos ele como Policial, ele tinha que terminar o inquérito dele.

É... a investigação tem como única finalidade, a Comissão de investigação tem como única finalidade a prevenção de acidentes aeronáuticos por meio da identificação dos fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na ocorrência e a emissão de recomendações de segurança de voo que possibilitem a ação direta, ou tomada de decisões, que venham a eliminar aqueles fatores ou a minimizar suas consequências.

As recomendações de segurança são o grande objetivo da investigação de acidentes aeronáuticos. Nós queremos dizer o que pode ser melhorado na visão do investigador. Não quer dizer que quando uma recomendação é feita, ela é final, porque a quem foi enviada aquela recomendação, ele poderá nos dizer: Não, a recomendação é boa mas é impraticável. Não é o momento. É muito cara. Ou: Não, vamos implementá-la na sua totalidade. Temos exemplos no mundo inteiro de recomendações que não chegam a ser implementadas. Mas, a maioria delas tem o acatamento.

A investigação é concluída com a produção de um relatório final de acidente aeronáutico. Por isso que muitas vezes o Delegado Renato Sayão me pedia alguma coisa eu falei: “Renato, a posição oficial do comando da aeronáutica só é apresentada através do relatório final, porque qualquer informação isoladamente pode levar a conclusões não necessariamente corretas. Então, a palavra oficial do comando da aeronáutica é o relatório final”. Trata-se de um documento destinado a divulgar a posição oficial e, repito, as recomendações de segurança de voo.

Aquele, aquele gráfico que eu havia mostrado no início, onde nós temos um decréscimo na nossa, no nosso número total de acidentes e, a partir de 2000, um nivelamento. E esse nivelamento, a partir de 99, vamos ser mais exatos, esse nivelamento, porque coincidentemente, a partir dessa data, o nosso transporte aéreo teve uma evolução razoável. E quais são os fatores que mais contribuíram para os acidentes? Isto tudo é estatística do CENIPA. Então, as estatísticas que eu estou trazendo aqui são de acompanhamentos realizados há anos e anos no CENIPA. Então, se os senhores prestarem bastante atenção, o fator, o fator percentual que mais aparece nos acidentes, com 51%, é de julgamento. Depois, supervisão. Com 45%, planejamento. Com 44%, aspectos psicológicos. Praticamente tudo o que interfere no fator humano, no trabalho do homem. Com relação a perguntas que estão sendo feitas para eu não me prender demais a esse gráfico e poderei ficar aqui para consultas. Infra-estrutura, nós temos infra-estrutura com 7%. Nós temos-- [Soa

a campanha] Outros tipos, e aí então aqui controle de tráfego aéreo, uma série de coisas, com o mínimo de interferência. Então, esse é um gráfico importante para vermos que o que mais influencia em acidentes, na quase totalidade é onde entra o aspecto homem, porque nós somos, somos mais falíveis que os equipamentos atuais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Só para julgamento, tecnicamente seria o que, Comandante?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Julgamento é falando do piloto. Julgamento é quando o piloto, ele... é o piloto, ele julga que, vamos supor, a aproximação final dele está correta e ele estava com velocidade abaixo do previsto e ele julgou que estava dentro do que era previsto para aquela aproximação final. Houve um erro de julgamento da parte dele. É um dos fatores que mais se apresenta.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Essa coisa mais ou menos ligada a este fator?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Desculpa?

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Esse gráfico aí que o senhor falou...

Julgamento, supervisão e fator psicológico, esses três se somam no fator psicológico...

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Mais outros, temos indisciplina de voo, e também indisciplina de voo é quando o comandante da aeronave resolve assumir riscos acima da sua capacidade. Então, indisciplina de voo é outro fator humano. A aplicação dos comandos é quando o piloto não conseguiu, ou não aplicou corretamente os comandos. Tem parte de manutenção, que entra também fator humano aqui, porque a manutenção também é realizada pelos mecânicos. Instrução, que é o preparo tanto das tripulações quanto de controladores, quanto de mecânicos. Então, tudo aqui são fatores que acabam influenciando. Meio ambiente, meteorologia, uma série de coisas, condições meteorológicas que causam acidentes. Então, o gráfico tem que ser analisado com cuidado e conclusões que eu posso levar aqui não necessariamente serão uma resposta adequada. Então, aspectos fisiológicos, se o homem tinha condições de suportar, por exemplo, o fator de carga G e pediu mais da aeronave do que o corpo dele poderia suportar. Então, é um gráfico que tem que ser analisado porque é muito profundo. Totalmente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses fatores podem ser concomitantes, né?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Com certeza, na maioria dos acidentes vários

fatores influenciam no acidente. Dificilmente encontramos um acidente que tenha sido causado por um único fator. [Soa a campanha] Ou um único fator que contribuiu.

Vou tentar ser mais rápido. É só para mostrar então, rapidamente, a nossa manutenção de nível de acidentes com o acréscimo da nossa frota de aeronaves que é a segunda maior do planeta. O percentual de frota envolvida em acidentes, meio por cento da nossa frota se envolveu em acidente até agora, principalmente nos últimos anos. É... percentual da frota envolvida também, menos de meio por cento. Vamos tentar ser mais rápidos para... facilitar os questionamentos depois. Também com relação a fatalidades e perdas de vidas, nos últimos anos, 2003, 4 e 5, praticamente não tivemos nenhuma fatalidade no nosso transporte aéreo regular. O ano passado nós tivemos, infelizmente, dois grandes acidentes. O outro, por favor.

Bem, eu queria dizer, em rápidas palavras, para não tomar mais o tempo, porque creio que as perguntas poderão trazer novas possibilidades de esclarecimentos, em rápidas palavras, para que eu dissesse do trabalho do CENIPA e da segurança do tráfego aéreo no Brasil, é o que eu tinha a dizer. Estou à disposição para qualquer questionamento.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Esta presidência agradece ao Brigadeiro-do-ar BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO e concede a palavra ao Relator para o encaminhamento da oitiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhores depoentes, Coronel Aviador Rufino e Brigadeiro-do-ar Jorge Kersul. Eu, esse assunto já foi muito debatido aqui na Comissão, eu perguntaria ao coronel aviador Rufino, lendo o que, o diálogo acontecido em São José dos Campos entre o controlador e o piloto, o controlador diz o seguinte: “November 600 XL, ATC, permissão para Eduardo Gomes. Permissão para Eduardo Gomes, Manaus. Nível de voo 370. Direção: Poços de Caldas. Código scualc(F) Do transponder 4574, após decolagem faça a partida orem(F). O piloto: “Ok, senhor, eu peguei a pista com 5 para soar sbag(F), nível de voo 370. Eu não peguei o primeiro fixo, scualc(F) 4574, partida orem”. Muito bem, eu li ontem para o Coronel Raolino e o Coronel me disse o seguinte que como piloto de voo é claro que ele poderia, pela experiência que tem checar esses dados, até porque o plano proposto pela EMBRAER foi 370 até Brasília, 360 até Teres e de Teres até Manaus 380. Mas que ele, ao receber essa informação, como piloto, ele pode entender, como foi mencionado Eduardo

Gomes, para Manaus, que a autorização foi dada no 370 diretamente São José dos Campos/Manaus. O senhor confirma?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, eu vou me reportar ao entendimento que os pilotos americanos possam ter tido disso, porque eu tenho certeza que eu sou piloto, temos vários pilotos aqui na sala e as respostas poderiam ser diferentes. Os pilotos americanos estão acostumados a um outro tipo de condicionamento, mas, vamos abandonar os condicionamentos, vamos à nossa regra de tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ontem foi dito aqui, eu não sei se V.S.^a pode nos informar a respeito, que nos Estados Unidos é... voa-se num nível inicial até o final, um nível único. Isso, isso pode ser confirmado?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Qualquer piloto, ele sabe que ele voa em função das Clearance(F) recebidas. E ele tem, por obrigação, se certificar dessas Clearance(F). As Clearance(F), vamos traduzir é uma autorização. Então, tanto aqui como nos Estados Unidos, os limites a serem cumpridos, eles são essenciais para qualquer piloto, para saber o que ele tem a cumprir. Então, se o senhor me permite eu vou ler aqui a norma 84.9, que fala do conteúdo das autorizações de controle de tráfego aéreo. As autorizações conterão, na ordem indicada o seguinte: Identificação da aeronave, limite da autorização - que foi isso que faltou nessa autorização -, a rota de voo, o nível ou os níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma e mudanças de níveis se necessário. Se a autorização para os níveis envolver somente parte da rota é importante que o órgão ATC especifique um ponto até ao qual a autorização se refere aos níveis que se aplica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, ao mencionar apenas Eduardo Gomes, Manaus, ele pode ter dado a impressão, para o piloto norte-americano que o nível único era o 370.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: A Clearance(F), ela tem que ser completa, se o piloto não tem certeza do limite da autorização ele tem que requerer essa autorização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: A norma não foi cumprida na informação que deveria ser dada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A norma não foi cumprida pelo controlador?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Pelo controlador, sim, senhor. E no caso compete ao piloto certificar desse limite.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Tanto o senhor pode ter o limite do voo a ser voado ou usar a expressão Clearance(F) as field, conforme preenchido no plano. Nenhuma das duas foi utilizada. Logo, esse nível 370, ele realmente ficou sem é... sem uma clareza quanto ao seu limite, até onde ele deveria ser voado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora, no diálogo também, quando a aeronave se aproxima de Brasília, mais ou menos a 40 milhas de Brasília, o piloto aciona Brasília. E diz: “Brasília, November 600 XL, nível de voo 370, boa tarde”. Controlador: “November 600 XL, identidade scualc(F) Vigilância de radar”. Piloto: “Entendido”. Ou seja, menciona também só o nível 370. E o controlador aqui não faz qualquer espécie de correção. Há, também, uma falha nesse momento?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não, senhor, Senador. É que no caso é um momento diferente do voo. O piloto informa que ele atingiu o nível ao qual ele estava autorizado. Ele atingiu o nível de voo 370. Então, o que ele dá essa informação ao controlador de voo. O que o controlador de voo tem que fazer nesse momento? Ele tem que se certificar se aquela aeronave está realmente sob a vigilância radar dele. E é exatamente isso que ele fala. Scualc(F) Identity, ele pede para que seja acionado o equipamento transponder da aeronave que vai identificá-la na tela que se apresenta ao controlador. Então, o controlador, naquele momento, isso está registrado, não há nenhuma dúvida quanto a isso. Ele recebe um brilho, aquela etiqueta de identificação, ela brilha, mostrando que a aeronave está positivamente identificada. A partir desse momento, ele tem a condição de dizer: Serviço de vigilância radar. Se o senhor me permitir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Aqui, o que é previsto no serviço de vigilância radar. Vigilância radar é o emprego do radar para proporcionar controle de tráfego aéreo mediante contínua observação da apresentação radar, observações sobre desvios significativos em relação a rota desejada e outras informações sobre a segurança de voo. Quando estiver sendo prestado o serviço de vigilância radar, será aplicada a separação prevista para esse tipo de serviço. Importante, no item 14. 11. 2, o

início do serviço de vigilância radar será caracterizado pelo estabelecimento do contato radar, que é exatamente isso que o controlador fez. Acione o Scolk(F). Após uma vetoração radar, que aí não é o caso. Então, isso é importante. Ele informa ao piloto que ele está sob vigilância radar exatamente porque ele estabelece contato radar. Aonde seria o término desse serviço de vigilância radar pelo que está previsto aqui na norma? No 14.11.3. O término de serviço de vigilância radar será caracterizado: “Entre outras coisas, pela perda do contato radar. Pelo término de um serviço radar ou pelo início de uma vetoração radar”. Ele tem uma perda do contato radar secundário. Nesse momento, poderia, ele seria requerida uma ação onde, nesse momento, ele teria que tomar outras, outras providências.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas antes disso, também gostaria de chegar aí, mas ao passar pelo VOR Brasília, que o senhor definiu. Aí o nível já teria que ser baixado para 360. Tanto é que o transponder continua funcionando por mais de 6 minutos durante esse período.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E ele tem na tela a informação, o que ele chama de falha do sistema. Quando, na realidade, como V.S^a. esclareceu é o vôo autorizado deveria--

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Uma característica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não é isso?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, nesse momento não há como esconder que houve a falha do controlador de vôo, concorda?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O que eu posso dizer ao senhor, é que equipamento funcionou exatamente dentro das características e dentro daquilo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito, mas como o nível continuou 370, passando sobre Brasília, já na contramão por mais de seis minutos, antes de perder é...

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O transponder. O contato com o radar secundário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O contato, o transponder, então nesse momento o controlador poderia ter corrigido.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Eu posso garantir ao senhor

que ele tinha na tela todas as informações necessárias para que ele tivesse a informação, de que o nível não estava de acordo com o plano de vôo autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito, muito bem. Agora nessa outra direção que V.S^a. menciona. A partir do momento em que ele perde o transponder, não é? Ele poderia ter acionado o controle seguinte, que é o controle Manaus para que esse controle tentasse o contato de alguma forma?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, não, senhor. Esse não seria o momento ainda. Porque ainda, as aeronaves ainda estavam muito distantes. O que ele deveria fazer era realmente se certificar das condições de vôo da aeronave. Se ele perde o transponder, ele tem que imediatamente questionar a aeronave quanto a real situação da altitude dela. Para, aí sim, poder fazer a avaliação dos traços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso ele não fez?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não foi feito, não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Em algum momento, nesse vôo, principalmente a partir do momento em que ele perde também o contato primário, aí ele poderia ter acionado Manaus, para que tentasse esse contato?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: A perda do contato primário acontece posteriormente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Já com outro controlador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É certo, correto.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O que esse controlador tomou como medida foi uma tentativa de contato com a aeronave para que se certificar--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Inclusive no último momento às cegas?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E nesse momento ele poderia ter acionado Manaus para que Manaus tentasse um contato mais efetivo?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Eu ressalto ao senhor que a informação que este segundo controlador possuía como

certa era que a aeronave estava no nível de vôo 360, era essa a informação que ele possuía.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ou seja, houve uma deficiência, no mínimo, de comunicação na troca de informações e na troca dos controladores?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Perfeitamente, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, o primeiro controlador também, digamos, pecou ao não passar é... essa informação para os dois controladores que o sucederam.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Eu posso dizer ao senhor que os procedimentos existem previstos na nossa, nas nossas normas do controle de tráfego aéreo uma forma correta de ser passada todas as, todas as situações de um tráfego, um controlador de tráfego aéreo passa o serviço para outro. E--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Isso não foi obedecido?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: E isso, pelo que nós verificamos até agora, não foi feito de forma correta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Muito bem. Então, agora, nesse ponto eu não vou me aprofundar mais, porque acho que são os momentos cruciais, digamos assim, não é, para que o acidente se caracterizasse. Agora, também é óbvio que, eu imagino, o senhor não concluiu ainda a investigação, mas lhe faço esse questionamento: Por que esse transponder foi desligado? Foi uma falha, foi involuntariamente? Foi deliberadamente? Pelas informações que o senhor tem, se o senhor puder, naturalmente, nos adiantar, qual a razão do transponder ter sido desligado?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, como o senhor bem colocou a investigação ainda não está terminada. Eu posso responder por aquilo que eu tenho absoluta certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Correto.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O transponder parou de funcionar. Fizemos todos os testes para tentar excluir a possibilidade de uma falha técnica do transponder. Não encontramos nenhum defeito. O equipamento funcionou dentro das características. Passamos então à parte operacional. O que eu tenho a dizer ao senhor com toda a segurança, eu não tenho nenhuma indicação de que os pilotos teriam desligado esse transponder

intencionalmente. Eu não tenho, pelo CVR não há nada que indique uma ação relativa aquele equipamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Mas o senhor também não tem nenhuma indicação de que o transponder tenha deixado de funcionar por um problema técnico?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor, não tenho nenhuma indicação que ele tenha deixado de funcionar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, casando as duas informações, ou seja, não deixou de funcionar por problema técnico nem porque os pilotos desligaram--

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Intencionalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Intencionalmente, sobressai-se aí então a possibilidade grande que pode ter sido desligado o aparelho involuntariamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E me permita, Relator, e que consideração o senhor teria para o fato de o transponder voltar a funcionar imediatamente após o acidente?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: É, isso, Presidente, já que o senhor avançou, isso para nós nos dá a seguinte indicação: Primeiro que o equipamento tinha condição de funcionamento. Uma vez que ele volta a ser ativado. A outra é quanto a percepção de uma situação que, inicialmente, não era percebida pelos pilotos. Naquele momento ficou muito claro, tanto pelos dados dos registradores como pela é... como pela apresentação da informação na tela do controlador de vôo, que o equipamento foi religado. Então, houve a percepção dos pilotos de que o equipamento estava desligado anteriormente, então, foi religado, inclusive alocando o código previsto para emergência que eles se encontravam naquele momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Eu só queria ter um esclarecimento de, de V.S^a.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Nobre Relator me permita uma pergunta nesse diálogo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Se é possível. É que alguns advogados das vítimas entraram com processo contra uma das empresas e na alegação uma das que fazem é que os pilotos do Legacy estariam fazendo manobras incompatíveis com os procedimentos normais, ou seja, brincando com a aeronave. Isso tem procedimento?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, dentro do que, tudo o que foi investigado até agora, eu posso garantir ao senhor que a aeronave não sofreu nenhuma variação de nível, o que seria de esperar caso, realmente, tivessem sendo feitas manobras. Também não tenho nenhuma indicação, pelos dados dos registradores de voz, de que eles tivessem fazendo qualquer manobra no sentido de testar a aeronavegabilidade ou a manobrabilidade da aeronave. Eu não encontro nenhum indício disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO):Tenho. Pronto. Eu só questionaria a V.S^a., veja só, quando decola, quando decola é... de São José dos Campos às 14:51, segundo o inquérito da Polícia Federal, o Legacy atinge o horário, os 37 mil pés às 16:17, segundo a Polícia Federal, né? Muito bem. E aquele diálogo que aconteceu--

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Perdão, Senador, às 18:17.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO):Ah, sim, 18:17, horário lá. Perfeito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO):Então, esse diálogo que eu li para o senhor, ele acontece às 18:51. Portanto, bem depois. Então, então o senhor confirma que o diálogo era para confirmar a altitude, mesmo a altitude tendo sido alcançada bem antes? Porque ele estava se aproximando da Brasília. Não era para passar por Brasília e ver se tinha alguma... autorização para inclusive mudança de altitude?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Isso eu posso explicar bem ao senhor da seguinte forma: A aeronave ao atingir o 370 na frequência em que se encontrava anteriormente com outro controlador de voo, ela informa e é feito o mesmo procedimento de identificação. No momento em que ocorre uma transferência de frequência, o procedimento correto é este. O Piloto--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO):Muito bem, então que ele fez antes ao São José dos Campos e depois ao se aproximar de Brasília fez outro.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor. É um procedimento normal. No momento que há a mudança de frequência, o piloto ao fazer a primeira chamada ele diz a sua identificação e diz em que nível está, e aí o controlador de tráfego aéreo, ele se certifica, através do transponder daquela altitude e a partir daí passa a prestar o serviço de vigilância radar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Eu faço então agora perguntas aos dois, mais sobre segurança de voo e sobre o que foi dito aqui, não é? Não só por V.Sas. Mas os controladores, o Presidente da associação, ou os Presidentes, um da Associação, outro do Sindicato, foram claros em dizer aqui que o sistema é falho, que o sistema de comunicação, o sistema de monitoramento, que esse sistema é falho. Porque, primeiro, porque o software utilizado induz a erro o controlador. V.S^a. já esclareceu esse ponto. Mas eles insistem e por muitas vezes eu os questionei e eles insistem que o software é um software nacional, é um software ultrapassado e que constantemente induz a erro os controladores. Segundo, que realmente existem problemas estruturais como a duplicação das pistas nas telas dos controladores, o que eles chamam de fantasmas, a existência de buracos negros aonde nem os radares primários chegam a funcionar, não é? Então, diante disso, diante dessas afirmações que foram feitas aqui é... o diagnóstico que V.Sas. Poderiam é... nos passar, até porque foram V.Sas. Que fizeram a investigação, que têm essa responsabilidade, o nosso sistema é... ele é capaz de suprir toda a demanda existente? Ele tem falhas, ele precisa ser ampliado? Ele precisa ser modernizado? Os nossos radares são adequados? É... o nosso sistema, ele precisa ser aprimorado? Tem que aumentar o número de controladores?. É... a saída da Varig do sistema também criou um grave problema que as companhias hoje que operam no Brasil não dão conta de suprir essa demanda? Se isso acontece, quais são as soluções? Os equipamentos precisam ser trocados? Qual que é a opinião de V.Sas. Acerca desse problema que foi exaustivamente aqui exposto especialmente pelos controladores como a causa principal dos problemas que nós estamos vivenciando hoje e que, popularmente, se convencionou chamar de Apagão Aéreo.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Respondo, Sr. Relator, sobre a alegação de sistema. O nosso sistema é dos melhores do mundo. O nosso sistema é confiável, é seguro, porém, como sistema, ele não é infalível. Então, com relação a segurança, se de um lado foi dito que não é, do lado, do lado que, da nossa posição é que o sistema que existe no Brasil é dos mais seguros é exemplo, é utilizado por... outros países estão de olho no sistema que estamos usando. Temos aqui um exemplo de uma--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO):Essas falhas, o senhor poderia dizer onde é que há essas falhas vez por outra? Essas falhas não comprometem o sistema como um todo?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Não, não existem, não existem, até onde foi dito, não existem falhas, existem, por exemplo, no caso que foi citado de... de duplicidade de sinal, é uma característica específica dos radares. Todos os radares, no mundo, têm essas mesmas características. Cabe ao homem determinar se o sinal duplo, se é fantasma, se não é fantasma. Ele tem que estar com uma etiqueta correlacionada. E não fica por muito tempo e a princípio é dado o treinamento para o homem identificar se aquela pista é ou não real.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Até comunicação com as aeronaves pode acontecer?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Com certeza. E existe, quem está nesse meio sabe que às vezes, por não conseguir o contato num determinado momento, é por influência eletromagnética, até mancha solar pode influenciar. Então, exige até o caso de um piloto pedir para o outro: Pode fazer uma ponte? É comum. Mas, no espaço aéreo controlado deste país existe cobertura radar e comunicação. Principalmente nos níveis mais utilizados pela aviação geral. Então, não há porque colocar em dúvida um sistema que está funcionando há pelo menos trinta anos, só o CINDACTA 1, quando os franceses vieram aqui e instalaram os nossos radares, eles, ao terminarem eles falaram: Interessante, colocamos aqui radares que cobrem quatro vezes o território da França e ainda não cobrimos 1/4 deste país. Então, eles ficaram admirados e, naquela época, a gente já tinha equipamentos mais avançados que os próprios franceses estavam usando na França. O equipamento, o equipamento tem passado por diversas modernizações, aí sim, há a necessidade de recursos para que esses equipamentos, os softwares, eles sejam cada dia atualizados. Os sistemas têm que ser melhorados. Não existe sistema perfeito. Então, aí sim. Os nossos estão sendo. O CINDACTA 4, que é o exemplo mais recente, são equipamentos moderníssimos. Equipamentos que não ficam nada a dever a equipamentos que são utilizados nos próprios, no próprio Estados Unidos de onde é o fabricante. O CINDACTA 1 já passou por modernização. O próximo é o 2, na sequência o 3. Aí sim, há a necessidade de recursos para modernização. Nós precisamos investir para que a gente realmente não deixe que os nossos, o nosso sistema envelheça. Sim, sobre software. O software está sendo criticado, mas ele está sendo usado há pelo menos vinte anos.

Então, em termos de horas utilizadas, já temos milhões de horas de utilização desse software. Com relação a etiqueta, o que é dito muito, a etiqueta, ao contrário, ela facilita o entendimento do que está se

passando. Porque para qualquer leigo que com um pouquinho de conhecimento vai saber que este vôo, com este número está no nível 400, está a 40 mil pés. O igual, não é que este seja igual a esse, o igual significa o seguinte: Esta aeronave está nivelada, ela não está nem subindo nem descendo. Se ela tivesse subindo, ao invés do igual seria mais. Então é simples. Se tivesse descendo ao invés do igual seria menos. E ela está voando no 400 e o nível que foi aprovado para ela voar é o 400. Então, até para quem não utiliza muito isso vê-se que é uma, é uma coisa fácil de ser vista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Brigadeiro, eu posso aproveitar esse--

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esse exemplo do senhor só para... vamos pegar o vôo da Gol, então. O que é que, primeiro, o vôo, o que entra no sistema é o plano apresentado ou o plano autorizado?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Então, vamos lá. O piloto, isso é importante, se eu cometer alguma falha, Rufino, principalmente porque a pergunta é relacionada especificamente ao acidente. Eu vou dizer, com relação ao vôo específico, este nível que está aqui à direita é do plano de vôo aprovado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL

FILHO: Por quê? O piloto pode pedir no plano de vôo dele o nível que ele bem entender baseado no peso da aeronave, no vento na, meteorologia. Então ele vai apresentar um plano de vôo para o controle como um todo. Ele vai falar assim: Olha, eu gostaria de ir de Manaus, vamos dizer, o exemplo do... do outro avião, do Legacy, eu gostaria de ir de São José dos Campos para Manaus. E gostaria de ir até Brasília no nível 370. De Brasília eu quero, gostaria de descer para o nível 360, até Teres e de Teres para frente eu gostaria de subir para o 380 e prosseguir até Manaus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Este foi o plano que ele apresentou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O plano à direita é o plano autorizado?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Isso é o autorizado. Então, por que é que aparecia na etiqueta do Legacy enquanto ele estava vindo para Brasília, para a vertical de Brasília? Aparecia que

ele estava no 370, estava nivelado e estava previsto ele estar no 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A esquerda significa então altitude voada, efetivamente.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Efetivamente a altitude que o transponder da aeronave, que é um equipamento altamente sofisticado e altamente preciso e é obrigatório para voar num tipo de espaço aéreo RVSM, onde as separações são menores. Ele pediu 370, ele estava no 370. Estava nivelado. E estava previsto voar no 370.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Então, em nenhum momento entra, no sistema, o... o que foi solicitado, só entra o que foi autorizado.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Aprovado por todos os controles envolvidos naquela rota inteira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então não há, essa alegação, os controladores alegaram aqui, várias vezes, que o que estava no sistema era o... pedido, o solicitado e não o autorizado.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Pode ser alegado o que quiser. A verdade é esta. O que está aqui--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): À esquerda a altitude efetivamente voada.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Voada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E à direita a altitude autorizada.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Autorizada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: E aí o que aconteceu antes de chegar a Brasília, um pouquinho? O sistema disse, informou para o controlador o seguinte: Olha, daqui a pouco essa aeronave tem que descer para o nível 360, que é o previsto e autorizado. Você pode voltar--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só um segundo, a minha memória me assegura, Senador Demóstenes, Relator, que os controladores deixaram claro que não podiam afirmar que estava autorizado mas estava solicitado. Eles não disseram que estava solicitado é--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas é a mesma coisa se só pode entrar o autorizado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É, o brigadeiro diz que aí é autorizado eles disseram que não podia dizer isso, mas podiam dizer que estava solicitado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eles estão dizendo, o que ambos dizem, pelo menos isso que eu entendi, que o solicitado--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É o autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O solicitado em hipótese alguma entra ali.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Exatamente. E eles não afirmaram isso. Eles ficaram no meio do solicitado. Só essa divergência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, o solicitado não pode entrar, quer dizer.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Exatamente, mas que eles disseram isso, foi o que eles disseram, os controladores.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Sr. Presidente, o coronel Rufino tem ali a tela, duas telas ou três telas do momento exato da passagem do avião, do jato Legacy. A hora que saiu de São José do calçado, de São José dos Campos e a hora que passou por Brasília, poderia colocar até para poder tirar todas as dúvidas que nós tenhamos com relação ao que está apresentando na tela. Essa tela é de onde, o coronel? Essa tela é lá de São José dos Campos?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Bom, com licença, Brigadeiro, só é...

O que eu estou percebendo é que realmente existe uma... não é fácil, eu digo ao senhor que não é fácil, realmente. Eu acho que eu entendo o que é que, quer dizer, eu tenho certeza que eu entendo, mas realmente quando se coloca nas frases existe uma certa confusão entre nível solicitado e nível autorizado. Porque aí entra um aspecto muito sensível da investigação. Uma coisa é a visão do piloto, outra coisa é a visão do controlador.

Se o senhor me permite, apenas voltar, o senhor pediu uma opinião. Eu, antes de entrar, para não ser excessivamente técnico, o senhor perguntou sobre a confiança. Eu digo ao senhor o seguinte, eu tenho 26 anos como piloto e sempre coloquei a minha vida nas mãos dos controladores. E, depois do acidente, continuei a voar normalmente em avião, a minha família continuou a voar de avião. Eu continuo a confiar no sistema. Se assim não fosse eu jamais permitiria isso. Agora, com relação específica ao acidente, rela-

ção específica ao acidente, como eu falei ao senhor: Não existe, eu não tenho, até o momento, nenhum indício que uma falha desses equipamentos por característica, por... por ineficiência, por obsolescência do equipamento tivesse causado isso. O que está, o que acontece ali na apresentação da etiqueta é que aí é que eu acho que está havendo a... é necessário um esclarecimento. Porque eu tive esse esclarecimento de um controlador que está nos auxiliando na investigação, assim, eu tenho vários controladores de vôo nos auxiliando. Auxiliando o meu representante sobre controle de tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeitamente.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Na realidade, ele me deu uma aula sobre isso, porque de início eu não tive, eu tive bastante dificuldade de entender o que era o autorizado e o que era o solicitado, no termo que eles utilizam o que é o solicitado. A realidade é o que eles alegam não está nesta etiqueta, esta etiqueta, ela é muito clara, ela, do lado direito ela, dá o plano de vôo que foi autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Agora, o que eles chamam de solicitado é o que acontece durante o vôo em vigor. Porque o fato do plano estar autorizado--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas, então, esse não aparece no sistema? No sistema aparece--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Solicitado não aparece.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bom, então veja só.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não é aí que eu queria dizer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aparece a altitude voada do lado esquerdo e aparece o plano autorizado do lado direito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Do lado direito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O plano autorizado, o que é esse plano autorizado? Aí é que eu pergunto.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Esse é o ponto, é isso que eu vou tentar esclarecer ao senhor. Existe o plano de vôo autorizado e existe o plano de vôo em vigor. O plano de vôo autorizado é aquele que após as devidas coordenações ele foi autorizado, ele foi, aí é que começa a mudança da terminologia: Ah, ele foi aprovado. Ele

foi aprovado, autorizado é ele que aparece na etiqueta do lado direito. Esse aí é fixo no momento que foi autorizado. O vôo inicia com planejamento. Agora, plano de vôo em vigor é o progresso, é a dinâmica do vôo ao longo de tempo que o controlador deve e, por vezes, precisa modificar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito, então, durante o vôo ele pode fazer.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Pode.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E aí, quando isso acontece aparece na tela do lado direito?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: E aí que está, o que vai aparecer sempre na tela do lado direito dele é o que foi autorizado. É aquilo que foi autorizado para o início do vôo, mas que por vezes, ele, controlador, ele precisa modificar durante o vôo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, se ele modificar o plano em vigor, portanto, não modifica a tela?

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Modifica o lado esquerdo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, o lado esquerdo é o efetivamente voado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Transponder.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não, não, ele não vai modificar nesse momento. Ele não aparece ali, mas ele tem o que a gente chama de Strip(F) Uma outra informação, que não é essa da dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Que é uma tira que é nesse ponto eu passei a entender, o que se poderia fazer para melhorar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas a alegação. A alegação é que a falha, a indução de erro é porque o sistema os leva a isso. Então, o que os senhores estão dizendo é que o sistema, ele invariavelmente, do lado esquerdo, ele tem o transponder, a altitude efetivamente voada--

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E do lado direito o plano autorizado, ainda que haja um outro plano em vigor.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: É isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, não tem possibilidade do sistema tê-los induzido. Os senhores estão afirmando isso.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Do lado direito é sempre o plano de vôo autorizado. Então, o que existe eu digo ao senhor que é bastante confiável.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora, uma outra pergunta. O sistema pode ser alimentado erroneamente. Ou seja, o sistema não falha, mas alguém pode ter alimentado erroneamente esse sistema? Pode ter colocado 37 mil direto?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como alegam os controladores?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não, o que entra na etiqueta é exatamente a informação do plano de vôo aprovado. Então, ali vai estar sempre aquilo que foi aprovado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, mas alguém pode ter digitado errado que o plano autorizado foi 370 continuamente?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não, não. Nesse episódio não ocorreu isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não aconteceu?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não aconteceu, não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quer dizer, os senhores têm a memória dizendo.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que o plano foi autorizado.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor. O plano foi autorizado com as mudanças de nível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 370, 360 e 380.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O que, ao longo do vôo, pode ser modificado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, São José, mas aí foi a falha não da aparelhagem mas aí foi a falha do controlador. O controlador disse: Vôo Eduardo Gomes, 370.

Em Brasília, embora tenha a aproximação, essa visualização ele passa voando no transponder 370 de contramão por mais de 6 minutos e o controlador não manda abaixar.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não manda baixar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Depois o controlador transfere para outros dois e também não alerta que tinha perdido o transponder--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Aí que eu queria entender, como é que passa para o segundo controlador e ele tem a convicção de que está em 360?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Esse é um dos pontos chaves, é exatamente--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Aí que eu não entendi.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Exatamente o que ele tinha na apresentação da tela dele era uma informação de que o transponder estava fora de operação, que aquela altitude do lado esquerdo não era confiável. Ele, além daquela altitude não confiável, ele uma letra Z, e ele tem uma cruz que quando... Poderia projetar de novo ou então apagar a luz?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Apaga a luz, por favor.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Ali existe, no final da barra. Não, não, na cruz, aí, exatamente. Quando o transponder está funcionando aí existe uma circunferência, quando não existe essa circunferência, fica só essa cruz é a informação de que o transponder não é confiável. Que o transponder está fora e que o sinal de... que informa a altitude não é confiável. O porquê--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas naquele momento, veja bem, é aí já. Há ali o sinal já não é confiável. Mas eu imagino, não sei se eu estou errado, que a última informação que se tem da altitude, 37 mil. Ele permanece quando o transponder some, é isso? Porque o nível autorizado está lá, 360, não é isso?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Pelo plano de vôo autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E... mas ele estava voando, pelo menos a última informação que se tinha, como ele não tem, ele já não está mais na tela, então ele não tem como informar a altitude exata.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Naquele momento aquela al-

titude 370 já não é mais confiável por característica do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aí aparece o Z para dizer que o 370.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não é confiável--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi a última mas não é confiável. Mas com aquela informação, no último momento, ele, ou seja, como ele já tinha passado de Brasília, ele já estava de contramão. Concorde?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, aquela, é importante dizer isso, ele não pode interpretar que aquele 370 seja a última altitude porque, como ele não tem o transponder, o avião pode até estar variando naquele momento mas o radar, pela imprecisão do--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, é a última altitude captada, digamos assim. Então, a última altitude captada como foi depois de Brasília já mostra, claramente, que o avião estava no nível errado em relação ao plano autorizado.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor. A partir do momento em que sai o transponder, a última informação, a informação segura que ele tem, caso ele não tenha observado a tela foi a comunicação que ele teve com a aeronave em que a aeronave informou a ele 370, ele checou o transponder funcionar naquele momento.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Sr. Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que leva ao choque.

SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): Sr. Relator, só mais duas dúvidas aqui que me surgiram. Primeiro, se o plano de voo autorizado marcava que a partir de Brasília baixaria para 360. Ponto um, por que o piloto não o fez, do Legacy? Segundo, o brigadeiro apresentou uma tela aqui anteriormente onde mostrava variações de altitudes de 370, 366, 360. Então, isso não mostra, no entendimento dos advogados das vítimas, de que os pilotos do Legacy estavam fazendo manobras não autorizadas? Então, estas duas perguntas que eu queria fazer.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A presidência só solicita aos Senadores que permitam o Relator concluir a sua indagação porque tem vários inscritos que vão ser prejudicados com interferências à manifestação do Relator. V.Exa. Está inscrito, Senador--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas minhas perguntas já foram con-

cluídas. É só, havendo essa resposta definitiva sobre o sistema, a impressão que os senhores têm do sistema não tenho mais nada a perguntar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O primeiro inscrito Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente, eu vou ser bastante sucinto, até porque eu acho que é importante que a gente ouça numa hora civilizada a palavra dos Presidentes da TAM e da Gol.

Mas eu estou preocupado, Coronel Rufino, e Brigadeiro Jorge, com opiniões divergentes sobre o que disse ontem aqui o Coronel Raolino, do CINDACTA e o que os senhores estão dizendo. O Coronel Raolino, ao que, até pediria a confirmação do Relator, ele deixou claro que existem falhas de controle, que existem buracos negros, que existem deficiências de audiência e frequência, que existem é... fantasmas em imagens de pista. Que existem deficiências reais. E eu fiz uma colocação, num depoimento anterior, a um controlador de voo cujo nome não me lembro, que talvez seja a minha preocupação maior, o controle do espaço aéreo brasileiro é padrão primeiro mundo ou não é? É bem feito e confiável, ou não é? É moderno, ou não é? Se é moderno, a informação que eu tenho é que o FAA já esteve por mais de uma vez na iminência de retirar uma espécie de *investment grade* no Brasil e rebaixá-lo, levando aqui as aeronaves brasileiras, e aí entra a opinião dos Presidentes das companhias aéreas, que os vôos da TAM ou os vôos da Gol indo para Buenos Aires ou para Nova Iorque deveriam ser operados por tripulações não brasileiras, porque o Brasil teria sido rebaixado pelo FAA. Isso é, na minha opinião, definitivo. Isso bate de frente com a opinião de que o controle, no Brasil, é de boa qualidade, é confiável e não há muito o que fazer. Porque, vejamos V.Sas., a preocupação com o acidente da Gol é real, mas ela já aconteceu. Nós lamentamos a perda de 154 vidas. O que nós temos que fazer é prevenir o futuro. É ver se os controles que são exercidos são baseados em bom material humano, em equipamento de boa qualidade, em pistas suficientes, com dinheiro garantido pelo orçamento da União em dia. E se as Demandas que são feitas pela relação companhia aérea/transportador, com operadores de sistema e controladores, se as Demandas administrativas são feitas e têm segmento, se têm curso, se acontecem. Aquilo que se pede acontece. A minha preocupação é essa, é configurar este quadro. E a... presença dos senhores aqui é fundamental. Eu queria fazer uma pergunta só: Essa história do FAA que me chegou é verdade ou o FAA já esteve para rebaixar e está em vias de rebaixar o Brasil, obrigando a que as tripulações brasileiras de aeronaves que vão para o exterior deixem de ser de

brasileiros e passem a ser de estrangeiros? Porque essa foi a informação que eu tive e que foi confirmada por um controlador de vôo que aqui esteve. Eu até pediria a confirmação do Relator. Porque, se isso é verdade, nós estamos numa iminência de caos. Porque, não se pode comparar controle do espaço aéreo do Brasil com o do Paraguai nem da França. Se tem que comparar é com o espaço aéreo Estados Unidos, que tem um espaço físico muito maior e exige sofisticação de equipamentos e controles proporcionais ao tamanho do espaço físico do país. Então, não há porque os franceses aqui chegarem e elogiarem, não é a mesma coisa comparar alhos com bugalhos. Então eu queria essa informação só. Eu acho que o Relator lembra que aqui foi dito, foi confirmado que o FAA já esteve na iminência de rebaixar o Brasil, levando a que as tripulações das aeronaves brasileiras fossem trocadas de brasileiros para estrangeiros, o que é uma humilhação, mas que é o retrato vivo, seria o retrato vivo de uma deficiência absolutamente insustentável ou inimaginável do controle aéreo brasileiro. Existe ou não existe? Eu queria perguntar ao Coronel Rufino e ao Brigadeiro Jorge.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a palavra o Coronel e o Brigadeiro.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Exmo. Sr. Senador, obrigado pela pergunta. Eu vou tentar responder naquilo que eu conheço como oficial da força aérea com 35 anos, mas lembrando que a minha função específica é chefiar o centro de investigação. É... sobre algumas perguntas que o senhor fez, eu citei o exemplo francês, mas isso foi da época da instalação do CINDACTA 1, que foi em 1978, se não me falha a memória. Foi apenas um dado realmente até desnecessário. Mas, eu vou citar um exemplo agora, uma coisa que eu pediria que nós sempre tivéssemos consciente que o acidente não tem nada a ver com a qualidade do nosso controle de tráfego aéreo. O acidente é específico. Até o acidente o nosso controle de tráfego aéreo era exemplo. Um exemplo está ali. Uma matéria já que a comparação pedida foi com os Estados Unidos, uma... uma matéria que saiu em 18 de setembro de 2006, lembrando que o acidente aconteceu no dia 29 de setembro de 2006. Este, este relatório da Força Aérea Americana, ele sugere que o nosso sistema seja utilizado como exemplo para outros países que queiram instalar um sistema aéreo eficaz, seguro, confiável e com um custo, relação custo/benefício importante. Então, ele cita que o nosso sistema deve ser um exemplo para essa, para esse trabalho dele, um exemplo a ser atingido pela Comissão deles. É... também sugere que seja utilizado, a experiência nossa estará à disposição para que eles utilizem, em

comum acordo, que eles venham ao Brasil e analisem o nosso sistema, porque o nosso sistema é um exemplo. Isso foi 18, 16 ou 18 de setembro de 2006. O nosso sistema é confiável. Bastante confiável. Ele tornou-se não confiável, e aí sim, eu creio que seja uma das principais razões da existência da CPI, é verificar se existem interesses maiores por trás de tudo isso, de desestabilizar ou desacreditar o nosso sistema e as nossas empresas. Os nossos pilotos, quando por azar de uma empresa eles perderam o emprego eles foram contratados imediatamente por empresas aéreas de outros lugares do mundo. Ou seja, os nossos pilotos são muito bem preparados. As nossas empresas, sim, devem causar um certo espanto para as empresas de outros países, porque as nossas empresas hoje são eficientes, são empresas modernas, com aeronaves modernas. Empresas que prestam um serviço coerente. Se a infra-estrutura não está conseguindo acompanhar o desenvolvimento da nossa aviação, sim, aí nós temos que investir, é uma decisão do país, investir aonde, aumentando-- [Soa a campainha] A infra-estrutura, aumentando as pistas, aumentando o que tiver que ser feito para atender a demanda que cresce a 18% por ano. Então, nós temos, o país tem que responder rapidamente a isso. É... com relação a interesses escusos, uma revista dessa semana traz, não posso dizer se é verdade ou não, mas ela levanta uma possibilidade de haver interesses por trás de tudo isso. Aí eu creio que os representantes das empresas poderão esclarecer melhor se eles têm informações desse tipo. Com relação ao rebaixamento se não me falha a memória, esse rebaixamento pode ser solicitado ou sugerido pela ICAO, não tenho certeza, se pelo FAA, mas, realmente, quanto menos gente tiver na concorrência, melhor. E a gente não deve ser inocente que não tenha ninguém querendo desestabilizar o nosso sistema, se não há interesse que esse sistema que funcionou bem até hoje seja desacreditado. Será que não tem alguém interessado em... prestar esse serviço? Se ele pode ser melhorado? Com certeza, ele pode ser melhorado. Temos muita coisa para melhorar nesse sistema. Temos problemas salariais, temos problemas de pessoal, temos problemas graves que precisam ser melhorados. Mas são decisões que dependem do governo. Então, os salários que são pagos para esse pessoal todo, e eu tenho uma relação dos salários de todos os militares da força aérea e posso dizer que eles também se comparam ao das demais forças armadas são salários, o senhor permite que eu demonstre ou não tem nada a ver? [Soa a campainha]

Então, foi feito num outro sistema, no “power point”, aqui ele saiu um pouco diferente. Mas para que a gente tenha noção, o posto máximo da nossa car-

reira ganha nove mil reais é um Tenente Brigadeiro, normalmente com 45 anos de serviço. Vamos baixar para um posto aqui, não, Coronel, seis mil reais, seis mil e setecentos reais. Eu queria mostrar dos Sargentos, que infelizmente está aí e eu posso deixar na Casa aqui. Eu vou ler... porque o salário-- não, este é o líquido, é bom que fique claro este é o líquido. O salário de um Sargento que normalmente é o nosso controlador é aquilo ali.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Salário líquido não existe, infelizmente, salário líquido não existe, porque ele varia de pessoa para pessoa. O que existe é salário bruto. Que isso pode crescer até... reconheço que o que entra no bolso é o líquido, mas salário líquido não existe, depende da pessoa, o que paga de Imposto de Renda, o que paga de pensão.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: O senhor está coberto de razão, esse é um salário médio, realmente tem gente que tem desconto, paga pensão. Tem muitas diferenças. Porém, nós tomamos o cuidado de trazer um salário líquido médio. E o que o militar paga normalmente, tira do seu salário são coisas pequenas. São auxílio-moradia, que ele tem que pagar a residência dele, assistência saúde, que ele tem através dos hospitais da força aérea. Então, os nossos gastos que somariam ali não ficariam muito diferentes. Mas eu posso trazer também o salário bruto. Isso era apenas para a gente seguir como exemplo. A gente pode aumentar ali mil reais. Bem, aumentando mil reais, o Terceiro Sargento, que presta serviços de controle de tráfego aéreo, ele ganharia 2500 reais. Se isso é um salário decente, ótimo, vamos manter esse salário. Se não é um salário decente é uma razão das evasões que temos nas forças armadas é porque o mercado oferece muito melhores condições. Então, quando alguém briga por aumento de salário é perfeitamente legítimo e dá para entender. Todos nós queremos um salário maior.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Quanto ganha um controlador de vôo?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Os nossos controladores, os nossos controladores não têm diferença são Sargentos, são terceiro Sargento, segundo Sargento, Suboficial, é aquilo ali que eles ganham. Então, que brigar por salário, e eu queria, se me permitem, fazer uma declaração aqui com relação aos controladores. Para nós, que somos pilotos, os controladores são extremamente importantes. Por mais de uma vez eu, como piloto de combate, entreguei a vida na mão de controlador. E tenho perfeita confiança neles. O que nós não podemos misturar é um grupo com o todo. O joio com o trigo.

Então, os nossos controladores já salvaram muita gente. Já mandaram aviões voltarem porque estavam em rotas erradas. Já salvaram centenas de civis aqui de Brasília mesmo que, o avião não pôde pousar em Brasília e fez uma aproximação PAR, que é uma aproximação de alta precisão em Anápolis, e nós não perdemos nem o avião nem aquelas vidas. Então, são pessoas que nós confiamos muito. E não merecem ser tratadas como um todo. Então, o que eu peço, o controlador é um homem honesto, importante, trabalhador que ganha um salário que está ali mostrado. E não devíamos misturar alguns com o todo. É... os pilotos que fazem a aproximação PAR, normalmente os pilotos militares, sabem que a partir de um determinado momento a vida dele está na mão do controlador. E nós nunca questionamos a qualidade desse serviço. Então, não é bom condenarmos uma classe que merece todo o nosso respeito. É... sobre-- [Soa a campainha]

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Só, pela ordem, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador José Agripino tem a palavra ainda.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Não, só pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pela ordem.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Um assunto que levantou um mal-estar dos controladores contra mim, porque na penúltima reunião eu teria ofendido a qualidade deles. O que eu peguei a nota taquigráfica e gostaria de aproveitar o que o Brigadeiro falou em... com respeito a importância dos operadores. Se V.S^a., se permitir é só eu dar uma explicação. Porque essa noite eu fiquei sem saber--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): V.Exa. Tem a palavra pela ordem.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Sabe o que é que é, Brigadeiro? Aqui teve uma série de perguntas, durante a exposição principalmente do Sargento Wellington. E ontem, o Coronel Chefe do CINDACTA 1, fez uma referência sobre o horário de trabalho que alguns se aproveitavam o período de descanso para melhorar a sua qualidade de estudos, entrando numa faculdade. Então eu fiz essa referência. Não que os Sargentos da aeronáutica não tenham esse conhecimento, mas V.Exa., o Sargento têm uma linha mais avantajada, porque ele fez um curso superior. Não que eu chamei os outros de, não tem qualidade. Mas que eles teriam esse aproveitamento, por isso que há essa defasagem. A pessoa se forma numa... numa Faculdade e vai, abandona, porque ele vai ter uma oportunidade melhor. Então, se eu ofendi, eu queria pedir desculpas, porque não há nenhuma razão para

eu aqui, nesta Casa, desde que eu estou há 12 anos, nunca ofendi ninguém, ninguém. Mesmo em CPIs mais graves. Então, isso eu pediria, agradecia. E queria o Sargento soubesse disso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador José Agripino tem a palavra e a seguir o Relator.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Presidente, eu queria ouvir a opinião do Coronel Rufino, porque eu acho, não me foi dito ainda. Tem buraco negro, não tem buraco negro? Tem deficiência de equipamento? Há deficiência de... a solicitação é feita, o Governo atende? O Governo é prestimoso?

Eu vou dar um dado a V.Exa., Sr. Presidente, existe um órgão chamado CONAC, viu, Presidente Tião? Um órgão chamado CONAC, é o Conselho de Aviação Civil. Esse conselho é o órgão de assessoramento do Presidente da República para formulação da política nacional de aviação civil. É... a última reunião desse conselho, do qual faz parte o Presidente da ANAC e o Presidente da Infraero, o diretor geral do departamento de controle de espaço aéreo DECEA(F), que é o antigo DAC, o diretor de departamento de política de aviação civil e mais outros, foi em 2003, 2003. Esse é o órgão máximo de gestão do controle aéreo no Brasil. Nós estamos em 2007, a última reunião foi 2003. Em 2003, na reunião ocorrida, muitas resoluções ou instruções, ou recomendações foram baixadas. Muitas delas, até hoje, não tiveram conclusão de espécie alguma. Na minha opinião, isso é gestão administrativa defeituosa, isso é descaso. Eu quero elogiar a responsabilidade dos senhores da Aeronáutica em defender a farda, a competência, a abnegação de sua... atividade. Mas nós estamos tratando de gestão que cuida de vidas, são milhões de brasileiros que andam todo dia, de Norte a Sul e Leste, Oeste. O acidente da Gol já aconteceu, nós temos que prevenir outros acidentes da Gol. Está corretíssimo que V.Sas. Digam que a Aeronáutica é correta, que há deficiência aqui e acolá. Mas está na hora de a gente abrir essa caixa-preta, sarjar esse tumor, porque tem muito problema de gestão, tem problema de gestão. Há buraco negro ou não há? Está na hora de dizer com toda a franqueza. Nós estamos aqui não é para incriminar ninguém, é para ajudar ao Brasil, é isso! Aqui não é uma briga de Governo e oposição, aqui é uma luta de entendimento entre brasileiros que querem resolver um problema, que vitimou muita gente e que pode vitimar muita gente. Então, o que eu quero saber é isso. A mim indignou a questão do FAA. Tomara que a informação que me deram seja errada! Que seja interesse contrariado, que não há hipótese de, desse fato acontecer. Eu também tenho consciência de que as tripulações, os pilotos brasileiros são do melhor ca-

libre, da melhor qualidade. Mas não me refiro a eles não, me refiro a qualidade do controle no Brasil, aos hábitos que eles adquiriram, é isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Coronel Rufino tem a palavra.

SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES (PFL-BA): Há mais investimentos... sem os quais os senhores vão ficar atrasados.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, vou ser bem objetivo, com relação ao que foi anunciado, se eu posso dizer assim com relação ao FAA, desconheço completamente isso. Desconheço completamente qualquer coisa nesse sentido. Eu concordo plenamente com V.Exa., é nisso que eu acredito, é isso que eu defendo, que temos que raciocinar daqui para frente e as coisas são apontadas no momento em que ocorre um acidente e a aviação só chegou ao nível que chegou, até hoje, exatamente pelas lições que nós tiramos dos acidentes. Esse acidente tem muita coisa a nos ensinar. Então, não podemos tomar como verdades absolutas que porque ele ocorre o sistema é um sistema falido o que eu posso dizer ao senhor com segurança, é um sistema seguro que pode e tem que ser melhorado. Tanto tem que ser melhorado que, não por uma causa isolada, mas existiu uma série de conjunções que levaram ao acidente. É assim que todo o sistema se aperfeiçoa no mundo todo e é para isso que a investigação para a prevenção ela é feita. Estamos pegando, dentro daqueles 4 pontos focais, tudo o que pode ser recomendado para melhorar. E naqueles pontos focais existe bastante coisa relacionadas ao nosso controle de tráfego aéreo. Então eu digo ao senhor, é seguro. Pode ser melhorado? Pode. Investimentos sempre vão ser bem-vindos não só na área de controle de tráfego aéreo como na área de prevenção a acidentes aeronáuticos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador João Pedro está inscrito. Antes o Relator tem uma indagação a fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É só sobre o mesmo tema que foi abordado. Eu concordo perfeitamente. Eu e o Senador Tião Viana, tivemos o cuidado antes de ir à Aeronáutica, conversar com Oficiais, com Comandante, com Sargentos. Muito bem, o que é que nós *a priori* entendemos, se não resolver a questão salarial dos controladores de vôo nós vamos continuar com essa crise. Por quê? Porque eles têm a perspectiva de fora dos quadros militares de receberem 4, 5, 6, 7 até 9 mil reais. Então, isso é demonstrado claramente. Ao mesmo tempo, é... se houver um aumento do salário para eles dentro da corporação tem que haver um aumento para todo mundo, desde o Sargento que faz

a manutenção do radar que está na Amazônia, e aí aumentou o Sargento tem que puxar o Soldado, o Coronel vai resolver e tal. Então, o grave problema que nós imaginamos, nós verificamos, conversamos sobre sistemas, sobre, o maior cerne da questão é o salário. Se desmilitarizasse resolveria a questão salarial. Mas, ao mesmo tempo, cria um outro grave problema, já imaginou sem militarismo, greve como está acontecendo na Itália agora, num setor como esse? Claro que tem problemas etc. Eu pergunto aos senhores: Como resolver? Porque essa vai ser, invariavelmente uma das conclusões. Se não resolver a questão salarial, daqui há dois anos nós estamos com um apagão. Daqui a três anos nós estamos com o apagão. Então, como é que nós vamos resolver essa questão?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Senador, o senhor me permite só um aparte. O senhor está focando no ponto dos salários dos controladores. Eu só gostaria de lembrar que o controle de tráfego aéreo, o sistema, o SIS SEAB. O Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro é muito mais do que só os controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, perfeito.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Nós temos em torno de doze mil militares envolvidos dentro dessa estrutura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Correto.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Se nós resolvermos só o problema dos controladores ou desmilitarizarmos, vamos dizer assim, os controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agrava o problema.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Ainda assim eles terão que agir com o restante do sistema do qual eles são apenas uma parte, quando eu digo apenas eu não estou diminuindo, apenas é que eles não são o todo. Então, a realidade é que essa parte, ela é muito mais abrangente do que simplesmente o ponto dos controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu tenho consciência disso. Por isso que eu pergunto: Qual é a solução? Eles querem aumento. Se aumentar, temos que aumentar a tropa toda.

SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES (PFL-BA): Eu pergunto, por que não se partiu para um sistema, pelo menos de gratificação?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Brigadeiro Kersul?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Bem, eu gostaria, se me permitissem de responder algumas coisas. Primeiro com relação ao salário que eu apresentei como líquido. Se quiserem, está à disposição os meus contracheques que estão na minha mala--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não há a necessidade.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Estão aqui, eu só queria citar, que eu citei de Brigadeiro 7900, mas por acaso, olhando os meus aqui, eles ficaram abaixo disso como 7700.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu posso ver o bruto?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Pode verá vontade, não existem segredos na força aérea. Eu tenho do tenente Coronel que está comigo aqui, que o salário dele está aqui como 6200, que também pode ser visto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se eu mostrar o meu o senhor vai ficar com vergonha. E olha que eu só recebo esse, viu?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Mas têm uma pergunta que foi feita pelo Senador Agripino Maia que eu não gostaria de deixar sem resposta. [Soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Brigadeiro, tem a palavra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu acho que é um pouco menor, porque eu pago pensão, eu pago.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Aí é questões-- [Risos]

Eu não pago pensão, eu não pago pensão. [Risos]

É, eu não queria deixar o Senador sem uma resposta, porque essa pergunta já foi feita a mim e eu não respondi. Foi feita também ao Coronel Rufino e eu acho que não ficou bem claro. Então, eu queria ver se eu conseguiria ser bem claro. E para ser bem claro eu vou até me dar o direito de ler uma coisa que eu queria deixar claro para essa Comissão que representa o povo brasileiro que não existe, no espaço aéreo controlado do Brasil, deficiência em termos de visualização e de comunicação. Termos que são utilizados por imprensa e por leigo, esses termos não são reconhecidos por nós. Eu estou garantindo que no espaço aéreo controlado brasileiro não existe falta de visualização e de comunicação. Porém, volto a dizer, o sistema não é infalível, como não é infalível nenhum sistema do mundo. Eu vou mostrar um exemplo do--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Antes do acidente, antes do acidente.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL

FILHO: Senhor, não, antes, durante. Porque durante o acidente--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Como é que fala que antes do acidente tinha agora não tem mais.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL

FILHO: É, mas aí a gente tem que ver quais são os interesses que estão por trás disso ou para onde está querendo ser levada a visão ou a interpretação dos fatos.

Sobre o fato do acidente é outra garantia em nome da força aérea. Todos, todas as ferramentas necessárias para o controle de tráfego aéreo tanto dos pilotos quanto dos, do sistema nosso de controle de tráfego aéreo, no dia do acidente, estavam à disposição e se cumpridas todas as regras, não teria ocorrido o acidente. Porém, o acidente é uma sequência de fatores. Não tem uma causa específica que levou ao acidente. Houve um desencadear de barreiras que foram quebradas, barreiras que são criadas no nosso sistema, na aviação como um todo. Essas barreiras foram sendo vencidas a cada passo desse voo. Que levou ao acidente. Então, não tem: Ah, a culpa foi de tal pessoa, ou de tal setor da visualização ou de alguém. Não, gente, não existe culpa. Existem fatores e barreiras que foram sendo quebradas conforme o tempo foi passando. Desde a decolagem da vertical de Brasília, depois, sendo que a última barreira, digamos, a penúltima barreira seria o equipamento. O TCAS, comandar um desvio. [Soa a campainha] Essa seria a penúltima barreira. A última barreira, me desculpe, essa campainha eu não sei se é para eu--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): A presidência solicita mais objetividade, porque esse assunto já foi considerado anteriormente.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Ok, então a última barreira seria a visualização das duas aeronaves por algum dos dois pilotos, o que não foi possível devido a extrema velocidade e a diferença. Mas eu ia mostrar, eu ia mostrar, para não deixar dúvida, que em outros países ocorrem panes.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Apaga a luz.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: A pane em Los Angeles. Gente, pane em aviação ou em equipamentos é prevista. O que precisa ter é redundância e a gente tem capacidade de responder a essas panes. Então, aqui está um exemplo clássico. 19 de julho de 2006, em Los Angeles, houve uma pane e vários aviões, vários voos foram cancelados, 221 voos foram cancelados e afetaram 25 mil pessoas. Hoje, na Itália, tem uma greve de controladores, tem

que ser resolvido. Na França tem um problema de controladores, também tem que ser resolvido. Então, nós não vamos resolver o problema aumentando o salário dos controladores. Até porque, diferença salarial e os Estados Unidos é um exemplo, a diferença salarial nos Estados Unidos é extrema. Cada, cada controlador ganha, nos Estados Unidos, de acordo com o tipo de aeródromo, com se ele é governamental, se o funcionário é militar. As diferenças salariais são enormes no país que é citado como exemplo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Brigadeiro, permita uma pergunta objetiva: O controlador militar americano tem diferença do não controlador com a mesma patente salarial ou não?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL

FILHO: As diferenças salariais são inúmeras, existem diferenças.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Não, não, não sei se o senhor me entendeu, um Sargento controlador americano tem diferença de um Sargento não controlador americano do ponto de vista salarial?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: Não vou dizer, não vou responder com certeza, porque não sou capaz, mas eu diria que não. Porque o salário do militar americano é baseado, principalmente, no tempo de serviço dele.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Nem sistema de gratificação, especial? Pela função?

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL

FILHO: Não posso responder mas eu posso responder com relação a salário de controladores, eu, se me permitirem, tem salário de controlador, aquele comparado com os países do mundo? Aquela transparência de cima do meio.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Quando militar, porque é misto.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FI-

LHO: É, apenas uma comparação com países que têm controle de tráfego aéreo equiparado com o nosso com exceção da Inglaterra. Porque, é um país bem menor e o controle de tráfego aéreo também não é tão grande quanto Estados Unidos, China, Austrália e a Europa como um todo no “euro control”. Tem aí uma comparação salarial que eu não vou tomar mais tempo mas pode ficar aqui também. Uma comparação salarial baseada no salário médio e baseada no salário-mínimo. Então fica aí uma comparação para servir de--

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG)

MG): Sr. Presidente, pela ordem, por favor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC)

AC): Senador Wellington Salgado.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Com todo o respeito, eu estou um pouco preocupado, porque quando eu vim participar dessa CPI uma das minhas grandes preocupações é saber qual a razão do acidente, o que levou ao acidente e V.Exa. Também, o Relator sabem que nós temos participado disso, já tem até uma opinião formada a respeito. Fico sempre preocupado que como é transmitido ao vivo, com certeza, familiares dos que morreram nesse acidente estão nos vendo. Eu fico receoso de nós desfocarmos e procurarmos questões salariais alguma coisa com relação ao acidente. Eu queria estar focado no que, no que levou a acontecer o acidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Exa.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Questão salarial.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Exa. A colaboração mas a presidência pelo menos entende e o Relator, que condição de trabalho e condição--

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Questão salarial.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Diz respeito à segurança de voo também de modo indireto e é muito relevante. Embora, o foco da discussão foi a situação técnica.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Acato a posição da mesa e do Relator.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Exa. Senador João Pedro tem a palavra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, senhores Senadores, eu... Eu penso que nós estamos construindo aqui saídas, superações, qualidade, eficiência, gestão, acho que o resultado é esse da estratégia da CPI. Eu vou voltar a falar da cobertura de radar. Porque o Sargento Wellington, ele aqui, nesta Comissão, ele expôs alguns detalhes que provocam uma contradição. Olha o número que o Sargento Wellington apresentou, que há, há uma falha na cobertura de radar. Ali no final vamos dizer, da CINDACTA 1 e final do CINDACTA 4, e ele deu ali uma quilometragem mais ou menos desse vazio sem cobertura. Ele falou ali de 150, a 160 quilômetros. Ele falou de mais ou menos 20 minutos de voo. Sem cobertura radar. Então, acho que nós precisamos ter um... precisar isso. A posição do Presidente da associação dos controladores, de uma pessoa que viveu aquele momento, que está inserido nesse processo e essa exposição aqui do Coronel Rufino. Me chamou a atenção na exposição de V.S^a., e V.S^a. foi muito conclusivo no item radares.

Chegou a mencionar, não são responsáveis. V.S^a. falou isso aqui.

E no item comunicação, V.S^a falou que ainda não foi concluído a investigação. Pergunto: O que é que está faltando para ser concluído essa, a investigação? São oito meses, está na fase conclusiva? O que é que está precisando? Quais são as dificuldades para a conclusão do relatório do acidente? Na medida em que V.S^a. é o Presidente da Comissão? Pergunto se a ida dos pilotos americanos tem a ver com dificuldades para a conclusão. Se carece da presença deles aqui no Brasil, inclusive nesta CPI, se carece junto à Comissão que investiga o acidente, enfim, gostaria que V.Exa. Refletisse e se posicionasse sobre essas, essas questões. Na exposição também, se eu não me engano, em dois momentos V.S^a. falou de altimetria precisa e em radares, imprecisão nos radares secundários, e mais à frente, na exposição, V.Exa. falou de radares primários com altimetria imprecisa. Isso não é uma, uma contradição na exposição nesse momento que V.S^a. falou desses itens de imprecisão na altimetria e na conclusão, V.Exa. Foi conclusivo, de que os radares não são responsáveis nessa questão do acidente. Se não tem uma contradição aí na exposição de V.S^a.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Inicialmente, eu vou ser bem direto no ponto, vou repetir as palavras que eu utilizei: A comunicação é essencial para o efetivo controle de tráfego aéreo e ainda não concluímos os nossos trabalhos relativos a contribuição desse ponto.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Comunicação isso.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Comunicação, sim, senhor. A segunda frase que eu utilizei foi: Não há, até o momento, nenhuma indicação da influência da cobertura radar por ineficiência ou deficiência dos equipamentos. Então, isso eu falo e reafirmo. Então, eu gostaria só de colocar é... tentando ir bem direto ao ponto.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mas aí vamos trabalhar. V.S^a. não estava aqui.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Com o posicionamento do Sargento Wellington, que há imprecisão da cobertura radar e ele fala aí 160 quilômetros.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: O que eu estou é... seria o caso até de perguntar se realmente qual é a relação, se por acaso foi explicado a V.Exa., qual seria a relação entre a cobertura, entre a falta da cobertura radar e a influência para o acidente, isso é importante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Coronel, chegou a dizer inclusive o seguinte, que após o acidente a cobertura foi ampliada nessa região de Mato Grosso. Que realmente, de comunicação, de radar etc. A comunicação primária, que é o radar.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Pós acidente se--

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Eu vou abandonar o que é que possa ter sido falado, porque eu não presenciei, não sei exatamente dentro de que contexto. Então, eu vou ser bem preciso. Pois não, Deputado, Senador.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O CINDACTA... ele vai até um ponto que ele não mais vê no visor a aeronave, só o CINDACTA, o Sivam, não sei se é CINDACTA 4.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: 4.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Ele capta a imagem. Então ele capta e Brasília não pega mais a imagem, não sei se é isso que o Senador está falando.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Ok, então eu vou, mais uma vez, por partes. Controle de tráfego aéreo, prover o controle do espaço aéreo é... prover separações, ela necessita, para que seja feito um, prestado um bom serviço, de todas as ferramentas que nós pudermos dispor. A primeira delas, e é a que é realmente a mais essencial para uma separação de tráfego aéreo é a comunicação: A cobertura radar é mais uma defesa, é mais uma ferramenta que nós temos para garantir a precisão dessas separações de tráfego e otimizar, porque no caso, quanto mais equipamentos se tem melhor se pode fazer um aproveitamento do espaço aéreo. A parte de comunicação, no caso do acidente, ela ainda não foi concluída, porque foram feitas uma série de chamadas em várias frequências, onde nós estamos analisando uma a uma, utilizando gravações, utilizando dados que estão armazenados no próprio sistema de controle de tráfego aéreo... [Soa a campainha] CVR e etc. Então, ainda é cedo para eu dizer conclusivamente qual a contribuição que as comunicações deram para o acidente, contribuíram, isso eu não tenho dúvida. Mas eu preciso realmente determinar o quanto para, então, fazer uma recomendação precisa com relação ao que pode ser melhorado nessas comunicações.

Com relação a cobertura radar, que eu volto a dizer, não é essencial para fazer a separação de tráfego. Posso dar como exemplo que o senhor cruza os oceanos daqui para o Japão, o senhor cruza o Pacífico, o senhor cruza o oceano Atlântico sem nenhuma

cobertura radar. Aí V.Exa. Me pergunta: Como é feita essa separação? Baseado em normas, em regras, em cartas, em rotas preestabelecidas e na comunicação. Então, a comunicação, ela sim é essencial para a separação. O tráfego é mais uma defesa.

Vamos então ao cenário do acidente, onde é alegada que uma falta de cobertura radar poderia ter contribuído para este acidente. A rota toda que foi coberta por ambas aeronaves, ela é coberta por radares primários e secundários. Nós já tivemos uma anomalia que foi o funcionamento do transponder ter parado em algum momento do voo. A partir desse momento os radares secundários, a cobertura secundária, por característica não por deficiência, ela não tem mais, o radar secundário, ele conversa com a aeronave. Se o transponder está desligado o radar secundário não pode mais obter esses dados. E aí nós ainda temos a cobertura primária. Então, quando eu falei em imprecisão, a cobertura primária, ela possui, ela não tem uma informação de altimetria precisa para que seja feita uma separação de tráfego. Essa separação pode continuar a ser feita só que respeitando-se limites maiores. [Soa a campainha] O controlador tem como fazer isso. Então, nesse caso desse acidente, o fato da cobertura radar, já que houve o problema com o transponder, ela não passa mais, ela não tem mais como estabelecer uma defesa para aquele cenário. E a cobertura radar, no momento do acidente, ela, ela é, ela ia até um determinado ponto e ela cruza com a cobertura radar do centro amazônico. Então, isso não é, as áreas são completamente superpostas em termos de cobertura radar. Agora, o que nós estamos verificando é a forma como a comunicação foi estabelecida, é de que forma ela pode ter contribuído. Mas, não foi por falta de cobertura radar no ponto do acidente. Isso eu posso garantir ao senhor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu, numa audiência pública, eu constatei, numa tela que a Aeronáutica apresentou do intenso tráfego nesse ponto, principalmente à noite. Mas há um ponto aí de muito tráfego aéreo nesse ponto aí da... ali do final da Amazônia com o Centro-Oeste brasileiro, é isso?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Senador João Pedro. Temos inscritos ainda Senador Romeu Tuma, Senador Sérgio Guerra, Senador Sibá Machado, Senador Antonio Carlos Magalhães e Senador Mário Couto. A presidência faz um apelo aos Senadores que evitem repetir argumentos já utilizados e questões já levantadas. Senador Romeu Tuma tem a palavra. E a presidência esclarece ainda que após a oitiva do Brigadeiro e do Coronel nós teremos um intervalo para almoço. Indago, para um lanche, de quanto tempo nós daríamos esse intervalo?

SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES (PFL-BA): Uma hora e meia, almoço de bancada--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não havendo restrição, em razão de reunião de bancadas, teremos um intervalo de uma hora e trinta minutos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Presidente e se forem servidas aí algumas barrinhas de cereais. [Risos]

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente, eu queria fazer uma proposta concreta, Sr. Presidente. Eu acho que o depoimento dos Presidentes da Gol e da TAM é muito importante e substantivo para o relatório do Relator. Eu, por exemplo, tenho compromissos importantes, sei que o Senador Antonio Carlos Magalhães também o tem, o Senador Sérgio Guerra para o período de almoço, não é um almoço *relax* é um almoço de trabalho com tarefas importantes. Então, eu pediria a V.Exa. Para retomar os trabalhos às duas e meia da tarde, se fosse possível, para que nós todos pudéssemos estar presentes e pudermos ouvir o depoimento dos Presidentes e fazer os questionamentos pertinentes.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Em razão dos argumentos políticos eu não creio que haja objeção de nenhum membro da Comissão. Às 14:30, então. Mas ainda temos oradores inscritos se eu indago se Podem colaborar com a objetividade mais uma vez aquela objetividade das respostas.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Um ou dois minutos, Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A seu critério, dois minutos.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu queria primeiro Senador, o Senador, Coronel Rufino, se permitisse dar um abraço, porque eu tenho saudades do Coronel Rufino do salvo aéreo que trabalhamos juntos em dois incêndios graves que ocorreram em São Paulo e diziam que ele era um piloto maluco, porque ele tinha uma coragem invejável e operou sob a fumaça e ele me dizia: “Eu estou correndo um risco tremendo, porque a fumaça é tão forte, tira o vento e pode parar, mas eu não posso deixar de tirar o pessoal de cima da torre”. Então, eu queria aqui, na pessoa de V.Exa., não sei se é parente ou não, porque era o nome dele também, homenagear o Coronel Rufino. Não sei da vida dele hoje. Algumas vezes encontrei com ele na Amazônia e tudo, mas eu sei o que é os pilotos da Aeronáutica em defesa da sociedade. E ele foi um grande exemplo para mim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu só queria mais um... um minuto foi. Não, só alguma coisa aqui. Esse aqui, se há a colaboração do órgão de investigação americano à apuração que está sendo feita? Se eles colaboraram ou se eles dificultaram, não dificultaram, mas se negaram a prestar qualquer informação?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Não, senhor, posso responder segurança que o representante--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu vi o senhor falando sobre isso.

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Sim, senhor, posso dizer para o senhor com toda a segurança que o representante--

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O senhor falou da hora de vôo, eu me lembro quando trabalhei muito com aeronáutica em operações e, de vez em quando, o Major ou o Coronel tinha que deixar, porque ele tinha que fazer tanto tempo de vôo para poder receber o salário que ele tinha direito. Hoje eu não sei se tem avião para vocês todos cumprirem o horário de vôo exigido pelo regulamento. Então-- [Soa a campanha] Como ele tem quatro mil horas eu achei que foi muito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Sérgio Guerra tem a palavra.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Deixa eu acabar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ainda tem a pergunta V.Exa.?

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Foi a melhoria de área de comunicação que o Deputado pediu. Eu pergunto se o royalties de hoje está na Constituição na, lei para a Marinha. Eu fiz referência à Amazônia azul quando se comprou ou encomendou os P3 para vigilância da região, do mar brasileiro que tem grandes riquezas e a Aeronáutica e a Marinha são responsáveis pela sua segurança, se a Aeronáutica foi incluída no royalties? Petrobras e outros órgãos que fazem esse trabalho. Porque e outra pergunta é se há diferença com o DAC e ANAC com essa troca de comando e tudo. É só isso se puder responder ou não.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Senador Romeu Tuma, muito obrigado, sendo bem objetivo, a Força aérea não recebe royalties pela exploração no nosso mar territorial.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Desculpa--

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: Desculpa, desculpa, eu não posso falar. A força aérea, até onde eu sei não recebe royalties.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Tem contingenciado da Marinha há muitos anos.

SR. BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO: E o senhor perguntou sobre a DAC versus ANAC. A ANAC é uma agência nova e vai passar, passaremos todos, todo o sistema passará por um processo de re-armonização, o que é perfeitamente compreensível e natural. E a gente tem que crer que na ANAC existem pessoas competentes e com boa vontade para continuar prestando o serviço que era prestado pelo DAC, mas que, por uma decisão governamental, foi criada uma agência. E a força aérea está prestando todo o apoio necessário para que ela prossiga nos trabalhos dela e que a gente não deixe cair um padrão que sempre foi considerado de alto nível.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Brigadeiro, pode repetir num painel o voo, fazer uma demonstração do voo como foi feito? O Wellington quer fazer ao vivo, pedir um avião e... eu falei, mas não pode ter nenhum contramão, tem que só ir e voltar com o mesmo. Eu não sei se pode recuperar na imagem de radar a reconstituição do voo?

SR. CORONEL AVIADOR RUFINO ANTONIO DA SILVA FERREIRA: Em outro momento é possível ser feito, Senador. No momento não é, não é possível.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Sérgio Guerra abre mão da inscrição dele. Senador Sibá Machado não está. Senador Antonio Carlos Magalhães.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Eu não abri mão da minha inscrição, apenas vamos ter que sair daqui uma hora.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): V.Exa. Sugere a suspensão então?

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Sugiro a suspensão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Se não houver restrição, nós suspendemos a presente oitiva e retornaremos às 14:30 horas.

Está suspensa a presente sessão agradecendo muito a atenção ao convite dado pelo Coronel Aviador Rufino da Silva Ferreira e o Brigadeiro-do-ar BRIGADEIRO DO AR JORGE KERSUL FILHO. Muito obrigado aos senhores e a todos.

[Reunião suspensa às 12h42].

[Reaberta a Sessão às 14h57]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Sras. e Srs. Senadores, demais acompanhantes do trabalho da CPI, estão reabertos os trabalhos. Nós convidamos o Dr. Edgard Brandão Júnior, superintendente do aeroporto Internacional de Guarulhos para compor a Mesa desta CPI, o Dr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL Transportes Aéreos S/A e o Dr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A.

Então, dando início aos trabalhos e antes de passar a palavra ao Relator a Presidência esclarece aos Srs. Senadores, os demais já estão chegando, que nós temos duas linhas de ação nesta convocação, nesta solicitação de presença à CPI. Uma diz respeito a um episódio que nós tivemos recente em São Paulo, envolvendo a aeronave da GOL e que gerou uma dupla informação à sociedade brasileira, que foi exatamente uma suposta falha mecânica que houve numa aeronave da GOL, quando a GOL expressou a informação ao Brasil que haveria tido um choque, uma colisão com um pássaro na turbina e, portanto, uma dificuldade operacional que redundou na volta da aeronave ao aeroporto. Ao mesmo tempo o Dr. Edgard Brandão Júnior, superintendente do aeroporto Internacional de Guarulhos, emitiu opinião que tratava-se sim de um dano de ordem mecânica na aeronave e que não tinha sinais de qualquer colisão com o pássaro. Então, isso gerou a preocupação, porque um dos princípios fundamentais da segurança de voo no país, que a sociedade requer é exatamente o princípio da informação precisa, da informação correta quando possível.

Nós podemos estar diante de duas opiniões técnicas, distintas em que uma não diminui em nada a outra, porque são duas opiniões técnicas e podemos ter tido um problema de não informação transparente à sociedade brasileira. Somente por esta razão é que a CPI tem interesse em ouvir as partes envolvidas e depois o Relator desenvolverá sua linha na sua oitiva, sobre o interesse que tem a sociedade brasileira, de ouvir das empresas brasileiras mais presente no dia-a-dia do ir e vir da sociedade, em termos de transportes aéreos, a informação, qual é a opinião sobre a qualidade da segurança de voo oferecida ao cidadão brasileiro hoje e o que é que eles sugerem como empresas que tem expertise, que tem grande possibilidade de contribuir com a sociedade brasileira no que diz respeito à segurança de voo, olhando a Aviação Civil e o sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro.

Então, eu daria inicialmente a palavra ao Dr. Constantino de Oliveira Júnior que pudesse fazer a sua manifestação inicial e a seguir o Dr. Edgard Brandão Júnior. Com a palavra o Dr. Constantino.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Muito obrigado Senador, boa tarde, Presidente, Relator, boa tarde Srs. Senadores.

Eu vou ir direto ao assunto, Senador, se me permite, com relação ao “stall de compressor” que foi o termo, vamos dizer, usando o termo técnico, correto para o que aconteceu naquele dia na nossa turbina, aconteceu um “stall de compressor”. O que é que significa o “stall de compressor”? E aí, talvez, a resposta venha exatamente identificar que, talvez, a informação

fornecida pela INFRAERO e pela empresa são complementares até certo ponto, por quê? O que é que significa “*stall* de compressor”? “*Stall* de compressor” significa falta de ar no compressor da turbina por algum motivo.

Existem basicamente dois fatores que geram essa falta de ar, a entrada de um objeto estranho externo ou um dano causado por um objeto interno da turbina, eventualmente alguma parte solta ou alguma coisa do tipo. E quando se trata de objetos externos, ou que nós tratamos como objeto estranho, a turbina, muitas, a imensa maioria das vezes que isso acontece é em função de ingestão de pássaros, né, ou seja, em vôo. Não necessariamente isso acontece no mesmo momento em que ocorre o “*stall* de compressor”, ou seja, a falta de ar dentro da turbina.

Então, além da ingestão de objetos estranhos, ou seja, interno ou externo tem também um outro fator que seria a questão da falta de ar em função do ângulo de ataque do avião ou do posicionamento da turbina naquele momento, ou seja, ele pode sofrer uma pequena interrupção no fluxo de ar, falta ar no compressor no primeiro estágio da turbina, que seria o compressor, a turbina funciona para quem conhece um pouco de mecânica, funciona como um compressor que comprime o ar, no primeiro estágio da turbina, aquele que a gente enxerga, esse ar é lançado para a sessão quente da turbina, aonde existe a Câmara de combustão, né, ou seja, então, há uma expansão do ar em função do calor, depois ele sai na forma de praticamente, depois dessa explosão interna, desse aquecimento da turbina, o ar sai com muita compressão ao final da turbina girando duas, ao final do motor, girando duas turbinas, a debaixo de alta compressão, que através de um eixo retorna toda essa pressão para o primeiro estágio, assim, a turbina continua funcionando. Quando o fluxo de ar é interrompido por um motivo ou por outro no primeiro estágio, o que acontece? A turbina praticamente, usando um termo popular, ela torce, ela dá um tranco.

Quando ela dá esse tranco, Senador, é importante colocar o seguinte: O avião como no nosso caso ele voava, ele estava em decolagem na rampa de subida, ele estava há mais ou menos a quase 400Km/h, 300 e alguma coisa, nessa velocidade o senhor calcula o seguinte, chegaremos a quase 90 metros por segundo. Então, naturalmente uma labareda que começou aqui daqui há um segundo, ela vai aparecer 90 metros lá na frente. Então, as vezes passa a impressão de que foi um problema muito mais sério do que ele realmente foi, principalmente para os passageiros que estavam localizados na parte traseira do avião, ou seja, ele re-

almente vê um risco bastante longo, por uma fração de segundo isso acontece.

Naturalmente que nós até pela experiência em que temos, identificamos e tentamos ser um pouco, não diria distorcer, mas ser simples na colocação quando identificamos a ingestão de pássaro, que é comum numa situação como essa, mas hoje eu afirmaria para os senhores, é precipitado afirmar que foi ingestão de pássaro, principalmente, que foi naquele momento. Pode ter acontecido antes. Essas turbinas modernas elas têm um material que modula, o que é que quer dizer modular? Ela não quebra. As turbinas mais antigas os materiais eram muito rígidos para resistir a uma temperatura de 700 graus, 800 graus, 900 graus. As turbinas de hoje em dia elas usam um material um pouco mais flexíveis, ou seja, eles aceitam um nível de torção. Então, a ingestão de pássaro hoje, ela passa a ser uma ingestão de objetos estranhos, nem sempre significa um problema imediato, porque muitas vezes essas aletas da turbina elas modulam, elas, vamos dizer, fatiam esse objeto e voltam ao normal, mas nessa condição de que volta ao normal, nem sempre ela volta exatamente a aquela posição, normalmente é perceptível, uma vibração, alguma coisa do tipo, esse motor ele é reparado em seguida. Nesse caso não aconteceu. A turbina, ela teve o “*stall* de compressor” durante a decolagem, o Comandante identificou essa situação, naturalmente ele voltou a acionar a turbina para perceber se ela funcionava ou não, a turbina conseguiu recuperar potência, né, ou seja, estava em condições de vôo, ele fez todo o procedimento que deveria ser feito, aliás, há de se ressaltar que nesse caso e é importante colocar, ou seja, as empresas brasileiras, especificamente a GOL e agora a VARIG, nós investimos incansavelmente em treinamento. Treinamento exatamente para colocar a segurança de vôo em primeiro lugar em qualquer situação.

Então, diante desse “*stall* de compressor” que é uma coisa que acontece em determinadas situações quando há ingestão, principalmente quando há ingestão de objetos estranhos, ela foi gerenciada pela nossa tripulação e não gerou nenhum transtorno maior tanto para o funcionamento do aeroporto quanto da terminal e muito menos causou algum transtorno maior para os nossos passageiros em função de que os procedimentos foram feitos rigorosamente de acordo com as normas e procedimentos ditados.

Então, diante disso, Senador, eu acho que... eu acho não, a minha idéia aqui é exatamente esclarecer que existe uma gama de possibilidades, no caso desse “*stall* de compressor” e que nós só vamos ter certeza absoluta do que aconteceu quando um laudo, é importante colocar também o seguinte: Naquele mes-

mo dia nós aguardamos os inspetores da ANAC para acompanhar os procedimentos, nós retiramos aquele motor da asa, instalamos um motor novo e mandamos aquele motor para revisão numa oficina estrangeira, uma oficina internacional homologada para esse tipo de motor, inclusive, não necessariamente a fabricante, mandamos para um outro exatamente para poder ter absoluta isenção e teremos um laudo técnico com todos os detalhes em 90 dias. Eu tenho todas, provavelmente, não sei se a Comissão estará funcionando em 90 dias. Mas terei toda a condição de enviá-los esse laudo que provavelmente irá identificar exatamente o motivo e a razão desse “stall de compressor”, que é o termo técnico. Na nossa nota nós preferimos não tratar o “stall de compressor” exatamente por ser um termo técnico difícil de ser compreendido para os leigos e que na nossa visão poderia gerar ainda mais dúvidas ou transtorno em relação ao esclarecimento. Mas diante da grande repercussão que ocorreu nós soltamos uma outra nota no mesmo dia, exatamente explicando a sequência dos acontecimentos como eu estou colocando aqui agora.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço muito Dr. Constantino. Eu acho que V.S.^a presta um esclarecimento que era necessário à sociedade brasileira, um esclarecimento minucioso, técnico e eu só antes de conceder a palavra ao Dr. Edgard Brandão Júnior eu ainda indagaria se a sociedade pode ter absoluta segurança que todas as medidas de prevenção e de manutenção estavam adotadas no episódio, antes da ocorrência do episódio. Só para uma tranquilização de informação.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Muito obrigado pela questão, Senador. Me permite colocar que as manutenções do avião e da turbina estavam rigorosamente em dia, os tripulantes também, com seu treinamento rigorosamente em dia, dentro da sua escala de trabalho regulamentar, sem problema nenhum. É importante, colocar, por exemplo, uma empresa como a GOL que no ano passado nós tínhamos em média 8 mil, 7 mil e 800, 8 mil funcionários em média durante o ano passado e nós investimos, para o senhor ter uma ordem de grandeza, nós disponibilizamos para cursos, treinamento, aperfeiçoamento, atualização os nossos funcionários e isso gerou em horas de treinamento durante o ano passado, um volume de 442 mil horas de treinamento dentro da empresa. Só para dar uma dimensão do que significa o nosso comprometimento com segurança de voo e principalmente com a preservação da qualidade do nosso atendimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço muito a V.S.^a. E antes de conceder a palavra ao Dr. Edgard Brandão Júnior, convido ainda

para compor a Mesa na condição de como convidado, evidente, Dr. Paulo Castello Branco, diretor da empresa TAM. Com a palavra o Dr. Edgard Brandão Júnior.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Boa tarde, Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores. Estou aqui à disposição para esclarecimentos.

Todavia essa situação recente do caso do envolvimento que até muito bem relatado pelo Sr. Constantino, a INFRAERO ela tem um serviço de uma bióloga que acompanha há seis anos todos os incidentes com pássaros. É um trabalho quase que pioneiro aqui no Brasil, ele até relativamente não tem o apoio devido, inclusive, de organismos externos, porque ela trabalha muito sozinha, há uma falta muito grande das prefeituras ajudarem bastante, e nós conseguimos reduzir nos últimos seis anos, em mais de 50% o número de problemas com pássaros. Das 14 espécies de pássaros que a gente tinha no redor dos aeroportos, a minha regional é São Paulo e Mato Grosso do Sul, conseguimos reduzir para quatro.

Então, a situação da gente ter dado aquela informação e o Constantino até sabe disso também. É que para nós quando chega um relatório, não é um relatório que é encaminhado ao CENIPA, é um relatório que é encaminhado para Superintendência Regional. Eu até fiz questão de por a bióloga subordinada diretamente ao Superintendente Regional pela necessidade da gente ter um melhor acompanhamento disso. Então, a minha informação de momento foi o seguinte: Você visualmente, não foi verificado nenhum vestígio de sangue ou de uma batida de um pássaro, mas há possibilidade, talvez, um pássaro menor.

Outra coisa que para nós é muito importante que pelo horário, a localização, que tipo de passo seria, o que teria acontecido, porque nós estamos trabalhando muito em cima disso, aliás, eu digo que hoje além do meio ambiente é o trabalho mais sério da regional Sudeste em São Paulo e no Mato Grosso do Sul.

Então, o objetivo da informação, até porque a imprensa estava lá exatamente para fazer uma reportagem sobre a questão da bióloga, que é um fato novo trazendo ela para a superintendência, nós estamos tentando, inclusive, agora até eu vou fazer um pedido para as companhias aéreas, nós precisamos de auxílios também, porque é interesse de todos. Então, o objetivo maior no momento nosso, daquela informação, foi dizer que na realidade os relatórios, até tenho os dois aqui, coincidentemente dois dias depois teve um com pássaro em Congonhas, para vocês terem uma idéia, com pomba. E as pombas, porque a gente não consegue remover elas de lá? Porque no entorno do aeroporto existem inúmeras escolas, barzinhos que são carrocinhas que servem amendoim, pipoca e

elas vivem muito no entorno disso, elas vão migrando para onde tem essas regiões. Então, a gente está estudando isso com bastante seriedade. Os casos dos urubus de Guarulhos, com a limpeza da calha do rio Tietê, houve uma atração muito grande. A gente já fez uma remoção em determinado tempo atrás, mais de 320 urubus, hoje você tem de volta ainda, eles estão cadastrados. Então, esse acompanhamento do pássaro, na realidade, porque incidentes dessa forma existem inúmeros.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Urubu é novidade.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: É, mas é para você ter uma idéia. Eram 320 e voltaram quatro, para você ter uma idéia. É bastante complicado. Aliás, eu acho que era o pássaro que mais traz problema para a aviação. Dos 320 que foram cadastrados, porque você não consegue apanhar fácil. Até porque agora nós estamos tendo restrição de como fazer isso, o manejo dessas aves.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O cadastro.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: É importante. Agora, para aviação em especial, eu acho que as companhias que aqui estão Podem atestar. Esse nível de trabalho melhorou e muito mesmo. Praticamente é um trabalho pioneiro na regional, basta dizer que na INFRAERO tem uma bióloga que é essa que está na regional de São Paulo, porque a regional de São Paulo, ela transporta em média por ano 36 milhões de passageiros. São mais de 540 mil pessoas e decolagens. Então, são movimentos muito grandes. Então, o objetivo do nosso acompanhamento, da bióloga, é esse caso específico. Nada mais em relação a acidente, porque é encaminhado ao CENIPA. Estou à disposição.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, o senhor prefere externar que houve uma interpretação distinta com a certeza de que o dano foi comum na interpretação das duas partes.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Perfeitamente, Presidente. Exatamente. Inclusive, uma questão visual. Eu até tinha o relatório de fotografias aqui, que é uma questão... No momento que você chega é feito um relatório para essa situação dos pássaros.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Porque não houve divergência quanto ao dano que foi o “stall de compressão”. Sendo que a GOL fez uma opção pedagógica, vamos dizer, como disse o Dr. Constantino em informar que foi um pássaro, quando a maioria dos casos, o agente causal é o pássaro. E a INFRAERO disse que não foi um pássaro, porque não tinha indício. Mas eles vão concluir em 90 dias e não excluí que possa ter sido um pássaro.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Pode ter sido. Não é visível na fotografia.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É o entendimento que ficou aqui. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Edgard Brandão Júnior, eu acho que os esclarecimentos já estão devidamente prestados, as divergências.

Nós vamos aproveitar a vinda do senhor, a primeira autoridade da INFRAERO que vem, para que nós possamos ouvir a opinião do senhor especificamente sobre o sistema que nós temos, uma vez que o senhor é superintendente do aeroporto Internacional de Guarulhos, um dos mais importantes do Brasil e o aeroporto Internacional, o mais importante do país. Na opinião de V.S^{as}., o nível de integração dos agentes responsáveis pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo brasileiro, SISCEAB que é o Comando da Aeronáutica, ANAC, INFRAERO, esse nível é o ideal? É correto afirmar que esse nível de integração existente é bom ou V.S^a. acha que esse nível de integração pode de alguma forma, por não estar suficientemente entrosado, ele pode estar atrapalhando e gerando esse apagão aéreo? Qual que é a sua opinião a respeito disso?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Sr. Relator, Senador. Eu, na realidade, até conversando com o próprio Presidente da ANAC, Sr. Milton Zuanazzi, a ANAC na realidade é uma Agência Reguladora relativamente nova. Ela está... a questão da não regulamentação do CONAC, talvez, até a dificuldade pelos órgãos que têm, como você formar em relação a todos os participantes, eu acho que a ANAC na realidade até na exposição de outro dia no Congresso, ela sumiu praticamente, porque já existia anterior. Na realidade você teve uma mudança de sigla e de alguma diretoria. Talvez, eu acho que não é nem o caso da aviação como um todo no Brasil, estava conversando até com o Sr. Constantino um pouco antes. A gente vem... eu, por exemplo, estou trabalhando em expansão de aeroportos, em projetos que deveriam estar prontos há 10, 15 anos atrás.

Então, eu acho que no Brasil a parte de planejamento é falha não da INFRAERO, eu acho que de uma forma em geral, até como técnico engenheiro e da área de planejamento, eu penso muito nisso. Então, eu acho que esse entrosamento ele precisaria ser mais próximo mesmo. Mas são 67 aeroportos, ao todo na regional, nós somos em 8, os outros 59, é complexo. Nós temos um bom relacionamento, aliás, com as companhias aéreas é excelente, até, nós estávamos conversando antes aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Qual que é a sugestão de V.S^a. para aproximar mais? O que é que tem que ser feito?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu acho até que essa instalação--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Algum órgão tem que ser extinto?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Tem que ter uma coordenação mais efetiva?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Pelo que eu tenho até ouvido, até da própria ANAC, a instalação do conselho na realidade, eu acho que ajudaria e muito isso, para aproximar mais os órgãos. Porque nós temos um relacionamento excelente com os funcionários. Mas é uma coisa, é muito grande. Você transporta 100 milhões de passageiros, tem muita complexidade. Não é uma coisa simples.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor diria que o órgão, então, por falta de coordenação esses diversos órgãos estão meio soltos? Eles não estão suficientemente coordenados, conversando um com o outro, fazendo um planejamento que entrose um órgão com o outro? Pode até um órgão estar fazendo a mesma coisa que o outro, quando as atribuições são diferentes. É isso que o senhor imagina?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Eu penso o seguinte: Cada órgão tem a sua atribuição e executa dentro da possibilidade o melhor possível. Mas o que eu falo maior é que, talvez, um projeto maior, mais complexo, não envolvendo só a questão de transporte aéreo não, uma integração com o transporte ferroviário também, principalmente na região do Estado de São Paulo que é complicadíssimo. Nós estávamos conversando agora, o crescimento da aviação é muito grande, o número de passageiros vai crescer e a todas as tendências são números até, diria que alarmantes. Você precisa ter uma preocupação muito grande. Eu acho que esse entrosamento melhor, esses fóruns que têm acontecido da aviação eles ajudam muito, porque você faz uma integração, inclusive, com os sindicatos, aeronautas, o Sindicato dos Aeroviários. Eu acho que é importante isso. Mas, talvez, uma questão mais na área de planejamento como um todo. Talvez, agora pela solução do PAC possa ajudar em alguma coisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O Ministério da Defesa tem feito essa coordenação de forma satisfatória?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, na realidade a regional, além de ser subordinada a uma diretoria é subordinada a um Presidente também. Evi-

dentemente que o meu contato com a própria Aero-náutica e com o Ministério, evidentemente, vem pela diretoria e pelo Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos.

Eu, na realidade, todas as vezes que a gente tem sido procurado, o ambiente para relacionamento é muito bom, tenho um apoio muito grande das áreas, a parte do próprio CENIPA, a própria ANAC nas regionais também, porque os regionais são alocados no país todo. O nosso relacionamento é muito bom. Eu acredito que... só que eu falo, no meu entendimento, eu acho que um planejamento maior que deveria ter vindo já de algum tempo atrás e que a gente está correndo, acho que atrás do prejuízo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A ANAC cabe à concessão de novas linhas aéreas. Essas linhas, essas novas concessões ela naturalmente, essas concessões, elas têm impacto sobre os serviços oferecidos pela INFRAERO. A INFRAERO especialmente a superintendência onde V.Ex^a. chefia, que V.Ex^a. chefia, ela... a INFRAERO, o senhor alguma vez na superintendência, foi ouvido pela ANAC, para ela autorizar a concessão de uma nova linha?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, os *slots* quando são, na realidade, colocados em leilão é uma prerrogativa da própria ANAC. O que é feito é um contato da disponibilidade do nosso terminal, tamanho de pista e pátio, quais são as posições que você pode, que na realidade possa se receber, inclusive, agora para o final do ano vamos receber vôos, na realidade, você tem que fazer um estudo, tamanho da aeronave. Isso é feito esse contato. Nós não temos como reclamar dessa parte não.

Agora, o que eu tenho acompanhado, inclusive, que eu acho que é um dado importante, de 2001 para 2006, que é os dados que a gente tem, houve uma diminuição de 18% do número de movimentos, ou seja, nós tínhamos 646 mil movimentos na regional, fechou em 535 mil em 2006. Nós reduzimos--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O que é que são esses movimentos?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Movimento é pouso e decolagem. É o número de movimento como se trabalha. Em passageiro, evidentemente que houve um crescimento de 40%, ou seja, nós diminuimos em 18% o número de movimentos e aumentamos 40% o número de passageiros. Então, essa questão--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Isso pode ser o efeito VARIG?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: É meio complexo, têm vários técnicos afirmando. Mas um dos ín-

lices que mais são utilizados para essa performance é aumento de oferta de passageiros nas aeronaves, ou seja, você diminuiu o número de movimento, mas aumentou o número de passageiros. Então, com essa situação você, na realidade tem o aeroporto com melhores condições. Agora, o crescimento futuro, eu acho que hoje nós administramos muito bem a regional. Eu acho que não tem muito problema não, nós estamos fazendo ampliações, Congonhas, a reforma das pistas também. Vamos fazer a reforma em Guarulhos. Eu acho que essa parte sim.

Agora, daqui para frente que é um crescimento, você precisaria ter... implementar novos processos de reserva de área que é muita coisa também, é muito caro.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Mas aí eu volto a insistir com V.S^a. na questão da VARIG. Com a suspensão das operações da VARIG, com a diminuição desses movimentos e ao mesmo tempo com aumento do número de passageiros, isso pode ter contribuído para esse congestionamento dentro dos aeroportos brasileiros? Especialmente no aeroporto que V.S^a. dirige.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu acredito até que não, Senador. Pelo seguinte: Vamos pegar Congonhas que é o mais importante dos aeroportos do país, nós tivemos crescimento de 2001 para 2006, 70% do número de passageiros. E de 11 milhões para 18 milhões e meio de passageiros.

Eu acredito que agora até com a reforma nós vamos dar uma melhor qualidade. Agora, a questão do país como um todo, a distribuição de malha é mais complexo para a gente afirmar fora da regional. A gente tem acompanhado muito a situação de Viracopos que é importantíssimo para cargo, é um dos aeroportos mais significativos até para a regional, Congonhas, passageiro é uma coisa fantástica em número. E o aeroporto Internacional como foi muito bem colocado, aeroporto de grande preocupação nossa, porque é entrada e saída não só de turismo mas de negócio também no país. Então, a carga aumentou muito também, são números de crescimento de mais de 20% ao ano. Mas eu entendo o seguinte: Com as obras que estamos realizando agora, eu acho que a gente vai conseguir manter aquilo que a gente tem numa qualidade até melhor de prestação de serviço na infra-estrutura, foge um pouco da gente dar alguma opinião em relação ao controle, mas eu até outro dia fiz um questionamento disso com... em *off* com um controlador, nós diminuimos o número de movimentos. Nós diminuimos 18% o número de movimentos e a aparelhagem era a mesma. Eu acho que ela só pode ter sido melhorada.

Então, no ponto de vista da regional dos aeroportos estamos, realmente, eu acho que a gente tem esse problema mesmo da grande concentração em determinados dias de feriados, finais de ano como foi em dezembro, bastante complexo para a gente. Mas de uma forma em geral, você tem a Polícia Federal, mas está dando, das obras que a gente tem eu acho que a gente está atendendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Houve especialmente no último período, houve uma substituição muito grande de técnicos por políticos na INFRAERO. O senhor acha que essa substituição acabou prejudicando o trabalho da INFRAERO? Porque a INFRAERO foi um órgão criado para ser um órgão técnico. O senhor acha que a substituição de técnicos por políticos acabou prejudicando o trabalho da INFRAERO?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, eu vou falar em relação à minha pessoa, que eu me considero um técnico, não me considero um político, trabalho há 37 anos em serviço público.

Eu na realidade fiz questão de quando assumi a posição de regional, inclusive, de uma região, a mais importante do país, eu não troquei ninguém do corpo gerencial e são todos técnicos de carreira e todos com mais de 20 anos de casa. Eu até fiz questão de mantê-los e acho que foi uma atitude até correta. Em relação--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Antes disposto que V.S^a. ocupava, V.S^a. ocupava que outro posto?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu trabalhei na Prefeitura de Santo André, onde fui funcionário de carreira. Trabalhei na FEPASA, em transporte ferroviário, trabalhei na Prefeitura de São Paulo e de órgão, Prefeitura de instância Mineral(F) De Poá e algum escritório de assessoria. A minha formação mais é de engenheiro e eu tenho pós-graduação em administração pública. Mas eu sempre me considerei um técnico. Agora, em relação--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Técnico nesse setor, o senhor tem alguma experiência? Tinha alguma experiência antes?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Eu até quando fui chamado pelo Brigadeiro, pelo que eu entendi, ele lendo meu currículo e evidentemente que ele deve ter feito uma avaliação para isso, a minha especialização é licitação em contratos. Então, eu acho que a regional, o que é que ela carecia mesmo--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): V.S^a. foi chamado pelo Brigadeiro ou assumiu antes, durante a gestão do Carlos Wilson?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Foi já na gestão do Brigadeiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Tem quanto tempo?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Nove meses. Então, inclusive, ele falou pessoalmente para mim, acredito até que tenha sido uma avaliação, que hoje é uma... licitação e contratos realmente é uma coisa bastante complexa, a regional é muito grande, se mexer com transporte de 36 milhões, você tem o dia-a-dia muito, as licitações as vezes demoram, muito complexo hoje.

Então, eu acredito até que grande parte da minha seleção por ele, eu acho que foi a respeito dessa situação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Consta do relatório do levantamento de auditoria do TCU, amanhã vai ser detalhado aqui pelo Procurador Geral de Contas, Dr. Lucas, no processo 026.789/2006-9, que o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, SISCEAB é custeado quase que integralmente por receitas decorrentes de tarifas, Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea, TAM, Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo, TAT e Adicional de Tarifa aeroportuária, a ATAERO, não havendo aporte de recursos ordinários do Tesouro Nacional. Essa informação está correta? O que o TCU diz é correto?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, Senador, Relator, eu peço até desculpa, nessa área evidentemente como toda a parte orçamentária é feita na diretoria, na sede. A gente, na realidade recebe até a parte que cabe a regional. Esse acompanhamento é diretamente com a Diretoria Financeira, eu, se eu fosse falar seria leviano da minha parte dar alguma informação, posso tentar buscar depois, até mandar se for o caso para a Comissão por escrito uma informação. Mas eu seria leviano se eu fizesse alguma colocação nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A taxa de administração da INFRAERO, isso aí V.S.^a. pode dizer se tem conhecimento ou não. A taxa de administração é de 8%, mas devem ser destinados ao Fundo Aeronáutico? Isso é...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Eu não posso dar essa informação para o senhor. É até um detalhamento que a gente nem entra, é uma questão... na realidade em termos do orçamento a gente recebe para a regional os valores que são destinados, em relação até a parte, a arrecadação que a regional acompanha é a arrecadação comercial dos aeroportos, ela tem uma meta para conseguir, tem que estar

constantemente vendo se tem atrasos, se há necessidade de rescisões de contratos. Então, a única taxa que a gente teria como acompanhar seria da regional, seria a questão comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem, então, em relação a essas informações acerca de distribuição de taxas, mesmo de São Paulo que é o maior movimento, uma parte que teria que ser repassada à Aeronáutica, V.S.^a. não tem conhecimento dessa parte?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não poderia falar. Seria leviano se eu falasse alguma coisa. Não seria correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto a V.S.^a.: fora, eventual fiscalização pelo Tribunal de Contas da União ou pela Controladoria Geral da União, quem verifica caso exista essa verificação, se os valores repassados a cada um dos órgãos e entidades que devem receber recursos oriundos da cobrança das tarifas estão de acordo com o previsto? Ou seja. A pergunta é: Lá na superintendência que V.Ex.^a. dirige, Guarulhos, Congonhas, Sudoeste, Sudeste, melhor dizendo, é... existe essa fiscalização periódica para verificar se os recursos estão corretamente sendo transferidos? E se existe qual é essa periodicidade?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Na realidade é um acompanhamento da Diretoria Financeira, embora hoje é um diretor interino mas de qualquer forma é um acompanhamento direto lá na sede na diretoria. Nós não temos, as vezes recebe um tipo de informação, mas é muito centralizada. A INFRAERO tem uma questão de diretoria muito centralizada, bastante complexa, até

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Os recursos que são utilizados nas obras realizados nos aeroportos, administrados pela INFRAERO, especialmente nos administrados por V.S.^a., de onde vem esses recursos? Qual é a fonte deles?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Que nem eu falei para o senhor, Senador. Na realidade a INFRAERO ela recebe um valor designado para orçamento, ou seja, a regional nesse ano ela tem uma previsão em torno de 100 milhões, que seriam investimentos menores, porque as grandes obras nem são tocadas pela regional, são diretamente na diretoria de engenharia da sede, para menores investimentos e, inclusive, a manutenção dos aeroportos. Essa situação da arrecadação para nós não chega, assim, chega uma informação como se fosse um orçamento como se aprova em órgão público.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Esse relatório que o TCU fez, não

chegou ao conhecimento de V.S.^a? Olha, o TCU diz que nos últimos seis anos a INFRAERO reteve indevidamente da Aeronáutica 582 milhões de reais. Nem isso chegou ao conhecimento de V.S.^a?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Esse tipo de relatório não chegaria. Ele ficaria na diretoria, eu acho. Para nós, na minha regional, especificamente, mas talvez até se tivesse em outra regional, talvez, tivesse sido informado. Eu acho que a questão mais é da Diretoria Financeira mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O relatório de levantamento de auditoria do TCU, informa a existência de um passivo das companhias aéreas em 31 de maio de 2006, relativo a tarifas financiadoras do SISCEAB, não pagas a INFRAERO, de aproximadamente 1,8 bilhão de reais. Segundo o TCU, até aquela data a GOL não possuía dívida, mas a TAM devia 51 milhões de reais. Também segundo a Corte de Contas, a INFRAERO não é diligente na cobrança dessas dívidas ou para coibir essas dívidas. A VASP devia 924 milhões de reais, a TRANSBRAHIL 237 milhões de reais, a VARIG 573 milhões de reais e a TAM 51 milhões de reais. Eu estou usando dados desse levantamento que Podem até ser contestados. Ao menos parcialmente, as dívidas referidas no relatório do TCU referem-se a serviços prestados pelos aeroportos que V.S.^a dirige?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, na realidade sim, a prestação de serviço até ela ocorre mesmo. Mas essa questão de cobranças, de valores nesse porte, elas, inclusive, nem ficam na regional, elas vão para a sede, tem uma Procuradoria Jurídica, que faz o acompanhamento. Algumas questões, por exemplo, o caso da VASP você tem uma ação que é com base no fórum de São Paulo, existem os advogados da regional acompanhando, mas a grande decisão é da diretoria na sede mesmo. A Procuradoria, existe uma Procuradoria Jurídica da sede ligado à Presidência, esses acompanhamentos são juntos com a Diretoria Financeira e com a Procuradoria Jurídica.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria à V.S.^a agora já adiantado para, talvez, V.S.^a não ter necessidade de voltar aqui daqui a algum tempo, sobre o depoimento que a Sra. Silvia Pfeifer prestou na Polícia Federal no mês em curso, ela ataca um grande esquema de corrupção que haveria em Curitiba, mas ela faz algumas referências que, talvez, V.S.^a possa esclarecer.

Então, a Sra. Silvia Pfeifer, em depoimento prestado à Polícia Federal no mês em curso, asseverou: Que dentre as pessoas fortes participantes do esquema de superfaturamento e fraudes na INFRAERO, que engessam o atual Presidente do órgão José Carlos Pereira,

então ela diz que o Presidente é vítima, porque essas pessoas engessam e não deixa trabalhar, estão Tercio Ivan de Barros, um dos diretores da INFRAERO, Roberto Spinelli, assessor de Tercio Ivan de Barros, que quanto a esses dois últimos a declarante sabe que encontram-se em Guarulhos, em São Paulo, atuando no aeroporto, não sabendo dizer em quais cargos, que tanto Tercio Ivan de Barros quanto Roberto Spinelli, participavam do esquema fraudulento referente as livrarias Laselva e também contratos de publicidade. Eu pergunto a V.S.^a: uma vez que o aeroporto de Guarulhos faz parte da sua jurisdição, o senhor conhece Tercio Ivan de Barros e Roberto Spinelli? Que cargos eles ocupavam ou ocupam? Por que foram transferidos para Guarulhos? E quando foram transferidos?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Perfeito. Evidentemente quando eu cheguei há nove meses atrás eles já estavam. Só que existe uma informação inverídica, o Sr. Tercio, eu não tenho contatos, o Sr. Roberto Spinelli não estava em Guarulhos, ele estava em Congonhas e o cargo dele é uma assessoria direto da Presidência, na realidade ele está alocado para prestar o serviço em Congonhas. E até recentemente, questão de uns 10 dias para cá foram afastados e me parece que o Tercio também. Foram afastados e nem estão mais na regional. Foi uma solicitação da sede. Agora, os contratos comerciais--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Olha...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Desculpe, para complementar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Os contratos comerciais, eu tenho uma gerência comercial que é ligado diretamente à superintendência, é o Carlos Fonseca, quem faz os acompanhamentos. O Sr. Roberto Spinelli, por isso que ele não estava em Guarulhos. Não fazia parte da regional não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): V.S.^a sabe por que é que a INFRAERO os afastou após a investigação da Controladoria Geral da União? Quais são as acusações que pesam contra essas pessoas? V.S.^a teve conhecimento?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não tive porque isso parece que foi tratado no Conselho de Administração da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Mas nem por ouvir dizer, essas pessoas que estavam, sob, digamos, eram subordinadas a V.S.^a, elas foram afastadas, mas V.S.^a não tem conhecimento do porquê que elas foram afastadas?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Até porque elas não eram subordinadas. O Sr. Roberto Spinelli era subordinado diretamente à Presidência. Pelo que eu estou sabendo--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E o Tercio Ivan de Barros?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não tem relacionamento com a regional.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A--

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não é ligado a mim. É funcionário da INFRAERO, é funcionário antigo mas não está à disposição da regional não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A Sra. Silvia Pfeifer em outro momento, depoimento prestado à Polícia Federal no mês em curso asseverou: Que Fernando Guinhoni é proprietário das livrarias Guinhoni, presentes em alguns aeroportos, que Fernando disse à declarante que estaria perdendo concessões junto à INFRAERO para livraria Laselva por irregularidades em processos licitatórios, que a livraria Laselva, inclusive, estaria devendo milhões à INFRAERO, e mesmo assim ganhando todas as concorrências. Pergunto a V.S^a.: O senhor tem conhecimento se a livraria Laselva é concessionária no aeroporto de Guarulhos ou Congonhas ou outras sob a jurisdição de V.S^a.? Se é, há alguma pendência financeira dessa livraria com a INFRAERO?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, existe. A Laselva realmente é, tem, inclusive, é bem visível em Guarulhos e Congonhas. Eles têm uma ação, inclusive, de cobrança da diretoria, da Procuradoria Jurídica, está tomando essa providência, mas eles estão conseguindo participar das licitações com uma liminar para essa finalidade, mesmo tendo o processo que ainda não foi extinto. Então, isso é uma coisa, inclusive, o Juiz é que dá autorização para eles participarem, evidentemente participa, é uma decisão judicial. A gente não se discute, cumpre-se. Mas que eu saiba de alguma coisa de irregularidade, eu sei que a sede tem uma ação de cobrança contra a Laselva. A Laselva, como são vários contratos que deve ter mais além de Guarulhos e Congonhas, alguns outros, cada contrato é questionado individualmente. Ele não é um contrato coletivo, porque ele ganha uma concessão para um espaço comercial, como é o caso de Congonhas, como é o caso de Guarulhos, tal, não sei se o Rio de Janeiro tem, mas seria um exemplo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Segundo Silvia Pfeifer ainda nesse depoimento à Polícia Federal nesse mês, a Sra. Mariângela Russo foi transferida de Brasília para o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, em 2005, a fim de que a

mesma administrasse o que seria uma filial, espécie de filial da FS-3, Comunicação e Sistemas Limitado, no interior do referido aeroporto de Guarulhos. O senhor conhece a Sra. Mariângela Russo? Que cargo ela ocupava? Porque foi transferida para Guarulhos?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, pelo que eu fiquei sabendo, porque é uma coisa mais antiga, ela era Gerente, inclusive, acho que próximo à Diretoria Comercial. Quando ela foi transferida para Guarulhos, ela já foi transferida mas não podendo atuar diretamente na área comercial. Ela estava prestando serviço, não tinha cargo nenhum, ela continua prestando serviço na área de logística de carga, mas ela está com cargo, inclusive, administrativo sem função nenhuma. Isso já faz um certo tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Nós temos... Há uma informação de que a INFRAERO a afastou após investigação da Controladoria Geral da União. Isso não procede, então?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Procede, Senador. Aquela colocação do senhor anterior, do Sr. Tercio e do Sr. Roberto Spinelli, a Mariângela, foram os três que o Conselho junto com a diretoria afastou recentemente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E V.S^a. sabe o porquê que ela foi afastada?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Como o processo é anterior, eu sei que, inclusive, está tendo uma sindicância interna desse processo que na realidade, tem levado a isso, a única informação que eu recebi do Presidente é dizendo que ela, que ela não podia atuar na área comercial. Mas ela já não estava atuando já faz algum tempo. Agora, inclusive, ela tem vindo para Brasília, porque está ocorrendo uma sindicância desse processo, inclusive, ela é uma das três.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Só para lembrar o que disse Silvia Pfeifer. A Sra. Silvia Pfeifer quanto à empresa SF-3 Comunicação e Sistemas LTDA, apresentou as seguintes informações em seu depoimento: Que a empresa desenvolve atividades na área de software de publicidade aeroportuária, que a INFRAERO adquiriu o software de forma superfaturada, que foi pago pelos mesmos 25 milhões de reais na gestão de Carlos Wilson e Fernando Brendaglia, que Carlos Wilson e Fernando Brendaglia são sócios de fato da empresa, que tal informação foi dada por Mariângela Russo, transferida para Guarulhos, então Gerente de Desenvolvimento Mercadológico na sede da INFRAERO em Brasília. Uma vez que a Sra. Mariângela Russo foi transferida para Guarulhos, V.S^a. trabalhou com ela, portanto, algum tempo, para viabilizar uma filial da empresa FS-3, conforme depoimento

da Sra. Silvia Pfeifer, sobre essas denúncias que Silvia Pfeifer fez, o senhor tem algum conhecimento ao menos por ouvir dizer? Houve essa investigação? Havia indícios realmente que o Sr. Carlos Wilson e Fernando Brendaglia eram na realidade sócios de fato dessa FS-3 comunicação e sistemas?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Senador Relator em relação a essa situação específica que o senhor está colocando, eu não tenho conhecimento, eu tenho algum conhecimento pela imprensa e a informação da diretoria é que está tendo uma sindicância desse processo e por isso o Conselho até pediu o afastamento daqueles três funcionários já relatados.

Eu, quando na realidade cheguei na INFRAERO, esse contrato já estava suspenso. Eu não tenho nem idéia de quem seria o responsável pelo contrato e nem como é a empresa, quer dizer, eles não atuaram desde que eu estou, desde 5 de setembro, próximo passado, eles não atuaram em Guarulhos, nem em Congonhas, nem na minha regional. Então, a informação, muita informação que a gente recebe a gente recebe a informação pela imprensa também.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Ainda sobre esse assunto, recentemente a INFRAERO, estatal que administra os aeroportos, anunciou o afastamento do assessor da Presidência, Tercio Ivan de Barros e de mais cinco funcionários. Dois deles são do aeroporto de Guarulhos, Mariângela Russo e Roberto Spinelli Júnior. Nós já falamos. E outros três já estavam afastados, Wellington Moura, Márcia Chavez e Fernando Brendaglia. Em nota a INFRAERO informou que a medida foi aprovada em reunião do Conselho de Administração da INFRAERO a pedido da Controladoria Geral da União. Esses afastamentos foram resultado de sindicância aberta em abril desse ano, pela Controladoria Geral da União para investigar a responsabilidade de dirigentes da INFRAERO em supostas irregularidades na compra de um programa de computador que iria gerenciar a comercialização de espaços publicitários nos aeroportos. Na ocasião a Controladoria Geral da União informou que a INFRAERO iniciou a compra do programa em dezembro de 2003 e a suspendeu em dezembro de 2005 por suspeita de irregularidades. Desde, então, não há controle na comercialização dos espaços publicitários nos aeroportos. Eu pergunto: Pelo que foi informado, desde dezembro de 2005, não há controle na comercialização de espaços publicitários em aeroportos. Isso é correto?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não. Em... como a pergunta é um pouco mais longa. Em relação a aqueles seis, são três que citaram anteriormente, aqueles outros três que o senhor citou agora, foram o

que o Conselho afastou. Na realidade os últimos três, o Fernando, o Dr. Wellington que era diretor e acho que uma outra funcionária, a Márcia, eles eram funcionários da sede, eu só fiquei sabendo do afastamento por informação até de... até saiu em notícia de jornal.

Em relação à questão da publicidade, tanto Guarulhos como Congonhas e também Viracopos, outros aeroportos das regionais, são contratos menores que você faz e conforme você tem o espaço você vai liberando. Hoje o TCU está dando uma orientação muito grande na questão dos contratos comerciais, está sendo feita uma ampla revisão disso. Agora, esses contratos especificamente como o senhor mesmo já citou ele foi suspenso em 2005. Eu não tenho conhecimento nem como ele era.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Como é que é feita essa comercialização. A Controladoria Geral da União diz que não há controle da comercialização. Nos aeroportos que V.Ex.^a têm sob sua jurisdição, há o controle dessa comercialização?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: É. Existiam muitos contratos anteriores que a gente, evidentemente, estão acabando esses contratos, nós estamos fazendo. Agora, recentemente agora nós vamos colocar todos em licitações. É uma decisão minha e da regional, os contratos de publicidade vão passar... agora, os contratos anteriores eles estão acabando, conforme o espaço vai sendo liberado, você tem espaços comerciais de interesse e outro de segunda linha que se falam, você tem até dificuldade de comercializar. Então, a idéia nossa é fazer agora uma licitação em alguns pontos para que se possa fazer um conjunto de empresas participando em vários locais. [soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência interrompe V.Ex.^a apenas para registrar com grata satisfação a visita do Vice-Governador de Santa Catarina e ex-Senador Leonel Pavan. Muito bem-vindo. Tem a palavra.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Em razão dessa ausência do controle de comercialização, a Controladoria Geral da União nos documentos que enviou para essa Comissão, concluiu que a INFRAERO deixou de arrecadar cerca de 100 milhões de reais por deixar na mão de empresas intermediárias a negociação de publicidade nos aeroportos. Qual foi a perda em razão desses 100 milhões, quanto foi que os aeroportos sob a jurisdição de V.S.^a perdeu desse total de 100 milhões? V.S.^a tem essa estimativa?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: É. É bastante complexo a gente ter esse levantamento, Senador, porque na realidade como eu falei para o senhor, os

contratos são antigos. E enquanto eles estão vigentes, a gente, na realidade teria que continuá-los até poder aparecer a hora da rescisão. O contrato de publicidade ele é muito... É mais sazonal de interesses, de momento, é muito difícil você trabalhar com isso. A idéia nossa agora, inclusive, até por orientação do TCU que a gente está tentando implantar é realmente fazer uma licitação, porque antigamente, normalmente se fazia com as empresas, mostrava o interesse, apontava uma área, apresentava o estudo de comercialização e a INFRAERO aprovava. É uma norma, normalmente é uma norma de diretoria. Agora nós estamos tentando alterar um pouco isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O Tribunal de Contas da União por intermédio da investigação nº. 015.063/2005-8 trata de supostas irregularidades administrativas praticadas em licitações e contratações efetuadas no âmbito da INFRAERO. Algumas dessas irregularidades teriam ocorrido em aeroportos sob a jurisdição de V.S^a. senão, vejamos: 1. Contratos da INFRAERO com a empresa Talude, tanto nas obras de Congonhas quanto nas de Campinas, pagamento de quantitativo superiores aos executados, aditivos irregulares, licitações incompletas, desfiguração do objeto contratual, obras entregues sem terminar e recentemente um pagamento de 8 milhões de reais de indenização em favor da empreiteira, que além de não terminar as obras usou material inadequado, subornou fiscais e manteve relação promíscua com a Diretoria de Engenharia e o Presidente da INFRAERO através de seu diretor Shingo Nakadari(F), estou usando os termos precisos do Tribunal de Contas da União. 2. As mesmas irregularidades citadas nos itens anteriores Podem ser encontradas nas obras da OAS em Congonhas e até mesmo em contratos menores como a da Sepeconstelo(F) em uma reforma no aeroporto de Guarulhos. 3. Informa que foram realizadas sindicâncias para apurar irregularidades nos aditamentos das obras da empresa Talude em Campinas e Congonhas. E coloca em dúvida a apuração dos fatos após a Sra. Eleusa Lores assumir o cargo de Diretora de Engenharia da INFRAERO. 4. As planilhas das obras em Guarulhos, Congonhas, Campinas, Campo Grande e Corumbá que são aeroportos da mesma regional da INFRAERO, são pagas integralmente. Mesmo sabendo que as mesmas não são compatíveis com os projetos e muito menos com a obra que foi executada. O que V.S^a. tem a dizer sobre essas conclusões do Tribunal de Contas da União?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Senador, eu vou tentar, aqui, pela ordem, permite por o óculos para dar uma acompanhada. Bom, em relação à Talude, a obra de Congonhas quando eu cheguei na regional já

estava concluída e para um entendimento melhor de todos, inclusive, Senadores, a INFRAERO, ela trabalha com limite de valores para diretores e para regionais, quer dizer, o meu limite de licitação ele é de 6 a 12 milhões. Então, qualquer licitação nesse âmbito é na realidade é autorizada por mim e na realidade referendado contrato. Os valores acima de 12 milhões são direto da Diretoria de Engenharia, que é o caso, inclusive, desses citados aqui. No caso da Talude e Congonhas quando eu cheguei a obra já estava concluída. Eu sei que está tendo até um acompanhamento do TCU--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): É uma obra irregular realmente? Pelo que V.S^a. tem conhecimento?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, na realidade é muito difícil saber, porque foi uma obra que foi feita de manutenção de pista, mas ela foi feita nos finais de semana, em pedaços. É muito difícil você dar uma opinião. Agora, eu sei que está tendo uma averiguação, recentemente, até o TCU tem estado bastante lá acompanhando esse fato. Então, na obra em Congonhas eu não posso dar muita informação.

Na obra de Viracopos que se fala e uma das colocações, lá a Talude já teve três contratos que eu lembro, ou quatro, esse último que a gente está, que estaria quando eu cheguei na INFRAERO era um dos contratos que estava com uma dificuldade muito grande de obra, não acabava, eu fiz questão de encaminhar para a rescisão do contrato, esse novo da Talude. Está na mão da diretoria uma solicitação minha para rescisão do contrato. Em relação a essa situação de planilhas e tudo a gente tem a informação, porque na realidade o Ministério Público Federal que lá sediado em Campinas está acompanhando. A obra da OAS de Congonhas, até pelo porte dela no valor de 188 milhões, na realidade, ela tem uma... É diretamente da diretoria. Inclusive, a diretoria designa uma gerência especial para Congonhas, tem um Gerente especial em Congonhas, tem um Gerente especial em Guarulhos para essas obras de grande porte.

Em relação à questão dos aditivos de... como foram anteriores, em relação a de Campinas que eu mandei rescindir não teve nenhum aditivo. Até nós estamos com uma dificuldade grande de poder fazer rescisão e eu estou empenhado nisso.

Em relação às planilhas, eu até pela colocação que eu fiz numa pergunta do Senador, a minha especialização é licitação em contrato, eu estou procurando dar uma nova orientação, inclusive, nessas elaborações de planilhas, já revoguei algumas licitações, nós estamos tendo uma dificuldade maior, porque a INFRAERO ela não tem uma tabela de preços como outros órgãos, ela tenta usar, talvez, o da Caixa Econô-

mica com alguma dificuldade, porque tem tipo de obra que é complexa. Nós estamos tentando fazer revisões constantes disso. Eu acho que hoje, talvez, a regional ela esteja do âmbito dela de competência, porque se não é competência a gente não tem nem como poder dar alguma informação. Eu acredito que até eu estou bastante satisfeito pela situação atual, embora, uma coisa complexa, todo o sistema de licitação, ele, na realidade as pessoas, não sou eu quem indico para nomear, o que eu acho até nos meus 37 anos de serviço público, meio complexo. Na realidade a diretoria de administração que faz a indicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor conhece o Advogado Airton Steves Soares? Se conhece quais as relações que o senhor tem com ele?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: O Dr. Airton Soares eu o conheço já há alguns anos, não tenho amizade pessoal, mas tenho conhecimento com ele. Ele é um conselheiro do Conselho da Administração da INFRAERO. O que a gente tem é algum questionamento que é feito pelo conselho, mas não tenho relacionamento pessoal com ele, mas conheço ele, é um Advogado já há bastante tempo. Mas a atuação dele, na verdade, é muito em questão de solicitar alguma informação em relação a alguma irregularidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor já foi procurado por ele para resolver questões comerciais da INFRAERO?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Nunca. Se me permitir, a expressão é essa mesmo. O que ele me procurou na realidade é mais para resolver questões de pendências, de contratos, verificações, até o afastamento dessas coisas eles devem estar procurando informações.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor foi indicado por quem para esse cargo?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, eu... É que nem eu falei para o senhor. Eu me considero um técnico por Excelência. Várias pessoas, eu já tinha solicitado indicação, eu já estou afastado do Santo André já fazia mais de 10 anos, a direção do Partido dos Trabalhadores na regional de São Paulo na Executiva de São Paulo, eu já deixei também currículo, mas na realidade quando eu consegui chegar mais próximo do Brigadeiro, entregasse o currículo na mão dele, eu fui chamado por ele para ser sincero para o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Mas quem o indicou? O senhor não é amigo do Chinaglia, Presidente da Câmara? Não foi ele que fez a indicação de V.S^a. ? Isso não é demérito nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Não foi ele que fez a indicação de V.S^a. Isso não é demérito nenhum.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não, ao contrário. Seria até uma qualificação ótima. Na realidade, eu pessoal não tenho ligação com ele. Quando eu trabalhei na Prefeitura de São Paulo, o Deputado que agora é o Presidente da Câmara já tinha sido Secretário, eu não trabalhei diretamente com ele, talvez, tenha trabalhado com pessoas próximas a ele, mas a minha grande participação na Prefeitura, inclusive, foi na implantação de uma Subprefeitura como técnico, ele já tinha saído da Prefeitura. Já não era mais Secretário.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor diz, então, que o senhor entregou os currículos e pelo currículo o senhor foi chamado?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu acho.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor não tem alguém que o indicou?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Então, talvez, possa ter sido em relação a esse trabalho da Prefeitura de São Paulo, as pessoas que estavam como técnico ligado ao PT. Eu, até, inclusive lhe posso falar e afirmar publicamente não sou filiado ao PT.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Não, sim. Não tem problema nenhum. O Tião é filiado e gente é honorabilíssima. [Risos]

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Para mim seria uma satisfação. Se o convite vier estou à disposição.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Então, o senhor--

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Posso até afirmar para que não seja leviano. A minha filiação em Santo André é no PMDB de muitos anos atrás.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Sim. Então, mas o senhor não teve uma pessoa, então, que o indicou?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, eu não... especificamente uma pessoa para me indicar, eu até diria que não... eu não posso dar o nome de uma pessoa. Talvez, algumas pessoas próximas Podem ter sido em relação a essa situação, a minha atração na Prefeitura de São Paulo, porque até uma complexidade, porque na realidade em Santo André, eu trabalhei em administrações anteriores, antes da entrada do PT, existe uma certa animosidade, o Senador, por exemplo, pode ter até algum conhecimento disso. Mas a minha ligação é com o PT de São Paulo para quando

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não, não. Gostaria, até muito, se fizer um referendo agora, depois

do convite, eu tenho a impressão que eu acho que vai ter um *upgrade* aí, Senador. Desculpa a brincadeira.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor reconhece que não tinha conhecimento? O senhor está adquirindo conhecimento ou até adquiriu conhecimento, mas quando foi indicado V. S^a. não tinha o conhecimento sobre o setor Aeroportuário que o credenciasse a ser um superintendente nessa área? O senhor concorda? Por isso que eu perguntei. A substituição de técnicos por políticos, né, isso não contribuiu para que a INFRAERO chegasse a essa situação? O senhor tinha esses conhecimentos Aeroportuários?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, eu penso o seguinte. O regional ele tem uma função muito grande que é gerencial. E eu acho que isso, a minha capacidade é possível da administração dos aeroportos. Evidentemente que eu não quero ter o detalhamento técnico até porque eu não posso ter. Eu tenho 17 gerências. Eu não poderia ser um especialista em 17 gerências. Eu me considero um especialista na área de licitação pública com pós-graduação e especialização nessa área, mas como para dirigir o aeroporto em si, eu acho que da regional, porque na realidade não é o aeroporto. Lá na INFRAERO o Superintendente Regional ele tem em cada aeroporto um superintendente. Esse é de carreira, a maioria com mais de 25 anos de casa, então, eu tenho 8 superintendentes e 17 gerentes regionais. Eu acho que administrar esse conjunto sim. Eu me considero capacitado para isso e acho que até mesmo com todas as dificuldades que a gente tem passado eu estou bastante satisfeito porque aprendi bastante também. Eu acho que administração pública... já trabalhei em Ferrovia, trabalhei em Hidrovia, transporte rodoviário, faltava fechar o intermodal. Até formação acadêmica eu tenho porque na minha formação tinha portos e aeroportos. Então, eu também podia... Mas na realidade a minha especialidade é na área de planejamento, engenharia, me considero, fui Secretário já de prefeituras em alguns órgãos, fui Presidente de Comissão de Licitação da Cohab, superintendente da Cohab.

Então, eu acho que a minha vida profissional é mais na área de licitação e contratos. Por isso até que eu falei no início que o Brigadeiro quando me entrevistou e ele que me chamou, foi um assessor dele que mandou me chamar, e ele... Eu até nem esperava isso, porque você ser chamado no mês de setembro, próximo de eleição é meio complexo um cargo desse, né. Então, ele falou no primeiro dia. Eu acho que o teu currículo é o que mais interessa para nós é a questão de licitações e contratos que é um grande problema que você tem uma quantidade muito grande. Eu, em

dezembro, para vocês terem uma idéia, quando eu pedi uma relação das licitações que estavam paradas tinha 544 na minha regional. É muito complexo, né. Porque o dia-a-dia é muito grande lá.

Então, hoje eu acho até que a gente aprendeu bastante e nessa parte da minha especialização eu me considero, estou indo bem, estou aprendendo muito como todos nós aprendemos todo dia.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Para mim está de bom tamanho.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Encerrada a oitiva do Relator. Concedo a palavra ao Senador Sérgio Guerra, a seguir Senador Wellington Salgado, Senador Mário Couto e Senador José Agripino.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Eu queria perguntar ao senhor superintendente se o teu antecessor tinha formação na área aeroportuária? Especialização e experiência nessa área?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu, antes da minha chegada o superintendente que lá ficou, parece que 3 anos, se não me engano, 3 anos e três meses, foi o senhor Miguel Scherer, me parece que não tinha. É até advogado, área de administração pública. E depois ficou interinamente o adjunto que é o meu adjunto hoje que até me ajuda porque é um cara experiente na área, eu acabei ocupando essa situação só. Eu acho que ele não tinha experiência a meu nível, talvez, melhor, não vou nem comparar, mas não era esse nível Aeroportuário de detalhe.

Porque tem uma grande questão da complexidade, você tem 17 gerências, você tem segurança, operações, meio ambiente, engenharia, manutenção, a grande complexidade de uma regional hoje não é a questão da operação. A operação e a segurança elas são muito técnicas. A grande complexidade é você administrar o conjunto duro para que não falte luz, né? Recentemente até caiu um disjuntor, um negócio que é complicado, em Campo Grande, um vôo atrasou 5 minutos e às duas da manhã a gente é chamado.

Então, a INFRAERO tem uma parte técnica muito grande. São 1600 funcionários. Então, na realidade eu acho que você não pode ser especialista de uma área. Você tem que ser especialista em administrar pessoas.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Mas o senhor poderia ter conhecimento e experiência no campo da administração aeroportuária. E evidentemente que na função de superintendente, sua tarefa seria de reunir esforços diversos... sistematizá-los e fazer com que a finalidade desse conjunto seja, tivesse sido atingida. Mas evidente que não há nenhuma contramão, nenhuma contra-indicação. Ao contrário, absoluta lógica

em que alguém que entenda de aeroportos administre um conjunto desses de especialistas. Agora, não estou com isso responsabilizando a sua administração até porque tem apenas nove meses.

E de outro lado eu percebi que em toda a sua linha de argumentação o senhor foi, aliás, como muitos que já prestaram depoimento aqui hoje, só que os outros tinham formação Militar e o senhor não. Hoje e outros dias o senhor foi muito no padrão da sua, da sua alçada. Até a minha alçada eu posso falar. A partir dela eu não tenho opinião nem informação. O que eu acho um pouco exagerada a sua desinformação. Se há relatório do Tribunal de Contas por aí, imprensa conhece, nós conhecemos, muita gente conhece, é bem provável que alguém com a sua, com o seu papel, com o papel que o senhor tem não tenha conhecimento delas. Embora que eu compreenda que por muitas razões o senhor prefira não falar sobre isso. Agora, eu lhe pergunto com absoluta tranquilidade, se o senhor acredita que a INFRAERO é uma empresa bem administrada?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, eu... A empresa aérea, na realidade, a INFRAERO é uma grande empresa, tecnicamente ela é muito bem exportada. Em questão de administração eu acho que a maior complexidade da INFRAERO era é a organização dela. O próprio organograma de distribuição de funções é a complexidade que eu penso Senador.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): A minha pergunta não é sobre a complexidade. A sua opinião, se é bem administrada ou não?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu acho que com isso dificulta muito as ações que vão para a ponta. Eu mesmo, o senhor falou, fez uma colocação, eu gostaria de ter mais informações, inclusive, dos detalhes que foi perguntado ao Senador Relator. Mas isso evidentemente não chega, a diretoria tem um controle muito grande. Porque é o que eu falei, nós não estamos falando de uma regional, são oito. Eu também não acho que eu tenha que ter toda a informação para mim.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Uma opinião geral. O senhor poderia responder com mais clareza a consulta que lhe foi feita pelo Relator sobre grau de especialização. Ele falou sobre administradores que não são especialistas e não conhecem o assunto. Se nós formos também para a agência a confirmação de quadros que estão lá, administradores também sem conhecimento do problema... [soa a campainha] do transporte aeroviário de uma maneira mais geral e de uma maneira particular no Brasil, gente que não tem a menor experiência disso.

O senhor não acha que esse conjunto de falta de experiência contribui para que se confirmasse no Brasil

um quadro de desordem do tamanho desse que nós verificamos nos últimos seis ou sete meses?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Olha, em relação à INFRAERO, pelo que eu conheço dos cinco diretores só tem um diretor que não era na casa, dos cinco. Dois evidentemente estão afastados, mas dos cinco diretores que eram nomeados mesmo, só um não é. O resto tudo é funcionário de carreira. Dos superintendentes regionais, são oito...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Dos cinco diretores...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Dos cinco diretores só tem um que não era da casa, funcionário.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): O Presidente não era?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: O Presidente, o Presidente... Não, eu falei os cinco diretores.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): O Diretor Financeiro não é?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: De Operações. O Financeiro... O Diretor Financeiro hoje ele é da casa e muito antigo, até.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Antes?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Antes pode ser. Eu estou falando de uma situação de momento. Em relação às regionais, são oito regionais. Talvez, dois não sejam. Talvez. E um deles, até tem uma experiência mais na área específica que a Aeronáutica que já foi piloto, mas evidentemente ele tem uma dificuldade maior na administração comercial da empresa.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Mas o senhor confirma que nessa área de portos e aeroportos da própria INFRAERO, com nove meses de trabalho ativo, o senhor tem um dia-a-dia para desenvolver, o senhor não estaria capacitado para dar informações mais gerais sobre o problema? Por mais experiência que tivesse nos capítulos das licitações, da administração pública, do transporte ferroviário, o fato é que nesse campo o seu conhecimento era semelhante ao que nós temos da astronomia. Nenhum de nós sabe nada de astronomia. O senhor também não sabia nada do assunto. Então... ou sabia?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Tinha formação.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Informações?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: De engenharia.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): De engenharia.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Engenharia é uma coisa muito ampla

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Sim, mas eu tive formação também de aeroportos.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Sim. Quando fez seu curso?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Faz tempo. [soa a campainha]

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Mas a minha pergunta, viu, doutor, Senador Demóstenes, é uma observação bem geral. Eu toda vez que eu ouço alguém olhar para controladores de voo eu percebo que a responsabilidade parece que está sobrando para um ou dois ou três controladores aí. Eu ouvi os controladores aqui. Ouvi. Tive uma impressão de que eram pessoas que atravessavam dificuldades, sofriam trabalho, praticavam ação diária, tensa, com salários mínimos, ouvi alguém dizer que tinham que fazer, muitos faziam até bicos como motoristas de táxi. Isso tudo não me leva a uma situação de ponderar muito a responsabilidade deles. Parece que têm responsabilidade. Tudo indica que terão aqui em Brasília de uma maneira especial, mas é claro que essa situação que se confirmou nos últimos anos ela, e nos últimos meses de uma maneira muito especial, ela não começou agora, para não dizer que eu estou querendo aqui fazer discurso contra o Presidente da República, que, aliás, merece vários discursos contra ele. Mas não é esse o caso.

Enfim, segundo, o... já vem de bastante tempo. Agora, a minha constatação é que essa questão nós temos que examinar no plural. No plural. Mesmo que objetivamente chegemos a uma conclusão concreta de que alguém ali falhou e parece que vamos chegar a essa conclusão, é preciso entender que esse processo está caótico. Basta ver a história da aviação brasileira nos últimos anos. Aí está o cadáver da VASP, que é uma história de insucesso, de desequilíbrio empresarial, de omissões, de débitos, falta de responsabilidade empresarial e de outras empresas que foram aí ficando no caminho, a exemplo da VARIG, né, que era um símbolo brasileiro, destruído e da própria TRANSBRAVIL. Esse sistema todo foi entrando em colapso e surgem duas empresas. A TAM e a GOL com presença preponderante no mercado brasileiro.

Não me faz, não tenho por formação muita capacidade de acreditar em teorias conspiratórias como foi insinuado hoje de manhã aqui, que existe uma conspiração para de repente assaltar as empresas e arrumar problemas, que estão até por trás de um apagão desse tamanho. Esse apagão é uma confissão geral de incompetência, inclusive, nossa. Inclusive nossa, do Congresso, da sociedade, que não podia ter permitido

que uma situação daquelas se confirmasse, mas há duas empresas que estão aqui representadas, que cumprem o seu papel no Brasil atual e que podem se transformar brevemente em também empresas que sejam símbolo da competência brasileira que eu acho que existe em todas as áreas, precisa ter chance, contribuição para que se desenvolva.

O fato concreto é que vivemos nesses seis meses uma crise muito grave. Não faz sentido nenhum fazer essa CPI apenas para saber quem foi que na hora deixou de fazer uma determinada confirmação e terá várias explicações para isso, para um determinado avião, para evitar um determinado acidente dramático. Faz sentido que a gente tenha uma visão do conjunto, da falha, dos problemas e a partir deles que a gente crie condições para que isso não se repita outra vez.

Dizer que o problema foi resolvido agora, ou está resolvido, é uma fraude. Nada de objetivo foi feito. Nenhuma mudança relevante foi tomada. Eu sou até bem pouco tempo era cliente ortodoxo da TAM, sou também cliente da GOL também agora... [soa a campainha] E fui cliente da VARIG como todo o brasileiro e acredito até que vocês mesmos. Evidente que é um esforço dessas empresas, mas há muito o que fazer.

Eu estava aqui com o Senador Jarbas Vasconcelos que tinha vindo aqui hoje para falar ao Presidente de uma das empresas sobre um fato que ele verificou e que não é bom para explicar o padrão de atendimento dessas empresas. Eu próprio assisti a um deles. Eu ia uma vez para Pernambuco com mais quatro Deputados Federais num voo desses que devia sair às dez da noite e saiu às quatro horas da manhã. Terminamos entrando no avião e a tripulação disse que já estava fora do seu limite e viajou conosco. Viajou conosco já fora do seu limite. E nós viajamos com essa tripulação, depois de um conflito daqueles que podem caracterizar nações primitivas, mas jamais um país como o Brasil, que tem outra qualidade, outra competência, e que essas empresas mesmo demonstram na sua rápida ascensão e na capacidade de organização e de resultados.

Agora, eu penso que devemos ter nós da Comissão e eu tenho certeza que o Relator terá assim como o Presidente dessa Comissão a noção da nossa ampla responsabilidade. Chegamos à conclusão que o país possa aceitar. Essa crise não foi inventada no Governo Lula, não é da responsabilidade... [soa a campainha] de uma pessoa ou de outra pessoa, mas ela é extremamente grave. Ela nos comprometeu como sociedade e não pode se repetir outra vez. Essa CPI, acho que os senhores não têm lá muita experiência nesse campo, mas ela está se desenvolvendo num padrão de discussão, é absolutamente correto. Não há aqui ninguém interessado em sucesso e em publicidade,

mas vamos cada vez mais falar mais e dizer mais porque nós precisamos da crítica para não concluirmos de forma apressada e equivocada. Precisamos que as pessoas falem mais. Eu estou sentindo Senador Demóstenes, que as pessoas estão muito presas aos seus limites. Como o Dr. Superintendente lá daquela região lá de Guarulhos, de toda aquela regional. Não sei qual é a regional.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Estado de São Paulo e Mato Grosso do Sul.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Estado de São Paulo e Mato Grosso do Sul. As explicações dele são prudentes, são responsáveis, mas elas poderiam alargar muito o nosso conhecimento sobre o conjunto se ele tivesse disposto a falar um pouco mais sobre o que não é da alçada dele... [Interrupção de áudio] Eu estou juntando as duas oportunidades agora, mas que a gente não caia na esparrela, naquela noção de condenar apenas e de não ver o conjunto porque o conjunto é que merece o grande reparo que precisa ser feito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V. Ex^a. e a Presidência estabelece como tempo de intervenção 5 minutos, está nos termos regimentais com uma pequena tolerância para aproveitarmos melhor a audiência da CPI. Com a palavra o Senador Wellington Salgado e a seguir o Senador Mário Couto.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sr. Presidente, eu estou inteiramente satisfeito com o nosso Relator, ele esmiúça tudo completamente que não sobra nada quase para a gente perguntar. O Relator é muito prudente, estudioso, então, quando chega a minha vez já está tudo esmiuçado. Inclusive, não sei porque tanta pergunta, porque ele é filiado ao PMDB. Só fiquei preocupado com isso, mas conduziu perfeitamente. Eu não tenho nenhuma pergunta a fazer.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V. Ex^a. Com a palavra o Senador Mário Couto. A seguir Senador José Agripino.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Sr. Presidente, depois de ouvir as perguntas do nosso competente Relator, eu fico sinceramente ansioso por ter aqui já, já a diretoria da INFRAERO. Porque o que foi colocado por V. Ex^a. e não respondido, mas dito que tudo caberia resposta aos diretores da INFRAERO, eu peço ao Presidente que acelere a vinda dos diretores da INFRAERO que vai ser muito importante para a condução dos nossos trabalhos aqui. Eu não tenho muita pergunta a fazer não. Eu só fiquei curioso de V. S^a. ao ser superintendente de um aeroporto tão importante como Guarulhos, logicamente, que disse

que é formado em administração de empresas, e a sua especialidade maior é a licitação em confecções de contratos?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Isso.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Lógico que se sabe que a administração de empresas de um aeroporto como Guarulhos, um administrador de empresas, ele tem que conduzir a sua administração no aspecto global, administração de pessoal, lógico, administração de material, é uma administração global e tem que ser logicamente um administrador de alta competência para que se possa conduzir um aeroporto daquele nível. Não estou fazendo uma comparação, mas foi dito aqui hoje de manhã pelo Brigadeiro que a maioria dos acidentes são gerados por uma série de fatores que chegam ao final numa falha humana, e esses fatores têm que ceder da parte de administração dos aeroportos. Estão incluídos aí também, são fatores que traz a maioria dos acidentes. Eu insisto na pergunta do Relator, V. S^a. chegou próximo e disse que podia ser pessoas próximas suas que teriam lhe indicado. Eu insisto. Quem foi que lhe indicou para o cargo? V. Ex^a. tem especialidade em licitação e contrato, se eu vou julgar o seu currículo, eu também sou administrador de empresa, se eu for julgar o seu currículo eu também sou empresário, se eu for julgar o seu currículo eu vou julgar por uma globalidade do seu currículo, não só pela sua especialidade. Se fosse só pela sua especialidade não se aborreça comigo, mas eu lhe confesso...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Imagina...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Eu lhe confesso...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Faz favor.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Eu não lhe escolheria.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Eu tinha dúvida na sua capacidade de conduzir uma superintendência de um aeroporto tão grande. Eu não lhe escolheria, se fosse só pela sua especialidade, volto a repetir, eu não lhe escolheria. Aí não tem nenhuma intimidade política numa indicação? V. Ex^a. V. S^a. disser, pode ser que algumas pessoas ligadas. Eu insisto nessa pergunta.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Senador é o seguinte. Em relação à minha especialização, na realidade, sou engenheiro civil, administração de empresa e pós-graduação de administração pública e a minha especialização é licitação em contratos. O meu currículo não é só licitação em contrato. Trabalhei muito em engenharia. Trabalhei com engenharia, inclusive, de grandes obras, que eu acho que é o grande forte hoje

das regionais é essa questão. Em relação ao superintendente do aeroporto. Eu não sou o superintendente do aeroporto, eu sou superintendente de regional. Em cada aeroporto, e em Guarulhos tem um que é o senhor João Márcio Jordão, que é um excelente profissional de carreira, ele é o superintendente do aeroporto. Então, na realidade a mim me compete fazer uma administração de oito superintendentes.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Mais importante ainda.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não, eu acho.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): E mais complexo ainda.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu acho que na realidade, numa opção de condução você pode ter um técnico de nível na área entendida, mas ele ter dificuldade na área de administração. Isso é comum acontecer. Você tem um técnico, eu procuro desde a minha formação com 37 anos de serviço público, me especializar bastante. Eu fiz um treinamento para antes de ser o regional porque eu fiquei contratado na INFRAERO junto à Presidência, como assessor do Presidente e fiz um treinamento na INFRAERO para ir para lá.

Agora, a questão da indicação é o que eu falei para o senhor. O nome, específico, se eu... Seria leviano da minha parte. O meu trabalho profissional, e eu sei que o meu currículo se encontrava, se encontrava junto ao pessoal da Executiva Estadual do PT em São Paulo, após a minha passagem na Prefeitura de São Paulo. Eu fui fazer uma implantação na Subprefeitura que eu acho que foi um trabalho muito bom porque foi até aprovado, acho que é um reconhecimento profissional. Então, a minha indicação se fosse nome eu não teria um nome de uma pessoa que eu pudesse falar para o senhor.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Trabalhou na Prefeitura de São Paulo?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Isto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): O que é que o senhor fazia lá?

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Eu fui... então, isso que eu falei. Eu fui fazer a implantação de uma Subprefeitura, era coordenador de obras.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Não tem nada haver com aeroportos.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Não, mas... Bom, na realidade eu trabalhei em aeroportos, nunca tinha trabalhado, eu falei, fui trabalhar em outras áreas também.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PE): Ta bom. Eu lhe agradeço.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador José Agripino tem a palavra.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente, eu quero ser também bem rápido porque eu quero ouvir o depoimento aqui, perdi o depoimento do Dr. Constantino Júnior, mas quero ouvir o depoimento da TAM. Mas eu não queria perder a oportunidade de fazer uma pergunta ao Dr. Edgard Brandão Júnior. Dr. Edgard, não sai da minha cabeça aquelas cenas que a televisão mostrou e eu espero que não mostre nunca mais, mas não estou... Não estou convencido de que amanhã não possa haver uma crise, um recrudescimento daquela crise. Aquelas cenas de quase campo de guerra em aeroporto, briga, troca de desaforo entre funcionário da TAM ou da GOL, da OCEAN AIR, da TRIP e passageiro.

Eu tenho consciência que o controlador toma conta do avião no ar, a INFRAERO toma conta do avião no chão e faz a interface entre a companhia aérea e o passageiro. Então, aquela briga dizia respeito, evidentemente, à administração da INFRAERO. Aqui estão a ponta, uma das pontas do problema que são as... Que são os transportadores, são os que vivem as consequências da má gestão se for o caso do controle aéreo, de pistas insuficientes, de contingenciamento de verba, de má gestão da administração pública, de tudo. Eles são a consequência. É a antena. Para isso é preciso que haja interlocução, que exista reclamação e a reclamação tenha uma caixinha própria para receber a reclamação e da caixinha sai um duto pedindo providência e que encontre a providência atendida. A minha pergunta para o senhor é muito clara. Tem havido... São Paulo é o fulcro. São Paulo é o fulcro. Eu não vou comparar São Paulo com o aeroporto de Natal que é o aeroporto da minha capital...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Lógico. Não é a mesma coisa

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Não é lá que está o problema. Lá pega a sobra do problema. Tem havido interlocução saudável? Tem havido reclamação com providências conseqüentes da relação das companhias aéreas com a sua administração? Com o aeroporto de Guarulhos, do seu conhecimento com o aeroporto de Congonhas? Os canais de comunicação estão desobstruídos? As empresas têm acesso franco? Tem diálogo permanente? Tem reuniões semanais? Eu não digo do Presidente...

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Lógico.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Com... Equipe com equipe? Tem havido pedido e conseqüente providência? Tem havido agilidade da administração? O Governo a quem se pede a providência tem sido solícito? Tudo isso para no sentido de se encaminhar

a solução ou apontar para o Relator por onde é que ele precisa caminhar. É a pergunta que eu lhe faço rapidamente

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Bom, realmente em dezembro nós passamos por uma situação bastante delicada, principalmente em Guarulhos, que um fluxo de passageiros muito acima do normal, dia 23 de dezembro foi um dos piores dias que a gente passou, e isso não levando em conta a situação dos controladores de voo, da greve depois do final de março. De lá para cá, a gente tem tido essa melhora, entendimento com as empresas. Até as duas empresas estão aqui representadas, poderiam dar um testemunho disso. Existe uma complexidade muito grande, o que estava atrapalhando Guarulhos especificamente é que nós tínhamos, a VARIG estava paralisada. E por questão judicial, só para vocês terem uma idéia, nós temos quatro asas lá, A, B, C e D. A asa C por inteiro, a parte de *check in* era da VARIG. E com utilização subutilizada, praticamente, durante esse período. Agora, até a gente estava conversando um pouco antes da reunião com a negociação, isso possa até melhorar um pouco. Então, nós tínhamos que concentrar muitos passageiros em locais muito próximos. Das 54 posições nós conseguimos em juízo a liberação de dez em dezembro quando estava aquele caos na realidade, com quantidade de passageiros, muito fluxo. E conseguimos melhorar um pouco. Para o final de ano isso já melhorou, para o carnaval também, o diálogo hoje com as companhias eu até, eles Podem falar também sobre isso, está muito bom, está tendo um entendimento. Nós estamos tentando melhorar também, acho que é um conjunto de informações.

Congonhas, especificamente, ela tem um movimento fantástico de passageiros, a capacidade do aeroporto é em torno de 12 a 13 milhões de passageiros e transportou no ano passado 18 milhões e meio de passageiros. A reforma de Congonhas hoje melhorou muito a área de embarque e desembarque. A dificuldade nossa é a área de *check in* que estamos aguardando a liberação de um prédio anexo ao lado para que a gente possa fazer a reformulação da área de *check in*. Com isso, Congonhas vai ficar numa limitação e aeroporto praticamente novo, com as duas pistas reformadas, porque nós estamos no meio da reforma da segunda pista. A conversa inicial também nossa até informando ao senhor Constantino, para o 2º semestre de julho, a reforma da pista principal de Guarulhos também. Então, acho que a gente está tentando fazer o melhor para deixar em condições a operação do aeroporto. Hoje o entendimento com as companhias eu posso dizer que é muito bom. [soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Satisfeito Senador?

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Obrigado, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Edson... Dr. Edgard Brandão Júnior. Nós agradecemos à presença de V. S^a, V. S^a. fique a vontade para assistir os outros depoimentos aqui ou onde o senhor achar mais conveniente.

SR. EDGARD BRANDÃO JÚNIOR: Se permitir eu fico aqui.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pode ficar. Então, a Presidência concede a palavra ao Dr. Bologna, Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM, para que possa tecer considerações sobre como a empresa observa o Sistema de Tráfego Aéreo no Brasil hoje, as condições de segurança de voo e que sugestões têm a trazer aos órgãos oficiais envolvidos e o que a CPI pode contribuir. Da mesma forma, a mesma pergunta posteriormente ao Dr. Constantino. V. S^a. tem a palavra Dr. Bologna.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, boa tarde Presidente Senador Tião Viana, Relator Senador Demóstenes Torres, queria agradecer a oportunidade de ter sido convocado, desde o primeiro momento eu transmiti ao Relator que eu estaria disponível a comparecer a essa CPI, no sentido de contribuir para a Aviação Civil Brasileira.

Eu lembro que a nossa opinião, a opinião da TAM, a aviação ela não é um problema, na verdade, a aviação é uma solução para o Brasil. O Brasil é um país de extensão continental, o Brasil é um país que tem 190 milhões de habitantes e que não têm outros modais de transporte desenvolvidos que possam ser alternativos ao transporte aéreo.

O setor, ele emprega 35 mil empregos. Nós transportamos ao redor em 2006, ao redor de 50 milhões de passageiros, transportamos também pensando naquilo que está dentro dos porões dos nossos aviões, falando como setor, 2 milhões e 200 mil toneladas de cargas, especialmente as cargas perecíveis, cargas de alto valor agregado e medicamentos.

Em números de turistas que chegaram ao Brasil por via aérea foram ao redor de 3,7 milhões de pessoas. As linhas aéreas regulares no Brasil hoje atendem 160 cidades, estimativa de faturamento do setor para o ano de 2007 deve atingir 15 bilhões de reais. Então, isso demonstra a importância estratégica que tem o modal aéreo para o Brasil como desenvolvimento econômico, inclusive, como inclusão social.

A demanda, o crescimento, a procura pelo transporte aéreo no Brasil, a partir de 2004 ela vem crescendo numa taxa média de 16% ao ano. Isso é um

laudo histórico na história da aviação brasileira. Nunca nós tivemos... Estamos no quarto ano consecutivo de crescimento percentual a dois dígitos. Da mesma forma, para atender a essa demanda houve um grande esforço de aumento de oferta por parte, principalmente de duas companhias, da TAM e da GOL, em valores médios a TAM ofertou no mesmo período um crescimento na ordem de 22% e a GOL na ordem de 34% que veio obviamente suprir o decréscimo de oferta nesse período da VARIG que foi de 27%.

Em termos, no caso da TAM, no ano de 2007, nós estamos agregando 32 novos aviões e no ano passado nós agregamos 14 aviões na nossa frota. Isso tudo, e todo esse crescimento alinhado com essa oferta mostrou uma excelente dinâmica que levou a preços competitivos. Então, desde 94 as taxas médias do transporte aéreo, o preço de final consumidor vem reduzindo na ordem de 9% ao ano. Só no primeiro trimestre deste ano de 2007, quando comparado com o primeiro trimestre do ano passado houve uma queda de 19% na tarifa média ou no ILD (F) como a gente chama no setor.

Hoje o Brasil já tem por pesquisas que nós realizamos 13% dos nossos passageiros são pessoas das classes C, D e E da população brasileira, lembrando que antigamente era algo exclusivamente das classes A e B.

Em termos de custos, mesmo com esse cenário de queda de preço, nós tivemos ao longo desses anos uma evolução muito significativa do custo do querosene de aviação que representa hoje 1/3 do custo de uma companhia aérea, 1/3 do custo total e ele vem crescendo a razão de 12% ao ano. Mesmo assim, nós conseguimos com eficiência, com modelo de transporte aéreo que busque eficiência, que busque redução no seu custo e distribuição reduzir o custo total da empresa, do setor médio na casa de 6% ao ano. Isso levou, obviamente, a uma saúde financeira às companhias aéreas. Hoje o setor do ponto de vista das empresas, já foi citado aqui os casos como do Senador Sérgio Guerra citou, de empresas que deixaram de operar no Brasil como o caso da VASP e da TRANSBASIL, lembro também que no ano de 2002 nós vivíamos uma crise de saúde financeira das companhias aéreas bastante significativos, e que hoje essa situação se reverteu e hoje as empresas apresentam um nível de rentabilidade e um nível de liquidez de caixa bastante significativo, portanto, tendo as condições de fazer os investimentos necessários para continuidade, para dar vazão a esse crescimento futuro do transporte aéreo.

A frota atual da TAM hoje é uma frota de 105 aeronaves. A idade média da nossa frota é de 7,4 anos para título de comparação, a Air France tem uma frota com

8,9 anos de idade, a American Air Lines de 14 anos, a Lan Chile de 11 anos e meio e Aerolíneas Argentinas de 19,6 anos como idade média de frota. Portanto, o Brasil possui hoje uma frota jovem, uma frota moderna de equipamentos. No caso da TAM, também somos uma empresa certificada pelos mais altos padrões de segurança e operação de voo, que é a certificação concedida pela IATA e também certificação européia e certificação norte-americana.

Em termos de aquilo que afeta o usuário do transporte, que acaba criando o incômodo Aeroportuário que é a pontualidade de voo, eu recorro a todos que até outubro do ano passado a pontualidade do sistema no Brasil ela operava acima de 90% na média. Em novembro é que, a partir do início do problema dos controladores ou do espaço exatamente do tráfego aéreo em novembro, esse índice caiu para baixo de 60%, em dezembro para abaixo de 50%, em janeiro começou um trabalho de recuperação, 60%, em fevereiro 70% e no mês de março último, a gente deve estar caminhando, dado ainda não divulgado pela Agência Nacional de Aviação Civil, algo em redor de 70% e 75%.

Gostaria de fazer só uma referência, a média americana de pontualidade hoje está em 81%.

No lado de expansão internacional, investimentos em grandes aeronaves, só neste ano a TAM está adicionando oito novos aviões, chegando numa frota total de 18 aviões de grande porte e até o final de 2012, já contratado, nós chegaremos a 30 aviões de grande porte, operando para diversos destinos, bem como anunciamos diversas parcerias com empresas internacionais, tentando propiciar uma conectividade, um produto melhor para os nossos usuários.

Então, eu falei isso para situar a importância do setor e a saúde financeira que existe do lado das empresas e a capacidade de caixa e de liquidez e de capital que as empresas têm para poder dar continuidade a investimentos necessários dentro da iniciativa privada.

Como perspectiva, como que a gente olha o setor? E aí vamos ver como estão os gargalos, colocação que o Senador Agripino nos fez aqui. O crescimento anual esperado pela perspectiva da economia brasileira, pela dinâmica hoje de crescimento de renda, pela dinâmica de maior disponibilidade de crédito, também pela expansão do investimento produtivo ao longo do país e da geração do turismo no mercado brasileiro, nós temos uma expectativa de que a gente deva ter um crescimento médio para os próximos anos na casa de 10% ao ano no transporte aéreo.

Isso significa que em 15 anos a gente pode triplicar o volume de passageiros. Essa é a razão pelo qual o Brasil hoje é olhado por todos os fabricantes como

o terceiro mercado de maior potencial de crescimento para o transporte aéreo. Isso, evidentemente, a gente precisa para dar continuidade a isso nós temos que tirar gargalos. As empresas TAM, tanto TAM quanto GOL, quanto BRA, quanto OCEAN AIR, quanto TRIP que é uma empresa regional, hoje já têm seus planos de frotas divulgadas, já têm, inclusive, compromissos de entrega desses aviões, cito no caso da TAM a gente chegará em 2010 próximo a 140 aviões de nossa frota.

Taxa de ocupação média ainda no Brasil está na faixa entre 70 e 75%, isso também poderia chegar, subir com uma média mundial que trabalha com níveis superiores a 75%.

Isso tudo eu trago informação que essa dinâmica, né, de crescimento de oferta, um crescimento de mercado com maior eficiência e com empresas que buscam rentabilidade e ao mesmo tempo buscam brigar por esse mercado, a TAM é líder, eu tenho certeza que a GOL quer ser líder, eu tenho certeza que a TAM não quer deixar de ser líder, então, dessa maneira eu transmito aos senhores, ao consumidor, que nós vamos estar vivendo sempre uma busca de eficiência e sempre um preço cada vez mais acessível para o consumidor do transporte aéreo no Brasil.

Quais são as pré-condições para que essa dinâmica saudável ocorra? E como que a gente pode eliminar os gargalos? Primeiro haver potencial de crescimento. Então, eu acho que a gênese de qualquer negócio é haver demanda, é haver crescimento, é haver desenvolvimento econômico para que se crie ligações entre pares de cidades ou ligação entre o Brasil e demais destinos. Então, potencial de crescimento como vocês viram pelo que eu citei isso está ok. Empresas saudáveis que tenham capacidade, credibilidade, recursos em caixas e que possam fazer investimentos, que tenham compromissos de compras, de entradas de aviões modernos no país eu garanto que também o setor tem.

Ambiente regulatório, eu acho que nesse caso houve evoluções, mas ainda tem muita coisa a ser feita. E do ponto de vista de infra-estrutura que é o que nós estamos discutindo mais aqui nessa CPI, eu acho que muita coisa tem que ser feita, senão nós não vamos assistir essa dinâmica de crescimento sustentável do setor feito pela iniciativa privada.

Então, eu elencaria oito quesitos na parte de regulamentação que a gente precisa endereçar. O primeiro, obviamente, somos uma concessionária de serviço público. Então, uma regra clara da outorga da concessão que ainda não foi definida. Segundo, há uma discussão nessa casa, um Projeto de Lei que se encontra hoje, já passou pela CCJ, hoje está na Comissão de Assuntos Econômicos, que é o aumento

da participação do capital estrangeiro dentro do setor, o setor hoje está limitado a 20%, existe um Projeto de Lei encaminhado já discutido para aumentar para 49%, o qual o setor entende que é saudável, desde que se mantenha a gestão na mão de brasileiros dessas empresas.

O outro item é acesso a rotas, ou seja, a liberdade de voar tanto no mercado doméstico e o quarto ponto tanto no mercado internacional. O quinto é liberdade de preços. A gente acredita que é um setor que ele analisa de competitividade, ele necessita de responsabilidade, obviamente ele necessita de monitoração e o CADE, o sistema brasileiro de defesa da concorrência monitora o nosso setor e a gente entende que a liberdade tarifária é saudável. Também temos que imaginar qual é a forma de estímulo, a compra de aeronaves, crescimento de oferta e a criação de mecanismos que facilitam acesso à compra desses equipamentos. Sétimo lugar eu diria que é trabalhar sobre os aeroportos. Aquilo que a gente tem como acesso aos direitos de pouso e decolagem dessas... Da infra-estrutura aeroportuária.

E por último, eu coloquei por último não porque seja a última prioridade, eu diria que é a mais importante para ficar mais ressaltada na minha exposição é uma nova dinâmica na relação com o consumidor, por tudo isso que a gente assistiu, eu acho que a principal vítima que está tendo de tudo isso são os nossos clientes.

Então, os itens de acesso a rotas, o item de liberdade de preço foi muito bem endereçado pela lei que constituiu a ANAC, a lei 11182, ela já definiu a liberdade tarifária e o direito livre de voar. O item 7 que é o acesso de critérios a aeroportos que tenham limitação a horários de vôos também foi endereçado pela resolução 02 que se criou um critério aonde se olha a capacidade econômica financeira da operadora, aonde se olha a eficiência operacional da operadora e aonde se olha também a condição e a capacidade do cumprimento de um horário de vôo, o mais breve possível.

Com relação ao item 8, a gente... Que é o item da relação do consumidor, eu falaria em duas coisas. Primeiro é a definição do *no show* versus o *overbooking* que é uma palavra que ficou bastante debatida e hoje já existe uma proposta feita pela Agência Nacional da Aviação Civil, colocada no site da agência para discussão pública, em audiência pública, que nós acreditamos que isso vai evoluir de uma maneira mais adequada. Existe também um grande diálogo feito com o PROCON aonde já se definiu uma regra de ajustamento para cumprir ou para ressarcir os eventuais problemas ocorridos pelos aspectos de *no show* e de *overbooking*. Só no caso da TAM nós tínhamos em setembro de 2006...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senhor Bologna, V. S^a. tem mais três minutos para acabar.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Vou acabar. Teria em setembro de 2006, 8,1% em *no show* e hoje estamos com 4,7. Então, isso tudo colocado eu vou diretamente para a infra-estrutura, que é o Controle do Tráfego Aéreo, da mão-de-obra e da infra-estrutura aeroportuária.

Então, hoje o Brasil necessita de investimentos, o setor, a pergunta que é feita a aviação brasileira ela é segura, ela é moderna, ela necessita de investimentos de manutenção e melhoria. Existe orçamento, é um setor que arrecadou 1.1 bilhões de reais entre tarifas Aeroportuárias e tarifas de navegação e comunicação, 1/3 disso vai para tarifas Aeroportuárias e 2/3 para navegação e comunicação. Existe um orçamento superior a 600 milhões de reais no comando geral da Aeronáutica, infelizmente só 1,8% foi até agora comprometido, e existem 2 bilhões de reais contingenciado no Tesouro.

O Brasil tem que caminhar para um sistema moderno de navegação por satélite, na área de controladores eu citaria aqui uma discussão de também não só de quantidade mas também de qualidade, de atratividade para o cargo, de formação, de retenção desta função, e eles são, como foi próprio dito aqui pelos Brigadeiros antes eles são os guardiões que nos ajudam na nossa navegação aérea. E na parte de infra-estrutura aeroportuária eu acho que há uma necessidade muito urgente do terminal de São Paulo, é um terminal que hoje necessitaria, já está andando com a terceira pista de Guarulhos, uma ligação viária melhor para Viracopos e uma discussão dos descongestionamentos das áreas congeladas ou embargadas pelo Judiciário tanto da VASP, TRANSBRAZIL quanto VARIG. E obviamente que tudo isso tem que ter uma coordenação. Então, foi perguntada a coordenação. Nossa opinião é o Conselho Nacional da Aviação Civil, o CONAC. O CONAC se reuniu a última vez em outubro de 2003, definiu 18 resoluções, várias delas tivessem sido executadas muita coisa hoje não estaria acontecendo. Tem a própria resolução 05 que já encaminhava uma discussão sobre a liberação, descontingenciamento dos fundos Aeroviários e Aeroportuários. A discussão de um Plano Nacional aeroviário, resolução nº. 11 e ao mesmo tempo também a resolução que citava a formação do controlador que é a resolução nº. 14. Por fim, gostaria de informar que também ontem nós tivemos uma reunião em São Paulo com o Presidente da República, uma discussão do estímulo ao tráfego intra-regional e na presença do Ministro da Defesa, Ministro Waldir Pires, o qual nos deu a grata informação que o CO-

NAC deverá se reunir breve muito, tentativamente no dia 6 de julho da semana próxima. Então, tudo isso eu acho que são os pontos que nos levam a melhorar o serviço e tirar os gargalos. Do lado das companhias, para terminar, um minuto e 55, a gente também teve um apagão de comunicação.

Então, eu acho que existe um dever de casa muito grande sendo feito pelas empresas em melhorar o nível de informação e para isso a gente necessita de uma coordenação bastante próxima junto à Agência Nacional da Aviação Civil, e especialmente a INFRAERO, o sistema de informação de voo, aquele informativo que aparece no painel a gente não tem uma informação coordenada de uma forma integrada, *online*, *real time*, o que facilitaria muito a vida dos nossos passageiros.

Então, eu acho que o endereçamento de uma forma de comunicação mais adequada entre todos os agentes é algo que a gente deve estar endereçando e isso compete às companhias, à ANAC e à própria INFRAERO. É o que eu teria a comentar. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V. S^a. Concedo a palavra ao Dr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL Transportes Aéreos. [soa a campainha]

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Muito obrigado, Presidente. Eu vou... o Bologna gastou um pouco do meu tempo. Não tem problema porque na verdade eu tenho pouca coisa a acrescentar. Com relação a, talvez, o prejuízo que toda essa crise tem gerado para a sociedade é importante nós colocarmos que como companhias aéreas, como companhia aérea, falando pela GOL, nós temos a atribuição e a obrigação de disponibilizar equipamentos e pessoal devidamente treinados para efetuar essas operações. Nesse quesito a GOL, que foi criada em 2001, e que tinha como visão a época se tornar uma referência mundial de companhia aérea de baixo custo e baixo preço e acabou alcançando essa posição em 2005 quando foi escolhida pela... Por uma publicação internacional que se chama AIRLINE BUSINESS, uma publicação inglesa... [soa a campainha] Como melhor companhia aérea daquele ano, mas vale considerar também o seguinte, que nós temos o maior índice de despachabilidade de aeronaves 737 de nova geração que é a base da nossa frota, no mundo. Dados da Boeing mostram, indicam que a nossa despachabilidade está em 99,7%, ou seja, 99,7% dos voos programados pela GOL, ela disponibilizou o equipamento em condições de voo e tripulação para aquele equipamento.

Resta aí a questão da pontualidade, ou seja, nós enfrentamos uma série de problemas relacionados à pontualidade e, muitas vezes, até a própria falta de

informação. Como o Bologna colocou, nós temos que sem dúvida nenhuma, que fazer o dever de casa, melhorar a nossa relação com o cliente, principalmente no que tange à informação, mas em determinados momentos ela também faltava para as companhias, ou seja, eu gostaria que os Senadores compreendessem o quanto é difícil, apesar de se disponibilizar pessoal, equipamento, e aí vale lembrar que no caso específico da GOL, por acreditar nas instituições, por acreditar que, numa discussão como essa nós vamos achar a solução para o sistema, nós investimos, adquirimos no final de 2005 e completamos essa aquisição em 2006, um total de 121 aeronaves junto à Boeing, o que representa a preço de lista um investimento de 7,2 bilhões de dólares, ou seja, ninguém, nenhum empresário lúcido, ele iria investir esse montante de recursos se não acreditasse no potencial do mercado e na capacidade também dos problemas serem resolvidos.

Então, nós investimos, investimos em treinamento, investimos em pessoal, mas passamos por determinadas situações que geraram constrangimento para os nossos clientes e também de certa forma geraram constrangimentos para os nossos colaboradores, ou seja, nós temos colaboradores nos aeroportos, que muitas vezes gostariam de dar informação correta e principalmente gostaria de ver o passageiro embarcando e decolando no horário adequado até porque a empresa disponibilizou essa condição para ele. E não tinha condições de passar essa informação com a precisão que o nosso cliente necessitava.

Então, essas pessoas de certa forma, também necessitam de auxílio. Nós disponibilizamos um auxílio psicológico para todos eles, nesse período da crise entre outubro e abril, nós tivemos aí 1785 colaboradores atendidos por... Amparados por auxílio psicológico, exatamente por estar passando por toda essa situação. Então, aonde eu quero indicar é que as empresas sem dúvida devem fazer o seu dever de casa, mas aquilo que é a principal atribuição que seria disponibilizar equipamento e pessoal e condições de prestar os seus serviços nós temos investido, temos treinado... Contratado e treinado pessoal como deve ser feito. A GOL, que saiu do nada em 2001, hoje tem 12 mil colaboradores, todos eu diria rigorosamente treinados e competentes...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu tenho que informar aos Senadores que abri o painel para votação nominal, nós temos o dever por norma regimental de interromper alguns minutos enquanto vamos votar e voltamos para dar continuidade, força do regimento da Casa, apenas, temos o maior interesse em ouvi-lo daqui há alguns minutos.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, na verdade, eu estava terminando a minha explanação. Se o senhor não se incomodar...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Quanto tempo o senhor teria?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: 30 segundos. Quer dizer, basicamente um problema...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A oitiva... O debate vai continuar.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: A comunidade, aqui relacionado o *overbooking*, como o Bologna colocou, que vem sendo discutido, mas vale aqui colocar que a GOL não pratica o *overbooking*, o que as muitas vezes ocorre é exatamente em função desses atrasos, as conexões elas são desfeitas, e aí há a necessidade de acomodar passageiro de um voo em outro, mas nós não vendemos... Se o avião tem 144 assentos nós ofertamos exatamente os 144 assentos, não praticamos o *overbooking*.

Bom, diante disso tudo, Senador, gostaria de agradecer a disposição dos senhores de ouvir e ouvir um pouco da nossa explicação, um pouco da nossa versão disso tudo também. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço muito a V. S^a. E retornaremos assim que for permitido pelo processo da ordem do Dia que estamos vivendo agora. É uma suspensão de alguns minutos ou algum tempo a mais.

SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB-MG): Sempre me aconselharam a não colocar a mala no chão porque você pode de repente perder dinheiro, mas depois de hoje, com a mala do Constantino no chão...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Está ' a sessão.

[Suspensa a Sessão às 16h49]

[Reaberta a Sessão às 17h44]

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Está reaberta a sessão. Com a palavra o Relator para suas perguntas aos Presidentes da TAM e da GOL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, senhores depoentes. Eu perguntaria primeiro ao Presidente da GOL, em seguida aos dois, especialmente porque o objeto primeiro hoje da inquirição foi aquele incidente que aconteceu e que V. S^a. já teve a oportunidade de fazer as suas ponderações. Eu pergunto a V. S^a. Qual a idade das aeronaves da companhia, especificamente a do voo 1907, do acidente de 2006 e do voo 7486 do incidente da turbina?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR:

Obrigado pela pergunta, Senador. A aeronave que efetuava o voo 1907, é um 737800 de última geração, tinha aproximadamente dois meses de uso, dois meses em operação, nós recebemos esse avião da fábrica da Boeing em Seattle no final do mês de julho, então, era uma aeronave totalmente nova. Do voo 7486 nós recebemos essa aeronave em 2002, se eu não me engano em outubro de 2002, uma aeronave nova, se considerarmos os padrões da aviação. A idade média da frota da GOL gira em torno de sete anos, que também dentro dos padrões mundiais de idade de frota pode ser considerada uma frota jovem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual a idade média para troca dessas aeronaves?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR:

Senador, a aeronave, na verdade, na medida em que o tempo passa, ela necessita de algumas intervenções preventivas de manutenção que permitem a ela um prolongamento da vida útil, dessa aeronave e principalmente dos seus componentes. Eu quero... Estou dizendo isso pelo seguinte, muitas vezes uma aeronave com 10 anos de uso ela pode estar melhor conservada, vamos dizer, ou com a manutenção feita recentemente com maior disponibilidade de horas a serem voadas do que uma aeronave com seis, 8 anos de uso para exemplificar.

Então, o ano da aeronave ele muitas vezes não determina as condições daquela aeronave para voo e sim, a forma como ela foi mantida é que determina a disponibilidade daquela aeronave em relação ao futuro. Então, para ser mais objetivo e responder à pergunta do senhor, existem aeronaves com 20, 25 anos em operação mesmo em países mais desenvolvidos e, inclusive, passando por reformas para ganhar uma sobrevida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, podemos dizer que essas duas aeronaves, uma muito jovem e uma outra também dentro ainda de um primeiro período também jovem, não é isso?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR:

Exatamente. É o que a gente brinca... Na indústria existe o jargão da lua-de-mel. As duas aeronaves ainda estavam em lua-de-mel.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Especialmente a do voo 7486 porque a outra evidentemente estava de acordo com todas as normas. Esse voo 7486 estava com a sua manutenção em dia?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR:

Rigorosamente em dia, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A GOL tem feito todos os investimentos necessários para que a sua frota esteja sempre com a manutenção de todas as aeronaves?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Sem dúvida. Sem dúvida, até seguindo os padrões internacionais, quer dizer, a indústria ela segue um padrão determinado mundialmente, a GOL não está à margem disso. Ao contrário, nós investimos muitas vezes até mais do que aquilo que está previsto em determinadas normas e procedimentos. Investimentos recentemente num centro de manutenção em Confins e... moderno centro de manutenção em Confins que nos permite, nos dá condições de manter a nossa frota, eu diria, não só certificada, homologada, em condições de uso mas também em condições de colocar a GOL no patamar mais alto em termos de eficiência operacional, em termos de despachabilidade, esse é o termo usado pela indústria, quando comparadas a outras companhias a nível mundial, ou seja, a nossa manutenção não só ela é feita como deve ser feita, mas também nos permite conquistar o posto de companhia aérea mais eficiente quanto a operação de 737 no mundo, isso dito pelo fabricante, pela Boeing.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É... Eu perguntaria a V. S^a., a V. S^a. mencionou esse “stall de compressor” que aconteceu com o voo 7486 e que foi imediatamente, a conclusão feita pela GOL em seguida essa conclusão, ou divulgar um relatório preliminar, a INFRAERO contestou, tanto é que houve essa convocação especificamente por essa divergência. Eu pergunto a V. S^a.: a INFRAERO tem habilitação técnica para emitir um parecer a respeito do motor?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR:

Olha Senador. Eu acredito que não. Respondendo eu acredito que não. Talvez, a manifestação da INFRAERO veio porque a INFRAERO é responsável, inclusive, tem bióloga contratada, ela é responsável pela manutenção das áreas de aproximação das aeronaves, inclusive, no sentido de combater ou de eliminar certos tipos de aves que são prejudiciais à operação de aeronaves. Então, existem programas para isso. Daí talvez a iniciativa da INFRAERO de eu diria, de contestar o que foi colocado porque no entendimento dela não havia ave naquele momento, naquela situação. Mas como eu disse antes, a questão da ingestão de pássaro como nós colocamos, na verdade, a ingestão de um corpo estranho que nós, no sentido de simplificar colocamos como pássaro, porque a imensa maioria das vezes é isso que acontece, ela não necessariamente ocorreu naquele dia e naquele momento.

Como eu expliquei antes essas turbinas mais modernas, as aletas delas modulam, um pássaro, um corpo estranho, muitas vezes, para evitar um despaletamento da turbina que acontecia com as turbinas mais antigas, que seria a turbina quase que explodir em função de um dano causado por um despaletamento, ou seja, uma daquelas paletas se solta e danifica toda a turbina. No nosso caso a turbina moderna, bem mantida, ela provavelmente modulou esse material estranho e mesmo assim gera resquícios, quer dizer, pequenos, eu diria, pequenos vácuos que acabam gerando o “stall de compressor” em determinadas situações como aconteceu no voo 7486.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): V. S^a. pode dizer qual o histórico desse motor, em que aconteceu o “stall de compressor” do voo 7486. Qual é o histórico desse motor? Ele tinha uma manutenção regular? V. S^a. pode nos dizer qual o histórico desse motor?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Posso sim, Senador. No caso dos motores que nós utilizamos, esses motores têm a previsão para revisões preventivas ao longo do tempo e para se tirar o avião da... o motor da asa e enviar para uma *visit shop*, ou seja, para uma revisão maior, de todas as seções da turbina, normalmente com 24 mil ciclos; esse motor estava com 19 mil, se não me engano 19 mil e 600 ciclos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O que quer dizer isso?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Ciclo quer dizer um... um acionamento... ligar e desligar o motor, ou seja, o processo entre toda a vez que se aciona o motor se conta um ciclo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Seria uma partida.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Quais as oficinas autorizadas a fazer os reparos dos motores desse tipo de aeronave, que a companhia tem essa autorização ou dá essa autorização para fazer?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Perfeito. Existem diversas oficinas certificadas e homologadas para prestar manutenção desse tipo de equipamento. Nós temos contato com algumas delas, mandamos motores regularmente para algumas delas, eu poderia citar o nome, por exemplo, a DELTA, tem uma empresa de manutenção, a DELTA TechOps, nós temos acordo com a DELTA, temos acordo com a LUFTHANSA, que também detém uma oficina de manutenção de motores, para onde foi esse motor especificamente e de onde nós esperamos um laudo em 90 dias, com

relação ao que aconteceu exatamente nesse motor; e também temos contato com a GE, que é a fabricante do motor, é um motor CFM, que é construído em parceria entre a GE Motores e a Snec Malm (F) uma companhia francesa, e nós também temos acordo com a GE para a manutenção desses motores.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o número de horas de voo das duas aeronaves, a 1907, a 7486, quando ocorreram os acidentes ou os incidentes?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: O 1907, a aeronave estava com um pouco mais de 200 horas de voo. E do 7486 também, um 737800 que iniciou a operação conosco em 2002, estava com a mesma quantidade de horas de voo que a turbina, ou seja, 19 mil e 600 horas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Há algum tempo uma aeronave da GOL derrapou na pista principal do aeroporto de Congonhas. A reforma que foi feita na pista solucionou esse problema?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: No caso específico da GOL, o avião ele escorregou na pista principal, que é a que está em reforma hoje. É importante, é oportuno a questão, agradeço, Senador, pelo seguinte, quando a gente percebe que a pista está em reforma, houve um ou outro incidente na pista, é importante nós observarmos que o gradiente de aderência da pista estava absolutamente dentro dos parâmetros que garantem a segurança da operação, né? Eventualmente problemas acontecem. Mas a pista tanto estava segura que no nosso caso, posso afirmar, na derrapagem, o avião parou ainda dentro do diâmetro da pista, a não ser uma roda que saiu para a grama, mas não colocando em risco a segurança dos nossos passageiros.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A GOL foi informada sobre a ocorrência da falta de comunicação entre as torres de controle e o voo 1907. Ocorreu essa falta de comunicação ou o voo 1907 falava naturalmente com Manaus?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Até onde nós sabemos, o voo 1907 manteve contato com Manaus sem maiores problemas.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor tem conhecimento que o voo 1907 cumpriu o plano de voo aprovado por Brasília?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Nós não tivemos acesso ao relatório final, como foi colocado hoje pelo Brigadeiro Kersul e pelo Coronel Rufino, nós não tivemos acesso ao relatório final. Mas nós podemos assegurar pelo que nós tivemos acesso que o nosso... que o voo 1907, infelizmente, estava

exatamente na altitude que deveria estar e cumprindo com o seu plano de voo, como deveria ser.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto agora aos dois. Qual o problema que nós temos no sistema de comunicação, no sistema de monitoramento feito pelos controladores, o sistema existente no Brasil é que pode ter levado a esse problema todo que nós enfrentamos nos aeroportos brasileiros. Veja só. Eu estou perguntando primeiro sob esse aspecto. Existe um problema? Essa é a questão. Existe um problema em relação ao sistema que o Brasil tem? Os controladores dizem que há um software atrasado, que esse software, ele implica em duplicação de pistas dentro da tela onde eles estão analisando, que, às vezes, eles são induzidos em erros por conta de uma série de outros problemas, como a altitude que entra é a altitude solicitada, não é altitude autorizada, isso dentro do sistema. Ou seja, quais são esses problemas de nível técnico? Eles existem? Há dificuldade para os pilotos das aeronaves de Sas. para comunicação com as torres? O que os senhores têm detectado como problema técnico, que tem influenciado para que os usuários da viação civil no Brasil ainda sofram com esse grave problema que se evidenciou a partir do acidente?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, eu não sou um especialista, mas o que eu sempre ouvi falar com relação ao sistema de Controle de Tráfego Aéreo no Brasil e formação dos controladores, é que nós tínhamos o estado da arte, ou seja, um padrão de operação, de controle de tráfego, que é respeitado no mundo todo como foi colocado hoje aqui pelo Brigadeiro Kersul. É lógico que são sistemas extremamente complexos e que têm as suas características, que muitas vezes exigem um treinamento bastante longo e profundo dos controladores, o que não torna a atividade uma atividade, uma *commodity*, ou seja, não se consegue repor um controlador da noite para o dia, exatamente porque o sistema apresenta características que exige esse treinamento, exige essa preparação. De uns--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Mas em relação ao sistema não há reclamação da companhia de V. S^a. em relação ao sistema. O sistema, ele é adequado para abarcar todas essas aeronaves que voam no Brasil?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Eu acredito que sim, Senador. Eu acredito que sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E o número de controladores?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Eu não tenho competência ou não tenho condições, informações suficientes para afirmar para o senhor.

Mas acredito que o número de controladores poderia ser maior, inclusive, nós deveríamos ter controladores reservas para evitar...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E o preparo com a língua inglesa? Isso pode... tem dificultado para as aeronaves estrangeiras? Mesmo para as aeronaves que fazem vôos internacionais? Isso é...

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Existe um número determinado de controladores que dominam a língua inglesa, que devem falar, dominar o inglês, exatamente para monitorar os vôos internacionais, os vôos de longo curso que chegam ao Brasil. Eu acho que é difícil para nós indicarmos, sem um dado preciso, se falta, quanto falta... Eu teria dificuldade de colocar para o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor considera mera coincidência o fato de após o acidente terem acontecidos, ou ter acontecido uma série de incidentes que provocaram a paralisação dos vôos e tumultos nos aeroportos? Ou V. S^a. acredita que isso pode ter também um dedo dos controladores para chamarem atenção para a questão deles, especialmente a questão salarial? Em suma: V. S^a. acha que se resolver o problema da questão salarial dos controladores, nós vamos ter maior tranquilidade para voar?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, eu não tenho condições de responder para o senhor se o salário resolveria o problema. Sem dúvida nós necessitamos de investimentos, não só para permitir com que as empresas prestem o seu serviço, continuem prestando um serviço adequado também, como também para permitir que a indústria cresça nos patamares em que é previsível que ela cresça. Hoje no Brasil muito poucas pessoas viajam de avião ainda. Existe um potencial de crescimento da indústria enorme. Daí a necessidade de alertar que existe a necessidade de investimento, existe a necessidade de se solucionar o problema dos controladores, mas eu não tenho como garantir ao senhor que o salário resolverá o problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor poderia responder as mesmas indagações?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Pois não, Relator. Bom, quanto a... Primeiro, do ponto de vista do controle do espaço aéreo, nós entendimento, como operador do sistema, como já disse na minha apresentação, é um sistema seguro, ele é um sistema moderno, mas ele requer, obviamente, sempre uma condição de manutenção adequada e sempre como tecnologia. É algo que vem sendo atualizada cons-

tantemente, também se requer que se faça *update* no nosso sistema.

Então, do ponto de vista de encontrar problemas no sistema, a gente tem dentro do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, junto com o DECEA, junto com a INFRAERO, a gente tem um sistema de controle, aonde a gente reporta as deficiências que são encontradas e busca-se as soluções que possam ser vistas, que são detectadas pelos nossos tripulantes.

O que eu colocaria, que a gente sente como uma necessidade desses *reports*, é que houve uma forma mais efetiva do retorno dessas nossas Demandas. Então, são pequenas coisas que acabam interferindo e que poderiam ser solucionadas de uma maneira um pouco mais expedita. Então, isso a gente vem afinando com relação a essa... a esse nosso sistema de controle, dentro do próprio sindicato e da nossa relação com o DECEA, que vem melhorando muito de tempos para cá, até pelo problema que a gente vem sentindo no espaço aéreo.

Quanto à formação, e só para complementar, nós estamos falando de um setor que ele é auto-sustentável, ele tem recursos, ele é um setor gerador de tarifas, ele é um setor que tem orçamento, hoje o comando geral da Aeronáutica tem 640 milhões de reais de orçamento aprovado para esse exercício, portanto, e se for ver todas as manutenções que tivessem que ser feitas hoje, o que está em andamento, aquilo que está, vamos dizer assim, em pendência, que está sendo corrigido, eu diria que com 100 milhões de reais esses problemas todos serão sanados, que vão desde torre até processo de comunicação. Sempre lembro também que há muita redundância na aviação.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): 100 milhões de reais?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: 100 milhões de reais seriam suficientes para aquilo que neste momento nós detectamos e informamos ao setor através--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Isso para o setor de segurança?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Isso. Para o comitê.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Torres, radares...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Nós temos um comitê de segurança de voo entre o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e o DECEA.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor tem esse documento que pode nos mandar?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Nós temos as atas dos nossos comitês que a gente pode mandar,

nós estamos com o Presidente do Sindicato aqui, eu faço essa solicitação para ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Isto significa até que... segundo uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas da União, a INFRAERO reteve indevidamente, nos últimos seis anos, 582 milhões de reais do Ministério da Aeronáutica. Isso significa que se esse investimento tivesse feito, nós teríamos aí um sistema aéreo mais seguro, digamos assim.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Nós teríamos um sistema aéreo mais moderno, o que daria mais eficiência operacional a ele. Porque, como eu estava explicando, a segurança, ela não é feita sobre um único sistema. Você tem níveis de redundância. Então, se numa comunicação, a necessidade de radar, ela não é... É importante, porque lembrando, foi dito hoje aqui de manhã, quando a gente faz um voo transoceânico a gente faz sem radar, a gente faz só na fonia. E os níveis de fonia têm também diversos níveis de redundância para... Quer dizer, é quase que impossível não haver uma comunicação efetiva, dado os níveis de redundância. Na medida em que os sistemas são atualizados, sempre pela melhor tecnologia, essas redundâncias são cada vez mais eficientes. Então, o que eu diria é que o sistema em não receber os recursos que devem chegar a ele, acaba tendo uma desatualização tecnológica, o que leva a algumas deficiências. Então, eu coloco, através da Diretoria Geral do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, nós temos um comitê de segurança de voo que tem atas e que a gente pode mostrar a ata mais recente que demonstra aquilo que foi reportado e aquilo que está em execução e enfatizo que o diálogo, ele é permanente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Os aeroportos brasileiros, eles comportam esse crescimento que houve da demanda nos últimos cinco anos? Nós precisamos de mais aeroportos, mais pistas? O que o senhor detecta de carência nessa área de infra-estrutura?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Saindo, então, da aerovia, lembrando que aerovia temos uma vantagem, que ela não precisa ser asfaltada. Então, a recuperação da aerovia, ela é feita por atualização tecnológica. Indo pro--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Disso nós precisamos de 100 milhões.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Disso, eu diria, que com 100 milhões de reais hoje, pelo que está levantado e reportado, a gente consegue fazer uma atualização bastante ampla dos sistemas que estão hoje com algumas deficiências e que são defi-

ciências que as redundâncias são capazes de fazer um voo seguro. Obviamente, nós vamos ter uma discussão de orçamento na aerovia mais longo, que o Brasil até 2010, ele tem o compromisso de ir para o sistema CNSATM. Esse é um sistema de controle de navegação e supervisão de navegação, dentro de um Controle de Tráfego Aéreo utilizando GPS via satélite. Já vamos ter, o primeiro módulo está se programando para até final de 2008 no CINDACTA III de Recife, o que já mostra que o Brasil está no caminho de cumprir o requisito do ano 2010.

Então, somos bastante otimistas de que o Brasil cumprirá essa exigência e a gente passa a ter aí uma navegação, aonde essa discussão, que nem um jargão que a gente usa no setor de buraco negro, a gente não usa esse jargão tecnicamente, você passa a ter todos os vôos sendo monitorados via satélite, inclusive, a TAM foi uma das empresas utilizadas para os primeiros testes transcontinental junto com o sistema do Comando Geral da Aeronáutica o que mostrou que vai funcionar bem porque a partir da saída de Recife com destino para Europa. Então, até 2010 a gente terá... E aí sim, obviamente, que os recursos têm que chegar lá. Então, orçamento tem. Eu lembro que o setor, ele tem tarifa própria, ele é auto-sustentável por tarifa aeroportuária, navegação e comunicação. O ano de 2006 foi um total arrecadado pelo sistema por ordem de um bilhão e 100 milhões de reais e o orçamento, que é complementado no Comando Geral da Aeronáutica de 640 milhões. Então, nós temos aí recursos suficientes.

Tivemos, uma parte já que não é de hoje, uma parte de longo prazo, o contingenciamento de recursos. Então, sempre dentro daquela linha da manutenção do superávit primário brasileiro, houve um contingenciamento, tanto do fundo aeroviário quanto do fundo aeronáutico, que hoje está no Tesouro, temos um total, ao redor de 2.1 bilhões de reais contingenciados do setor.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria a V. S^a. V. S^a. já nessa... desdobrando a pergunta que lhe fiz. Então, V. S^a. acha que nós precisamos de novas pistas, de novos aeroportos, mas também acha que essas reformas feitas pela INFRAERO, elas poderiam ter priorizado realmente a infra-estrutura, em vez do embelezamento? O que pensa V. S^a. a respeito disso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Eu penso que nós temos que satisfazer as duas coisas. Não só... A gente tem que satisfazer o avião, no sentido daquilo que é operação aeroportuária, como também o conforto, acessibilidade do usuário, né? Então, a INFRAERO é uma prestadora de serviços. tanto para o usuário quanto para a operadora. Então, ambas as

coisas são necessárias. Não adianta ter um aeroporto com uma super pista e não ter como... acessibilidade ao aeroporto, não ter como... não ter a facilidade de desembarcar e embarcar. Então, acho que a INFRAERO está buscando fazer as duas coisas.

Onde que há um gargalo, então? O gargalo que nós temos hoje está no Terminal São Paulo. Quando a gente fala Terminal São Paulo nós estamos discutindo o Estado de São Paulo como um todo. Porque vários investimentos, aqui em Brasília foi feita a segunda pista, o que falta fazer é ampliar, todos que estão aqui em Brasília sabem a dificuldade de acesso, que aí é do usuário, que é a criação de mais um satélite para *fingers* de embarque, né? O aeroporto Santos Dumont, foi feito agora os *fingers*, o aeroporto de Recife foi reformado, teve investimentos no aeroporto de Vitória. Então--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Aliás, nós temos um... Foi feita uma denúncia e aí eu não sei se V. S^a. pode confirmar ou não, que esses *fingers*, isso a Rádio Jovem Pan que fez uma matéria a respeito disso, alguns trabalhadores do sistema, dizendo que se esses *fingers* forem colocados ao mesmo tempo, que os aviões não entram. O senhor tem dificuldade... O senhor tem notícia sobre isso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Nós temos... Eu vou chegar... Esse foi o caso do Santos Dumont... mas... parando um pouco, terminando o meu raciocínio do Terminal São Paulo, o que nós temos hoje é um investimento sendo feito em Congonhas. Congonhas termina, a previsão é 30/06. Nós teríamos o término da reforma da pista principal, lembrando que a auxiliar já terminou e ela está sendo feito na madrugada aí a parte do *grooving*, que é para melhorar a operação da pista. Então, a gente acredita que Congonhas entra numa normalidade de... com uma pista bastante adequada no final de junho deste ano.

Então, isso passa, lembrando que Congonhas representa 20% do tráfego no Brasil. E o Terminal São Paulo representa 35% do tráfego.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Ele é um entroncamento... É um entroncamento...

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: É. Ele é um *hub*, ele é um grande *hub* de distribuição. O Guarulhos já é um aeroporto aonde já está dentro do PAC orçado a construção do TPS-3, que é o Terminal 3, mas nós entendemos que há necessidade de viabilização de uma terceira pista no aeroporto e isso deveria, aparentemente, estar dentro do orçamento da INFRAERO para ser feito. E a parte de pátio e terminal de carga também, que é uma necessidade, dada a expansão dos negócios e do número de pessoas e decolagens

naquele aeroporto, porque colocando mais uma pista, teria que ter mais pátio de estacionamento. E ainda requer um estudo mais avançado, olhando numa projeção de 5 a 10 anos, a necessidade de uma terceira alternativa em São Paulo, que poderia ser Viracopos, evidentemente tendo que investir lá no terminal de embarque e também nas ligações várias, em função da distância que Viracopos está dos pontos principais.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E há uma outra hipótese muito cogitada que é a construção ainda de mais um aeroporto.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: É. Há hipótese de um terceiro, de um terceiro aeroporto, seria praticamente o quarto, que há um estudo feito na região de Taboão da Serra, perto do Rodoanel em São Paulo, mas são estudos ainda preliminares.

O senhor perguntou aí, indo para o Rio de Janeiro, dos *fingers*, né? Foram construídos os *fingers* no aeroporto Santos Dumont, ele passa agora por um período de ajustamento em que houve essa... em termos de gabarito, está tendo que ser revisto para que permita uma operação de alimentação e a parte de *keitrin* (*F*) mais eficiente e que a gente acredita também que está sendo resolvido no curto prazo. Então, a grande discussão é o Terminal São Paulo, Sr. Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Bom, essas perguntas que eu tinha para fazer, o senhor já respondeu. Então, eu passo a lhe fazer uma pergunta. Conforme essa auditoria do TCU, TC 026789/2006.9, ela informa a existência de um passivo das companhias aéreas em 31 de maio de 2006, relativo a tarifas financiadoras do SISCEAB, não pagas a INFRAERO de aproximadamente 1,8 bilhão de reais. Segundo o TCU, até aquela data a GOL não possuía dívida, mas a TAM devia 51 milhões de reais. Isso é procedente? A TAM realmente devia esse valor? Se era procedente, a INFRAERO adotou algum procedimento, algum procedimento formal de cobrança? Se é também verdade, esses débitos já foram quitados?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, o programa... A INFRAERO lançou em 2003, na época em que... Lembre-se que a TAM iniciou um processo de um protocolo de intenções de fusão com a VARIG e debaixo desse protocolo de intenção, nós tivemos o início de uma operação de vôos compartilhados, o chamado *code-share*. Naquela época também havia um débito muito grande não pago, ou seja, empresas inadimplentes, no caso específico a VARIG, a VASP e a TRANSBRAZIL, no caso da TAM a gente estava com todos os nossos compromissos absolutamente em dia. E a INFRAERO lançou um programa, na época chamado de securitização. Então, se buscava recuperar esses

passivos que estavam inadimplentes através de uma prorrogação de prazos, e colocando como garantia o recebimento das câmaras de compensação de venda de passagens dentro do sistema BSP da IATA. Então, esse programa, quando foi criado ele veio para resolver empresas que estavam inadimplentes.

Por uma isonomia solicitada pelos demais agentes, as demais operadoras dos sistemas, entre elas a TAM e a GOL, nós pleiteamos que fosse feito também uma extensão dessas linhas de securitização, até pelo momento em que a aviação vivia. A aviação vivia um momento, de 2002 para 2003, bastante crítico, uma época, lembrando que o dólar no final de 2004, setembro de 2004, de 2002, desculpa, chegou a 1 para 4 e aonde havia aí bastante custos envolvidos, dolarizados nas companhias, criando constrangimentos de *cash-flow*.

Então, uma das formas que a INFRAERO auxiliou o sistema, foi a criação desse programa de refinanciamento de dívidas. E para aquelas que não estavam inadimplentes, a oportunidade de fazer o pagamento futuro também de uma forma parcelada. Então, teve dois programas, um programa mais curto e um programa mais longo. Programas mais curtos, até depois o Constantino pode confirmar, a própria GOL utilizou, quitou esse programa, a TAM teve a oportunidade de dois programas, um curto e um quando do *code-share*, porque estando debaixo de um *code-share*, aquilo que foi estendido para a VARIG, foi estendido para a TAM também.

Então, nós aderimos a esse programa de debêntures. Na época, foi um total de 87 milhões de reais, com vencimento para 27 de março de 2008. Saldo atual hoje no balanço da TAM contabilizado, balanço esse que auditado também por duas auditorias independentes, pela KPMG e pela Price Waterhouse, hoje nós temos uma dívida de 29 milhões de reais, adimplente, ela está dentro do vencimento, ela é do dia 27 de março de 2008, portanto, foi uma operação com 60 meses para pagar. Os juros dessa operação é de 4,75% ao ano, acima da taxa de juros de longo prazo do banco do BNDES. Então, nós estamos absolutamente adimplentes com esta--

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Então, a constatação do TCU é verdadeira, mas há todo um sistema de refinanciamento desse débito?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Procede, o TCU como auditor, nosso auditor também, se vê na nossa nota explicativa, está destacada a nossa dívida de debêntures, como outras dívidas que a gente tem no mercado, dívidas de aviões e etc. No caso específico da INFRAERO, nós estamos absolutamente

adimplentes e é uma dívida que se extingue agora no dia 27 de março do próximo ano.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E no caso da GOL foi feita, então, esse ajuste com os débitos futuros e também a GOL se encontra adimplente com esse sistema?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: No caso houveram dois programas de financiamento com debêntures, nós participamos de um que era de um período mais curto, quitamos em... Bologna pode me corrigir, mas acho que seis meses, alguma coisa do tipo. E no segundo, na segunda *trans*, que foi a maior delas, apesar de nós vivermos num ambiente competitivo aonde as companhias corretamente brigam pelo seu passageiro, pela redução de custo, o nosso pedido de também de isonomia, vamos dizer, de alcançar o mesmo crédito que as outras companhias, foi negado. Então, nós não participamos dessa segunda *trans*.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Uma pergunta para os dois. Entre 2000 e 2006, enquanto o número de passageiros subiu de 41.7 milhões para 57.6 milhões, a frota de aviões despencou de 366 para 230. Parte disso se deve naturalmente à crise da VARIG. O que as empresas aéreas notadamente, o que V. S^{as}. Presidentes têm feito para suprir esse vácuo? Isso criou um problema com a retirada da VARIG subitamente do mercado?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, eu dividiria o trabalho VARIG em dois segmentos. O segmento do atendimento do mercado doméstico e do mercado internacional, principalmente, mercado de longo curso, que situa-se aí a América do Sul. Então, a retirada de oferta da VARIG, ela foi significativa, no caso internacional, ela foi muito mais grave porque ela foi retirada de uma maneira muito mais abrupta e isso aconteceu por volta de maio de 2006.

No caso do mercado doméstico, lembrando, a TAM entrou num processo de *code-share* com a VARIG e isso foi em fevereiro de 2003, e nós levamos esse processo de *code-share* compartilhando 57% da nossa malha doméstica até o dia 2 de maio de 2005. Ao longo desse período o mercado voltou a crescer. Então, ele cresceu 12% em 2004, voltou a crescer em 2005 e as empresas que não tiveram capacidade de colocar a oferta, elas foram sendo diluídas na sua participação de mercado. Então, a VARIG não colocou oferta, ela foi perdendo participação de mercado pelo crescimento natural, enquanto que TAM e a própria GOL começaram a colocar oferta.

Então, hoje a situação do doméstico, ela não foi grave porque ela foi praticamente suprida, como duas empresas estavam ofertando além dessas duas empresas, BRA também trazendo aviões e OCEAN AIR

trazendo aviões, o mercado doméstico sofreu pouco impacto naquilo que é o conceito que mede oferta no setor, que é o volume de assento/ quilômetros disponíveis no sistema.

No longo curso é mais complicado porque entra um problema de direitos de tráfegos internacionais e que foram congelados pelo Judiciário e que tem uma forma de alocação mais complexa, diferente da América do Sul, aonde todas as empresas brasileiras também já operavam, portanto, não teve descontinuidade.

Aí vem esse dado que o senhor colocou. Tem mais passageiros e tem um número de aviões que não correspondeu ao mesmo crescimento. Isso foi uma substituição do tipo de frota. Hoje a aviação vem trabalhando com aviões de maior número de assentos por aeronave. Então, tem até o lançamento do A-380 da Airbus, que é um avião que vai chegar a 660, 650 assentos dependendo da configuração. Exatamente o objetivo de uma maior eficiência do uso do capital.

Além disso, além de mais assentos, o modelo que as companhias adotaram, e é um modelo mundial, é de uma maior utilização horária do avião por dia. Eu lembro que um avião nasceu para voar. E ele gostaria de voar 24 horas, tem alguns aviões que poderiam, basta que abastecesse em voo, que não é o caso. Então, a gente está usando no sistema hoje entre 12 e 14 horas. Então, metade do dia, o avião, em média, está voando e a outra metade ele está ou no processo de manutenção ou no processo de *turner road*, da operação de aeroporto.

E graças a isso que eu diria que o problema do Controle de Tráfego Aéreo está menor. Porque se nós mantivéssemos o mesmo tipo de avião, aviões menores, na mesma ineficiência de taxa horária de utilização para atender a esse grande número de passageiros, nós deveríamos ter no ar muito mais aviões do que nós temos hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, o maior, o menor número de aeronaves se dá justamente porque aeronaves maiores foram colocadas.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Com uma maior eficiência de utilização horária desses equipamentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E o problema VARIG não afetou tanto?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: No doméstico não, porque a oferta foi cumprida. No longo curso é que nós tivemos uma perda significativa. Aquilo que em 2004 havia um equilíbrio de 50% operado, gerado de passageiros pelas empresas brasileiras e 50% pelas empresas internacionais; situação que a gente

vive hoje é de 70% das internacionais e 30% das estrangeiras, porque não houve uma retomada rápida de oferta, até porque os direitos e os tráfegos ficaram bloqueados dentro do acordo de recuperação judicial da VARIG.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A ANAC prevê para 2009 um índice de ocupação das aeronaves de 89% contra os atuais 72%. Índice fora dos padrões internacionais que é de 75%. Como é que a empresa aérea de V. S^a. pretende resolver esse problema? Ou isso não é problema?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Isso, eu diria, que não procede. Se o senhor olhar o volume de oferta programada pelas companhias que hoje têm um programa de frota divulgado, o crescimento de oferta da TAM para esse ano no mercado doméstico, ele é de 30%. O Constantino pode confirmar o dele...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): A ANAC, então, está equivocada nesses dados?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Nesse dado de subir um *load factory* (F) para faixa de 89% não procede, pelo volume de oferta contratada que as companhias estão trazendo para o sistema, lembrando TAM, GOL, BRA e a OCEAN AIR. Então, a gente deve permanecer nesse nível de *load factory* (F) na faixa de 70 a 75%. Não sei se o Constantino pode...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): É. Eu queria ouvir a opinião do senhor sobre isso também.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Eu concordo. Só para simplificar, então, o entendimento. Acho que o Bologna foi bastante pedagógico e didático, mas o indicador da indústria é assento/quilômetro. Então, a indústria em termos de assento/quilômetro no mercado doméstico, ela ampliou a oferta, ou seja, nós ampliamos a oferta de serviços com aviões maiores e mais rápidos e que voam mais tempo, ou seja, tudo isso somado permite um ganho de produtividade da indústria. O exemplo disso é a taxa de ocupação. Nós hoje estamos com taxa de ocupação de 70%, que seria em torno de 70% a taxa de ocupação saudável para a indústria, é assim que funciona no mundo todo, enquanto trabalhávamos, a indústria trabalhava com ocupação de 54, 55% há 14, 15 anos atrás. Então, bastante coisa mudou nesse sentido. E esse dado de 89% projetado, eu não conhecia esse dado por parte da ANAC, não... tinha que levar ele até...

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Até 2009.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Eu acho que ele deve estar contemplando a expectativa de crescimento de demanda e não está contemplan-

do a expectativa de crescimento de oferta por parte das companhias aéreas. Eu não enxergo a ocupação no Brasil atingindo patamares médios de 80%, por exemplo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto ao Sr. Presidente da TAM: Em dezembro do ano passado, no Natal, aconteceu um *overbooking* que deixou mais de 340 mil passageiros sem embarcar. Por que isso aconteceu?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, não foi *overbooking*. A nossa crise de Natal, o número que o senhor deu é correto, 340 mil passageiros, nós não deixamos de embarcar. Todos foram embarcados. O que aconteceu na TAM, desde o dia 28 de dezembro do ano passado, numa entrevista coletiva na sede da ANAC, eu relatei uma somatória de eventos que ocorreram com a companhia que foram: Nós tivemos uma retirada de seis aviões, uma manutenção não programada, nós chamamos de manutenção corretiva, que são eventos que acontecem no equipamento e que é um item que é *NO GO*, como a gente coloca, ele não pode voar, então, isso é... e espalhado pelo Brasil, numa época de alta demanda e numa época em que todas as congêneres também estavam com alta demanda nos seus vôos.

O segundo evento que nós tivemos agregado a isso foi o fechamento do aeroporto de Congonhas, aonde nós tivemos um volume, até a TAM por ser a empresa naquele mês que detinha praticamente 49% dos direitos de pouso daquele aeroporto, ela teve um volume de vôos alternados bastante significativo para o aeroporto de Guarulhos e Viracopos.

E o terceiro evento que nós tivemos foi uma queda do nosso *check-in*, junto com a conexão da INFRAERO no aeroporto do Galeão, por um período de cinco horas.

Então, todos esses três fatos operacionais somados, eles criaram uma perda de capacidade de oferta da empresa equivalente na época a dez aviões sobre 78 da malha doméstica. Ou seja, nós retiramos 16% de capacidade de oferta num dia.

Então, os passageiros que compareceram no dia 20 nos nossos aeroportos, por essa perda de capacidade, eles não foram todos embarcados. Então, o que acontece é que para o dia seguinte houve uma transferência de passageiros para o dia 21. O dia 21, período de véspera de Natal, ele era um dia de mais alto aproveitamento que o anterior. Então, houve a não recuperação desses passageiros novamente no dia 21 e assim para o dia 22, o dia 23, terminando, portanto, a nossa recuperação desses 340 mil passageiros no prazo de três dias e meio.

A percepção que ficou por ter sido, vamos dizer assim, deslocamento de passageiros de um dia para o outro, dava a impressão de uma venda superior ao que a gente tinha para ofertar.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E para resolver esse problema foi preciso se utilizar de aeronaves da FAB.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: E como nós resolvemos?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, como no sistema de concessão a FAB, as empresas funcionam como uma área estratégica de reserva da FAB, nesse caso a FAB que acabou funcionando como sistema de reserva das companhias.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Perfeito. A FAB entrou como um sistema de suporte, ela ofereceu para nós, e nós aceitamos, um fretamento das suas aeronaves. Então, como que nós operamos para resolver o problema naquele episódio dos 340 mil?

Primeiro, que dos 340 mil, afetados foram 115 mil que foram embarcados com mais de 4 horas de atraso. Então, os demais eles foram embarcados dentro do período normal. Quem assistiu, os passageiros naquele dia eram 340 mil.

Desses 117 mil passageiros, nós não embarcamos nos nossos vôos 5 mil passageiros. 5 mil passageiros nós acabamos acomodando em congêneres, na GOL, na VARIG, na BRA e também em fretamento junto à FAB, que foi um total de 1700 passageiros.

Então, quando o senhor fizer a conta, se eram quatro dias, cinco mil passageiros não embarcados pela TAM dividido por quatro, o senhor chega a 1250 passageiros por dia. Dividido por um assento médio que a TAM tem de 170 aviões, o senhor vai chegar exatamente em sete aviões, foi a falta de oferta de que a TAM não teve ocasionada por aquele episódio que eu citei de manutenção não programada, perda de *turner road* (F).

Aí, a pergunta que vem. A FAB nos ofereceu a oferta de 42 horas de vôo com o avião ERJ 145 e 46 horas de vôo no Boeing 707 como também foi oferecido, por exemplo, pela BRA, como foi oferecido endosso pela GOL, o qual a gente liquidou pelo *clearing*, dando passagens, como a gente pagou o fretamento. No caso da FAB, o nosso pagamento a eles é de um milhão 203 mil 494 reais e 23 centavos pagando pela hora voada de um fretamento feito emergencial pela FAB, que a TAM aceitou naquele momento e agradece mais uma vez o esforço feito pelo Comando Geral da Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): V. S^a. defende a ampliação da partici-

pação do capital estrangeiro dentro das companhias nacionais? Será que não era melhor abrir para que as companhias estrangeiras também pudessem operar no Brasil? Qual que é a opinião de V. S^a.?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: São duas discussões, né? Tem a discussão de controle de capital e a discussão de direito de tráfego. Hoje o Brasil possui pelo Código Brasileiro da Aeronáutica a participação de capital estrangeiro, ela está limitada a 20% do capital votante, capital com direito a voto. Existe um Projeto de Lei, que até iniciou com o Senador Paulo Octávio, que já passou pela CCJ, está hoje na Comissão de Assuntos Econômicos, elevando a participação de capital para 49% do capital total. A gente é partidário dessa evolução. A gente acredita que isso cria um mecanismo e isso se alinha, como são nos outros países. Os países de extensão continental, que é o caso do Brasil, sempre procuram ter o controle dessa infra-estrutura na mão do seu... os Estados Unidos faz assim, na mão de pessoas nativas do país. Os Estados Unidos controla dessa maneira, a Europa controla dessa maneira, a Índia controla dessa maneira e a explicação é simples, porque é uma infra-estrutura que voa. Então, ela acaba não tendo... ela não tem uma fixação no solo e ela é um importante meio de transporte, é uma importante concessão de serviço de utilidade.

Com relação aí a direito de tráfego no mercado, novamente nenhum país que tem extensão continental deixa o que a gente chama de cabotagem, ou seja, é uma empresa vir dentro do país e operar aqui dentro. Então, nem os Estados Unidos permite isso, nenhum país da Europa permite isso, a Índia não permite isso, nenhum país do mundo que tem extensão geográfica permite que a cabotagem seja feita por empresas estrangeiras. O que existe são alguns direitos de bilateral, direitos de quinta liberdade, que é levantar tráfego, sempre com destino de ponto além (F).

Então, nós somos favoráveis a uma abertura do capital estrangeiro desde que permaneça o controle do capital nacional, dadas as peculiaridades do transporte aéreo e somos radicalmente à abertura de cabotagem em função das características do transporte aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Queria ouvir V. S^a. também.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, eu compartilho das colocações e o pensamento do Bologna com relação ao capital estrangeiro, eu acho o que o setor é um setor estratégico. A aeronave é um bem móvel. Nós não podemos imaginar amanhã uma companhia estrangeira entendendo que é mais atraente levar os aviões do Brasil para o seu país de origem, em função de um determinado momento e deixar a nossa população desassistida.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Alguns especialistas têm dito que a nossa infra-estrutura aeroportuária é tão precária especialmente para expansão, que não agüentaria a entrada de novas empresas, ainda que empresas nacionais no mercado. V. S^a. concorda com essa afirmação?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Na afirmação que eu... Na exposição que eu fiz eu deixei claro que nós temos aí pré-requisitos de um crescimento extremamente saudável do setor. A economia brasileira cresce e o modal aéreo, eu entendo que é um modal que vai conseguir levar de uma forma eficiente e rápida, como eu disse, aerovia não precisa ser asfaltada. Então, a pré-condição de crescimento nós temos.

Segundo. A pré-condição de investimento privado para fazer isso também temos, vide como estão capitalizadas as empresas aéreas brasileiras, são empresas hoje com acesso a diversas linhas de crédito no mercado internacional, listadas em Bolsas, tanto aqui quanto Nova Iorque, ou seja, com grande credibilidade, com apoio dos fabricantes. O que falta é uma regulação, a gente dá uma revisitada na regulação para permitir com que haja uma maior participação, inclusive, do setor privado na infra-estrutura. Eu sou da opinião que nós poderíamos de comum acordo com a própria INFRAERO fazer investimentos que a gente entenda necessário para atender a nós mesmos. Isso é feito em diversos aeroportos do mundo. Se for no aeroporto de Nova Iorque, o *Port Authority*, que é o dono do aeroporto, que é o próprio... a cidade de Nova Iorque, ele permite que uma companhia aérea, que uma Parceria Pública Privada faça investimento. Eu não vejo que haja possibilidade de um gargalo porque, do ponto de vista de aerovia não há necessidade, do ponto de vista de aeroporto o grande gargalo que tem é o aeroporto de São Paulo, e uma maior participação da iniciativa privada de uma forma de parceria, eu acho que endereçaria isso de uma maneira muito eficiente e garanto que existem diversos grupos interessados em investir isso, dada a saúde financeira das companhias aéreas hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Mas a infra-estrutura dificulta essa expansão?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: A infra-estrutura sim. Fazendo uma projeção de cinco a dez anos para um crescimento, o Brasil continuar crescendo nessa dinâmica de dois dígitos na aviação brasileira, nós deveremos ter um gargalo, que deveríamos estar hoje já estar planejando isso para endereçar esses investimentos de uma forma adequada e evitar que haja um gargalo de infra-estrutura aeroportuária e não propicia um crescimento saudável e que cada vez, va-

mos pensar, o Brasil tem 190 milhões de habitantes, nós temos 45 a 50 milhões de passageiros transportados/ano. Então, portanto, eu sou otimista. Eu diria que temos 20 milhões de brasileiros, temos só 20 milhões de brasileiros andando de avião. Então, portanto, num grau de otimismo, a gente deveria pelo menos dobrar esse setor aí nos próximos 5 a 10 anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Algumas críticas têm sido feitas quanto à forma com que a VARIG foi vendida, principalmente pela interrupção das suas linhas aéreas, ou seja, se vendeu a VARIG depois dessa interrupção. O que, segundo essas críticas, teria provocado uma queda no seu preço de venda e fez com que se perdesse nessa operação centenas de milhões de reais, ou de euros, especialmente euros com os passageiros europeus que deixaram de vir ao Brasil. Essa estratégia de mercado, ela foi boa? Ou seja, esperar a empresa paralisar, tirar essa empresa do ar e vendê-la quando ela já não estava mais operando, o senhor concorda com essa estratégia de venda?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, o caso VARIG é um caso complexo e longo. Ela é uma empresa de 80 anos de existência, é uma empresa que teve altos níveis de eficiência, de reconhecimento, de excelência ao longo da história dela. Eu diria que ela sofreu, na verdade, um problema de governança. O mundo passou a mudar, as coisas foram alterando. Eu lembro que em 1998 a TAM tinha uma participação de mercado de 19%. E desde lá a TAM vem crescendo e concorrendo em diversos cenários macroeconômicos, diversos cenários de regulação e diversos cenários concorrenciais e chegamos hoje à posição que a gente encontra.

Eu acho que a empresa, ela não teve essa percepção no passado, por uma questão de governança não se atualizou e ela veio perdendo participação relativa ao longo do tempo e acabou entrando numa dificuldade financeira grande. Óbvio que ela passou planos econômicos também nesse processo, como todos passaram, e que na infra-estrutura de longo prazo cria também algumas dificuldades no seu planejamento.

Então aí, dado que o problema, houve uma primeira tentativa de solução, que era uma tentativa de fusão, uma fusão entre TAM e VARIG, que a gente perseguiu de maneira séria, isso foi assinado no dia 8 de fevereiro de 2003 no Ministério da Defesa e que, pelas contingências que existia naquele momento, não se tornou possível a gente prosseguir no trabalho de fusão. Então, houve aí o desfazimento do interesse desse casamento, dessa fusão, cada um partiu para uma estratégia individual.

A partir daí surgiu uma nova lei, que é a lei de recuperação judicial, uma lei nova e que a VARIG acabou solicitando a recuperação judicial e indo a leilão, e a partir daí a TAM passou a não considerar a aquisição e acho que o Constantino poderia complementar a pergunta aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Essa situação da VARIG ter sido vendida já não mais operando, isso diminuiu bem o preço dela?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: É, o que tem numa companhia aérea, nós somos uma empresa que sempre trabalhamos com os aviões numa forma de *leasing*, as áreas aeroportuárias são concessões. Na verdade, você tem um grande intangível. O intangível que é o direito de tráfego, o direito de pouso no aeroporto e que gera um fundo de comércio. Óbvio que se esses ativos de intangíveis não são utilizados, se perde receita, se perde fundo de comércio, se perde valor da empresa. Então, se lá atrás tivesse sido feito de uma outra maneira e ela não tivesse perdido esse fundo de comércio, ela teria um valor diferente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor considera, então, que não foi a melhor estratégia de venda?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Não, aí eu tenho que ver o modelo lá atrás, quer dizer, lá atrás teria que ter havido uma injeção de recursos bastante significativo que a empresa não teve condições creditícias de obter e por várias dificuldades de modelagem que não aconteceu. Então, outros momentos da economia brasileira. Então, ela acabou sendo uma empresa, quando foi a leilão, com praticamente 4% de participação no mercado doméstico e que nas linhas internacionais operando praticamente três destinos. Então, ela perdeu muito valor em função dessa perda de negócios em que ela acabou tendo para esse processo de não reestruturação passiva dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Obrigado, Senador. Na verdade, quando o senhor pergunta se a estratégia de venda não foi correta, eu acho que não houve estratégia de venda. No final acabou acontecendo depois de todo esse... o transcorrer desses fatos que o Marco Antônio Bologna colocou, a VARIG foi obrigada a entrar no processo de recuperação judicial, ou seja, a empresa estava em condição falimentar e aí foi feito um leilão e eu diria, que antes desse processo, o antigo proprietário, antigo acionista, o controlador da VARIG, ele não tinha um real interesse na venda da companhia, e sim buscar a recuperação por meios próprios. E durante o processo do leilão, ou

durante o processo de venda dentro da recuperação judicial, foi um processo aonde os credores, ou seja, 100% dos credores concordaram com a venda da companhia naquela condição, exatamente porque ela já estava numa situação bastante degradada, vamos dizer, como companhia. E... mas o processo foi todo encaminhado de acordo com a nova lei de recuperação judicial, passando pelo crivo dos credores e dentro de um leilão o vencedor se sagrou, então, o novo proprietário, proprietário da VRG Linhas Aéreas, que opera agora com o nome fantasia de VARIG.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): É correto dizer que as empresas de V. S^{as.}, ou que V. S^{as.} presidem, lucraram com a saída da VARIG do mercado? É correto dizer que os grandes beneficiários foram a TAM e a GOL?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, antes de responder especificamente essa pergunta, gostaria de colocar e enriquecer um pouco essa discussão. Colocar o seguinte: O Bologna citou dados desde 98. Em 98 a GOL ainda não existia. Mas de 2001 para cá, o mercado vem crescendo substancialmente, muito disso estimulado pela competição, estimulado pelo ganho de eficiência, aviões maiores, voando mais, tudo que nós já colocamos aqui, estimulado pela competição, por sistemas de gerenciamento de receita ou de precificação mais dinâmicos do que os que existiam há algum tempo atrás, permitindo com que os brasileiros viajem mais, ou seja, cada dia mais o transporte aéreo se torna acessível. Se nós pegarmos o preço, o ILD (F) por assento/quilômetro, o preço por assento/quilômetro de 2001 e inflacionarmos a IGPM, hoje os preços estão quase 50% menores do que estavam em 2001, 2000/2001.

Então, eu estou dizendo isso pelo seguinte: Apesar da saída da VARIG de operação, as empresas que estão... compõe a indústria hoje, alimentaram a indústria com oferta de assentos, com aviões mais eficientes, mais econômicos e mais produtivos, repassaram esse ganho para as tarifas estimulando o mercado. Então, eu diria que, sem dúvida nenhuma, um competidor a menos no mercado extremamente competitivo é vantajoso para as companhias que permaneceram, mas em momento algum isso representou prejuízo para a comunidade. Pelo contrário, a competição continua existindo, as empresas continuam perseguindo através da eficiência e produtividade os seus... a sua rentabilidade que permite, inclusive, o investimento. O setor de aviação é um setor extremamente complexo que demanda caixa intensivo, exige essa necessidade de reserva por parte das companhias para fazer frente aos investimentos de longo prazo. E a saída, com a saída ou não da VARIG, esse é um processo que não tem

volta. Eu diria que as empresas que não se ajustaram, que não se adaptaram a essa nova era, já não fazem mais parte da indústria.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto a V. S^{as.}: A margem de lucro da GOL em 2006 foi de 15% e da TAM de 7,6%. Se isso confere, qual foi a margem de lucro de 2005?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Margem de lucro da GOL de 2005, provavelmente 18%, 20%, por volta disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Então, a GOL perdeu em lucratividade em 2006?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Perdemos 40% da rentabilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): E a TAM?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: O que está se referindo é o lucro líquido da companhia?

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Não é a margem líquida, né, o lucro final. O lucro final da TAM, ela passou a ter uma rentabilidade maior em 2006, mas muito mais trabalhando no aspecto custo. Então, a TAM teve vários processos em andamento que foi uma simplificação de frota, nós entramos num processo de substituição de um avião de menor assento, que é um avião Fokker 100, que obviamente ele tem um custo por assento maior. A gente partiu para uma criação do próprio portal de distribuição de vendas, eliminando aí o custo de reservas das grandes centrais de distribuição internacional, e um processo muito amplo de revisão de processos, que nos trouxe... Quer dizer, o ganho de rentabilidade da TAM foi feito na linha do custo e não na linha do crescimento da receita, a receita praticamente ficou estável, até um pouquinho abaixo, a receita por assento/quilômetro.

E eu lembraria que nesse universo competitivo da aviação, ele pressupõe três características principais para sobrevivência. A primeira é ter um plano de frota consistente, que eu chamo de capacidade de oferta. Quem não tiver capacidade de oferta a longo prazo não tem condições de concorrer. Então, significa, hoje a TAM está tomando a decisão nesses próximos meses as aquisições de aeronaves dela já para 2015/2020. Nós já estamos olhando o além de 2012. Nós temos uma compra já toda firme com entrega, datas, meses até 2012. Já iniciamos a negociação para um horizonte de mais 5 anos para frente, mais 7 anos para frente. Então, essa é a primeira condição que uma empresa que não tiver, ela não tem condições de concorrer.

O segundo é capital, quer dizer, não adianta pedir avião e não ter uma capitalização que demonstre, porque toda essa compra de aeronáutica, ela necessita de pagamentos antecipados, que são os pré-pagamentos que têm que ser feitos ao fabricante para ter o direito daquele avião no futuro.

E o terceiro é uma estrutura de custos eficiente que dê e que permita que se faça uma precificação cada vez mais competitiva e cada vez mais estimulante de tráfego. Esta é a razão que este modelo trouxe para o Brasil é um crescimento de dois dígitos em três, indo para o quarto ano consecutivo onde mais brasileiros estão voando.

Então, eu diria que a gente não se beneficiou em nenhum momento da queda da VARIG. Na verdade, a gente foi eficiente e eles não foram eficientes. Eles foram ineficientes e acabaram saindo no jogo competitivo, perdendo participação de mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (PFL-GO): Dentro desse lucro líquido que é estabelecido no mercado internacional entre 3 e 5% já é motivo para comemoração. E aqui nós... havendo essa capacidade que os senhores estão dizendo que têm, que realmente têm, para lucratividade de 7.6% da TAM, em torno de 15% para a GOL. Os senhores consideram que esse lucro líquido corresponde, digamos, ao serviço que os senhores fornecem aos usuários de aviação civil no Brasil? Os senhores acham que os usuários estão devidamente contemplados com esse serviço que os senhores oferecem?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: O lucro líquido, como um parâmetro de mensuração internacional, tem diversos modelos a olhar, você tem empresas internacionais extremamente mais rentáveis que as nossas aqui, lucros até... Hoje a empresa que tem maior rentabilidade no mundo é uma empresa chamada Ryanair, e que está no mercado extremamente competitivo que é o mercado europeu.

Então, essas comparações, elas não são fáceis de fazer e são até de conjuntura tributária, conjuntura de custo de capital, conjuntura de política cambial, a gente obviamente também tivemos no nosso caso, o setor aéreo tem um benefício muito grande com a apreciação do câmbio. Então, isso também ajudou bastante nós no ano passado com a perda, com a apreciação do real. Então, são dinâmicas diferentes de comparar.

Com relação a essa rentabilidade, eu acho que o que garante a perpetuidade de uma empresa é lucro. Então, não adiantaria a gente não ter resultado e com isso a gente não conseguiria manter um programa de investimentos, dado que o Brasil optou que o transporte aéreo, ele foi delegado por outorga, como

uma concessão para o setor privado. Então, ele tem que ter empresas saudáveis, financeiramente saudáveis para evitar o que aconteceu o ano passado. Até 2002, na verdade, quem financiava a companhia aérea indiretamente era o erário. Você pode ver que todo o problema da velha VARIG, o passivo da velha VARIG, ele não é feito com o setor privado. Ele é feito com o setor público. Ele é feito em atrasos de arrecadação de tributos, atraso de contribuições previdenciárias, atraso, como você vê no problema do AEROS ou de passivos trabalhistas. Então, houve... não era saudável aquele tipo de financiamento e eu diria que não era leal do ponto de vista concorrencial.

Então, hoje você tem hoje uma dinâmica muito mais interessante para o país e para o contribuinte porque principalmente essa divisão, do atraso de contribuições tributárias e previdenciárias e trabalhista que foi feita pela VARIG no passado, foi socializado até para aqueles que não andam de avião. Então, eu acho que hoje nós temos um modelo mais saudável.

Em termos do serviço que a gente propicia, o comportamento, até por pesquisa do nosso passageiro, o que ele quer, o principal atributo na companhia aérea é que ela tenha vários destinos, que ela tenha várias frequências de voo e que ela tenha um nível de regularidade e pontualidade adequada, e que ela tenha um atendimento adequado. E aí eu confesso que desde... Nós tínhamos tudo isso de uma maneira bastante razoável, óbvio, que sempre podendo melhorar, até setembro do ano passado. E a partir de lá que tudo isso aconteceu e hoje a gente vive, realmente, um atrito muito grande com os nossos usuários, a gente sabe disso. A gente torce para que essas coisas se resolvam. A gente vê que tem como resolver e, como o Constantino mesmo colocou, não depende só da companhia aérea, depende do sistema todo trabalhar de uma forma eficiente, ou seja, empresas eficientes pressupõem um sistema de infra-estrutura, de prestação de serviço também eficiente.

Então, hoje eu acredito que nós não estamos num nível de serviço adequado junto aos nossos usuários e temos que estar trabalhando para reverter essa imagem e obviamente continuar dando lucro para manter, poder manter uma aviação moderna e uma aviação competitiva.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Senador, dentro das atribuições de uma companhia aérea, quer dizer, naturalmente que nós nos esforçamos, trabalhamos arduamente no sentido de prover um transporte seguro e confiável com pontualidade, regularidade, bom atendimento, esteira na bagagem sem danificação. Eu acho que esse é o princípio básico, dentro de frequência, destino e tudo mais para ofertar ao público.

Essa é a nossa missão. Essa é a razão da existência da companhia. E naturalmente que nós realmente estamos enfrentando problemas, alguns problemas notadamente após setembro ou outubro do ano passado, até em função disso, talvez nós estamos aqui hoje discutindo, mas de novo a GOL dentro do seu propósito de alocar equipamento, pessoal, sistemas, para permitir com que o transporte aéreo não só se torne acessível, mas também se torne seguro e confortável para os nossos usuários, nós temos um nível de despachabilidade de 99,7%, um dos mais altos da indústria do mundo. E a indústria brasileira é um exemplo nesse sentido, as companhias aéreas brasileiras são exemplo nesse sentido, ou seja, nós disponibilizamos, é importante, Senador, contextualizar alguns eventos.

Então, quando nós disponibilizamos o avião com a tripulação para um determinado voo e os fatores exógenos não nos permite efetuar aquele voo, há um desdobramento ao longo do dia que gera transtorno para passageiros em outros destinos também. Por exemplo, ontem para ser mais recente, ontem, por exemplo, nós tivemos alguns aeroportos fechados. Foram eles: Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Uberlândia, Curitiba, Florianópolis, Confins e aí o senhor tem uma idéia do transtorno que isso gera para uma companhia aérea, num dia como esse onde você tem praticamente seis aviões presos por mau tempo, em determinados aeroportos. Isso gera transtorno, lógico, isso faz parte do nosso dia-a-dia, nós temos programações que nos permitem mitigar esse desgaste junto aos usuários, o mau tempo aconteceu de manhã, provavelmente ao final do dia as aeronaves já estão voltando ao seu horário, se ajustando, os passageiros não percebem tanto transtorno.

Mas muitas vezes esses fatores estão alheios à nossa... ao nosso controle, não só ao mau tempo, mas alguns outros também, que não nos permite programar, cumprir com aquilo que foi programado, ou seja, quando nós desenhamos uma malha que vai, um avião parte de Porto Alegre e por algum motivo vai chegar até Rio Branco, esse avião passa por determinados destinos, o que a empresa se propõe? Aloca pessoal, aloca equipamento, manutenção se for necessário, ferramenta, peças para que esse avião cumpra com essa etapa. Se no meio do caminho um Comandante não recebe autorização para decolar, por qualquer motivo que seja, ou há... existe um problema de fechamento de aeroportos, vai gerar transtorno. As empresas estão preparadas para isso, prova é que até setembro ou outubro do ano passado nós não tínhamos um problema tão grave, existia um problema se o senhor se recordar principalmente nos dias de pico quando havia... Os principais aeroportos fechavam, esse tipo

de coisa. Associa-se a esses problemas que nós estamos enfrentando mais a necessidade da reforma de Congonhas.

Aí você pergunta: “Pô, mas foram fazer reforma só agora?” Mas ninguém imaginava que ia ser um transtorno em cima do outro, ou seja, as pistas a meu ver estavam funcionando dentro do limite de segurança e chegando próximo ao limite, vamos dizer, a faixa limite, a pista foi interditada para reforma. Agora, culminou de ser um momento ruim, porque a indústria está passando por uma série de transtornos que são alheios à vontade da companhia aérea, bom, diante disso tudo, naturalmente, o que é que se espera? Principalmente o que a gente percebe entre os nossos clientes? O que se espera? Informação, ou seja, muitas vezes um voo está atrasado, o cliente quer saber: “Que horas que eu vou decolar? A que horas que eu vou chegar no meu destino?” Até para reprogramar uma reunião, até para poder ajustar a sua agenda, alguma coisa do tipo e nem sempre nós temos condições de passar essa informação. Talvez, a grande parte das reclamações que nós recebemos trata exatamente disso, o passageiro, ele compreende que existe o mau tempo, ele compreende que existem problemas exógenos, ele tem dificuldade de compreender o seguinte: “Por que não se passa a informação correta para que ele possa reprogramar a viagem dele?” E muitas vezes isso acontece, porque nós não temos essa informação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Os planos de expansão que foram mencionados aqui eles levam em consideração a dificuldade no estabelecimento de novas rotas e horários?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Senador, o nosso plano de expansão leva em consideração que as nossas instituições, as empresas Estatais, os órgãos do Governo e a indústria terá capacidade de sanar os problemas e de se adequar à necessidade de crescimento que se faz presente em função desse estímulo à demanda, em função dos preços baixos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu pergunto também à V.S^a.: O fato da INFRAERO ter passado a ser gerenciada não por técnicos, mas por políticos e a ANAC também dos quatro, quatro dos cinco diretores não têm experiência no setor, isso cria dificuldade para os senhores, o fato da ANAC e da INFRAERO hoje preponderantemente não ter na sua direção técnicos, isso é uma dificuldade?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Olha, Senador, na verdade, apesar de ter sido constituída a diretoria da ANAC e, talvez, a Presidência da INFRAERO não ser um técnico formado em gestão aeroportuária, as equipes técnicas, efetivamente, continuam atuando

e têm um histórico bastante bom, são pessoas muito competentes e muito bem informadas, muito bem capacitadas, eu diria que o diálogo continua, ele precisa ser reforçado, na medida em que existe a necessidade de alinhar o planejamento, de companhias aéreas, expectativa de crescimento, infra-estrutura aeroportuária e de controle de tráfego. Mas sendo bastante claro na resposta, eu não enxergo nenhum problema com relação à diretoria da ANAC ou mesmo Presidência da INFRAERO nesse sentido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor acha que tanto faz ser político ou técnico nesse caso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Não é questão de tanto faz ser político ou técnico. Se a pessoa está agindo de boa-fé e tem a intenção de alinhar esse planejamento e efetivamente executar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor acha que os atuais dirigentes, os atuais eu não digo, mas o senhor acha que esses episódios recentes na INFRAERO demonstram que houve atuação de boa-fé dentro da INFRAERO? O Tribunal de Contas da União tem uma série de auditorias, o Ministério Público Federal demonstrando que ao contrário, houve um gerencialmente de má-fé.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Senador, eu passo 100% do meu tempo praticamente, profissionalmente voltado para tentar mitigar todos esses problemas que nós enfrentamos e propiciar aos nossos clientes o melhor serviço possível. Eu não tenho condições nem informação suficiente para fazer um julgamento nesse sentido.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, primeiro, explicar, eu falaria da ANAC.

A necessidade da criação de uma Agência Reguladora, para um setor como o nosso ela era inexorável. Todos os... qualquer outra atividade já tinha uma agência, até a agência da água, já tinha. Então, o único setor que não possuía uma Agência Reguladora, era o setor do transporte aéreo que era feito através do DAC.

Então, o Projeto de Lei que constituiu a criação da ANAC ele foi no ano de 2000, ele só foi ser finalmente aprovado em 2005, ou seja, 5 anos depois que isso aconteceu. Por que a necessidade de aprovar, então, em 2005? Se nós não tivéssemos ido para a criação da ANAC, o DAC não teria naquele momento os orçamentos necessários para o cumprimento de todas as exigências homologatórias, principalmente através do IFI que é o Instituto de Homologação ligado ao CTA em São José dos Campos, o que afetaria o Brasil fortemente no caso de ser rebaixado para uma categoria dois, pelo não cumprimento de requerimentos de inspeção, a principal empresa que sofreria isso seria

a EMBRAER, que é uma empresa que concorre, hoje temos o orgulho de termos uma empresa no Brasil que concorre no mercado de ponta de tecnologia, de igualdade aí no segmento que ela atua tanto com a Boeing, como com a Airbus. Então, ela também sofreria um problema de homologação e não venderia mais aviões para países de categoria um.

Então, teria que ser feito de qualquer maneira a lei 11.182 e ela foi feita em setembro de 2005. Eu acho que teve uma evolução nessa lei que essa lei trouxe uma vantagem, ela só disse o seguinte: “Está criada a Agência Nacional da Aviação Civil e ponto”. Porque as outras tentativas, eu acho que muitos dos senhores devem lembrar, quando da discussão do Projeto de Lei original, se procurava resolver o projeto que foi mandado pelo Executivo, acabou tendo 364 emendas e criou muita complicação para aprovação dele.

Em seguida houve a edição de um decreto de regulamentação dessa lei, bastante moderno, ele tem umas coisas basilares como preço livre, liberdade de voar, direito adquirido. A gente tem uma eficiência, uma capacidade econômica financeira em operar em um aeroporto. Então, tudo isso foi evoluído. E o próprio regimento da agência trouxe uma modernidade. É uma agência que trabalha em regime colegiado, é uma agência que tem que colocar qualquer modificação de regulação em audiência pública, eu só lembro que não é a agência que faz a política nacional da Aviação Civil, quem faz isso é o CONAC, é o Conselho Nacional da Aviação Civil, que eu acho que é ele que deveria se reunir novamente, a gente tem indicativo que o fará, porque ele que dará o Norte daquilo que deve ser aplicado pela agência e compete à agência monitorar e regular. A formação, as indicações óbvias que num país como o Brasil, um país democrático, sempre vai ter a forma democrática de indicações e que venha nesta Casa até para sabatina, para ser empossado e ser discutido. Então, e a ANAC ela tem um ano, ela está prematura, ela nasceu também num momento de crise. Ela nasce exatamente sob a crise da VARIG, pega a crise de um acidente.

Então, eu acho que o que faltou ainda para a própria agência foi ter um tempo de respirar e colocar uma agenda positiva que é colocar uma nova regulação e obviamente que o CONAC é que dará esse norte para que a agência possa implementar e possa regular e nos monitorar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria também a V.S^a., em relação à constatação de que tanto Congonhas quanto Guarulhos são aeroportos congestionados, se fala em outras pistas, na construção de outro aeroporto, a utilização ainda de Cumbica.

Haveria possibilidade, isso é concreto, é real, é possível que também houvesse a descentralização para outros aeroportos, facilitando assim ou diminuindo essa concentração de voo em São Paulo? Ou isso é inexorável? Vai acontecer.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Isso já está acontecendo Senador, em função da própria descentralização do tráfego de negócios e de lazer. O Brasil ele ainda tem uma característica de 70% do tráfego, ele ser tráfego de negócios e 30% tráfego de lazer. Só que hoje o Brasil também descentralizou tanto negócios quanto lazer. Aquilo que era... tinha um alto grau de concentração no Sul/Sudeste, não existe mais. Hoje nós temos destinos no Nordeste que ele é tanto lazer quanto negócios, nós tivemos toda a volta da Zona Franca de Manaus, uma grande produção na área de eletroeletrônico, Centro-Oeste, então, a descentralização passou a ocorrer de uma forma natural, ela, quer dizer, na verdade não adianta criar um aeroporto e achar que a economia será descentralizada, na verdade, o aeroporto acompanha a evolução da economia. Hoje o exemplo aqui Brasília eu diria que é um dos grandes *hubs* já de distribuição para os mercados Norte e Nordeste, sem a necessidade de utilizar os aeroportos do Sudeste e do Sul. O aeroporto de São Paulo que era um aeroporto Internacional que acabou ficando mais concentrado, o aeroporto de Guarulhos, acabou hoje indo também, já temos o *hub* montado no Galeão. E o Nordeste está se mostrando também no aeroporto de Recife, Salvador, já se mostrando como um *hub* potencial. E o mercado de Manaus também, hoje já está com bastante voo colocado. A TAM tem voos diretos para Miami a partir de Manaus, a gente está olhando o mercado de Caracas a partir de Manaus, ou seja, está tendo uma descentralização de fluxo de uma maneira natural e a gente vem incentivando isso.

A outra forma de descongestionar o tráfego que passa por São Paulo é com a própria demanda criada entre pontos de origem/destino, é a criação dos voos que a gente chama de *over hub*. Então, antigamente para sair de Porto Alegre e vir para Brasília se passava por um voo em Congonhas necessariamente. Na medida que o tráfego foi gerando hoje o voo já faz um Porto Alegre/Brasília evitando passar por um *hub* distribuição.

Então, a gente vê que são medidas que o setor mesmo busca isso, porque ela é mais eficiente e todo o indivíduo, todo o cliente, o que ele gosta de uma origem para o destino de uma forma direta. Ninguém gosta de fazer conexão, então, isso já está acontecendo. E isso não vai evidentemente minimizar totalmente o impacto da necessidade de investimentos no terminal de São Paulo, que mesmo com essa descentralização

continua sendo ainda um grande gerador de tráfego, é o Estado de São Paulo, pela característica da economia do Estado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu queria que V.S^{as}. comentassem, já deram, claro, uma visão parcialmente divergente, mas a Federação Internacional de Pilotos, a IFALPA tem alertado os pilotos internacionais sobre a precariedade do tráfego aéreo no Brasil, mesmo antes do acidente com o avião da GOL, um boletim da IFALPA disse que os controladores de voo do Brasil não são confiáveis, fornecem informações erradas e muitas vezes desprezam chamadas de pilotos. Um piloto italiano chegou a dizer que o nosso sistema é comparável ao das regiões mais atrasadas da África.

O que é que os senhores têm a comentar sobre esse boletim e essa informação dada pela IFALPA que é uma associação [soa a campainha] de federação internacional--

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pela ordem Senador Tasso Jereissati.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Só complementando. Eu li no jornal também, complementando essa notícia que V.Exa. está abordando, que uma associação de aviação comercial européia, se não me engano, estaria avaliando dar um grau menor para a aviação brasileira. Existe qualquer tipo de classificação e mudar a classificação da aviação comercial brasileira, estava fazendo essa avaliação que determina uma série de condutas diferentes quando essa classificação é um *downgrade*, vamos dizer assim. E saiu em vários jornais essa notícia, os senhores devem estar acompanhando. Gostaria de um comentário sobre isso.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: É, o que o Senador... tudo bem, Senador Tasso? O senhor está se referindo aí ao Internacional Civil Aviation Organization, a ICAO, ela é o órgão máximo que coordena todas as agências reguladoras, entre elas a própria ANAC, o FAA, aí junta a européia, a EASA e todas. Ela faz um regime de investigação, ou seja, de auditoria periódica, a próxima data vai ser 2008 no Brasil, ela tem todo um *checklist* de cumprimentos, de requerimentos que vem desde orçamento necessário para o cumprimento da Agência Reguladora, principalmente no quesito de inspeção, inspeção de voo, homologação, homologação de aviões.

Na parte de espaço aéreo, obviamente ela também vai olhar isso tudo, eu entendo que isso está na preocupação do Comando Geral da Aeronáutica, ele tem consciência disso, e a gente não tem uma expectativa que a gente venha a ter um *downgrade*,

que seria do ponto de vista de imagem do Brasil um Brasil indo...

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Qual seria a consequência disso?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Seria nossa, aí, concreta disso nós sairíamos da categoria um, o Brasil que está indo para *investment grade*, do ponto de vista de Mercado Financeiro, ele sair da categoria, sair de grau de investimento no lado financeiro e na parte de infra-estrutura de transporte aéreo, ele sair da categoria um para a categoria dois. Na categoria dois sofre os fabricantes de componentes de aeronaves no país, ele... a homologação feita pelo órgão regulador na EMBRAER, não é mais válida. Então, isso gerará um custo adicional à EMBRAER para homologar fora os seus aviões, senão ela não vende, é grave e gera para nós operadores, a gente não pode colocar mais vôos, destinos para a categoria um, a gente fica congelado e nem pode fazer sobrevôo sobre países em categoria um. Mas nós não acreditamos--

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Um avião de companhia brasileira?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: De companhia brasileiro, né... de qualquer país que esteja na categoria dois, ele não tem o direito de sobrevôo, ele tem que fazer uma rota alternativa. Então, isso cria custos adicionais. Nós entendemos... [soa a campainha] Que o Brasil não está nessa exigência, que é a forma de atender os requerimentos do ICAO no ano de 2008.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Constantino Júnior, só para ele fazer o desenvolvimento.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Só um comentário. Na verdade, o país continua categoria um, não mudou. Eu acho que essas declarações da Associação Internacional dos Pilotos, são pilotos da L'Italia, elas dramatizaram o problema, amplificaram o problema e até onde eu sei, até há pouco tempo atrás todas as informações que nós tínhamos é que nós tínhamos o Sistema de Controle de Tráfego, de monitorização por radar de Primeiro Mundo, comparável com qualquer... e cobertura de radar comparável com qualquer país desenvolvido. Agora, de uns tempos para cá começou a se alimentar essa questão de que o sistema não funciona, que existem falhas que eu prefiro entender como o Brigadeiro colocou, que são características do sistema que exige treinamento dos seus usuários, de quem manipula esse sistema, ou seja, não acredito que nós vamos rebaixados para nível dois em 2008, pela ICAO, que seria, aí sim o órgão correto para se pronunciar a respeito disso, seria a ICAO, ou OACI, em português, que seria a organização que regula os órgãos reguladores de todos os países. Hoje o Brasil

continua nível um e nós não acreditamos que haverá esse rebaixamento...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pois não.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Meu caro Relator, o Dr. Bologna tocou num ponto que eu acho crucial, CONAC. O CONAC foi criado, a última vez que se reuniu foi em 2003. Eu acho que se há crime de responsabilidade, eu não culparia controladores não, eu culparia os responsáveis pelo CONAC, que não seguiram o que a Ata da reunião do conselho, com as dívidas resoluções, eu vou me lembrar aqui, mais ou menos, eu sei que tem a 11, a 10, a 15, a 17, mais ou menos isso. São resoluções que se as providências tivessem sido tomadas, talvez, nós tivéssemos evitado alguns problemas e alguns constrangimentos. Essa omissão do CONAC ela é criminosa. Eu acho que é preciso se cobrar do Governo, Senador Tião, de maneira bem dura, bem séria o porquê do CONAC. E de lá para cá nós tivemos crises, tivemos o acidente, tivemos apagões, o CONAC continua sem se reunir. É uma guerra de vaidade, a questão hierárquica e o país pagando o preço.

Agora, eu daria um conselho ao Dr. Constantino, é de que não fosse tão otimista, pelo menos, publicamente com relação a esse rebaixamento. Porque o rebaixamento poderá não acontecer se providências forem tomadas. Agora, concretamente nenhuma providência foi tomada e a opinião italiana ela não é isolada, ela não é isolada, eu estive recentemente nos Estados Unidos... as providências do CONAC, eu preferia Senador Tasso--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Já foi convocado reunião na próxima semana, já.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Os membros do CONAC?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso. Já foi convocada reunião para a próxima... não aqui. Não, eles terão a reunião deles, a reunião que está desde 2003 sem ocorrer e terão a próxima reunião.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Essa associação internacional pediu para que não fosse rebaixado, concretamente.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Na realidade ela não pediu, ela apenas mostrou. Eu digo aqui, por parte nossa, nós não estamos tomando as providências. Nós estamos levando essa questão de barriga. Nós estamos improvisando. E se nós continuarmos nisso, nós corremos o risco de realmente de ter penalidade, talvez, que não seja o rebaixamento, mas penalidades que--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Me permita? Permita Senador Heráclito, Senador Tasso. Hoje pela manhã nós tivemos o debate com o representante da Força Aérea Brasileira, que trabalha na área do controle de qualidade do tráfego aéreo, e a opinião deles, eu não estou aqui querendo tomar parte, foi exatamente o oposto. Foi de que o Sistema de Tráfego Aéreo brasileiro, de controle de voo do Tráfego Aéreo Brasileiro é de Excelência, é um dos melhores do mundo, em termos de tecnologia e em termos de funcionalidade, em termos de indicadores de acidentes. Então, nós temos duas versões e temos que dar esse tratamento com a sensibilidade e com a responsabilidade que todos estamos tendo aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Eu perguntaria, o senhor chegou a tocar nesse assunto, não com esse nome, mas em relação à segurança nos vãos, as empresas aéreas como a de V.Sa. tem percebido realmente a existência de pontos cegos no espaço aéreo brasileiro? Há realmente falhas frequentes de comunicação por rádio? E isso eleva o risco de acidentes no Brasil?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, nós temos, como eu falei, a gente está sempre discutindo isso dentro do nosso comitê de segurança de voo e junto ao Conselho Nacional de prevenção de acidentes aéreos, colocando os pontos que a gente observa pontuais como manutenção, auxílio à navegação e condições de pista e de pátio. Eu não vejo... esse jargão do espaço, do buraco negro, ele não existe na aviação de uma maneira técnica, porque a gente acaba sempre tendo uma redundância de comunicação possível a ser feita.

Então, as providências que nós tomamos na nossa empresa, existe toda uma área de chefia, de *safety*, ela reporta diretamente à Presidência da Companhia. O que a gente incentiva que os nossos Comandantes façam é algo que vocês viram hoje aqui no dia ser demonstrado, é o famoso chamado relatório de perigo que, na verdade, é um relatório de ocorrência. Então, a partir dessa ocorrência gerada a gente faz um acompanhamento efetivo, junto aos órgãos para que sejam sanadas e obviamente geramos dependendo da situação ocorrida um boletim, para toda a tripulação criando um procedimento adicional que mantenha com segurança, mesmo que um ponto tenha que ser feita uma comunicação ponte. Vocês já ouviram falar, fazer uma comunicação ponte via Salvador para falar com Recife. Isso aconteceu, nesse momento estão fazendo um *upgrade* também no CINDACTA III de Recife para evitar esse problema.

Então, são problemas pontuais que surgem, são problemas conhecidos, eu acredito que o diagnósti-

co existe. É uma questão de execução e a execução deve ser feita liberando o orçamento. A parte que a gente olha e que preocupa é que o orçamento hoje do comando 640 milhões de reais, a informação que a gente tem é que somente 1,8% foi liberado. Então... até o final de março, então, isso tem uma defasagem no tempo que seria importante que a gente acelerasse esses investimentos e conseguisse colocar, tirar toda essa interferência de sistema.

Com relação aí ao controlador do tráfego aéreo, aí eu já acho que é uma discussão que compete ao Governo a decisão, mas que ela tenha por princípio algumas características que sustentam o emprego, o que sustenta o emprego é atratividade da função, é o sistema de que avalia as condições de trabalho permanentemente e que cria um ambiente que seja de retenção. Se isso tudo for endereçado, independentemente de qual categoria que venha a ocupar a gente passa a ter uma normalidade no Sistema de Controle de Tráfego aéreo, que é mais o que a IFALPA se refere. Ela não se refere ao sistema em si, ela está se referindo, as vezes, ao sistema de comunicação. Como de origem italiana que eu sou, também, italiano às vezes dramatiza bastante, como o Constantino falou. Então, eu acho que vem dizer que nós temos uma condição africana, eu acho que há um certo exagero aí da raça italiana aí, que eu posso falar por ser descendente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a palavra o Senador José Agripino Maia.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Sr. Presidente, eu sou do tempo em que de Mossoró para Salvador, acho que o Constantino nem nascido era nessa época, acho que o Dr. Bologna também não. Eu viajava na PANAIR DO BRASIL ou na NAB, ou um ou outro. Era um DC-3, fazia Mossoró, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Salvador. [Risos]

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Era tempo de GOL ou de TAM, era só sanduíche. Mas a passagem era cara, era bastante cara. A gente só viajava porque os meus avós que tinham Fazenda de cacau na Bahia, mandavam o dinheiro e minha mãe comprava a passagem--

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): José Agripino, você era o único nascido nessa época aqui. [Risos]

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Só você era nascido.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Depois disso eu acompanhei a era da CRUZEIRO DO SUL, da VARIG-- [Risos]

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Do Caravelle--

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): *Super Constellation* foi no meio do caminho. Não dava para viajar, porque ele fazia a rota internacional, me lembro que uma vez eu fiz Recife/Salvador num Super G e nunca esqueci o voo. Era uma maravilha. Me lembro do carrinho de bebida, eu nunca vi tanta bebida junta na minha vida, eu era menino, devia ter 10, 12 anos naquela época. Memória de infância. A passagem era cara, tanto era cara do Caravelle, como era cara do jato da Sadia como era cara a da Samurai, da VASP. O tempo passou, nós chegamos à era da VARIG, em que mais pessoas passaram a viajar. Até nós chegarmos agora à era da GOL, da TAM, da TRIP, da OCEAN AIR, onde críticas à parte o jardineiro da minha casa, o caseiro da minha casa vai para João Pessoa na época de férias com passagem comprada por ele. Nós temos que reconhecer que houve uma evolução. Dos meus tempos da NAB e PANAIR para hoje, houve uma evolução. Houve corte de custos. Nós saímos do sanduíche da NAB e da PANAIR para aquela maravilhosa refeição do Super G a que se referiu o Romeu Tuma e voltamos para o sanduíche, com uma diferença é que o preço das passagens caiu muito, caiu e fez com que o volume de tráfego aéreo explodisse, que eu acho que é uma das razões das dificuldades que nós estamos enfrentando. A quantidade enorme de passageiros que está indo aos aeroportos comprando assento em avião e viajando.

Bom, humildade diante dos fatos, nós temos é que nos arrumar. A VARIG foi comprada, foi um bom negócio, não foi um bom negócio. O lucro da TAM é compatível com a qualidade do serviço prestado? Eu me dano quando entro no avião da GOL e tomo minha malinha de mão, porque ela tem mais de cinco quilos. Mas eu gosto porque o preço da passagem da GOL é barato e dá para fazer três viagens no preço de uma. A mesma coisa com a TAM.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E se você ficar como eu de madrugada ainda vai comprar 50. Goiânia-Brasília a 28. [Risos]

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): O que é fato é que nós estamos com os Presidentes das empresas, que significam a evolução dos tempos em matéria de transporte aéreo, e que têm uma longa experiência e que vieram aqui usando o tempo deles, claro que convocados (?) Para a CPI, para trazer uma contribuição a uma crise que está instalada. O que eu queria era... Aqui foram ditas coisas muito importantes. Isso que o Senador Heráclito e o Senador Tasso falaram, nós conversamos sobre isso. Eu me referia à hipótese do rebaixamento... Rebaixamento do Brasil pelo FAA, suponho que fosse o FAA, a humilhação de você mandar os 737800 da GOL ou os Airbus 330 da

TAM para Nova Iorque ou Buenos Aires, operados por tripulação não brasileira. Isso é o fim da picada se isso acontecer. E essa hipótese é como o Heráclito diz e o nosso Tasso dizem. Aqui são ambos proprietários de avião. A bancada do lado de cá é os “sem avião”, a do lado da esquerda é os “com avião”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Caroneiros.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): São os proprietários. [Risos]

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Está a voz do Brasil agora. Não tem televisão não. Então, o que é que eu estou querendo? Aproveitando que os senhores falaram dos gargalos, aqui foram colocadas coisas importantes, nós discutimos muita coisa é, 600 milhões de alocação só 1.8% liberado. Isso é um crime, isso é uma vergonha, o contingenciamento para aquilo que o Conselho, o CONAC recomendou e nada foi feito Senador Tião Viana. Nós temos que pedir esse relatório. Esse relatório tem que ir para o relatório do Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com certeza. Já pedimos.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Tem que ser pedra angular. Nós temos que jogar na cara do Governo a responsabilidade que ele tem que ter para que ele adote as providências que têm que adotar. Agora, 600 milhões liberaram 1.8%, necessidade de navegação por satélite significa modernidade, liberdade tarifária, acesso aos aeroportos, nova dinâmica com o consumidor. Agora, o que eu queria saber mesmo é o seguinte. Com a louvação que eu estou fazendo, que é um reconhecimento de uma realidade, eu queria ouvir muito pragmático e sinceramente tanto o Dr. Constantino como o Dr. Bologna, se vocês fossem Relatores, se vocês tivessem a responsabilidade de apontar razões da crise e soluções para a crise, o que é que vocês recomendariam aqui? Faz de conta que vocês não são concessionários de serviço público, estão desamarrados, estão protegidos pela pergunta de Senadores e pela obrigação que têm que dar e como brasileiros, dissessem não, para que o controle de voo melhore, para que a gente não tenha o menor risco de ocorrer o que ocorreu com o voo da GOL e o Legacy, era preciso isso, isso, isso, isso e isso. Eu recomendaria, como homem do ramo que a CPI do relatório recomendasse a peremptória essas atitudes. Eu queria ouvir isso dos senhores, de Constantino e Dr. Bologna.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Constantino tem a palavra, inicialmente.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Obrigado. Senador, um acidente como o que aconteceu, o 1907, acidente da GOL, ele não acontece por um

só fator, é uma sequência de fatores, existem fatores determinantes e fatores contribuintes. Hoje nós assistimos a uma apresentação aqui do... De um Brigadeiro e um Coronel do CENIPA e o responsável pela investigação que demonstraram exatamente isso. Foi uma sequência de erros ou uma sequência de falhas que ocasionaram o acidente, o que normalmente acontece na aviação quando existe um acidente ele não acontece por um único motivo e sim por uma sucessão de motivos, até porque a indústria ao longo do tempo ela vem se aprimorando, sempre voltada para a questão da segurança. Então, todos os equipamentos existem redundâncias, existem *back-ups*, ou seja, duplicidade de equipamentos como, por exemplo, o que aconteceu recentemente um dos nossos aviões sofreu um “*stall* de compressor” em uma turbina, a turbina falhou, a outra turbina funcionou normalmente, os procedimentos foram normais, trouxemos os passageiros e a tripulação em completa segurança para o solo.

Então, fica difícil numa situação como essa dizer para o senhor: Olha, resolvendo o problema A, o problema B ou o problema C vai estar resolvido essa questão, mas sem dúvida que... E até respondendo de certa forma, Senador Heráclito, eu sou otimista realmente com o país e sou otimista porque entendo que as instituições cada vez funcionam melhor no país, e acredito que daqui sairemos, provavelmente com o relatório que será construtivo e que nos permitirá identificar exatamente quais são os problemas e o que precisamos fazer.

Respondendo à indagação, à colocação do senhor Senador Agripino, eu acredito que dar prioridade ao setor é importante, investimento é importante. Quando nós iniciamos as operações da GOL em 2001, eu me recordo que na época o aeroporto de Congonhas recebia 60 operações por dia, ou seja, entre pousos e decolagens. por hora, desculpa, entre pousos e decolagens. Hoje nós estamos operando com 33 operações por hora, chegando a 38 quando as duas pistas estão operando um pouco mais. Houve uma queda de produtividade, e tanto faz em termos de sistema, controlar um avião pequeno ou um avião grande, ou seja, o número de operações no aeroporto de Congonhas reduziu substancialmente. um exemplo, tá? Eu estou dando um exemplo. Reduziu substancialmente. Um aeroporto que, muitas vezes, é criticado, mas que é motor da economia no Brasil, ou seja, dez entre dez executivos que se deslocam para São Paulo querem posar em Congonhas pela comodidade...

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Só uma pequena interrupção. Por que caiu para metade a produtividade?

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Por questões... aí, existem dois... eu acredito que existem dois fatores, Senador. Primeiro os aviões cresceram o volume de passageiros por cada decolagem aumentou bastante, ou seja, houve uma restrição com relação ao terminal de passageiros que, apesar de ter sido ampliado e reformado ele acompanhou nesse curto espaço de tempo o crescimento da indústria, apesar de número de operações menores o volume de passageiros aumentou. Então, existe uma limitação no terminal de passageiros que precisa ser ampliada. E diante... depois dessa ampliação aí sim teria condições de investir em sistemas de controle de tráfego para que a terminal admita um volume maior de operações de aviões.

Então, eu acho que esses dois foram os principais fatores. Então, na medida em que o setor passou a ser foco dessa discussão, eu tenho convicção de que nós chegaremos ao final desse processo com os problemas identificados e a forma como solucioná-los. Essa é a convicção que nos permite planejar a longo prazo, investir, fazer pedido de aeronaves. O Bologna colocou bem, a GOL, na mesma situação têm pedidos de aeronaves até 2012, estamos negociando agora aeronaves para até 2017, e nós só podemos fazer isso se nós tivermos realmente confiança de que as coisas funcionarão, do contrário ficaríamos parados.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Presidente...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Bologna, só para... ainda a resposta, depois...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Ah, desculpa.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Peço objetividade.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Vou esperar o Senador Agripino, porque ele que fez a pergunta. Bom, de forma pragmática eu acho que uma crise precisa de um gestor. Então, essa é a primeira dificuldade que nós do setor como operador entendemos e temos que ter um ponto focal.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): Uma coisa, Dr. Bologna, uma coisa que eu me referi, quando a gente teve a crise do “Apagão Aéreo”... “Apagão Elétrico” tinha um gestor, era Pedro Parente.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Isso.

SENADOR JOSÉ AGRIPINO (PFL-RN): No “Apagão Elétrico” hora nenhuma você teve um gestor visível. Não era ANAC, não era Paulo Bernardo, não era o Ministro Waldir Pires, não era o Comandante da Aeronáutica, não era ninguém. Não se tinha com nitidez

o Comandante, o gestor da crise. Começa-se por isso que é uma constatação que o Brasil todo faz.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: E essa gestão, eu não tenho sugestão de onde ela fica, ela tem que ter uma... ela tem que ter uma... uma... ela tem uma relação interministerial, ou seja, nós não conseguimos resolver isso num único ponto. Porque nós vamos falar do segundo ponto bem pragmático que é: “Nós precisamos deliberar recursos”, então, nós precisamos de investimentos. Então, os recursos existem, eu acho que a gente deveria não congelar um recurso, quer dizer, quando nós temos estradas viáveis no Brasil a gente nota que são as pedagiadas e o nosso setor Aerovia é altamente pedagiada, através de taxa de embarque, tarifa de navegação, tarifa de comunicação, até com o dólar que a gente está vivendo hoje, se a gente dividir pelo dólar de hoje nós vamos estar, acho, que nas tarifas mais caras do mundo.

Então, recursos têm, a gente deveria ter uma clareza em não contingenciar esse setor dado, aquilo que o gestor de crise mostrar que sejam os pontos falhos. Para tirar a dúvida, porque a gente olha que uma organização falou que não está bem, aí outro fala que está bem e fica, eu acho que a gente deveria buscar uma avaliação independente. Então, isso seria muito fácil, sempre quando a gente necessita tirar uma dúvida, é fazer uma avaliação rápida, do sistema. Eu digo: O sistema é seguro, o sistema é moderno. É óbvio que ele vai ter deficiências em algum ponto, dado que tecnologia hoje em dia é de ponta, e tendo os recursos a gente recupera isso de uma maneira precisa, sem que esteja a necessidade de entrar às vezes num processo lento de liberação desses recursos.

E o quarto, eu chamaria a atenção para um problema que se nós não iniciarmos agora nós vamos ter um gargalo que vai obviamente se alastrar para o país como um todo que é a solução para o Terminal São Paulo, aonde que eu acho que é um esforço que é do Governo Federal, do Governo do Estado e do Município de São Paulo para resolver o como que nós vamos daqui 5 anos desafogar o tráfego que é crescente dentro do Estado que é o maior gerador de tráfego. A gente deveria estar hoje já batendo a estaca para terminar o três de Guarulhos, a gente deveria estar hoje já iniciando a terceira pista de Guarulhos, e já estar avaliando se Viracopos é a saída, se vai ser ligada por um trem bala, por um metrô ou alguma coisa viária. Então, ali já é um esforço conjunto.

Então, esses quatro pontos eles endereçados eu acho que a gente vai ter, com certeza, um transporte aéreo de qualidade no Brasil e como disse no começo, eu gostaria de terminar, avião para o Brasil não é problema, é solução.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Romeu Tuma.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Eu vou ser rápido, estou abusando da paciência do nosso Relator. V. Ex^a está aqui, mas o Relator hoje foi de uma paciência invejável para poder ouvir todos que aqui compareceram, e todos com assuntos bastante sério, que caminham praticamente para um relatório bem substancial. O Dr. Bologna, Dr. Constantino estão colaborando por estarem dentro do Sistema Operacional, principalmente são os que pagam o preço por tudo o que acontece em razão não só do prejuízo material e financeiro, mas também moral, porque o ataque é diretamente às companhias aéreas. Eu vi nas crises como sofreram os atendentes de aeroportos, das bancadas e as dificuldades para saber a informação. Ontem, ao embarcar o Comandante disse que estava proibido toda e qualquer decolagem à área de Brasília. Por quê? Não sabemos, não conseguiram informação da torre, só que não podiam sair do lugar, ficamos uma hora e pouco.

Então, são coisas que eu acho que esse contato está tendo cada dia uma dificuldade maior. V. Ex^a perguntou hoje e falou sobre isto entre torre, Comandante da aeronave, a Aeronáutica parece que há um mal-estar entre as comunicações e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Me permita Senador, sem querer interromper, mas isso é algo que nós comentamos apenas superficialmente, o Senador Heráclito Fortes outro dia também teve esse mesmo problema. O que dá a impressão para nós usuários? Muitas vezes, quando tem o problema o que acaba irritando o usuário é uma espécie de... De uma tentativa de mascarar o problema. Então, dá-se a impressão, por exemplo, a gente vai para Congonhas, nós que vamos... Vai, o vôo vai decolar às 19 horas de Congonhas, digamos, e lá em Congonhas começa aquela... empurra, “olha, teve um atraso, o avião não chegou, e não sei o que e tal”.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Sobrevoa uma hora aí até [risos].

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Exatamente. Aí de repente...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Desocupar o lugar na...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aí de repente vamos entrar, vai embarcar no portão X, aí joga para o portão Y, aí a gente entra num...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Frescão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Exatamente, entra no frescão, num

ônibus em que... não é? Eu te falo, esse ônibus, esse ônibus não vai levar para a aeronave, e realmente, o ônibus vai lá para Guarulhos, aí, sem querer você vai chegar em Guarulhos. É igual à música do Zé Kéti, “a gente morre sem querer morrer”. Não é verdade? Então, você chega lá em Guarulhos e aí embarca para Brasília num vôo que ia sair às sete, a gente sai às duas e meia da manhã, chega em Brasília às quatro.

Então, esse é um problema que já aconteceu comigo, já aconteceu com o Heráclito, a gente vê na televisão todo dia, então, está acontecendo com todo mundo. Então, se há dificuldade, então, é um questionamento...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Acho que as companhias aéreas não estão sabendo se comunicar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Exatamente.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Está perdendo a guerra da comunicação de maneira feia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É muito melhor dizer o seguinte...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Saiba-se que o problema é de controle e ficam as funcionárias mal preparadas a dar informações completamente desconstruídas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Descontenta...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): E aí paga-se o preço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E descontenta todo mundo. Seria melhor dizer: “Olha, vocês vão sair de Guarulhos a uma e meia da manhã”. Então, nós iríamos para Guarulhos. Todo mundo sai de Guarulhos a uma e meia da manhã.

Então, pode ser que não esteja acontecendo isso. Mas a impressão que se dá para o usuário é que ele está sendo enrolado. E à medida que a gente tem a impressão que está sendo enrolado vem a revolta, vem todos os problemas, vem o enfrentamento. Acho que o Tuma também estava preocupado com isso. Nós conversamos tudo, agressão e tudo mais. Então, esse é um problema que eu acho...

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Vira caso de polícia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que precisa ser resolvido.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Romeu Tuma tem a palavra.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Não, só para terminar. O Dr. Bologna falou... não sabe quem

é o gestor, que qualquer crise tem que ter um gestor. Quando deu agora a crise do PCC, eu estou falando em matéria de polícia, que o nosso Relator conhece melhor que eu, eu acho, porque foi Secretário de Segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, polícia ninguém conhece melhor do que você.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Hoje se formou a sala de gestão de crise que aqueles que trabalham com a segurança se reúnem semanalmente ou quinzenalmente para poder acompanhar de perto. Por que não se cria uma sala de gestão de crise na Aeronáutica, na Aviação Civil, principalmente, para poder discutir permanentemente. Eu fico triste porque eu sou paulista. Eu lembro de Congonhas, que tinha vôo internacional permanentemente. Toda a noite saía para Nova Iorque, para não sei aonde. E era Congonhas. E a estrutura do aeroporto cresceu um pouco mais e nós temos os três maiores aeroportos, eu acho que lá é Congonhas, Viracopos e Cumbica. Não sei se tem maiores que estes. Viracopos, um período, que eu estava na Receita até, o armazenamento era feito em barraca, lona, quer dizer, acho que essa infra-estrutura foi decaindo ao longo do tempo sem a preocupação de nenhum dos governantes investir.

Então, hoje eu pergunto: Será que o PAC que tem a parte de investimento em aeroportos, portos, ele vai trazer realmente algum benefício para melhorar essa infra-estrutura aeroportuária? Porque eu acho que, quando se fala assim, Senador José Agripino, não dá para pousar porque não tem lugar para estacionar. Tem que ficar sobrevoando ou ir para outro aeroporto optativo quando o Comandante diz: “Ó, eu já não tenho mais gasolina para ficar... combustível para ficar voando aqui em cima”. Aí, então, ele dá uma outra opção para pouso.

Eu, outro dia fui para descer em Congonhas, ele mandou se deslocar para Cumbica, ficamos 40 minutos na pista para abrirem um lugar para descer. Então, são coisas de congestionamento mesmo, claro, que se não houver investimento na infra-estrutura praticamente não vamos resolver essa situação. É claro que eu estou diferenciando do acidente que é outra coisa. O que o senhor perguntou, além do acidente, o que é importante... [soa a campainha] para melhorar a situação do usuário da aeronave. E como as companhias deixem de sofrer o que estão sofrendo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A minha indagação, eu vou aproveitar para... acho que eu... e falo, Senador Heráclito, e creio que já vamos para o encerramento do debate, Senador Tasso também. A minha é muito objetiva. Tenho uma preocupação,

o Brasil vive uma sede de expansão hoje da chamada aviação regional. Os senhores atuam nos grandes eixos, nas grandes vias aéreas, mas a aviação regional caiu muito, muitas empresas entraram em falência e nós precisamos... isso diz respeito à segurança de vôo. Porque uma empresa regional que quebra, significa que várias pequenas que estão em torno dela começam a ter deficiência de qualidade de manutenção, de apoio, de qualidade das aeronaves e nós viajamos nos cantos do Brasil dentro da aviação regional.

Então, a pergunta que eu faço é muito objetiva: Existe uma preocupação de retração e competitividade das grandes com as regionais que ainda sobrevivem? E se não existe, as empresas grandes, como GOL e TAM, têm responsabilidade também a meu ver em expandir a sua capacidade para atender à demanda regional do Brasil. Então, eu gostaria de comentário dos senhores também sobre isso, Senador Heráclito, Senador Tasso. Aí as respostas poderiam ser em conjunto, se não houver objeção.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Eu fiquei contaminado com o otimismo do Dr. Constantino e quero fazer uma pergunta a ele. Eu li nos jornais de ontem e de hoje, o Presidente Lula oferecendo às companhias aéreas brasileiras a oferta de subsídio para linhas para a África, coisa do passado que está voltando agora. Dentro desse seu otimismo está incluído o atendimento do Governo para a GOL fazer linhas para o contingente africano, subsidiado e com...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Anota. E vai responder já. Senador Tasso.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Eu queria... desculpem, mas voltar ao mesmo ponto que realmente me impressionou que é a IFAL, não é? A IFAL é o órgão mais credenciado no mundo junto com a F-El-M(F), imagino, sobre a aviação. Correto o que eu estou dizendo? Quais os motivos específicos que levaram a IFAL a aventar a possibilidade de dar esse *downgrade* para o Brasil? Por que, especificamente? Eu não vi... exato, nenhuma nota de protesto do Governo Brasileiro, da... Mas, então, o órgão mais credenciado a nível mundial aventou, publicamente, me parece, porque saiu nos jornais, a possibilidade desse *downgrade* que seria de uma repercussão gravíssima para o país pelo que foi falado, sob todos os aspectos, todos os aspectos.

Então, eu queria saber, especificamente o que fez? Porque para mim foi uma surpresa. Eu sempre achei, até o acidente do Legacy com o avião da GOL, que nós tínhamos um sistema muito bom. Mas para mim foi uma surpresa. Especificamente o que fez eles levarem a isso? Foi o acidente da GOL? Do Legacy? Foi o problema... especificamente quais os pontos?

Segundo. Em cima desses pontos o que já foi feito até agora? Foram pontos tais e tais e de lá para cá já foram tomadas as seguintes providências. É essa a pergunta.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a...

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Só um minutinho

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pois não, pois não.

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): A terceira é o seguinte. Nesta crise, nesse problema todo, quem é o interlocutor? Porque o Governo ofereceu um interlocutor para as companhias aéreas? Tem um interlocutor que é o responsável pelo assunto? A Ministra Dilma, o Ministro da Aeronáutica, o Ministro da...? Quem é o interlocutor? Com quem se reúnem e resolvem as questões e colocam pontos como esses?

E aí mais uma pergunta, que não é bem sobre essa, mas é a questão do *hub* de São Paulo. Não existe uma falta de planejamento de longo prazo? Porque, eu, por exemplo, todos aqui... nos Estados Unidos existem vários *hubs*. Vários, vários *hubs*. Aqui, basicamente é São Paulo. Um país do tamanho do Brasil não pode ficar concentrado com todos os aviões que vêm do exterior e chegam aqui e são redistribuídos num aeroporto só. Existe um planejamento no sentido de descentralizar isso? Um planejamento governamental para que isso... porque é impossível. Não vai se... só se fizer seis aeroportos em São Paulo. Mas aquele aeroporto de São Paulo vai continuar... porque um país do tamanho do Brasil se nós tivermos o crescimento da economia aí de 4% não aguenta um *hub* só. Qual é o planejamento que está sendo feito em função disso a nível nacional?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Constantino e depois o Dr. Bologna.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Então, eu vou responder ao Senador Heráclito e deixo o Bologna com a...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E frisar a aviação regional.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Da aviação regional. Perfeito. Com relação à aviação regional é interesse das companhias que operam as principais linhas e aviões maiores que a aviação regional progrida. Naturalmente que a aviação regional é alimentadora dessas linhas troncais, gerando mais fluxo de passageiros. Então, nesse sentido nós, assim como a maioria... assim como a maioria, no caso da TAM, BRA e OCEAN AIR buscamos acordos com essas companhias regionais para que nós alimentem os nossos vôos, especificamente nós temos alguns

acordos nos estados do Rio, através da TIM e mais da Bacia Amazônica com a META, com algumas companhias regionais que visam exatamente isso. Não só viabilizar a operação da regional, como também alimentar os vôos troncais. Então, realmente a aviação regional precisa ser estimulada e nós entendemos que esse estímulo, ele deve ser benéfico para a indústria como um todo.

Com relação ao subsídio para operações da África, que foi levantado pelo Senador Heráclito Fortes, nós não contemplamos a possibilidade de operar dependendo desses subsídios. Não nos foi oferecido subsídio ontem, durante a reunião...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Sim. Não, perfeito. Eu estou afirmando para o senhor que eu participei da reunião, não foi oferecido subsídio para operação na África; e nós, até por princípio, nós evitamos qualquer tipo de operação que dependa de subsídio seja nível municipal, estadual ou federal. Então, nosso... meu otimismo não contempla subsídio.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Bologna.

SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR: Nosso negócio, Senador, é basicamente transportar passageiros, quer dizer, onde tiver um passageiro que deseja um meio de transporte, no meu caso tanto terrestre quanto aéreo, nós temos todo o interesse de operar. Naturalmente nós temos que estudar a viabilidade, se a demanda é suficiente para manter aquela operação, nós não descartamos a operação para a África, mas não tivemos condições, nem nos debruçamos a analisar essas operações. Não tivemos tempo para isso ainda.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Bologna.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, primeiro quanto à regional, o comentário que eu faço é muito parecido com o do Constantino, toda a companhia troncal, que é o nosso caso, e que optou por um modelo de simplificação de frota, até por uma questão de custo, de logística, gerenciar a cumunalidade(F) de tripulação, cumunalidade(F) de manutenção, a gente acaba tendo muito interesse que haja companhias alimentadoras dos nossos vôos troncais, bem como empresas distribuidoras dos nossos vôos troncais. Então, até hoje opera em 49 destinos com seus próprios equipamentos e vai até 75 destinos e a diferença é feita por acordos de alimentação e distribuição junto a cinco companhias que operam nesse mercado de baixa densidade, que é a TRIP, a TOTAL, a PASSAREDO, a PANTANAL e a OCEAN AIR no mercado do

Rio de Janeiro. Então, a gente tem total interesse que haja um estímulo da aviação regional.

Existe também nesse âmbito da regional, nos mercados de menor densidade ainda, onde tem que começar a ter o estímulo de tráfego, existe um Projeto de Lei, que vem sendo discutido, que é a criação de uma CIDE (F) que seria uma forma de criar um fundo de compensação para equalização de tarifa porque iniciar um vôo com um avião de muito pouco assento no lugar de muito pouca densidade de tráfego teria uma tarifa muito alta e que desse um certo direito de exploração. Esse Projeto de Lei está em discussão no Congresso. O senhor queria...

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Um pouco de nacionalismo. Por que é que quando nós viajamos ou para os Estados Unidos ou para a Europa, Ásia também, nós vemos, nos deparamos com a infinidade de aviões da EMBRAER, turboélices novos, agora já não tanto, jatos de modelos dos últimos lançamentos. Aqui no Brasil isso não acontece. Quando nós vemos são os aviões de Brasília recomprados dos Estados Unidos ou de outros países da Europa. Por que é que a indústria de aviação, transporte de passageiros não prestigia a indústria nacional? Por que não quer ou por que as condições não lhe favorecem?

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Por uma questão de modelo. No nosso caso, em função de operar esse modelo de tráfego de mais alta densidade não justifica um avião de assentos menores. A TAM já trabalhou com a complexidade de ter, continua trabalhando com a complexidade de ter dois aviões com um número de assentos diferentes. Nós tomamos a decisão de partir para um avião maior, menor assento, 144 que é o Airbus 319. O avião da EMBRAER é excelente, quer dizer, ele funciona em rotas de menor densidade, aí o volume de rotas de menor densidade que se disporia para nós fazermos não dá uma economicidade em tamanho de frota.

Então, exemplo, se a gente fosse manter aviões de menor assento, a gente manteria uma frota máxima de 20 aviões numa frota total aí de 120. Então, isso cria uma dificuldade operacional muito grande. Diferente de empresas, um exemplo típico é a JETBLUE, uma empresa americana que tem uma frota declarada de 100 Airbus e 100 EMBRAER, porque ela passa a ter uma condição de segregação de mercados. A gente não tem ainda no Brasil uma aviação regional que justifique esse volume de aviões de 100 lugares. Por isso que há a necessidade de se criar um estímulo à aviação regional para formação de tráfego, estímulo de tráfego em diversas... saindo de 160 cidades até 740 aeródromos que nós temos no Brasil.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): A COPA Está fazendo Manaus/Panamá. A AIRCARIBE está fazendo Belém, diversas rotas com Caribe com avião da EMBRAER, o 145 e o 190.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: É. Isso é o tamanho da composição. A COPA é uma empresa de 26 aeronaves, ela vai estar mix, até então a questão de ter um volume mínimo necessário para que haja uma economicidade de tripulação...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Das regionais sim. Não tem problema nenhum, ela comprar inclusive hoje, já houve evoluções do preço de isenção de ICMS no mercado interno, já não existe mais ICMS para compra de avião da EMBRAER. Existe linha do BNDES...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O comentário que o Dr. Constantino faz é que é um mercado difícil, o mercado regional, porque o custo do assento é muito elevado.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Bom, então, a regional, eu acho que são duas coisas. Nós temos interesses em ter alimentadoras e temos acordos hoje, cinco acordos e entendemos que necessita de requisitar o assunto de incentivo à aviação regional e ela tem que ser feita a partir de algum tipo de equalização. Lembro que a TAM é filha disso. A TAM é filha de um projeto de 1976, do projeto Citar (F) que criou um incentivo que vinha das empresas troncais para estimular o tráfego regional.

Quanto à reunião que nós tivemos ontem com o Sr. Presidente da República na presença do Ministro da Defesa, da Ministra do Turismo e do Ministro das Relações Exteriores, junto com o Presidente da ANAC, a discussão que a gente teve não foi de subsídio, eu confirmo a colocação do Constantino, foi como estimular o tráfego inter-regional na América do Sul, que isso a gente acredita que é uma coisa que cada dia mais está gerando tráfego. E, obviamente, um estímulo como a gente colocar um destino para o contingente africano, lembrando que hoje um volume de investimento que tem sido feito no continente africano é muito mais dos chineses, do que de brasileiros, que estão aqui próximos e sabendo que têm um fluxo de comércio com a África, então, ele colocou esse debate.

O que a gente ouviu lá, uma série de oportunidades de olhar ou requisitar os bilaterais e os países. No caso da TAM, a nossa opção com África, nós estamos iniciando um acordo de... estamos discutindo início de um acordo com uma empresa da África do Sul que é a SOUTH AFRICAN, que opera de Johannesburg para cá e de lá ela distribui para o mercado

africano. Então, temos uma intenção, desde que seja feita dessa forma.

E ouvimos lá também, que eu acho isso muito positivo por parte do Ministro da Defesa, e confirmado pelo Presidente da República, que o Conselho Nacional da Aviação Civil, que eu acredito, Senador Tuma, é que deva ser o ponto focal nesse momento, quer dizer, o CONAC endereçar aonde ficaria, se é no comitê de ou não. A gente ouviu que deverá haver uma reunião do CONAC, se marcando para o dia 6 da próxima semana, então, acredito que o Governo está endereçando a necessidade de revisitar todas as resoluções.

A pergunta do ICAL, o potencial de *downgrade* que o Brasil... de rebaixamento que o Brasil teria de categoria um para a dois, não existe nenhum fato hoje. Não existe nenhuma emissão do ICAL ameaçando o Brasil de queda. Houve, o senhor deve lembrar, isso no ano de 2005, que quando a ANAC foi constituída, eu lembro que até eu visitei o senhor no seu gabinete que a gente discutiu esse assunto, que era o porquê, como não havia orçamento no DAC, para contratar lá no IXI (F), que era o Instituto de Homologação Aeroviária, lá no CTA em São José dos Campos, nós já estávamos na segunda contratação em regime emergencial. Então, não poderia, pela própria lei fazer, então, não haveria orçamento para tal. Então, a necessidade da criação da ANAC e, em criando a ANAC, nós resolvemos o problema com o ICAL e se falou: “Bom, agora eu volto em 2008”. Então, o que se está ouvindo por aí. Ô, em função dessa crise eles vão voltar em 2008. Mas não houve nenhuma emissão formal por parte da agência internacional de ameaça de rebaixamento pelo Brasil. E a gente não acredita que isso acontecerá porque os problemas são simples de resolver, na minha forma de ver, uma questão de encarar esses problemas, endereçar os recursos e fazer aquilo que já foi até exaustivamente dito na política nacional de aviação civil quando fez a reunião de outubro de 2003 do CONAC.

Na parte de interlocução hoje, que o senhor perguntou quem é o interlocutor? Hoje o interlocutor do setor, a gente tem uma interlocução feita na Agência Nacional da Aviação Civil e no Comando Geral da Aeronáutica, aonde a gente trata a parte de regulação e no caso do comando aquilo que é o controle do espaço aéreo. O *hub*, né...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Elas vêm sendo tratadas dessa forma, no comando...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: Que eu acho que é o CONAC é que vai agora centralizar isso daí, distribuir de uma maneira adequada, lembrando que até o CONAC ele tem na sua primeira resolução a possibilidade...

SENADOR TASSO JEREISSATI (PSDB-CE): Senador Tião, eu acho que isso é uma recomendação. Se não houver um Gerente para essa crise, que me parece ser um problema. Me parece... em função da polidez dos dirigentes aqui das empresas aéreas, não estão querendo dizer, mas estou entendendo na minha linguagem mais rude, não tão delicada quanto a dos senhores, que está faltando interlocutor.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O Dr. Bologna chegou a usar a expressão “gestão focal”.

SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA: O ponto focal. Eu diria, eu acho que eu estou muito otimista pelo que a gente ouviu ontem. Eu acho que está sensibilizada a retomada do Conselho Nacional de Aviação Civil, que é o órgão máximo de divulgação de política e de avaliação, de diagnóstico do setor e até de dúvidas, o que falta fazer, se eventualmente se cria uma auditoria externa para algum caso específico de avaliação do espaço aéreo.

Na parte de desconcentração de *hub*, comparar com os Estados Unidos, Senador, não é uma comparação justa, porque os Estados Unidos é um país que tem tráfego de negócios espalhado em todo o continente, de Norte a Sul, de Leste a Oeste, transcontinental, então, ele gera um volume de tráfego que acaba constituindo diversos *hubs* no Brasil dependendo daquilo do qual do tipo de economia que se vai. O Brasil ainda, novamente sendo otimista, está vendo uma descontração econômica e a descontração econômica leva a descontração de *hub*. E hoje o mercado no Nordeste, quer dizer, Recife hoje já é um *hub* natural de saída, nós temos, a TAM tem voo para Paris a partir de Recife, a TAM tem voo para Paris a partir de Salvador, tem voo para Miami a partir de Salvador, nós temos voo para Miami a partir de Manaus. Então, já naturalmente está acontecendo com a própria descentralização do investimento produtivo. Nosso voo que vai para Miami, ele nasce em Fortaleza, então, naturalmente com a expansão econômica, o *hub* é desconcentrado.

Então, aquilo que São Paulo, foi um grande centro de concentração ele já vem se distribuindo, Brasília já está começando agora a ter o primeiro voo internacional, a TAP passa a operar agora em meados de julho, até em *code-share* com a TAM. Então, acho que isso é uma tendência natural pela própria diversificação em crescimento da economia brasileira através de todo o Brasil.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Encerrando com o Senador Heráclito Fortes.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Espero que seja a minha última interferência. Eu quero dizer que foi em bom momento que essa Comissão foi instalada, Senador Demóstenes. Ocorre que nós saímos daqui com mais dúvidas do que chegamos. Se você pega um avião e o comandante lhe identifica, ele lhe conta os sofrimentos e as agruras de voar no Brasil. O susto dos riscos... mas isso é muito comum. Outro dia chegou às minhas mãos, e eu vou passar aqui à Comissão, um relatório de um dia e meio de acompanhamento de três torres de controle do país: Brasília, São Paulo, salvo engano, Belo Horizonte. Eu não quero ser impreciso. E aí você vai ver equipamentos, equipamento quebrado, um comandante socorrendo o outro. É um caos, é um inferno. Nós sabemos que os equipamentos de aproximação de alguns aeroportos do Brasil, como Congonhas, como o aeroporto de Salvador, como o aeroporto de Recife, tem constantes falhas e é preciso se fazer ponte com terceiros aviões. Isso é que é o grave. Por isso que eu digo: Onde está faltando a ação do Governo é exatamente nisso. É no equipamento urgente e imediato desses aeroportos, porque eu... eles saem daqui felizes da vida, os presidentes das companhias estão satisfeitos. Mas não é isso que a gente vê. Não vê nos comandantes. É muito comum eu pegar um avião, todos nós que somos conhecidos, talvez, depois que a TV Senado nos protege muito, nos expõem, o Comandante vai contar história, contar fatos. E o pessoal não está... não está inventando. Não está inventando.

Então, Sr. Presidente, eu acho que essa Comissão, caminhando por esse lado técnico que eu acho que é o correto, tem que aprofundar mais um pouco dessa questão. Muitas vezes não recomendo chamar comandante, porque os comandantes vão sair daqui muito inibidos e não vão, ou com medo de alguma consequência não vai dar, não vão querer falar. Nós tivemos um controlador de voo que nas vésperas de ano deu uma declaração que foi manchete do Correio Braziliense. Disse: “Se minha família me ouvir, não voa”. No auge daquela crise. Declaração. E ele apareceu camuflado exatamente para não ser punido.

Então, meu caro Relator, V. Ex^a. que é um Promotor, que é um escarafunchador, vai ter muito trabalho, porque nós temos uma responsabilidade muito grande com o povo brasileiro. Essa Comissão não pode dar em barrinha de cereal. Ela tem que dar uma coisa muito concreta para a população brasileira. Nós temos que dar uma satisfação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senadores, eu ainda gostaria de registrar com muito respeito e solidariedade, que eu sei que é de todos aqui, a presença da Sra. Rosa Cristina Fernandes Vieites e o Sr. Elson Lopes Vieites, pais da criança João Hélio, vítima de uma violência que marcou o Brasil por todo o tempo.

Então, a nossa solidariedade, o nosso respeito e saibam os senhores que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal votou medidas em resposta à tragédia vivida pela sua família, por João Hélio.

Nosso respeito.

Agradeço muito a presença do Dr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL Transportes Aéreos, Sr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM. E a Presidência informa que amanhã às 10:30, Senador José Agripino, Senador Tuma, teremos o Dr. Lucas Rocha Furtado, Procurador Federal do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União, Dr. Cláudio Candiota Filho e o Delegado Renato Saião Dias.

Está encerrada a presente sessão.

Sessão encerrada às 20h03 Senador Tião Viana, Presidente

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 6ª reunião de 2007 realizada em 30 de maio de 2007

Ata Circunstanciada da 6ª Reunião de 2007, realizada em 30 de maio de 2007, segunda-feira, às dez horas e trinta e um minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Lucas Rocha Furtado – Procurador Geral do Ministério

Público junto ao Tribunal de Contas da União; Cláudio Candiota Filho – Presidente da Associação dos Passageiros do Transporte Aéreo – ANDEP e Delegado Renato Sayão Dias – DPF.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator

Mário Couto (PSDB-PA)

Tião Viana (PT-AC) – Presidente

Sibá Machado (PT-AC)

Sérgio Zambiasi (PTB-RS)

Renato Casagrande (PSB-ES)

Leomar Quintanilha (PMDB-TO)

Gilvam Borges (PMDB-AP)

Ideli Salvatti (PT-SC)

João Pedro (PT-AM)

Inácio Arruda (PCdoB-CE)

Esteve presente ainda, o Senhor Senador Heráclito Fortes, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Havendo número regimental declaro aberta a 6ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento nº. 401/2007 destinado a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionados aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do País, evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores Dr. Lucas Rocha Furtado, Procurador Federal do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União; Sr. Cláudio Candiota Filho, Presidente da Associação dos Passageiros de Transporte Aéreo, ANDEP; Delegado, Dr. Renato Sayão Dias do Departamento de Polícia Federal.

Convido para Relator ad hoc o Senador Sérgio Zambiasi, e a Ata da reunião passada encontra sobre a Mesa. Coloco em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os Srs. Senadores que aprovam permanecem como se encontram. Aprovado.

Convido para que componham a Mesa o Dr. Lucas Rocha Furtado, Dr. Cláudio Candiota Filho e Dr. Renato Sayão Dias. Grato, a satisfação a CPI os recebe.

Então nós temos uma situação atípica que o Relator Oficial da Comissão está numa reunião do Conselho de Ética, Srs. Senadores, e nós temos então um entendimento que começaremos a ouvir o depoimento do Delegado Dr. Renato Sayão Dias que tem um tempo mais ou menos estabelecido que irá coincidir provavelmente com a vinda do Senador Demóstenes

para proceder com o trabalho de Relatoria. E a seguir nós ouviremos o Dr. Lucas Furtado e posteriormente o Sr. Cláudio Candiota Filho. Então a presidência concede a palavra ao Delegado Dr. Renato Sayão Dias para expor todo o trabalho desenvolvido pela Polícia Federal no que diz respeito ao acidente aéreo ocorrido e a situação que envolve o sistema de controle de tráfego aéreo no Brasil. Tem a palavra V.Sª. com grata satisfação que os recebemos.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Muito obrigado. Bom dia excelentíssimo Presidente, bom dia excelentíssimo Relator, demais Senadores presentes, senhores e senhoras. Vou tentar fazer um breve resumo do inquérito que já o tema já é um pouco mais conhecido, tendo em vista os diversos depoimentos já tomados, as declarações que eu prestei na Câmara dos Deputados, na outra CPI, o acidente que ocorreu em 29 de setembro de 2006, evidentemente foi uma sucessão de pequenos erros, pequenas negligências que somadas resultaram nessa tragédia. O nosso inquérito foi instaurado no dia 4 de outubro e durou aproximadamente 7 meses. Inicialmente nós tivemos uma dificuldade na obtenção do material das provas do material a ser analisado tendo em vista a inexistência de um precedente de uma investigação policial no Brasil concomitante ou paralelo à investigação da Aeronáutica. A própria Aeronáutica reconheceu esse fato como uma situação anômala. Mas o clamor público a urgência não permitiria esperar mais tempo para identificarmos as causas e autoria do acidente.

Então, eu busquei primeiramente o acesso a todo o conteúdo do material na Aeronáutica. A caixa-preta da aeronave, todos os registros do controle de espaço aéreo, as telas radar, manuais de operação da aeronave, e submeti todo esse material aos nossos peritos criminais. Foram também tomados depoimentos de controladores do espaço aéreo, de comandantes da Aeronáutica, de especialistas da EMBRAER, e podemos enfim no dia 7 de maio concluirmos o inquérito. Como eu disse, há uma divisão de responsabilidades neste inquérito entre controladores do espaço aéreo e pilotos americanos. Eu vou tentar fazer rapidamente o resumo das conclusões para mostrar porque chegamos a essa divisão de responsabilidades.

Tudo começou com o plano de voo da aeronave Legacy. O plano de voo foi corretamente elaborado, ele previa mudanças de rota de acordo com as cartas aeronáuticas, evidentemente foi feito por uma empresa especializada e assim foi transmitido para o controle do espaço aéreo. Se tivesse ele tivesse sido seguido da maneira que estava não teria acontecido o acidente. Então, a previsão era uma saída de São José dos Campos para Brasília a 37 mil pés, por uma determi-

nada aerovia, uma mudança em Brasília para 36 mil pés uma vez que essa é a altitude prevista para aquela aerovia, é uma aerovia que tem que ser em altitudes pares para quem está indo em direção ao norte ao País, e uma outra mudança posterior a 38 mil pés também ainda em altitude par. Ao proceder autorização desse plano de voo, o controlador de Brasília não observou a norma prevista para a elaboração de uma autorização. Diz a norma que as autorizações têm que conter a identificação da aeronave, o limite da autorização, até que ponto ela é válida, as rotas de voo, os níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma. Como já foi repetido durante essa semana pelo Relator, ele falou várias vezes esse diálogo que existe da autorização sendo passada em que há uma lacuna. O controlador não passa até aonde é válido os 37 mil pés.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O controlador que V.S.^a se refere é de São José ou de Brasília?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: O de São José é que mantém o diálogo com o piloto. Mas, segundo ele, a autorização é elaborada por Brasília porque somente o órgão de controle do espaço aéreo de Brasília que pode autorizar. Então ele é simplesmente um retransmissor de uma autorização elaborada em Brasília. CINDACTA I. O próprio Coronel que esteve aqui ontem, aliás, foi o Brigadeiro Kersul, disse que... Não, foi o Coronel Rufino, que se fosse com ele o que ele faria se fosse transmitido um plano daquele o que ele é que ele faria? Ele disse que confirmaria. Pediria. “É isso mesmo? Eu devo seguir a 37 mil pés até o final?” Porque ele sabe que a carta prevê uma mudança para níveis pares após Brasília. Caso o controlador afirmasse, “é isso mesmo”, então ele voaria tranquilo porque saberia que aquilo ali foi coordenado entre os centros de controle e não teria nenhum problema.

Porém, os pilotos americanos não contestaram, não apresentaram nenhuma dúvida. O controlador por sua vez imaginou que tivesse entendido a maneira que ele pensava que estava transmitindo. Ou seja, até Brasília apenas. Segundo dizem os próprios oficiais da Aeronáutica, nos Estados Unidos o controle tem esse costume de passar a rota direta e à medida que for tendo alguma necessidade de autorização o centro entra em contato. Mas no Brasil jamais o piloto faria isso, contestaria. Pode-se imputar até uma culpa mais leve, digamos aos pilotos por serem americanos. Mas a norma diz que o piloto deve, se tiver dúvidas, se aquilo ali confronta com alguma norma de segurança ele deve questionar ao controlador. Então faltou, só isso teria evitado o acidente. Ele tem que estudar. A norma diz que ele tem que estudar o plano de voo, a rota que ele vai voar, as altitudes. Então, bastaria para

evitar o acidente perguntado 370 direto até Eduardo Gomes? Aí o controlador talvez perguntaria para Brasília. Não, em Brasília você chame e pergunte qual é a nova altitude. Algumas cautelas que poderiam ter sido tomadas. Então já temos esse problema aí do plano de voo. A norma diz também que o piloto é o responsável pelo cumprimento das regras do ar. Então ele não é simplesmente, ele não está adstrito aos controladores. Ele tem que conhecer profundamente a norma até mesmo para questionar caso haja alguma incoerência nas instruções passadas. E toda a aeronave deve seguir a autorização dada. Deve seguir o plano de voo evidentemente. Ele não pode alterar aquilo que foi autorizado. Exceto se obtiver uma nova autorização.

A gente tem que também ter um conceito, entender um conceito que é o de vigilância radar. Que é um diálogo também, vou ler os dois diálogos aqui em que a aeronave estava sob vigilância radar.

A vigilância radar é a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo, em que a aeronave é vista pelo radar. Ou seja, existe um radar que a monitora e existe um controlador que a enxerga num console, numa tela e a partir daí é capaz de assegurar, dar uma segurança àquele voo ali. Vigilância... Vetoração radar é outra espécie de serviço também prestado pelo controle de espaço aéreo, pelos CINDACTAs, que o controle de espaço aéreo mais completo, onde o próprio controlador dá as mudanças... Eu gostaria até de ler aqui. “O controlador será responsável pela navegação da aeronave devendo transmitir para a mesma as orientações de proa(F) em mudança de nível que se tornarem necessárias. Então a vigilância radar... Vetoração. É a mais completa. Aquele avião estava sob vigilância radar. Então portanto o piloto ainda é responsável pela navegação. Então ele tem que tomar as providências. Seguir o plano, notificar, solicitar as autorizações necessárias, sempre que for necessário uma subida ou descida ele é que vai tomar essa providência. E ainda diz mais aqui, durante uma vetoração radar que é aquele mais completo serviço, o piloto em comando deverá confirmar e se necessário solicitar instruções complementares sempre que uma proa, altitude autorizada for julgada incorreta ou inadequada para a segurança da aeronave. Até mesmo naquele mais completo serviço o piloto ainda tem essa obrigação de confirmar as instruções passadas, certificar se aquilo ali não está gerando uma insegurança para a aeronave.

Continuando, então essa aeronave decolou, com essa autorização. O controle achando que tinha passado somente até Brasília e o piloto achando que tinha recebido até o final, e atingiu próximo a Brasília, faltando talvez quatro ou cinco minutos para passar sobre o

radar de Brasília, ele manteve um novo contato com o centro de controle e apenas afirmou estou a 37 mil pés o centro de controle então disse para ele: Ok, aperte o seu transponder para que eu veja aqui código tal você está sob vigilância radar. E nada mais foi dito. A partir daí então o piloto que deveria descer continuou a 37 mil pés. E não mais obteve comunicação com o centro, passando aproximadamente uma hora até ocorrer o acidente sem qualquer comunicação bilateral com o centro de controle.

Uma questão também que lógico que não há nada errado, mas que causou o acidente foi a fatalidade, não sei se era comum nessa rota a aeronave do GOL tomar essa providência, mas o plano original do GOL era de 41 mil pés até Brasília. E no momento da decolagem ele solicitou uma autorização para 37 mil. Que também era correta. Todas as duas eram corretas. 41 mil ou 37 mil. Mas se ele tivesse seguido o plano da empresa que é o original 41 mil pés não teria acontecido o acidente. Então ele pediu para alterar. Tem esse diálogo do piloto previsto 41. Mas eu solicito--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita Delegado. Quem pediu para alterar?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: O piloto da GOL. Comandante Dércio.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ele pediu para ir a 37?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: A 37 mil pés. Talvez explique porque 37 e não 41, de repente para combustíveis pode ser melhor. Eu não conseguiria explicar o porquê. Teria que consultar alguém que... Mas ele solicitou uma autorização... [interrupção no áudio] para 37 mil que é também prevista na rota.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Está correto. Está previsto para aquela rota 37 mil. Normal. Mas aí é mais um fator que aí jamais um fator de fatalidade que ocorreu que colaborou com o acidente. Embora a aeronave GOL estivesse totalmente correta quanto a altitude, direção, etc. Resumindo, na parte de plano de vôo os problemas que nós tivemos foram esses. Uma má compreensão dos pilotos quanto ao plano passado, um plano que foi autorizado de forma incompleta pelo controle, o controle não seguiu a norma de passar até quando vale aquela autorização, eu pelo menos imputo uma negligência aos pilotos de estarem num outro País tentarem esclarecer definitivamente qual era aquela autorização, mesmo porque de São José até Manaus a distancia é bem grande, e ele tinha em mãos um plano que previa uma modificação, ele tem uma carta aeronáutica dizendo que ali é mão dupla, e que as altitudes previstas na norma são ímpares para quem vem do norte para o sul e pares para quem sobe. Então eu acho que ele deveria ter tido a cautela de

questionar se realmente era correto. Uma vez dito que era correto, pronto, ele não tem mais responsabilidade nenhuma. Aí passa a ser exclusivamente do controle. Essa questão foi realmente já discutida aqui que é a questão da inobservância pelo controle de espaço aéreo dessa... De passar o plano de vôo corretamente. Uma outra... Então esse é um ponto que nós analisamos. Uma segunda parte do inquérito foi a questão do transponder e TCAS. Essas aeronaves que voam nessas altitudes muito elevadas, no Brasil o espaço aéreo chama-se vôo RVSM que é uma condição especial em que há uma separação muito pequena entre as aeronaves. Uma separação de apenas mil pés, que dá em torno de 300m entre uma aeronave e a outra. É obrigatório para voar nessa altitude o equipamento TCAS II que é o mais avançado e o transponder. E todas essas duas aeronaves envolvidas no acidente possuíam esse equipamento. O transponder que é o equipamento que faz a comunicação do radar com a aeronave, ou seja, ele transmite continuamente as informações da sua altitude para o radar, para o controle saber se está correto, e recebe também as informações do radar e de outras aeronaves. Comunica-se também com outras aeronaves para saber se não há nenhuma aeronave no tráfego perigoso. E o TCAS II que é o equipamento que proporciona, que dá os avisos de perigo. Então ele dá avisos sonoros de tráfego conflitante se há um tráfego perigoso ele vai soar um alarme sonoro de tráfego e o piloto pode avaliar... Aqui sei que não tem nenhum perigo, estou numa distancia segura e num segundo momento ele dá um aviso de decisão que é... Se tivesse funcionando teria dado para o piloto do Legacy. Então ele vai... Olha está em rota de colisão você deve desligar o piloto automático e imediatamente virar à direita e virar à esquerda, e a aeronave, mas o piloto vai ter que proceder a manobra. Mas a aeronave vai avisar qual a manobra segura. E da outra aeronave a mesma coisa. Vai ser dado o aviso para o outro piloto.

Então, para voar nesse espaço aéreo é necessário os dois equipamentos estarem funcionando. Em caso de falha de transponder, o piloto deve notificar, o piloto deve notificar o órgão de controle de espaço aéreo com fraseologia negativa RVSM. Então, ou seja, ele não está mais em condições de voar naquele espaço aéreo. Não pode mais voar com a distancia tão pequena de outras aeronaves. Tem que ser separado, tem que sair desse espaço aéreo.

No caso em concreto, isso aí já foi amplamente divulgado, o transponder e o TCAS estava funcionando perfeitamente até Brasília até seis minutos após Brasília quando então misteriosamente ele deixou de funcionar e a partir daí, então, a aeronave ela já não

tinha mais condições de segurança para voar naquele espaço aéreo. E voltou a funcionar somente após o acidente. Mas quase que imediatamente após. Questão de poucos minutos. Um ou dois minutos ele voltou a funcionar.

SENADOR MÁRIO COUTO: Dá para presumir que ele foi desligado, então.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Pelo menos ele foi religado com certeza. Então ele foi desligado pelas conclusões que vou dizer que ele foi desligado. A gente... Os indícios. Se futuramente se provar que não foi desligado que ele deixou de funcionar por uma falha mecânica, mas até hoje não há essa prova. Os indícios são todos de desligamento. Muito bem. Então deixou de funcionar. Especulou-se muito sobre desligamento de transponder para fazer manobra, etc. O próprio Coronel Rufino disse que foi descartado, e realmente o laudo pericial do nosso instituto de criminalística diz que em hipóteses algumas foram feitas manobras perigosas com a aeronave, a aeronave seguiu no piloto automático desde São José dos Campos quando ela atingiu 37 mil pés até o momento do acidente. Então não haveria sentido em desligar transponder voluntariamente para fazer manobra para testar porque isso não foi feito. E por que é que nós acreditamos que foi um desligamento involuntário? E foi desligamento. Os peritos examinaram a caixa preta e existe um parâmetro, um dado que é gravado continuamente pela caixa-preta que é o do funcionamento do transponder e TCAS. Tem uma coisa chamada barramento elétrico que é para ver se o equipamento deixaram de ser alimentados eletricamente durante algum momento ali com isso deixaram de funcionar. E não há nenhum registro. Quer dizer, defeito não foi registrado na caixa-preta. Os equipamentos foram submetidos a perícia nos Estados Unidos, e também não apresentaram defeitos. Isso foi repetido aqui pelo Coronel Rufino. Então estavam em tese em plenas condições de funcionamento. Partimos então para a questão de falha humana. Porque se estavam, não apresentavam defeito, foram submetidos a testes posteriormente, não apresentaram também defeitos, funcionaram perfeitamente após o choque, então os indícios são fortes que o equipamento estava perfeito e que o que houve foi um desligamento involuntário acreditamos, desse equipamento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita uma pergunta que eu jugo ser do interesse comum. É fácil fazer um desligamento involuntário de um transponder?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Olha, o desligamento em si é relativamente fácil. Porque é um botão, tem uma central com quatro botõezinhos pequenos de um lado, quatro do outro que embora tenham funções

diferentes são muito parecidos. São muito parecidos. E para desligar basta... Você aperta uma vez o botão, você tem então a partir daí, você pode selecionar os modos de funcionamento do transponder. Se você ao invés de apertar uma vez, e selecionar um outro você apertar duas vezes, você já desligou.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Tem que apertar duas vezes.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Tem que apertar duas vezes.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É digital.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: É digital, mas ele pode ser apertado uma vez agora e você não faz aquele segundo comando e aperta daí a pouquinho ele de novo.

SENADOR MÁRIO COUTO: Delegado, mesmo que tivesse sido involuntário, no decorrer do trajeto ele não sentiria que estava desligado? Por que ele passou quanto tempo desligado?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Em torno de uns 45 minutos.

SENADOR MÁRIO COUTO: Então, ele não sentiria, ele não notaria que estava desligado?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Bom, aí vamos dar mais uma explicação sobre o painel da aeronave.

SENADOR MÁRIO COUTO: Deixa eu acrescentar só mais uma dúvida. No caso dele ele receber permanentemente a corrente elétrica ele não poderia ficar apenas em *stand-by*? Quer dizer, continua recebendo...

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente. Fica em *stand-by*. Ou seja, ele não teve um defeito, ele ficou em *stand-by*. Desligado apenas.

SENADOR MÁRIO COUTO: Mas alimentado eletricamente.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Mas alimentado eletricamente. Exatamente. Porém *stand-by*. É o caso dele estava em *stand-by*. Para nós é *stand-by*. Vamos lá, como é que acontece quando desliga? Tem duas telinhas que ficam permanentemente mostrando no painel o estado de funcionamento do transponder e TCAS. Só que o aviso do estado é um aviso muito pequeno. Ele é em branco, na cor branca, e diminuto. Está lá TCAS OFF. Ou então algum outro defeito TCAS, alguma coisa assim. Então ele é pequeno. Além disso, tem uma segunda tela, ou melhor, uma terceira tela que mostra quando a tela... Mostra os tráfegos. É a tela dos TCAS propriamente dita. Para o piloto saber se estava desligado, vamos supor, desligou sem querer lá, ia aparecer esse aviso TCAS OFF, mas como eu disse um aviso pequeno. E se a tela num outro painel lá a tela do TCAS estivesse aberta, ele ia ver também

eventuais aeronaves que entrassem na sua rota. Não há um aviso sonoro. E foi isso que foi explicado pelo Coronel Rufino de que está se criticando a forma como é feito esse equipamento hoje. Uma entidade internacional diz que deve-se repensar o TCAS e colocar um aviso sonoro talvez de desligamento em pleno voo de TCAS e transponder para que o piloto não fique apenas com esse aviso pequeno lá, sem um aviso sonoro de desligamento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Delegado, permita só para compreensão de quem está assistindo. Ao desligar o transponder o TCAS também desliga.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Também desliga. Funcionam em conjunto.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Um depende do outro.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: São gêmeos. Funcionam em conjunto. Um depende do outro. Então desligou, desligou ambos. Então as conclusões que se chega. O TCAS está funcionando perfeitamente até Brasília. Poucos minutos depois ele deixa de funcionar. E quando há o choque, o piloto, o TCAS e transponder volta a funcionar. Aliado a isso há um diálogo logo após o acidente em que um piloto pergunta para o outro, sente o choque e eles viram que houve um choque, alguma coisa. Então eles perguntam. Primeira coisa: “Você está com o TCAS desligado?” Aí o outro afirma: “Não. O TCAS está desligado”. Então nesse momento ele constata que está desligado. O outro, “ok”. Então vamos lá, programa logo o código de emergência. Com isso ele liga e programa o código de emergência que é o 7.700. A partir desse momento de imediato ele é capitado pelos radares de Brasília. Chega-se à conclusão, portanto, que o radar também estava funcionando, o do controle do espaço aéreo, porque se não estivesse não ia captá-lo de imediato. Então ele não foi captado porque estava desligado. E não porque o radar do controle do espaço aéreo estivesse com defeito. E outra, nesse momento também eles selecionam numa das telas que ele tem ali no painel, a tela do TCAS. E passa a ver... Porque começa a ficar preocupado. Ele seleciona. E essa tela desde a decolagem em São José dos Campos em nenhum momento ela tinha sido aberta. Ela estava... São páginas que vão virando e ele não tinha colocado em momento algum na página do TCAS. Só colocou depois do acidente. Isso está registrado na caixa-preta e nosso laudo pericial. Os peritos falam: Olha, a tela que mostra o TCAS em nenhum momento ela foi selecionada pelos pilotos. Só foi depois do acidente. Porque é ali que o piloto fica vendo os pontos que significam aeronaves. Então ele vai ver onde está selecionado aquele tráfego que seria

perigoso, conflitante. São todos esses indícios somados nos levam à conclusão de que os equipamentos estavam em plenas condições de funcionamento e que foram desligados depois de Brasília involuntariamente. E voltaram a ser ligados também por um comando do piloto logo após o acidente.

Por fim, existe também um diálogo do piloto. Logo após ele pousar na Serra do Cachimbo, ele conversa com o Comandante do CINDACTA IV. E nesse diálogo o Comandante do CINDACTA IV tenta entender o que aconteceu ali e faz algumas perguntas básicas para ele. Qual a atitude estava. “Ele fala, eu estava a 37 mil pés”. “E o seu TCAS estava funcionando?” Ele fala, “Não, o TCAS estava desligado”. Então ele fala isso de maneira espontânea para o Comandante ali naquele momento em que ele está ainda talvez... Meio desorientado com aquela situação toda. Passaram por um risco grande de queda e o Comandante o pergunta por mais três vezes. Talvez até estupefato: “Está desligado, mesmo? Tem certeza?” Ainda pergunta três vezes. E nas três vezes ele recebe a resposta: TCAS estava desligado. Na quarta vez é que ele muda de versão e diz que estava ligado.

SENADOR MÁRIO COUTO: Delegado, é verdade que o comandante do Legacy fez um contato com outra aeronave para descer ali?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Sim. Ele fez um contato. Ele pediu para uma aeronave americana, um cargueiro que passava naquele momento o auxiliasse mantendo contato com o Centro de Controle de Espaço Aéreo para que ele se situasse saber onde é que ele poderia pousar. Então ele manteve-se em contato com a aeronave vizinha.

SENADOR MÁRIO COUTO: Rapidinho. Esse contato não poderia ser ao invés dessa outra aeronave CINDACTA I?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Sim, mas ele não estava conseguindo esse contato. Porque essa é talvez uma dúvida que ainda existe se ele estava usando frequências erradas. Mas ele não conseguia esse contato com Brasília. Então ele teve que usar essa ponte com outra aeronave.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita... Só para entender uma coisa aí, delegado. Qual foi o momento que a torre, que o controlador em acesso percebeu que tinha havido um problema também? Quanto tempo após o choque?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Olha, na verdade os controladores só perceberam, alguns minutos depois do acidente quando a aeronave já deveria estar visível para Manaus. Aquele Legacy deveria estar visível. O sujeito, olha não chegou aqui ainda. E o outro fala. “E

o GOL?” “Também não recebi”. Aí eles começam a se preocupar. Mas passam-se vários minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então o piloto não pediu ajuda aos controladores.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ele não tinha comunicação. Ele não conseguia falar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não tinha frequência.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não. Então voltando um pouquinho para a questão de transponder e TCAS, eu acho que esses indícios apontados nos levam à culpabilidade dos pilotos em relação ao funcionamento de transponder e TCAS. Não observaram o funcionamento durante o voo, talvez estivessem distraídos com outra questão quando passaram sobre Brasília. Por quê? No próprio laudo consta também que ao sobrevoar Brasília, eles já estavam preocupados com a próxima etapa do voo de Manaus para os Estados Unidos. Eles dialogavam sobre questões da... Planejando a próxima rota, operavam, tentando operar um outro equipamento da aeronave. Então eles estavam concentrados nessa tarefa aí. Talvez tenham se descuidado naquele momento. Em estar envolvidos com outras coisas ali.

SENADOR MÁRIO COUTO: Delegado... Delegado.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Pois não.

SENADOR MÁRIO COUTO: V.S^a. fala da culpabilidade nesse ponto dos pilotos, do desligamento do transponder, mas tem uma outra anterior, de não ter obedecido o plano de voo.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente. Pelo menos ter questionado se aquele 370 era até o final. O nosso Relatório também nós achamos que faltou cautela deles nesse ponto aí.

SENADOR MÁRIO COUTO: Depois de Brasília começa a ter um erro do piloto.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Sim. Evidentemente que ele supunha que estava certo. Tanto é que ele dialoga também depois do acidente e diz: Olha, eu estava certo. Um falando com outro. Eu acreditei que estava na altitude correta. Porque eles não me mandaram descer em Brasília. Então eu continuei a 37 mil. Eu recebi autorização para ir direto a 37 mil. É o que ele disse. Mas o plano era 36.

Muito bem. Então acho que essa questão de transponder e TCAS de forma sintética já está esclarecida. Tem um terceiro aspecto que é a questão de falhas de comunicações. A aeronave ficou quase 60 minutos sem estabelecer comunicações bilaterais com centros de controle de espaço aéreo. Brasília e Amazônia. Então ele não conseguiu falar durante 60 minutos. Em caso

de falha de comunicação, o piloto tem que tomar algumas providências. Uma delas prosseguir conforme o plano de voo em vigor até o limite da autorização. E se essa não for o seu destino, continuar o voo de acordo com o plano de voo apresentado. Em tese ele deveria então descer na falta de comunicações e seguir aquele plano de voo previsto de 36 mil pés. Porém, é óbvio que ele achava que estava correto. Então ele ia seguir o plano que ele achava que tinha sido autorizado. Foi o que ele fez, continuar a 37 mil. Porém que tem uma outra obrigação, ele tem que acionar o código transponder 7600 que é de falha de comunicações. E não o fez. Ao acionar esse código 7600 evidentemente que ele ia ver que estava desligado e a partir daquele momento ia voltar a funcionar e ia ser captado pelo Centro de Controle de Espaço Aéreo que por sua vez ia verificar imediatamente que ele estava numa altitude incorreta. E aí o controlador com certeza ia tomar uma providência naquele momento. Como não foi acionado, permaneceu desligado e permaneceu sem comunicações. Então nós imputamos também uma falha nesse caso aí aos pilotos de não terem seguido a norma. De ficar 60 minutos sem comunicação e não acionar o código de falhas de comunicações. E de cancelar o voo RVSM. Com essa falha de comunicações o controle ia cancelar esse voo dele.

Eu acho que basicamente são as condutas que nós imputamos culposas dos pilotos do Legacy. No Relatório, a gente apontou também falhas do controle de espaço aéreo. Como eu já disse a autorização do voo foi mal feita, foi mal dada, faltou até o ponto que tinha que ir aquele nível, a autorização foi incompleta. Não foi detalhada. Essa responsabilidade seria do controlador de Brasília que foi o encarregado de repassar esse plano para São José dos Campos. Em Brasília também houve uma outra responsabilidade do Centro de Controle de Espaço Aéreo e é o que a gente acha do controlador, do servidor ali que foi não avisar o Legacy que ele estava, deveria baixar a 36 mil ao notar que deveria ter visto que estava numa altitude incorreta, o próprio Senador Demóstenes exaustivamente bateu nessa questão que ele teve seis minutos na tela a altitude incorreta. Deveria estar vendo e não tomou nenhuma providência. Então aí é uma conduta que a gente acredita culposa.

A falta de comunicações também em espaço RVSM, essa separação mínima, ela... A falta de comunicações dá ao controlador uma obrigação de cancelar aquele voo RVSM. O controlador também tem que tomar essa providência. Separar aquela aeronave das demais, comunicar o próximo centro de controle. Vocês vêem que eles não avisaram Manaus de que tinha uma aeronave sem comunicações e sem transponder.

Isso tinha que ser feito. É o que diz o manual. Então uma aeronave sem comunicações você cancela o vôo, RVSM, você separa das demais, inclusive ela vai numa outra altitude, uma altitude de aeronave digamos assim perdida. Então vai dizer para as próximas que devem manter uma outra altitude. Separar.

Deve tentar contato para pedir para a aeronave fazer um teste de transponder e também não fizeram. Não tomar nenhuma das providências. Poderia talvez ser uma complacência do centro de controle com uma situação anômala. Talvez situação embora anômala não seria de risco. Então esse é um dos controladores que esteve aqui sentado que teria falhado.

SENADOR MÁRIO COUTO: Delegado, eu tenho uma dúvida até agora. Eu vou tentar tirar com V.S^a.. Foram dois controladores. Um que recebeu o plano de São José dos Campos. E depois teve o outro controlador que recebeu o serviço. É isso?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Bom, um controlador estava em São José dos Campos que passou--

SENADOR MÁRIO COUTO: Não, aqui em Brasília. Eu falo Brasília.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ah, Brasília? Transmitiu o plano. É o primeiro.

SENADOR MÁRIO COUTO: Isso.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Isso assim que a gente... Poderia ter até ter incorrido em algum erro. O segundo foi que recebeu a aeronave aqui em primeiro lugar. Foi aquele que eu acho que teve mais condições de atuar e não atuou. É aquele que viu--

SENADOR MÁRIO COUTO: Esse que pensou que estava em 36 mil pés. Pensou que estava.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Pensou que estava.

SENADOR MÁRIO COUTO: Em função do plano.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: É, em função do plano. Mas a tela radar mostrava que estava em 37. A tela esse negócio do sistema alterar, não. Foi claro. O sistema funcionou. Ele mostrou aqui. Está a 37 mil pés. Só que não sei. Nesses minutos ele não viu. Distraiu, sei lá. Um erro. Nesse momento ele deveria ter visto. Aí vêm outros passos aqui. Já falamos desse próximo controlador que deveria ter visto. Então ele ficou mais um tempo com essa aeronave. Ficou mais um tempo e em situações anômalas também. Então ele teve outras oportunidades de tomar providências. Aí ele sai do serviço e é rendido por um outro que estava aqui também sentado no depoimento. Esse segundo recebe do controlador a aeronave como se estivesse a 36 mil pés. O outro passa para ele. Está a 36 mil pés. Não fala que está sem transponder, não fala que ele não tinha certeza porque não está sendo captado pelo ra-

dar primário, ou seja, uma altitude duvidosa, não fala que estava sem comunicações, passa para ele. “Está a 36 mil, está tudo ok”. O outro recebe, e também não questiona. E por sua vez durante o turno de trabalho desse rapaz, a aeronave também não tinha o transponder funcionando. Então a altitude variou. Ele inclusive fala no depoimento dele: Eu tive dúvida sobre o funcionamento desse transponder. Então eu realmente cheguei a ter dúvida se ele estava funcionando ou não estava funcionando. Só que ele não saiu do terreno da dúvida para o terreno da ação. Ele teve dúvida, tentou contatos, mas também não tomou as providências que deveria tomar.

SENADOR MÁRIO COUTO: Delegado, a altitude variou é uma interpretação ou é um fato?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não. É uma interpretação do radar que quando não tem o transponder o sinal do radar primário, ele é mais fraco. Ele é mais fraco. Então ele não tem aquela precisão quanto à altitude. Então não pode confiar plenamente na altitude. Por isso que precisa do transponder. O transponder ele estabelece contato com o radar primário, que é o radar mais fiel. Então vai dar a atitude exata. Então naquele momento ele só tinha o radar secundário. Ou seja, altitudes variáveis, por quê? Imprecisas. O transponder é o secundário que dá exatamente a altitude. Então esse controlador também foi talvez complacente com a situação anômala. Não tomou as providências do manual. Ao lado dele estava o assistente que é o rapaz que faz os contatos por telefone com os outros centros, é que transfere aeronave, que recebe outras aeronaves porque que o controlador não pode sair da tela. Ele tem que ficar o tempo todo olhando. E o outro pega o telefone e faz a comunicação. O assistente também não tomou as providências. Ele passou para Manaus como se estivesse tudo tranquilo. A aeronave está 36 mil, está te chamando aí? Está com comunicações? Está visível? Não passou nenhuma das anomalias que eram constatadas naquele momento. Então aí é outro erro do controle de espaço aéreo. No inquérito a gente embora apontando esses erros, nós não fizemos indiciamento, não apontamos os controladores como culpados. Apenas sugerimos a investigação porque para nós era competência da Justiça Militar julgar os militares por crime militar. E eu não mudo esse entendimento, eu tenho certeza na minha convicção de que é assim. Deveria ser porque cometeram um crime militar. Então deveria ter havido um IPM, inquérito policial militar, ou até uma denúncia direta pelo Ministério Público Militar que pode-se pensar os inquéritos se já tiver os elementos, porém o Procurador da República no Mato Grosso não entendeu assim e os denunciou... Todos esses que eu citei aqui foram denunciados pelo

Ministério Público na semana passada, na sexta-feira, como tendo agido, um deles inclusive dolosamente. Foi entendimento do Procurador. E três culposamente. Ele considerou que foi crime comum. É o entendimento dele com o qual, eu no inquérito eu achei outra coisa. E até aquele momento eu achava que o Ministério Público Federal também ia seguir por esse lado pelas conversas que a gente estava tendo e foi isso que eu coloquei no Relatório.

Então hoje a situação mudou. Eles estão formalmente... Foram denunciados. Acho que o Juiz ele não recebeu a denúncia. Não houve aquele ato formal de recebimento da denúncia. É o que eu acho pelo que li ali na imprensa. Então não podemos considerá-los réus ainda. Mas se receber eles vão ser processados pela Justiça Federal. Eu acho que em síntese seria isso aí.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha] A presidência agradece os esclarecimentos e as informações prestadas com muita precisão pelo Delegado Renato Sayão Dias e concede a palavra ao Relator para conduzir a oitiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhores convidados, Sr. Delegado Renato Sayão que nos acompanha, é apenas para estabelecer um paralelo entre o que entendeu o Procurador da República em Mato Grosso e V.S^a, eu lhe faço um relato e faço algumas perguntas.

O Procurador da República em Mato Grosso, Tiago Lemos de Andrade, disse que a tragédia com o avião da GOL não teve apenas uma causa determinante, mas sim uma série de fatores. Que, aliás, V.S^a também caminhou na mesma direção. Ele aplicou que as seis pessoas denunciadas, dois pilotos e quatro controladores de voo tiveram atitudes importantes que levaram ao choque entre o jato Legacy e o Boeing da GOL. Conclusão também que V.Ex^a chegou. Os controladores denunciados São Jomarclo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José Santos de Barros e Felipe Santos dos Reis. Nós não ouvimos Felipe Santos dos Reis que era o controlador em São José dos Campos que por sua feita mandou um atestado onde a profissional que o atende, uma psiquiatra diz que em decorrência dos remédios que ele toma ele não teria condições de fazer o depoimento.

Para o Ministério Público Federal, a imprudência e negligência de controladores de voo e pilotos do jato Legacy teriam sido a causa do choque das duas aeronaves em pleno voo provocando a queda do Boeing e a morte dos tripulantes e passageiros. Eu acho que nesse caso foi até imperícia porque eles tinham obrigação legal de conhecer os aparelhos. Então me parece

que eram técnicos. Se cada um não tivesse cometido erro, o crime não teria ocorrido, disse o Procurador em entrevista coletiva à imprensa na tarde da última sexta-feira. Não há um motivo único, mas uma combinação de várias falhas, várias condutas irregulares. No entanto, Tiago de Andrade ressaltou que um dos denunciados teve papel mais relevante na tragédia, a culpabilidade de Jomarclo dos Santos é maior, frisou o Procurador. Tiago de Andrade disse que o Sargento da Aeronáutica Jomarclo era responsável por monitorar o jato Legacy. Ele teria visto no radar que a aeronave estava numa altitude diferente da estipulada no plano de voo, mas não entrou em contato com a aeronave para que ela mudasse de atitude. Além disso, Jomarclo teria passado o comando para outro controlador sem avisar da irregularidade dando a entender que a situação era normal e que o Legacy seguia o traçado sem problema. Jomarclo, ainda de acordo com a denúncia, teria notado que o transponder da aeronave estava desligado e também não teria tomado medidas para corrigir a falha. Aliás, essas conclusões foram baseados no trabalho que V.S^a desenvolveu.

O senhor concorda com a assertiva de que a tragédia com o avião da GOL não teve apenas uma causa determinante, mas sim uma série de fatores? O senhor poderia elencar tais fatores de uma forma sucinta? Claro que a sua exposição foi nessa direção.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: De fato foram vários os fatores. Como eu disse, um deles se retirado teria evitado o acidente. Poderia ter até ocorrido uma... Ainda permanecido o crime de exposição a perigo. Mas sem o resultado morte. Sem o resultado de acidente. Ou seja, a situação de perigo poderia ter ocorrido, deixado assim tirado só um dos fatores, mas não o resultado morte. Porque o simples descumprimento da norma já pode se colocar como incorrendo em crime de perigo. Dispensaria maior um resultado, um crime formal. Então simples descumprimento da norma, se constatado e chegar ao conhecimento de alguma autoridade já teria sido cometido o crime.

Os fatores preponderantes foram: Em primeiro lugar, o equipamento TCAS e transponder desligados. Primeiro lugar. Porque se todos erros estivessem sido cometidos, mas se o equipamento estivesse funcionando o piloto teria oportunidade de avisar pela própria aeronave fazer a manobra evasiva e não se chocar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Um dos comandantes que aqui depôs, os representantes da Aeronáutica, disse que se o piloto, e o piloto tinha obrigação de conhecer as normas e saber que a partir de Brasília a altitude dele era de 36 mil pés. Então essa inciência dele, essa ignorância dele que parece evidente, porque se tivesse conhecimento

ele teria baixado para 36. Não ia voar de contramão colocando em risco a vida dele.

Então, V.S^a. entende que ele tinha a obrigação de saber, mas não sabia? Pelos estudos que V.S^a. fez.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Os pilotos eles têm, pelo certificado de [inaudível] eles têm toda qualificação técnica necessária para desenvolver esse tipo de voo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu digo em relação às aerovias brasileiras, especialmente essa, que para quem conhece deixa claro que a partir de Brasília teria que baixar para 36 mil.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Eu diria que pelo que a gente... No final do inquérito, com as entrevistas, com os depoimentos, com os estudos, é uma norma básica essa daí. Saber que naquele rumo magnético de... Está até aqui, rumo magnético de zero a 179º é ímpar, e de 180 a 359 é par, é básico. É uma das primeiras normas do espaço aéreo RVSM. Está lá. Espaço aéreo RVSM. Os níveis de cruzeiro serão os seguintes. Traz lá para o norte tanto e para o sul tanto. Isso é básico.

Então, ele deveria, eu acho que como ele recebeu poderia ter voar numa contramão ali desde que autorizado pelo centro de controle. Só que era uma coisa que conflitava com a norma. Então ele deveria se certificar questionando se estava correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa instrução inicial que partiu de São José dos Campos, 37 mil até Eduardo Gomes, será que essa instrução parcial não se deu por conta inclusive de uma dificuldade de comunicação? Ou seja, o controlador não fala tão bem inglês... Olha, eu dou a instrução até Brasília, quer dizer, dou instrução geral mas em Brasília eles vão ele mandar baixar. O senhor entende que essa dificuldade de comunicação em inglês em São José dos Campos pode ter contribuído para que esse trecho passado fosse passado como um todo e não o trecho evidentemente picado, parcelado, 37 mil até Brasília, 36 mil até Teres, 38 mil até Manaus. Até porque naquela comunicação que V.S^a. inclusive transcreve no inquérito, já naquele primeiro momento o piloto diz que: Olha, não copieie o número do transponder. Quer dizer, naquela comunicação rudimentar ele já disse. O primeiro número do transponder eu não copieie. O senhor acha que essa comunicação pode ter sido falha e a impossibilidade de manter uma comunicação maior pode ter contribuído para isso, para que o trecho fosse passado de forma equivocada?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Eu acredito que não pelo seguinte. A fraseologia utilizada eles não mantém um diálogo coloquial entre controlador e piloto. Eles usam padrões de fraseologia que estão nos manuais.

Então essa fraseologia técnica ali os controladores dominam tanto é que o próprio controlador de São José fala: Várias aeronaves já saíram da EMBRAER aqui com pilotos americanos. E nunca tivemos nenhum problema de entendimento de instruções passadas. Então acredito que não houve problema de comunicação no inglês, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor entende que como ele autorizou 37 mil até o Eduardo Gomes, para ele controlador foi passado que o voo era esse? Ou não?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não, O controlador disse que aquela-- [interrupção no áudio]... para Eduardo Gomes. Ou seja, em direção a Eduardo Gomes. Qual é a rota de voo? A rota é: São José, Eduardo Gomes. E não até Eduardo Gomes. E a comunicação não teve o limite da autorização. Ela teve o destino, mas não teve o limite.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas os comandantes aviadores que nós ouvimos aqui todos eles disseram que com aquela instrução, com aquela instrução eles se sentariam habilitados a voar até Eduardo Gomes em 37 mil pés. Que eles não fariam porque eles conheciam o sistema de rota, mas que baixava aqui para 36 mil, para o par. Mas que a ordem dada foi naqueles distritos termos era a ordem para Eduardo Gomes. Ou seja, o controlador pode até ter imaginado que ele dava essa ordem até Brasília. Mas pela forma como ela foi dada, o piloto poderia ter entendido como sendo a ordem dada até Eduardo Gomes. O senhor entende isso também?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não, eu entendo que o que faltou foi justamente o limite da autorização. Mas a autorização não era literalmente até Eduardo Gomes. Acho que podemos até buscar na norma aqui qual o conteúdo de uma autorização.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só ele concluir porque eu acho muito importante ele concluir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: As autorizações conterão na ordem indicada o seguinte. Identificação da aeronave, limite da autorização, rota de voo, nível ou níveis de voo para toda a rota ou parte de mesma e mudanças de níveis se necessário. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em nenhum momento ele disse que esse nível era até Brasília. Pelo menos na comunicação...

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Vamos buscar a comunicação. Vamos ver se acho ela fácil aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Cadê o de ontem? Tá ali. Veja V.Sª..

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Vamos lá. Novembro 600 X-Ray Lima. Então ele já dá a identificação da aeronave. Primeiro requisito. A ATC permissão para Eduardo Gomes. Acredito que seja a rota de voo. Nível de voo 370. Então, nível de voo é a letra D aqui. Tudo bem que ele só deu o nível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não deu até onde.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não deu até onde. Código do transponder 4574, que é um outro requisito que está aqui também com instrução complementar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nessa comunicação o piloto americano já sente a dificuldade.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ele não pegou Poços de Caldas. Ele não entendeu que... Poços de Caldas ele não entendeu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nem o primeiro número do transponder.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: É. Eu acho que faltou na verdade foi o limite da autorização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que é até Brasília.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: É. Mas a rota, Eduardo Gomes seria a rota.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Mas então...

SR. RENATO SAYÃO DIAS: São José, Eduardo Gomes. A rota de voo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Mas o limite 37 mil ele não colocou que era até Brasília.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não colocou. Então faltou um requisito da autorização aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Exatamente.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: E o piloto por sua vez não perguntou qual é o limite. Qual o limite dessa autorização?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E ele tinha obrigação até de saber que a partir dali não dava pra voar a 37 mil pés.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Aí se a culpa vai ser leve, grave ou média só no processo

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Claro. Com certeza. [interrupção no áudio] Não com os termos da denúncia, mas com a competência especialmente que na opinião de V.Sª. era da Justiça Militar.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E atribuição do Ministério Público Militar. V.Sª. pode dizer o porquê desse entendimento?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Vamos lá. Começando do básico, a Constituição Federal prevê a Justiça Militar como a justiça competente para julgar, processar e julgar os crimes militares. Começamos daí. Segundo, o Código Penal Militar conceitua que: Consideram-se crimes militares em tempos de paz o crime cometido, ou melhor, os crimes previstos neste código embora também o sejam com igual definição na lei penal comum quando praticados. Então o crime tem que estar previsto no Código Penal militar. Se não tiver lá vai ter que ser a justiça para uma lei extravagante. Segundo requisito. Se for cometido por militar em situação de atividade ou assemelhado, em lugar sujeito à administração militar, contra-militar ou até mesmo civil. Então eu achei já se enquadra aí. O crime de exposição à perigo ele encontra-se tipificado no Código Penal Militar. Assim como homicídio culposo, seja a qualificação que quisesse dar a esses fatos. Os autores dessas condutas são militares. São todos sargentos da Aeronáutica--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E o próprio local.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: em local sujeito à administração militar. O CINDACTA ele está na estrutura do Comando da Aeronáutica. É um órgão militar. E o fato de ser cometido contra civil também não retira a competência da Justiça Militar.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Só um minuto. Fazer o registro do Deputado Onyx Lorenzoni, Líder dos Democratas na Câmara dos Deputados. O Deputado Efraim Filho presente aqui conosco. Sejam bem-vindos. É uma honra para nós recebê-los.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Bom, uma terceira situação é que a Lei Complementar que prevê as atividades da Aeronáutica coloca o controle do espaço aéreo como uma das atribuições da Aeronáutica. Portanto é uma atividade militar. Tanto que se fala em desmilitarização da atividade de controle espaço aéreo. Juntei, coloquei algumas jurisprudências, eu acho que tratou-se de crime militar. Por que o Procurador resolveu, depois ele me disse num diálogo que tivemos por telefone, porque ele os denunciou perante a Justiça Militar. Vou dizer o que ele me repassou que para ele não se configurou aquele crime de exposição a perigo do Código Penal Militar, mas aquele crime de perigo do Código Penal Comum. Porque para ele aquele do Código Penal Militar exigiria a presença de uma aeronave militar como exposta a risco. Essa já não foi

a leitura que eu fiz que para mim a exposição a qualquer aeronave se enquadraria naquele artigo. Então foi por isso que nós deixamos de aprofundar na... Fazer indiciamento e até apontar com mais veemência para os controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor concorda com a opinião deles de que o controlador Jomarclo Fernandes dos Santos agiu com dolo eventual?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Olha, lógico que eu tenho que respeitar o membro do Ministério Público. Nós temos um excelente relacionamento lá no Estado do Mato Grosso, Polícia Federal e Ministério Público, trabalhamos sempre normalmente afinados, mas é óbvio ele tem independência dele funcional, entendimento jurídico, só que eu não enquadraria como ato doloso. Se eu tivesse que fazer esse enquadramento no inquérito colocaria como culposo. Ele não tinha consciência do risco que ele estava expondo ali.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Acho que ele agiu com maior grau de culpabilidade como disse o...

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Talvez acima de todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas daí colocar como dolo eventual, que ele assumiu o risco de ter praticado... Não, eu realmente acho que aí... Concordo com V.S^a. O senhor concorda que há uma preponderância de falha humana no episódio? O senhor atribui em algum momento que a máquina pode ter contribuído para o acidente? O sistema aéreo de uma forma geral ele falhou naquele momento naquele acidente? Pelos estudos que V.S^a. fez.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Nós não estudamos o sistema utilizado pela Aeronáutica. Nós nos debruçamos sobre condutas. Sobre conduta humana, aquilo foi objeto do nosso trabalho. Agora, a análise da parte do controle do espaço aéreo, eu fiz com a ajuda de um policial federal que trabalhou por nove anos no CINDACTA I, inclusive. Ele foi controlador do espaço aéreo durante nove anos e trabalhou inclusive próximo alguns daqueles que estavam ali envolvidos na tragédia. Não vou citar o nome dele porque ele trabalhou nos bastidores, nos ajudou a preparar as oitivas, a analisar as telas radar e em momento algum ele pelo menos nos apontou falhas do sistema. Pelo contrário, ao nos ajudar a analisar as condutas ali, ele foi pontuando a adequação conduta norma. O que mais preponderou ali foi o não seguimento da norma e não uma falha do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então podemos dizer que na sua opi-

nião essa alteração automática do nível de voo pelo sistema, como dizem os controladores, seria... Ela não seria um defeito, seria uma característica. Ou seja, vem 37 mil, o sistema passou a acusar 36 mil que seria o plano autorizado, mas deixando claro na tela também que o transponder que voava em 37. Então essa alteração de 37 para 36 se deu não por uma falha do sistema, mas por uma característica dele que aponta qual nível correto de voo naquele trecho.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente. Acho que o sistema simplesmente mostrou que deveria ser. Eu não entendi até agora que alegação é essa de alteração automática do sistema. Por quê? Se alteraram plano 37, 36, 38, esse é o único plano que existe registrado lá na strip eletrônica. Em nenhum momento ele muda. Então que foi autorizado, que eles pensavam que estavam autorizando assim, o piloto entendeu outra coisa, e que sempre esteve na strip eletrônica, que sempre esteve naquela... Quando foi mostrado ontem aqueles dados, tem um 360 de um lado e o outro da direita. O da direita sempre mostrou o que estava previsto pela autorização então o sistema não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Parece até que foi o momento que os Deputados se equivocaram, especialmente o Relator, porque pelo depoimento dos controladores de voo, e quando a gente ouviu também com exclusividade os controladores de voo, os controladores de voo querem nos dar impressão que aquela é uma falha de *software*. Então o *software* falha e aí baixa para o nível autorizado e não para o nível voado. Só que ficou bem claro na exposição que foi feita em seguida, pelas autoridades da Aeronáutica, e na exposição feita por V.S^a, que há um nível autorizado que permanece inalterado e há um outro nível de voo que é alterado de acordo com o transponder.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com a altitude. Então são coisas absolutamente diferentes. E que claro que os controladores aqui também e depois eu peguei as notas taquigráficas da Câmara eles colocam isso como falha do sistema. Quando na realidade é uma característica do sistema. Concorda?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Concordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os seis foram denunciados pelo crime de expor a perigo a aeronave própria ou alheia prevista no art. 261 do Código Penal. Tiago Andrade ressalta que para os pilotos e três controladores o crime foi tipificado como culposo. Para um dos controladores Jomarclo Fernandes dos Santos o crime foi tipificado como doloso. “Entendi que a conduta do Jomarclo foi

dolosa. Ele teve a consciência para colocar em risco a aeronave - disse o Procurador - Jomarclo sabia que o avião Legacy estava em altitude imprópria - completou Andrade”. De acordo com a denúncia, o controlador foi substituído no comando do CINDACTA e não avisou o controlador que assumiu o posto. Lucivando de Tibúrcio Alencar, da irregularidade na rota. Andrade disse que os outros três controladores teriam presenciado ou praticado o crime sem intenção.

Eu já lhe fiz essa pergunta, vou repetir apenas para que isso fique bem evidente. V.S^a. não concorda que Jomarclo teve uma atitude dolosa, e sim que ele teve uma atitude, digamos assim, a culpa dele foi mais intensa que a dos demais operadores. É isso?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Sim. Inclusive após as oitivas dos controladores, naquela época... Isso já foi em novembro, eu pedi, solicitei ao colega com a experiência de controlador que classificasse em grau, digamos assim, de responsabilidade os controladores, a conduta, e de fato o Jomarclo seria aquele que teve mais intenso descumprimento de normas e oportunidades de tomar alguma providência ali. Poderia sim falar em tese da questão do dolo uma vez que não abordei isso no inquérito, mas penso que para dizer em dolo, exposição a perigo ele deveria estar com uma intenção realmente clara de causar uma pane, um acidente, porque os controladores são doutrinados. A função deles é prover segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E mais, a diferença básica dolo eventual com a culpa consciente é que no dolo a pessoa assume o risco, e na culpa consciente ele pode até antever que o resultado vai acontecer. Mas ele sinceramente--

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ele não deseja o resultado, né?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): --acredita que aquilo não vai acontecer. Então não vejo como enquadrar como dolo, como vontade ou como uma assunção de risco por essas características. Eu tendo concordar com a opinião de V.S^a.

O Procurador da República deixa claro na denúncia encaminhado à Polícia Federal que é evidente a existência de pontos cegos nos radares na região norte de Mato Grosso próximo aonde aconteceu a tragédia. Fica evidente que há pontos cegos no espaço aéreo. Isso só agrava a conduta dos controladores porque eles sabiam que a aeronave estava entrando em uma área crítica, disse Andrade. Ele ressalta que constatou na investigação que nesse trecho do espaço aéreo tanto o rádio como o radar funcionavam com precariedade. A tentativa de contato entre controladores

e os pilotos do Legacy só aconteceu muito depois do ponto em que a altitude da aeronave deveria ter sido alterada conforme o plano de voo. No entanto, o avião continuou na altitude equivocada em rota de colisão com o Boeing. “Deixaram chegar ao limite para tentar contato, completou o Procurador”.

Pergunto a V.S^a.: O senhor concorda com a assertiva de que é evidente a existência de pontos cegos nos radares na região norte de Mato Grosso próximo onde aconteceu a tragédia? Por que é que V.S^a. concorda ou não concorda com essa assertiva? O Procurador se baseou no trabalho formulado por V.S^a.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Bom, os controladores alegam que há os pontos cegos. Então isso está no depoimento deles. Então pode se extrair daí essa conclusão acreditando-se que aqueles depoimentos ali estão corretos, que o que eles estão falando é verdadeiro. Acho que é o único local. Porque a nossa perícia não desceu a esse ponto. Pelo contrário--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, essa é uma alegação dos controladores.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Dos controladores. Não há outro indício no inquérito de que isso seja verdade. Não vou afirmar aqui peremptoriamente nem que há nem que não há porque nós não fizemos estudo aprofundado das condições dos radares, das comunicações do local. Agora, eu tenho aqui um trecho do laudo pericial que diz que... Está aqui assim: Os indícios apontam para a existência de cobertura de rádio comunicação na região em que a aeronave encontrava-se quando perdeu contato por rádio. Na figura 30 pode observar se às 19h29 as aeronaves DRD 1451 que é uma outra aeronave e o Legacy próximas entre si, enquanto a aeronave DRD mantinha comunicações com Brasília, o Legacy não tinha.

Então, indicando que na verdade a frequência utilizada pelo Legacy não era adequada. A aeronave... Tem a figura inclusive aqui do radar mostrando numa certa proximidade, no espaço aéreo uma proximidade relativa, não sei quantos quilômetros, mas assim... Próximos duas aeronaves essa DRD perfeitamente captada pelo radar, tanto secundário quanto primário, e o Legacy sem secundário e sem comunicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas o jato comunicando com Manaus, e não com Brasília.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: O outro jato. Deixa eu ver aqui. Não, com Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Comunicando com Brasília?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Perfeitamente com Brasília. Até fala aqui. Às vezes uma pequena falha

assim, pequena comunicação. Brasília entendeu perfeitamente o que estava falando e eles estavam próximos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito bem. Isso quer dizer que isso dá isso a entender que esses pontos cegos não existem. O que existia... E até reforça essa tese, me permita V.S^a., porque naquela tentativa de falar com o Legacy, Brasília vai passando algumas frequências. E em determinado momento o Legacy responde: Não captei a frequência.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quer dizer, houve a comunicação, ou seja, se houvesse uma frequência adequada, essa comunicação poderia se estabelecer porque inclusive o jato 1907 fazia essa comunicação. É isso?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Agora, me parece, Dr. Renato, que pelos depoimentos, tanto do controlador de Manaus quanto pelos demais depoimentos dos controladores, que o jato, nesse instante, era controlado não por Brasília, mas por Manaus. Tanto é que uma das perguntas que eu sempre fiz é que... Qual a razão pela qual eles não transferiram esse comando, uma vez que o jato se comunicava bem com Manaus? Então essa parte do trecho, embora fale em Brasília, pode significar que na realidade a comunicação do jato era com Manaus?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não. Esse jato comunicava-se bem era com Brasília, mesmo. Com Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ok. No encaminhamento feito ao Juiz Federal o responsável pelo caso o Procurador ressalta que os quatro controladores perpetraram o delito que se qualifica como crime comum e por isso deve ser julgado pela Justiça Federal. No documento Tiago de Andrade explica que os integrantes das Forças Armadas quando em serviço não se imunizam do Código Penal, pelo contrário, ficam sujeitos a duas codificações punitivas, a comum e a militar. Com base nessa justificativa o Procurador da República, Tiago Lemos de Andrade denunciou além dos dois pilotos do Legacy os controladores de voo: Jomarclo, Lucivando, Leandro e Felipe.

V.S^a. já deu opinião nesse sentido, apesar dessas conclusões, V.S^a. também acha que pode-se aplicar ao mesmo tempo na mesma situação os códigos penal militar e penal comum? Essa conclusão do Procurador, pelo contrário, ficam sujeitos a duas codificações punitivas, a comum e a militar.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Sim, porque os crimes militares serão apenas aqueles tipificados no Código Penal Militar. Porém ele pode cometer um crime no exercício da sua função, por exemplo, abuso de autoridade que é previsto na Lei 4.878, salvo engano, é uma legislação extravagante e eles respondem perante a justiça comum. Eu tenho inquérito lá na Polícia Federal em que militares são oficiais têm requisição do Ministério Público para abuso instaurar inquérito por abuso de autoridade lá na Polícia Federal. Por exemplo, é lógico, se cometeram outro crime, suponhamos, lavagem de dinheiro, não existe esse crime no Código Penal Militar. Então se fizerem isso no exercício da atividade vão responder perante a justiça comum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas nesse caso na opinião de V.S^a. o caso é tipicamente militar.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Na minha opinião é tipicamente militar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Como V.S^a. avalia as condições sob as quais operavam os controladores de tráfego aéreo? Eles tinham plenas condições de perceber o risco as radars e comunicação por rádio, essa plena compreensão ela... Não ter essa plena compreensão, ou a desídia dos controladores essas duas situações contribuíram decisivamente para o acidente?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Com certeza a conduta contribuiu decisivamente. Agora quanto às condições de trabalho, também não foram analisadas. Tudo começa da questão da competência. Se nós achássemos desde o começo que era competência da Polícia Federal, nós poderíamos ter ido muito além na investigação do controle do espaço aéreo. Porque teríamos obrigação de entrar realmente a fundo ali no CINDACTA--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E verificar o sistema.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: --e verificar o sistema e outras questões, até submeter a novas perícias mais aprofundadas, outros quesitos periciais. Mas ao adotarmos aquele entendimento de que não era crime comum, que era crime militar, seria necessário um inquérito policial militar conduzido por autoridade da aeronáutica para se fazer esse aprofundamento. Então por isso que não tenho tanto detalhe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): V.S^a. interrogou os pilotos do Legacy?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Eles foram interrogados, foram feitas todas as perguntas possíveis, constaram as perguntas, porém eles se recusaram a

respondê-las. Mantiveram o direito de... Exerceram o direito de permanecerem calados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por que é que V.S^a. reteve os passaportes dos pilotos? Julgou desde o início que eles tinham responsabilidades?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Na verdade o passaporte foi retido a pedido do Ministério Público Estadual no primeiro momento. E em seguida foi ratificado esse pedido pelo Ministério Público Federal. Então nós só executamos o ato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Eu estou satisfeito com que V.S^a. disse.

SR PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Muito obrigado, Delegado Renato Sayão. Nós temos uma demanda aqui do Procurador do Ministério Público junto do Tribunal de Contas da União, Dr. Lucas Rocha Furtado que ele tem Sessão me parece às duas e trinta. Nós temos dois Senadores aqui. O João Pedro está inscrito... Também inscrito.

Então, se forem rápidos, nós teremos condições, sucintos, ouvirmos os dois questionamentos e depois a gente passa...

Então, por favor, Senador João Pedro e depois Senador Mário Couto.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, Srs. Senadores, na minha breve intervenção eu gostaria de chamar atenção do Senador Demóstenes na questão de construir a lógica para o entendimento das causas que levaram a esse trágico acidente. É que V.S^a. tratou o diálogo lá do controlador de São José com o piloto, deu um destaque a esse diálogo. O que é que eu quero... Eu estou querendo me contrapor, mas no sentido de construir a lógica para o entendimento. É que entre esse diálogo do controlador de São José e o piloto, está acima desse diálogo a aprovação do plano de voo pelo CINDACTA I. Então eu quero destacar isso, então pra mim isso, esse diálogo ele é menor. Porque foi aprovado pelo CINDACTA I. Dois. Se é grave...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Isso. Estou... está concordando? O que eu quero dizer é colocar outro elemento para construir essa lógica. O patamar de culpabilidade do que levou o acidente o desligamento do transponder, é um. Aí que eu quero colocar agora a minha opinião. Para mim acima de tudo, de uma interpretação equivocada, de uma palavra que faltou no diálogo, no desligamento do transponder, está, quero dialogar aí, está a não obediência de um piloto que conhece o plano de voo e não obedeceu o plano de voo. Que é o 370 e o 360 a partir de Brasília. Então pra mim eu quero destacar isso. O plano de voo que foi aprovado pelo CINDACTA I não foi obedecido pelo

piloto do Legacy. Queria que isso fosse interpretado porque houve várias escalas de culpabilidade aqui, ali, e eu estou querendo destacar justamente essa não obediência, essa falta de profissionalismo do rigor, essa coisa do piloto americano, mas ele sabia do plano e não obedeceu o plano.

E a outra questão no inquérito é que pouco se fala das providências, das angústias, dos procedimentos do GOL, do piloto. V.S^a. mesmo fala apenas de uma mudança. O piloto acaba pedindo para alterar a rota na saída de Manaus, do GOL, e a partir daí não se vê mais nada da caixa-preta do GOL, enfim, isso me chama muito a atenção a ausência do outro lado do voo do GOL.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Senador Mário Couto.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Primeiro, Presidente, eu queria parabenizar o Delegado Renato. Dizer a V.S^a. que V.S^a. colabora muito com esta Comissão. E que a inteligência singular que é adotada em V.S^a. trouxe a esclarecer esses fatos, e eu estou plenamente convencido do que V.S^a. colocou aí. Quero lhe parabenizar.

Sr. Relator, acho que nós estamos chegando já no final desta parte técnica, também quero parabenizar V.Ex^a. E quero deixar aqui uma reflexão, Delegado. Quando um carro moderno, e o proprietário deste carro esquece a porta aberta, o que acontece? Ele dá um sinal de som. O transponder, um aparelho tão importante que pode comprometer vidas e vidas e vidas não emite esse som, Delegado. É uma reflexão que todos nós temos que deixar. E acho que V.S^a. tem que colocar destacado aí no seu Relatório. Destaque isso, por favor. Isso é muito importante que se possa modernizar. Com tanto modernismo, modernização em termos de aeronaves, como é que ainda pode se aceitar que um aparelho de fundamental importância não possa emitir um som quando apresente algum defeito ou possa estar desligado. Essa é a reflexão que eu queria deixar. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Sr. Delegado Renato Sayão, só para complementar, para a gente ouvir a exposição dos senhores e depois passamos a palavra para o Procurador. Todos os controladores que vieram aqui, e talvez outras autoridades fora do âmbito da coordenação da Aeronáutica falaram na existência desse espaço vazio onde o radar não tem eficácia. E onde aconteceu o acidente. O senhor disse que o avião GOL se comunicava com muita facilidade com Brasília. Então... É primeira autoridade fora do comando da Aeronáutica que diz que por levantamento não tem esse espaço, esse buraco da ausência do funcionamento

do radar. Queria que o senhor reafirmasse isso para que pudesse ir verificando de fato qual é a eficácia do nosso sistema.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Eu penso que inicialmente é um indício de que ele funcionava. Quando ocorre aquele encontro das aeronaves, a aeronave GOL era perfeitamente visível. E o Legacy estava desaparecido do radar. O GOL era visualizado perfeitamente e tinha comunicações plenas. E o Legacy que estava há poucos quilômetros, próximo, tanto é que se chocou, não tinha. Porque o equipamento deles estava desligado. Só por isso. Não existe no inquérito esses indícios. Eu acho que se quisesse levantar realmente fazer, aprofundar somente uma perícia poderia ser feita para chegar a uma conclusão definitiva se ali há ou não há cobertura. Acho que é simples. Basta pegar, penso, aeronaves e fazer aquele trecho ali em dias alternados, em altitudes alternadas. Me parece que a aeronáutica já fez isso. Eu acho que na investigação da CENIPA, do CENIPA vai parecer isso aí. Porque eles comentaram que já fizeram testes com aeronaves sobrevoando ali para ver visualização radar e tudo mais. Acho que só relembrando aqui... Acabamos falando... Só relembrando a questão que tinha que responder para o senhor é...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu estou querendo construir esse entendimento

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ah, do plano de vôo. Do não seguimento do plano.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): É. O plano de vôo.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Na verdade o plano ele é apresentado, é uma solicitação de aprovação. E ele pode ser aprovado ou não. Ele foi solicitado e apresentaram aquele plano lá. O que foi aprovado... A confusão está aí. Porque foi aprovado aquele... Para o controle de espaço aéreo aquele plano foi o que foi aprovado. Nos termos em que foi apresentado. Sem nenhuma alteração. Isso que foi aprovado. O problema é que para os pilotos, como a passagem do plano foi fraca, foi frágil, foi incompleta, eles entenderam como uma alteração do plano proposto. A alteração foi distinta da proposição, que eles tinham feito. Esse é o entendimento deles. Que é claro esse entendimento porque depois do choque eles falam isso. “Olha, eu segui o que foi autorizado. 37 mil direto”. O problema está aí, na má comunicação do plano. A aprovação realmente foi aprovado tal qual apresentado. Mas pode ser diferente também.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não é na comunicação, é no entendimento do piloto.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Não, mas aí que tá, os pilotos podem se defender dizendo que não

foram seguidos todos os passos da transmissão do plano. Pegando lá os passos da transmissão de um plano, não se encontram todos os requisitos naquela transmissão que foi feita por São José. Então podem se embasar nessa ausência de um item. A transmissão foi errônea.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Esse plano não está escrito.

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Ele é transmitido eletronicamente por computador para o centro de controle. E passa a configurar lá na strip eletrônica. É uma etiqueta que eles chamam que o controlador vê o tempo todo ali.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): É uma tela isso?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Uma tela. E o piloto programa aquele plano na aeronave. Ele tem que programar. Porque é piloto automático. Então põe no piloto automático, 37 mil piloto automático. E de fato está escrito. Agora, a transmissão dele é verbal. Então é importantíssimo nesse momento a comunicação verbal.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Dr. Renato, alguma coisa assim com o Senador Mário Couto?

SR. RENATO SAYÃO DIAS: Só agradecer.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Tá bom. Muito obrigado então ao Delegado Renato Sayão Dias pela sua participação aqui na CPI e vou passar a palavra ao Procurador-Geral do Ministério Público, Dr. Lucas Rocha Furtado, que tem até 20 minutos.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Presidente, Senador Renato Casagrande, Sr. Relator, Senador Demóstenes Torres, Dr. Candiota, Dr. Renato Sayão, Srs. Senadores, Srs. Deputados, inicialmente me permita aqui elogiar o trabalho da Polícia Federal. A apresentação do Dr. Renato, precisa, competente, e me permita igualmente, Sr. Presidente, dizer que atuo como representante do Ministério Público junto ao TCU há 15 anos aproximadamente. Ou seja, trabalho basicamente com controle ou tentativa de controlar administração pública, e um dos fatos mais auspiciosos, mais relevantes nos últimos anos no combate à corrupção foi a efetiva participação da Polícia Federal nos crimes relacionados a fraude a licitação. Historicamente a Polícia Federal atua em crimes ambientais, tráfico internacional de drogas, matérias relevantíssimas, mas jamais teve essa atuação voltada para o combate à corrupção nas contratações da administração pública. Historicamente quem fiscaliza os contratos e licitações são TCU, são Controladoria-Geral da União. Dispomos basicamente de papel, processos, ou seja, o parâmetro para o TCU

fiscalizar são os processos montados muitas vezes pelos que fraudam. E sabemos que papel aceita muita informação. A metodologia de investigação da Polícia Federal por meio de quebra de sigilo telefônico, quebra de sigilo bancário é fundamental. Auditorias realizadas pelo TCU, no caso da CONSTRUTORA GAUTAMA desde 2001 apontam sobre preços. Essas auditorias determinaram a retenção de mais de 200 milhões de reais que seriam liberados em favor da CONSTRUTORA GAUTAMA e que não foram em razão da atuação do TCU. Apesar dessa atuação efetiva, Sr. Presidente, jamais o TCU conseguiu enxergar o nível de fraude que envolvia essa construtora. Somente tornou possível em razão da atuação da Polícia Federal.

Então se ocorrem eventuais abusos, eventuais desvios, que se corrijam. Acredito que no dia de hoje tivemos informação de que eventuais abusos, eventuais desvios que se corrijam. Acredito que no dia de hoje tivemos informação de que eventuais desvios já foram corrigidos. Eventuais vazamentos já foram corrigidos. Então se a crítica que se façam os elogios. Porque é merecida, é muito importante para o País a atuação da Polícia Federal no combate a corrupção, no combate as fraudes, as licitações.

Sr. Presidente, esclareço igualmente que vim aqui falar sobre o trabalho desenvolvido pelo TCU e há dois enfoques possíveis. O primeiro relacionado ao acompanhamento que o TCU tem feito nas obras da INFRAERO. Inicialmente informo a V.Ex^{as}. que vim me preparando para fazer essa apresentação, tratar de contratos celebrados pela INFRAERO, eventuais irregularidades cometidas pela INFRAERO, no âmbito da INFRAERO.

Segundo aspecto distinto diz respeito à atuação do TCU no controle do tráfego aéreo. Ou seja, o que foi feito no âmbito do TCU acerca da situação da situação, do sistema de acompanhamento de tráfego aéreo no Brasil. No dia de ontem fui informado que pelo menos neste momento esta Comissão estaria mais voltada para a questão do controle do tráfego aéreo. Não existe no TCU nenhuma investigação específica sobre o acidente. Existem, sim, investigações sobre a situação do controle de tráfego aéreo no Brasil.

Eu me permitiria, Sr. Presidente, Srs. Senadores, inicialmente ler um trecho de um Relatório do TCU. Apenas um parágrafo. “Todavia as dificuldades do setor transcendem aos desconfortos nos aeroportos e a impossibilidade de se viajar durante as férias e até mesmo aos preços exorbitantes praticados pelas empresas aéreas, pois a questão da segurança é a que hoje mais preocupa o setor. Não raro chegam notícias a respeito de acidentes no mais das vezes graves causados por jornadas de trabalho estafante

dos tripulantes ou decorrentes da falta de manutenção das aeronaves ou de um sistema de controle aéreo considerado deficiente utilizado acima de sua capacidade de operação”.

Senhores, esse trecho que eu li foi uma auditoria realizada pelo TCU em 1996. Em 1996 o TCU realizou uma auditoria por solicitação do Congresso Nacional no Sistema De Transporte Brasileiro. Envolvendo tanto transporte viário, aquático e aéreo. Então vejam V.Ex^{as}. que a questão não é nova. Talvez se o acidente infelizmente ocorreu agora, os crimes de risco, Sr. Delegado, ocorram aos milhares, a centenas e sequer saibamos deles. Porque desde 1996, ou seja, exatamente 10 anos antes de ter ocorrido o acidente o TCU já apontava para essas deficiências a partir de um trabalho de auditoria realizada no âmbito do TCU. E então houve essa auditoria em 1996 e após a ocorrência do acidente, o Ministro Marcos Velada do Tribunal solicitou e o Plenário do Tribunal determinou a realização de uma auditoria operacional. A auditoria foi realizada, portanto, após a ocorrência do acidente, e informo a V.Ex^{as}. o seguinte: O período de realização dessa auditoria que se iniciou no dia 20/11, foi concluída no dia 08/12. Então efetivamente a equipe de auditoria do TCU dispôs de duas semanas para trabalhar, dado que a terceira semana o processo foi encaminhado ao Gabinete do Relator, Ministro Augusto Nardes para que fosse votado em Plenário. E não obstante a escassez de tempo, conversei com a Secretária, ou seja, a chefe da equipe que conduziu esse trabalho e disse o seguinte: “Não sabemos mais o que é prioridade aqui na Secretaria”. Essa Secretaria que CUT de INFRAERO e de Ministério da Defesa e de Comando da Aeronáutica. Ou seja, ela disse: Não sabemos mais o que é prioridade porque tudo passa a ser prioridade”. Então é difícil definir prioridades porque tudo passa a ser feito de última hora.

Então faço esses esclarecimentos acerca do período em que foi realizada a auditoria que passarei a expor a V.Ex^{as}., trata-se do processo 026789/2006-9 e que uma das conclusões que apresentarei a V.Ex^{as}. no final uma das conclusões do TCU é pela necessidade de serem realizadas três outras auditorias em áreas distintas. Um das auditorias, ou seja, um dos aspectos que foi objeto de investigação, mas que não foi possível igualmente chegar a uma conclusão é acerca da confiabilidade dos sistemas.

Então, uma conclusão votada, portanto, 2006 quando se tratou, quando se concluiu essa auditoria, de 2006, foi que os sistemas institucionalizados devem ser postos a prova. Devem ser objetos de uma auditoria específica. Então essa auditoria realizada ano passado pelo TCU compreendeu Comando da Aeronáutica,

INFRAERO, Ministério da Defesa e ANAC. 2006. Realizada entre novembro, votada em dezembro de 2006. 15 dias. Basicamente 15 dias. Ou seja, foi um trabalho feito a toque de caixa. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro compreende Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica, o DCE que é o departamento diretamente envolvido com o controle aéreo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Procurador. Repita o número do processo, por favor.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 026789/2006-9. Tem uma cópia que pode ser disponibilizadas a V.Ex^a.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O Tribunal já encaminhou cópia dessa auditoria. Então os órgãos objeto dessa auditoria foram esses que mencionei, Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica, o DECEA, que é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, INFRAERO, ANAC e o CONAC. O CONAC a rigor deveria ser um Conselho para formulação de políticas, para definição de políticas para o setor. Chegou a funcionar ainda que precariamente durante a gestão do Ministro Henrique Viegas. Posteriormente não foi objeto de maiores tratativas. Então o órgão formulador de políticas efetivamente nos últimos anos não tem atuado. Informo igualmente que é de conhecimento de toda a população, de todos os senhores que se trabalha no Brasil com modelo misto em que a Defesa Aérea e controle de tráfego aéreo são realizados concomitantemente pelo CINDACTA. Então controle de tráfego aéreo de passageiros e defesa do território nacional é feita de forma conjunta por meio do sistema CINDACTA. A auditoria identificou que além do Brasil somente dois outros Países, um da África e outro igualmente da nossa América Latina adotam esse modelo misto e me parece um ponto fundamental para a definição de rumos, saber qual o modelo que se quer adotar no Brasil. Se vai desmilitarizar esse sistema ou mantê-lo como está. Porque se faz necessário definir parâmetros de correção, mas a partir da definição de modelo. É esse modelo misto o mais adequado que se apresenta como mais adequado para que se possa chegar à conclusão para cada modelo as conclusões são diversas.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Eventualmente. Mantê-lo em conjunto ou separar uma coisa da outra. Irregularidades detectadas ao longo dessa auditoria realizada em duas semanas pelo TCU: Afastamento de 20 controladores para tratamento médico psicológico, picos de demanda e emergências, picos de demanda e emergência, ausência de reserva contingencial de controladores de tráfego aéreo, demanda de área in-

suficiente. Aqui um aspecto relevante e preocupante. A rigor o DECEA em 2004 encaminhou por intermédio do Comando da Aeronáutica ao Ministério do Planejamento a solicitação para realização de concursos para a contratação de 160 controladores de voo, em 2004. E o Ministério do Planejamento, Sr. Relator, autorizou. Ou seja, foi autorizada a realização desse concurso. E sem que a equipe de auditoria tenha obtido nenhuma justificação, não foi realizado pelo Comando da Aeronáutica ou pelo DECEA que haviam solicitado e obtido aprovação para a realização desses concursos. Esses concursos, ou seja, o seu edital somente veio a ser publicado, ilustre Senador, após a ocorrência do acidente no ano passado. Sabemos a luta que é de diversos órgãos para obter aprovação para a realização de concurso público, sou da Universidade de Brasília, sou professor da Universidade de Brasília, sei das dificuldades, nunca se obtém aprovação para a realização de concursos para professores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nesse caso, Dr. Lucas, a falha foi então da Aeronáutica.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: E sem que a equipe de auditoria tenha identificado as razões para não realização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Porque a autorização foi concedida. Em 2004 mesmo.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Ainda em 2004 a equipe de auditoria confirma esse dado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, quase dois anos depois e após o acidente.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Após o acidente.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: A não realização. Ou seja, o DECEA, órgão que cuida diretamente o Departamento de Controle do espaço aéreo solicita em 2004 a realização de concursos para a contratação de 160 controladores. É aprovado, é autorizado pelo Ministério do Planejamento todas essas solicitações. Tem que passar pelo Ministério do Planejamento, foi autorizado pelo Ministério do Planejamento a realização do concurso e o Comando da Aeronáutica que encaminhou o pedido do DECEA não realizou o concurso. Só veio o publicar o edital para evitar qualquer dúvida após o acidente.

Outras possíveis irregularidades, senhores, detectadas pela equipe de auditoria. Talvez aqui um ponto fundamental. São três tarifas que basicamente alimentam o Sistema de Controle de tráfego Aéreo de Recursos. A TAM, Tarifa de Uso das Comunicações dos Auxílios a Navegação Aérea, a TAT, Tarifa de Uso

de Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em área terminal de tráfego aéreo, instituídas pelo Decreto-Lei 1.896 de 81. Sobre essas duas tarifas incide uma terceira denominada adicional de Tarifa Aeroportuária, ATAERO. Senhores, parece surpreendente, mas confesso que tendo já atuado há 15 anos na administração pública muito pouca coisa me causa surpresa. No presente caso não se sabe exatamente qual o normativo que vigora e que define quanto a INFRAERO que é o órgão no caso a entidade responsável pela arrecadação desses recursos tem que repassar ao Comando da Aeronáutica. Para serem esses recursos utilizados em dois programas de Governo. O Programa 2923, operação e manutenção de equipamentos e sistemas de controle do espaço aéreo brasileiro, 3133, desenvolvimento em modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Ou seja, a INFRAERO é órgão responsável pela arrecadação dessas tarifas, pagas basicamente pelas companhias aéreas. O valor é pago à INFRAERO. Não se sabe exatamente quanto que se arrecada, existem normativos. Normativos dizem o seguinte. Em razão da INFRAERO ser a entidade arrecadadora, ela já guarda para si 8% do total. Deveria repassar, ou seja, 8% a título de taxa de administração. Então chegamos a 8%, pegamos então um novo valor que seria distribuído entre INFRAERO e Comando da Aeronáutica. Repito, valores a serem utilizados pelo Comando da Aeronáutica nesses dois programas de Governo. Operação e manutenção, desenvolvimento e modernização.

Então, do que sobra, vamos considerar o que sobra após descontada a taxa de administração ou o percentual de administração como é sendo um novo percentual de 100%. Desses 100% restantes, 41 deveriam permanecer com a INFRAERO, 59% deveriam ser repassados ao Comando da Aeronáutica. Um normativo do Comando da Aeronáutica que o TCU identificou como sendo o parâmetro básico para definir essa distribuição de receitas, nós estamos falando aqui de receitas que superam os 500, 600 milhões de reais ao ano. Seria essa portaria do Comando da Aeronáutica de 99 que determina o seguinte. A INFRAERO define esse percentual e não pode reter, ou seja, teoricamente se beneficia de 41%. Mas não pode reter mais de 90 milhões. Se não pode reter a expectativa é que o que exceda a 90 milhões, ainda que dentro do seu percentual teria que ser repassado pela INFRAERO ao Comando da Aeronáutica. Então a equipe técnica, quando faz esses estudos, conclui que de 2000 a 2006 não por razões de contingenciamento orçamentário, mas por falta de parâmetros objetivos, e falta de normas. A INFRAERO teria deixado de repassar ao Comando da Aeronáutica algo em torno de 582 milhões de reais.

Em razão da não observância do teto. A INFRAERO contesta dizendo que o teto, que esse normativo que define teto não é aplicável, indica quais são os critérios que deveriam ser observados, a equipe técnica utilizando os próprios critérios que a INFRAERO diz que pauta a sua conduta, chega de 2004 a 2006 a uma diferença de 70 milhões. Ou seja, se a INFRAERO define parâmetro de atuação que ela indica como sendo correto, a equipe técnica lança os valores e chega à conclusão de que pelos critérios da própria INFRAERO ela deixou de passar ao Comando da Aeronáutica algo em torno de 70 milhões de reais.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): O 509 a partir de 2000 a 2006. É isso?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: De 2000 a 2006.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Isso foi repassado.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Isso foi retido. Ou seja, a INFRAERO arrecada, desconta 8%, sobra um novo bolo que consideramos como 100%. Teoricamente ela não poderia reter mais de 90 milhões. Ou seja, percentual dela é de 41%, 59 do Comando da Aeronáutica. Inclusive uma crítica que o TCU fez ao Comando da Aeronáutica foi o seguinte. São recursos do Comando da Aeronáutica. O Comando da Aeronáutica nunca se preocupou em saber como que se arrecada? O que é feito com esses recursos? Como que surge esse recurso? Que uma questão que surgiu que foi sempre suscitada que seria contingenciamentos orçamentários de origem política. O que verifica é o seguinte, não há recursos orçamentários, não há recursos da Secretaria do Tesouro Nacional aplicados em manutenção e em modernização do sistema. A manutenção do sistema e a necessidade de modernização é feita a partir dessas tarifárias arrecadadas pela INFRAERO e o próprio Comando da Aeronáutica nunca se preocupou em saber... E aí INFRAERO, me apresente aqui uma planilha, o mínimo. Me apresente uma planilha de quanto que se arrecada para que eu possa saber se o que está sendo repassado a mim é correto ou não. É preciso que o TCU faça uma auditoria feita a toque de caixa em duas semanas e identifique essa falha.

Então estamos aqui falando, Srs. Senadores, de parâmetros financeiros. Porque há outros aspectos relacionados a parâmetros orçamentários. O que nós temos aqui é o seguinte, o Comando da Aeronáutica, aliás, o órgão responsável, o DECEA, elabora o seu orçamento que integra o Comando. DECEA, órgão, dentro da estrutura do Comando da Aeronáutica responsável por manutenção, responsável por modernização do sistema de tráfego de controle de tráfego aé-

reo. O DECEA elabora seu orçamento, encaminha ao Comando da Aeronáutica, o Comando da Aeronáutica ainda nessa fase de pré-orçamento encaminha à Secretaria do Tesouro Nacional e encaminha ao Governo Federal. Igualmente curioso, senhores, é o seguinte, se poderia pensar que nessa passagem de Comando da Aeronáutica para Poder Executivo, no sentido de Governo, haveria cortes. Em termos orçamentários. Não houve corte. Os valores solicitados pelo DECEA são objetos de corte dentro do próprio Comando da Aeronáutica. Ou seja, o DECEA define o seguinte. Olha, gostaria que no ano de 2004 fosse aprovado um orçamento de 715 milhões. O Comando da Aeronáutica quando encaminha para a elaboração da proposta orçamentária, ou seja, encaminha 468 milhões. Esse valor nos exatos termos encaminhados para a elaboração do Orçamento Geral da União contempla esse valor. 2005 valor solicitado pelo DECEA 667 milhões, valor aprovado dentro do Comando da Aeronáutica, órgão responsável pelo encaminhamento a Ministério do Planejamento e Secretaria do Tesouro Nacional para elaboração do orçamento. 495. 2006, valor solicitado pelo DECEA, 575, valor aprovado pelo Comando da Aeronáutica e encaminhado para elaboração do orçamento, 530. Repito, os valores encaminhados pelo comando da Aeronáutica, como sendo parâmetros orçamentários para elaboração do Orçamento Geral da União, sempre foram contemplados. Outro dado que me parece igualmente relevante quando se fala que houve um problema de gerenciamento, houve contingenciamentos orçamentários. Em todos esses anos apontados os valores orçados foram integralmente liberados. O que é curioso. Há determinadas áreas tão relevantes quanto essa, ou quanto essas, em que se percebe, por exemplo, que a liberação é inferior a 1%. Aqui me recordo de uma auditoria realizada no âmbito do TCU, Sr. Presidente, sobre combate e prevenção à febre aftosa. Em que o TCU identificou que em determinado exercício, ano passado, em 2005 para ser preciso, a auditoria foi feita em 2006 relacionado ao período de 2005, foram liberados menos de 1% do valor orçado para combate à febre aftosa. No caso aqui do gasto para manutenção, para modernização do sistema de controle de tráfego aéreo, todo valor orçado foi executado. Não houve contingenciamento exceto no ano de 2005. Observe que no ano de 2005 houve contingenciamento orçamentário não do DECEA, não do Comando da Aeronáutica. Houve contingenciamento orçamentário em toda a administração pública federal por conta do modelo orçamentário definiu o seguinte: Quando houver queda na arrecadação é necessário que os orçamentos se adequem. Então esse contingenciamento não foi algo específico para DECEA, para

Comando da Aeronáutica. Esse contingenciamento ocorrido no ano de 2005, único ano em que se verificou contingenciamento orçamentário diz respeito a aplicação de normas constitucionais que determina o seguinte. Verificada a queda na arrecadação, deve haver a correspondente queda no gasto público. Salvo se por razões [soa a campainha] excepcionais se justificar eventualmente... Posso encerrar em seguida, senhor. Não tenho aqui o propósito de defender ou de acusar Governo. São talvez mais cinco minutos no máximo, Sr. Presidente, e encerro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Queria ponderar V.Ex^a para que pudéssemos ouvi-lo mais uns 10 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Só perguntei quanto mais tempo ele precisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ah, pois é. Eu fiquei preocupado porque... Ele ficou preocupado em terminar. Eu não quero que ele termine. Eu quero que ele coloque tudo que pensa.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Não tenho aqui propósito de defender Governo, mas algo em termos de conversa com a equipe técnica o que deixam transparecer é o seguinte, o Relatório elaborado pela equipe técnica não apresenta críticas nem a favor de críticas de natureza política nem a favor, nem contra de Governo. Mas a divulgação feita do parecer aprovado no Plenário do TCU esse foi objeto de muita crítica. Repito, não tenho nenhum interesse de defender ou acusar, tanto que até agora me parece que qualquer crítica feita no sentido de que houve contingenciamento e que esse contingenciamento orçamentário resultou no acidente, não parece um raciocínio correto. O que foi pedido pelo DECEA foi objeto de cortes dentro do Comando da Aeronáutica. O que o Comando da Aeronáutica encaminhou ao Ministério do Planejamento para elaboração do orçamento foi previsto, e o que foi previsto foi executado. Exceto pelo ano de 20. Repito crítica na pré-proposta.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): 2005 quanto foi o contingenciamento? O senhor acabou não dizendo pelo toque da campainha.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Pois não, 2005, o valor que me apresenta aqui... Me parece que é essa tabela aqui, aproximadamente... DECEA... Execução financeira está aqui. Ano de 2005 total 435 milhões. Execução. Aqui é execução financeira. Contingenciamento 59 milhões de reais. Valor contingenciado no ano de 2005 foi de 59 milhões foram executados em 2005, 435 milhões. Esses dados, senhores, extraí da

auditoria, do Relatório da equipe de auditoria Relatório que já foi encaminhado pelo TCU a V.Ex^{as}. O DECEA na elaboração da sua pré-proposta orçamentária de 2004 diz: Argumentos para justificar o pedido. Caso tais recursos não sejam alocados na plenitude, a continuidade dos empreendimentos iniciados no exercício de 2002 ficarão prejudicados com risco de não se corrigir a situação emergencial do SISCEAB que é o sistema como um todo. Pré-proposta orçamentária de 2005 igualmente elaborado pelo DECEA. A eventual insuficiência de recursos em 2005 certamente gerará efeitos danosos ao progressivo aperfeiçoamento dos meios e das atividades inerentes ao controle do espaço aéreo, situação contrastante inclusive com as expressivas taxas de crescimento de tráfego aéreo no País, que nos últimos anos vêm apresentando um valor médio de cerca de 8%. Pré-proposta orçamentária de 2006. Isso argumento utilizados pelo DECEA para justificar o seu pedido e para impedir eventuais pretensões de contingenciamentos. Outras consequências do não atendimento do pleito, diz o DECEA na elaboração da sua pré-proposta orçamentária. Serão: atrasos e contingenciamento nos principais aeroportos do Brasil, maior tempo de espera entre pousos e decolagens no mesmo aeroporto. Aqui se vê que o que se pediu como argumento para liberação ocorreu. Todavia, senhores, quando a equipe técnica do TCU indaga do DECEA e do Comando da Aeronáutica os critérios utilizados para a elaboração dessa proposta orçamentária, o que se diz é que o DECEA se valia basicamente de uma série histórica. Ou seja, ele não definiu o que precisava gastar. Viu quanto havia gasto no passado e apresentava proposta de gasto futuro olhando para o passado. Isso foi objeto de identificação de auditoria.

Senhores, o Relatório de auditoria do TCU apontou falhas de comunicação dos órgãos que integram o sistema. E apresenta na auditoria alguns exemplos disso. Primeiro exemplo: Aeroporto de Brasília. Houve ampliação do aeroporto, construção de nova pista de pouso, e não houve no próprio CINDACTA I [soa a campanha] aumento do corpo técnico. E gostaria, Senador, dado que a campanha toca uma vez mais, de dizer um aspecto a mais que esse não foi objeto da auditoria do TCU. Repito, o TCU concluiu pela necessidade de realização de três auditorias. Uma está sendo realizada agora. Primeiro, de natureza operacional para verificar como é que funciona. E uma auditoria com mais tempo em que se possa definir--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Dr. Lucas, logo no início da explanação de V.S^a., V.S^a. colocou como ponto 1 obras da INFRAERO.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Mas ontem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele vai voltar para falar sobre as obras da INFRAERO.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Essa foi a informação que recebi ontem por intermédio da acessória da Comissão de que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele vai voltar só para isso.

SENADOR MÁRIO COUTO: Ah, ele vai voltar só para isso. Tá bom. Obrigado. Vou esperar V.Ex^a, com certeza. [risos]

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Uma das conclusões da auditoria realizada pelo TCU foi a necessidade de serem realizadas três outras. Uma operacional, no sistema, uma de sistemas para eventualmente identificar esses possíveis buracos negros, o TCU se vale de peritos, o TCU requisita peritos para a realização dessas auditorias, é algo muito bom o trabalho desenvolvido pelo TCU quando conduz essas auditorias operacionais e o resultado quando é acolhido pelo gestor público é muito interessante para a população.

Então, são três auditorias e uma de conformidade. Porque algo que a equipe técnica do TCU não conseguiu estabelecer uma relação é critérios de arrecadação das tais tarifas, e como isso entra no sistema, no orçamento, quanto a INFRAERO retém e o que é feito com a diferença. Um trabalho de duas semanas não foi possível identificar o caminho desses recursos milionários, uma das propostas dessa auditoria em 2006 foi a realização de uma auditoria de conformidade, ou seja, de legalidade para examinar exatamente esses recursos. Quanto é retido, quanto é repassado e o que é retido o que é feito com o que é retido pela própria INFRAERO.

Sr. Presidente, eu recebi há duas semanas atrás do Ministério Público do Trabalho uma petição que me foi passada em caráter sigiloso. Não mencionarei nomes e peço que isso seja mantido em caráter reservado. Mas o Ministério Público do Trabalho, eu vi aqui nas conversas de que se cogita de conversar com a Procurador-Geral a Procuradora-Geral do Trabalho, eles realizaram trabalho sobre as condições de trabalho, iniciaram uma investigação sobre as condições de trabalho dos operadores de voo e colheram vários depoimentos. Um dos depoimentos não é especificamente de controlador, somente 20% da Força Tarefa do Sistema de Controle do Tráfego Aéreo se compõe de controladores. Ouviram outras pessoas, ouviram pessoas que atuam, por exemplo, na elaboração de *softwares*. E por conta da informação obtida pelo Procurador do Trabalho, me foi encaminhado e eu no dia 10 de maio representei ao TCU. Basicamente o depoimento trata da

contratação da empresa ATEC, Fundação de Aplicação de Tecnologias Críticas ao Ministério da Aeronáutica. A referência é feita a uma contratação que vem sendo desenvolvida desde o ano de 2000. Desde o ano de 2000 o Comando da Aeronáutica mantém contrato com essa ATEC, Fundação de Aplicação de Tecnologias Críticas para o desenvolvimento de um *software* denominado SINCROMAX que iria substituir o sistema GBDS, que vinha sendo desenvolvido esse sistema de *software* pela própria... Pelo próprio Instituto de Proteção ao Voo. Ou seja, os próprios servidores do Poder Público, do Comando da Aeronáutica desenvolviam um programa de controle em vez de se manter essa sistemática optou-se pela terceirização da desenvolvimento de *softwares*. O que se diz é o seguinte, que a idéia era que esse SINCROMAX desenvolvido pela ATEC substituiria o sistema anterior. Porque algo que fica evidente no depoimento feito por esse perito, o Procurador da República deu muita importância, confiou muito na informação técnica do perito, é de que esse sistema SINCROMAX no qual já teriam sido gastos dezenas de milhões de dólares e que deveria estar em implantação não foi. Por falhas do próprio sistema. A conclusão dele é de que se atribui muita culpa aos equipamentos. Ao que se denominaria *hardware*. Quando, segundo essa pessoa, esse depoente a falha estaria no programa, no *software*. [soa a campainha] Quando indagado, aqui leio um trecho da minha petição, quando indagado acerca das justificativas para interrupção dos trabalhos da equipe do IPV, ou seja, desenvolvimento próprio de tecnologia, o depoente cogitou possível má-fé, ganância, corrupção da cúpula aludindo ainda que à época integrava à Diretoria da empresa um dos irmãos de Major Brigadeiro. Por conta dessa informação o depoente pede para que ele seja mantido em sigilo, mantive o sigilo, solicitei ao TCU o sigilo, não divulgo o nome de brigadeiro, não divulgo o nome do depoente, encaminharei a V.Ex^a, Sr. Relator, cópia de toda a documentação que recebi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse é um trabalho feito pelo Ministério Público do Trabalho. Não é isso?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A Procuradora-Geral do Trabalho, em relação ao nome do Procurador não porque nós queremos que ele venha aqui fazer uma exposição acerca do que ele concluiu.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Dr. Fábio de Assis Fernandes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele que me fez o...

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Ele que me fez o encaminhamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pronto. O encaminhamento. E quem fez o trabalho?

De qualquer forma, com isso em mãos, nós vamos solicitar talvez... Esse é o Procurador que eu estou pedindo o nome.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O próprio Dr. Fábio de Assis Fernandes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi quem fez.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Foi quem fez.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Veja se ele já foi convocado, pediria à assessoria para verificar se já há convocação do Dr. Fábio de Assis Fernandes. Senão nós vamos fazer essa votação para convocação.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Infelizmente a terceirização de limpeza, conservação, vigilância, pode ser facilmente corrigida. Terceirização de desenvolvimento de programas de software tem sido um problema grave não para comando, não para tráfego aéreo, mas para todas a administração pública brasileira. Hoje o que se assiste é uma total dependência do Estado Brasileiro de empresas estrangeiras no desenvolvimento de programas e de softwares. Durante os últimos anos todos contratamos, pagamos bilhões de reais, senhores, o TCU realizou uma auditoria e constatou que entre 96 e 2000, foi uma auditoria do ano de 2002, a administração pública federal pagou mais de 16 bilhões de reais sem licitação na área de informática. E apesar dos gastos vultosos, não adquiriu essa tecnologia. E hoje uma situação de dependência, está aqui um caso em que segundo o depoente, mais grave do que o equipamento é corrigir o programa que é rodado pelo equipamento. Acho que é suficiente. Estou à disposição.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Muito bem. Muito obrigado, Dr. Lucas. Com toda certeza o senhor retornará a essa Comissão, para tratar do outro assunto referente às obras da INFRAERO, mas já deu hoje uma bela contribuição para nós até o momento.

Então vou passar a palavra ao Relator Senador Demóstenes, e depois a quem se inscrever. Abrimos a lista de inscrição agora para a audiência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bom, primeiramente gostaria de salientar que o Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União, ainda que esteja umbilicalmente ligado ao órgão não tem poder decisório como não tem todos os ministérios públicos. Mas que apesar

disso o Procurador-Geral, Dr. Lucas Rocha Furtado, além de ser inserido nas discussões das matérias de maior relevância, é um homem que a sua voz tem peso. Ele tem conhecimento como demonstrou aqui na exposição que fez. Por isso ele é constantemente ouvido tanto nas deliberações do Tribunal, quanto em situações em que o perito, um técnico, um conhecedor tem que se manifestar.

E agradeço muito a disponibilidade do Dr. Lucas. Em decorrência de todo esse trabalho que V.Sa. fez, perdão, que V.Exa. fez juntamente com o Tribunal de Contas da União, eu perguntaria: Sabe-se que a INFRAERO é uma empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa, como tal está sujeita à supervisão ministerial. Pela percepção de V.Exa., decorrente de sua experiência em trabalhos desenvolvidos pelo Tribunal de Contas da União, não apenas os deflagrados com a tragédia da queda do jato da GOL, o Ministério da Defesa em si, envolve-se nas questões referentes ao sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, o CCAB, ou quase tudo fica nas mãos do comando da Aeronáutica, da ANAC e da INFRAERO. V.Exa. poderia dizer, o Ministério tem peso nessas decisões ou deixa ficar... O Ministério da Defesa.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O Ministério da Defesa não tem peso, desde a instituição dos comandos quando deixaram de existir os Ministérios militares, senhor Senador, tecnicamente isto é constatado nessa auditoria, o Ministério da Defesa desempenha papel meramente formal, sem qualquer interferência, nem nos comandos e muito menos nas empresas estatais subordinadas ao Ministério.

Então, a prática ou seja, o que se concluiu a partir desse trabalho de auditoria é que o Ministério da Defesa de todos os envolvidos--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É quase uma perfumaria.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Perfumaria. Eu retiraria o quase.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em sua opinião, qual o nível de integração dos agentes responsáveis pelo sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, CCAB? O senhor acha que esses órgãos todos, eles têm o nível de integração alto, médio, baixo ou essa coisa está meio solta? Há uma reclamação muito grande de que os órgãos não se reúnem, inclusive nessa crise toda não há um gestor da crise.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, isso foi já identificado nessa auditoria de duas semanas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Uma das propostas da equipe técnica é que se aprofunde essa investigação, mas para confirmar e eventualmente apresentar propostas, porque o que se constatou nessa auditoria de duas semanas é que não existe um sistema. Os órgãos que comporiam ou que compõe no papel o sistema não conversam entre si. Quem é responsável pela aprovação de novas rotas, não conversa com os aeroportos, para saber se o aeroporto comporta. O aeroporto quando é ampliado não conversa com quem cuida de controle de tráfego aéreo, para saber se o controle de tráfego aéreo comporta aquele aeroporto. Aqui não por conta da auditoria do TCU.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E até é estranho, como V.Exa. concluiu, é o órgão fazer uma proposta de determinada, de determinado orçamento e o próprio Ministério da Aeronáutica reduzir essa proposta.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Eles definem internamente soluções, contemplam soluções de quem está pedindo mais, de quem eventualmente, de acordo com os critérios do comando precisaria de mais, consolida e encaminha para a secretaria do tesouro. Nesse encaminhamento é que o comando da Aeronáutica reduz os valores solicitados pelo Departamento de Controle de Tráfego Aéreo. O DECEA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então o que V.Exa. diz é o seguinte: A INFRAERO resolve construir ou ampliar um aeroporto. Não conversa com o controle de tráfego. A ANAC quando resolve conceder ou alterar uma rota, faz uma alteração de rota, de horário ou concede uma rota nova, também não conversa com a INFRAERO, com o Ministério da Aeronáutica, que por sua vez não passa para o SINDACTA.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, a impressão que se tem é que dentro da própria INFRAERO não se conversa. E aqui não por conta do trabalho desenvolvido pelo TCU, mas por conta de matéria de jornal, matéria de televisão, passou despercebido. Acredito que o próprio jornalista não atentou para a informação que ele havia obtido. Que reformado o terminal de passageiros do aeroporto do Galeão, ele comportaria uma movimentação de oito milhões de passageiros ao ano. Quando as suas pistas comportam apenas dois milhões. Ou seja, construiu-se um aeroporto para oito milhões de pessoas, com capacidade operacional de dois milhões. Ou seja, a falta de diálogos talvez não seja dos órgãos ou entidades do sistema, internamente parece ou e isso talvez ou outro tipo de situação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Claro que V.Exa. ainda vai fazer uma

exposição sobre isso, mas talvez a INFRAERO tenha investido mais em estruturação de um aeroporto do que propriamente na infra-estrutura aeroportuária?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Inclusive, não apenas o que a INFRAERO repassa ao comando da Aeronáutica, a partir daquelas tarifas e o comando da Aeronáutica deve aplicar no sistema de controle de tráfego aéreo. Mas a própria INFRAERO deve aplicar parte desses recursos do sistema de controle. Isso não foi identificado pela auditoria, se a INFRAERO gasta o que deveria gastar, quanto gasta, se observa limites, se deixa de observar limites. O que se constata é o seguinte: Na prática, a INFRAERO fica com a parcela significativa, mas quem gasta efetivamente no sistema, ou seja, manutenção e tentativa de modernização é o comando da Aeronáutica. Ou seja, isso está pendente de averiguação por parte do TCU.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. O acórdão 2.420 de 2006, do TCU Plenário, que aprovou o Relatório de levantamento de auditoria do Tribunal de Contas 026.789/2006-9 faz diversas determinações e recomendações. Foram feitas determinações ao Ministério da Defesa, ao comando da Aeronáutica, à ANAC, à STN, à OMPOG, a Casa Civil da Presidência da República, à CGU e à unidades do próprio Tribunal. Apenas para a Casa Civil foram feitas recomendações.

Esse Relatório também informa a existência de um passivo das companhias aéreas em 31 de maio de 2006, relativo a tarifas financiadoras do SISCEAB, não pagas à INFRAERO de aproximadamente um bilhão e oitocentos milhões. Segundo o TCU, até aquela data a GOL não possuía dívida, mas a TAM devia 51 milhões de reais.

Ainda segundo a corte de contas, a INFRAERO não é diligente na cobrança dessas dívidas ou para coibi-las. A VASP devia na ocasião 924 milhões de reais, a TRANSBRAZIL 237 milhões de reais, a VARIG 573 milhões de reais e a TAM, 51 milhões de reais. Ontem ouvindo os Presidentes da TAM e da GOL, a TAM disse que renegociou essa dívida de 51 milhões de reais, mas fica claro que esses outros valores, especialmente VASP e TRANSBRAZIL e VARIG são valores substanciais que ficaram praticamente perdidos.

Sobre o Relatório de levantamento de auditoria do Tribunal de Contas 026.789/2006-9, dele consta que o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, SISCEAB é custeado quase que integralmente por receitas decorrentes de tarifas, que V.Exa. já mencionou. Tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea TAM, tarifa de uso das comunicações e dos auxílios rádio e visuais em área terminal de tráfego aéreo TATE(F), e adicional de tarifa aeroportuária,

ATAERO(F), não havendo aporte de recursos ordinários do Tesouro Nacional. Isso é correto?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essas tarifas são arrecadadas pela INFRAERO, que cobra uma taxa de administração de 8%, mas devem ser destinadas ao fundo Aeronáutico. Isso é correto também?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pode-se dizer, porém, que apenas a INFRAERO é detentora da informação correta de quanto ela própria arrecada com as referidas tarifas.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Perfeito, igualmente correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A distribuição da receita destas tarifas criadas por lei é regulada pelo ofício nº. 01/EMAER/R081 de 26 de 01 de 99, esse documento foi emitido pelo Estado maior da Aeronáutica, EMAER, quando ainda existiu o Ministério da Aeronáutica. O Relatório afirma que o instrumento de repartição das receitas é ilegítimo. O que está sendo feito sobre o tema?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Isso, ou seja, o que o TCU... O TCU identificou a falha, para aprofundar e para identificar quanto se arrecada, como é feita a repartição, foi determinada a realização da auditoria de conformidade. Uma das recomendações, Sr. Senador, que o TCU faz na auditoria, é que o Poder Público, ou seja, principalmente a Casa Civil atende para a necessidade de definir. Ou seja, não se sabe. A INFRAERO diz: Não sigo porque esse critério, principalmente o teto não deve ser observado. Sigo esse critério. O TCU aplica o critério que a INFRAERO diz seguir e verifica que a própria INFRAERO não cumpre. Haveria retenção de valores que deveriam ser repassados ao comando da Aeronáutica. Ou seja, o vazio normativo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. É legal a cobrança pela INFRAERO de tarifas que dizem respeito a serviços prestados pelo DECEA?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Nunca examinei essa questão. Não sei se isso foi exatamente objeto de auditoria ou de alguma conclusão. Repito, Sr. Senador, o mérito pelo trabalho desenvolvido é da terceira Secretaria de Controle Externo do TCU, conduzido pela Dra. Veridiana. Tive acesso a essa informação para poder apresentar a V.Exas. o trabalho conduzido pelo TCU. Então essa informação eu não tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): As irregularidades praticadas pela INFRAERO no que diz respeito às tarifas, acarretam

alguma sanção jurídica para seus os dirigentes? Ou se trata de algum assunto interno do Ministério da Defesa?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Me parece que assunto interno e que não tem resultado qualquer... Isso foi identificado e diagnosticado. Ou seja, o comando da Aeronáutica nunca se preocupou de questionar, assim como os pilotos não cogitaram de indagar o porquê de uma contra ordem, jamais o comando da Aeronáutica cogitou de indagar, porque que a INFRAERO remetia aquele valor, de onde que havia, de onde surgia aquele valor repassado, por que é que não era mais, por que é que não era menos e quanto era arrecadado. Ou seja, o beneficiário do recurso jamais questionou o quanto e se sequer questionou, aí conclusão minha, mas me parece lógica de que dentro do comando da Aeronáutica jamais houve qualquer sanção ou preocupação, ou indagação interna de porque que aquele valor repassado não era a maior ou a menor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.Exa. já esclareceu esse ponto perfeitamente. Mas eu lhe indago: O orçamento do comando da Aeronáutica é negociado diretamente com o Ministério do Planejamento. Sem passar pelo Ministério da Defesa. É mais uma prova que o Ministério da Defesa não tem papel? Na prática não tem papel?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Por isso que eu digo, retiro o quase.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nessa parte é uma perfumaria?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Nessa parte com certeza sim e talvez em outras também, Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Ministério não deveria recolher as propostas orçamentárias das três forças até para avaliar as prioridades nelas contidas, para posterior encaminhamento à Secretaria de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Esse é o procedimento adotado no âmbito de todos os Ministérios. Ou seja, todos os Ministérios centralizam todos os pedidos de elaboração orçamentária dos órgãos à eles subordinados, no caso do comando da Aeronáutica, Marinha e exército a conversa é direta com o Ministério do Planejamento, sem que nessa parte de elaboração orçamentária, se passe pelo Ministério da Defesa. Definição de novos procedimentos, talvez explicados, mas não necessariamente justificados em razão de um modelo anterior em que cada um dos comandos tinha estatura de Ministério. Perderam a estatura de Ministério, mas mantiveram atribuições como se fosse Ministério.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito, então, ou seja, o Ministério da Defesa foi criado mas na prática a autonomia... Tão definida que os próprios orçamentos são encaminhados diretamente.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Perfeito. Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Os recursos adversos às tarifas aéreas é destinado legalmente para os fundos aeroviário e Aeronáutica a fim de financiar a manutenção e a expansão da infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária. Entretanto grande arte desse recurso é contingenciado pelo Ministério da Fazenda e nunca chega a ser empregado em projetos dessa natureza.

Então veja só, os recursos da tarifas aéreas, não do orçamento propriamente... Isso tem algum ponto de veracidade? Ou não é verídico isso?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Eu acho que não se pode nem afirmar que sim e nem que não. Como eu observei, talvez pela pressa da exposição, Sr. Senador, tem-se de um lado a fonte de receita, a fonte de receita são as tarifas. Há valores que foram identificados, temos do outro lado a elaboração do orçamento. Os números aqui de receita que devem alimentar o orçamento, não batem com os números do orçamento. Quando se indaga ao comando da Aeronáutica de onde ele tirou aquele valor ele diz: De série histórica. E elabora uma proposta, encaminhada ao Ministério do Planejamento, com um valor solicitado a rigor pelo seu comando da Aeronáutica encaminha o que é solicitado pelos diversos órgãos que integram o comando da Aeronáutica. Inclusive o DECEA. Repito: Houve corte no valor solicitado pelo DECEA quando encaminhado ao comando da Aeronáutica. Quando o comando da aeronáutica se reporta diretamente ao Poder Executivo, órgão central, Ministério do Planejamento, não há corte. Contingenciamentos, não houve. Somente houve no ano de 2005. Ou seja, eventuais falhas em repasse e repito, esse contingenciamento em 2005, não foi uma situação específica do comando da Aeronáutica ou do Departamento de Controle do espaço aéreo. Diz respeito a uma queda de arrecadação que deve pela Constituição Federal importar necessariamente em redução de gastos. O problema maior Senador não é contingenciamento orçamentário, é INFRAERO. No sentido de que ela é a fonte dos recursos para o sistema e não se sabe sequer qual é a norma que deve pautar essa repartição de receita. O argumento de que--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, até porque esse ofício como

V.Exa. mesmo já disse, ainda que seja inadequado, ele também não é cumprido.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Não é cumprido.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Sr. Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Uma curiosidade. Esse recurso do ATAERO, que é um recurso volumoso, ele é de uma conta específica?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Ele não é repassado, a ATAERO não entra no bolo para resultar na divisão de 49% para a INFRAERO... Aliás, me desculpe, 41% para INFRAERO e 59% para o comando. São três tarifas, TAM, TATE(F) e ATAERO(F), compõe o bolo que vai ser dividido TAM e TATE(F). ATAERO(F) não entra no bolo. A ATAERO(F) é retida integralmente pela INFRAERO e não é repassado ao comando.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): Eu queria aproveitar essa oportunidade para sugerir ao Relator que recomende à Comissão de Orçamento a unificação do orçamento das três forças. Não tem mais sentido isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É o que deveria estar sendo feito. É o que disse o nosso--

SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI): O momento oportuno é esse agora, ou seja, já partir aqui desta Comissão esta recomendação. Para que se faça adequação e o orçamento do próximo ano já seja feito sobre o novo modelo e o Ministro da Defesa passa a ter efetivamente funções. Eu concluí, Ministro, porque a capital do meu Estado era Oeiras e acharam por bem transferi-la para Teresina. E capital não mudava. [inaudível], na época da carroça e do burro e não acontecia. Nada. Tudo continuava. Ninguém queria vir para a capital. Então o interventor da época em [inaudível] um dia encontrou a solução, pegou o cofre da receita do Estado, botou numa carroça e levou para Teresina e efetivamente mudou a capital. Na hora que você der o cofre para o Ministro da Defesa, realmente ele vai ter poder.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Veja só, vou ser até enfadonho com V.Exa., mas justamente porque V.Exa. respondeu dessa forma. Ao mesmo tempo em que cortava as propostas orçamentárias do DECEA, o comando da Aeronáutica deixou de comunicar a ANAC que não estaria em condições de suportar o aumento da demanda que acabou por se verificar. Qual a responsabilidade dos dirigentes da Força Aérea por essa omissão?

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Relator, antes do Procurador responder, me permita só fazer um adendo a essa pergunta que V.Exa. faz, que me interessaria muito saber. Eu não pude ouvir toda a manifestação preliminar, não sei se já afirmou, se já afirmou gostaria que repetisse. Houve corte no orçamento. Se houve corte, quem procedeu e quando foi?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Respondeu. Mas foi justamente, quem cortou foi o próprio comando da Aeronáutica. O DECEA sugeriu e foi encaminhado e o Ministério do Planejamento aprovou conforme solicitação do comando.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E somente em 2005, Senador.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Só houve corte?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Contingenciamento de 59 milhões em 2005. Não é isso?

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Promovido pelo próprio comando--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, não. Nesse caso Ministério do Planejamento. A outra é proposta orçamentária.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Eu tenho os dados da elaboração da pré-proposta orçamentária elaborado pelo Departamento de Controle de espaço aéreo, do DECEA. Essa pré-proposta é encaminhada ao comando da Aeronáutica. Nos anos de 2004, 2005 e 2006 o comando apresenta um valor ao comando, desculpa, o DECEA apresenta um valor de pré-proposta ao comando e o comando reduz. O valor encaminhado pelo comando na sua proposta consolidada do comando da Aeronáutica ao Ministério do Planejamento é aprovado integralmente. O valor aprovado no orçamento é executado integralmente. Ou seja, o financeiro bate com o orçamentário. Em todos os anos. Exceto no ano de 2005. Ou seja, contingenciamento orçamentário efetivamente, tecnicamente somente ocorreu no ano de 2005 e somente ocorreu no ano de 2005 por conta de uma queda de arrecadação.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Os valores foram muito acentuados? Os percentuais?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os valores eu até... Nesse de 2005.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O contingenciamento foi relevante?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Não foi relevante. Houve execução financeira de mais de 400 milhões de reais, houve contingenciamento, técnica-

mente contingenciamento de aproximadamente 52 milhões de reais.

Então contingenciamento somente houve, ou seja, financeiro, retenção de valores financeiros, não liberação de recursos financeiros no ano de 2005. Nos outros anos o valor orçado é gasto é gasto. É algo extraordinário no serviço público. Quem acompanha orçamento da União, raramente se depara com situação em que se consegue gastar tudo.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Nesse ano que o DECEA encaminhou uma proposta e ela foi reduzida--

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Todos os anos Sr. Senador. Nos anos que deponham, pelo menos os dados que deponham 2004, 2005 e 2006, nos três anos os dados obtidos pela equipe técnica indicam que nos três anos a pré-proposta elaborada pelo DECEA e encaminhada ao comando da Aeronáutica.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sofreu redução por parte do comando.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Esses dados foram obtidos pela equipe técnica. Repito, as informações mérito, não é questão de isenção, para fazer apresentação aos senhores para apresentar o que o TCU identificou nesse período de duas semanas de trabalho, para tentar apresentar uma resposta ao Congresso Nacional, ainda no ano passado foi que houve sim retenção orçamentária no âmbito do comando. E isso porque o comando precisa examinar todos os órgãos. Ele vai encaminhar uma proposta ao Ministério do Planejamento, sabe que normalmente se pede mais do que no ano passado, não é autorizado. Então o que faz? Um ajuste interno dentro dos órgãos que integram o comando da Aeronáutica. Esses ajustes internos no ano de 2004 a 2006 resultaram em quê? O órgão competente para encaminhar ao Ministério do Planejamento, o valor orçamentário a ser gasto em manutenção, em manutenção do sistema de controle de tráfego aéreo, foi objeto de redução orçamentária, Senador.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Relator, eu me dou por satisfeito, eu entendi perfeitamente a colocação. Eu só verei os números ao apreciar o Relatório. Muito obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): No acórdão 2420/2006 do TCU Plenário, o Tribunal de Contas determinou à INFRAERO que facultasse ao comando da Aeronáutica, veja bem, o TCU determinou que a INFRAERO facultasse ao comando da Aeronáutica. Ou seja, o comando da Aeronáutica não tem o acesso. Acesso aos dados e sistemas relativos a arrecadação das tarifas TAM, TATE(F) e ATAERO(F) correspondente na hipótese de inexistência

de procedimento dessa natureza. Item 9.5. Igualmente determinou à Secretaria do Tesouro Nacional, STN que avaliasse a conveniência e oportunidade de inserir os procedimentos e dados relativos às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea TAM e uso das comunicações e dos auxílios rádio visuais em áreas terminal de tráfego aéreo TATE, no sistema de administração financeira do Governo. Ou seja, não está no SIAF.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Não está no SIAF. O TCU desde o ano 2000 tem realizado por determinação das diversas leis de diretrizes orçamentárias, auditorias anuais em mais de 400 obras. O TCU identifica essas 400 obras a partir do orçamento de investimento. Orçamento Geral da União que compreende as empreendo estatais.

Então desde 2000 o TCU tem elaborado, V.Exas conhecem, aquela lista com irregularidades graves, elaboradas anualmente pelo TCU. E algo que surpreendia a equipe técnica do TCU, que fiscaliza diretamente a INFRAERO é a seguinte: A INFRAERO sabemos executa grandes obras, a INFRAERO nunca entrou nessa lista de 400 obras. Por quê? A sensação generalizada era de que a INFRAERO até 2005/2006 era um mar de rosas. E a partir de 2005 e 2006 estouraram as denúncias de irregularidades. O que aconteceu? O TCU identificou que a INFRAERO quando constrói, quando amplia, quando reforma, quando gasta em aeroporto, joga no seu orçamento como despesa, e não como investimento. Como o TCU fiscaliza, ou seja, definia o âmbito de fiscalização a partir do Orçamento Geral da União no item investimento, a INFRAERO ficava fora. Isso indica o seguinte, que se foram identificadas irregularidades em diversas obras a partir de 2005, no passado não quer dizer que não havia, quer dizer que não fiscalizava. Desde 2005 o TCU determinou que fosse jogado investimento e o TCU disse o seguinte: Hoje independentemente da INFRAERO querer ou não lançar investimento, vou fiscalizar. O argumento da INFRAERO para apresentar aqui um possível contraditório dizia o seguinte: Os aeroportos são bens da União. Não são bens da INFRAERO. Então como eu construo algo para a União, para mim contabilmente isso é uma despesa, não é investimento. Porque isso não passa a compor o meu ativo. Esse é o argumento contábil utilizado pela INFRAERO. O resultado foi esse, obras do DNIT, do DENOX(F) eram sistematicamente fiscalizadas e apontadas como contendo irregularidades graves. Somente de 2005 para 2006 isso é objeto de fiscalização e o TCU aponta. Passou a fiscalizar grandes contratos, passou a apontar irregularidades. Repito, isso não quer dizer que houvesse um mar de flores até 2005. Isso quer dizer que não havia fiscaliza-

ção sistemática definida por esse modelo implantado a partir da LDO de 2000.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

Só um adendo Relator Senador Demóstenes. Então assim, até 2005 ou até 2004, porque no exercício de 2005 já entrou como investimento, até 2004 o TCU não tem nenhuma auditoria feita em obras da INFRAERO?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Existem. Mas pontuais e não desse sistema implantado. Se o senhor me permite, Sr. Senador, fazer uma rápida, muito rápida apresentação dessa sistemática. V.Exa. certamente lembra do caso do TRT de São Paulo, escândalo envolvendo a construção o edifício sede do TRT de São Paulo, em que houve aquele jogo de empurra de qual órgão seria responsável por ter permitido, que apesar do TCU desde 92 apontar irregularidades graves, até 97, ano que estourou o escândalo continuava haver deliberação, o resultado foi CPI no Congresso Nacional de obras inacabadas e uma das propostas dessa CPI, realizada no final da década de 90 foi que o TCU passasse por determinação da LDO a fiscalizar de forma sistemática todas as grandes obras com recursos públicos federais. Esse caso do TRT de São Paulo obrigou o TCU a mudar, a definir uma nova alocação e definição de prioridades. Até 2000 o TCU cuidava de contas. O que é exame de conta? É o passado. Ou seja, o gestor executa, depois presta contas, dentro da ótica de que não, vamos deixar para fiscalizar a atuação do gestor depois de feita, para apurar possíveis irresponsabilidades. Se o valor está orçado, se foi liberado é porque é importante. Vamos apurar possíveis irresponsabilidades depois da execução. Sr. Senador, o que acontece é o seguinte: Responsabilidade civil, deixar para desviar e depois tentar recuperar, não recupera. Porque o TCU condena, Senador, o TCU condena e a Constituição diz, as decisões do TCU que aplica em multa, que imputa em débito, o TCU encaminha à AGU, encaminha às procuradorias das diversas entidades. Recupera-se, Sr. Senador, menos de 1%.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

O ideal é que a auditoria fosse anterior até o processo de início de obra.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Isso passou a ser feito desde 2000. Controle prévio, mesma fase de licitação. Controle prévio, controle concomitante. Aeroporto de Guarulhos, não saindo aqui do sistema aeroportuário--

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

Seria o aeroporto de Vitória, que é o nosso aeroporto lá, talvez seja melhor o senhor citar.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O caso do aeroporto de Guarulhos, mostrar a importância dessa mudança de foco ocorrida no TCU, mudança que se

deu da década de 90 para essa década atual. Auditorias. Parte hoje significativa dos dois mil e poucos analistas que o TCU dispõe para fiscalizar toda a administração pública, hoje está voltado para essas auditorias. Significa dizer o seguinte, cuidar disso é uma prioridade. Significa descuidar de outros aspectos. Mas esse aspecto agora é relevante. Guarulhos. É feito uma pré-qualificação entre dois consórcios. Isso a aplicação, reforma do aeroporto de Guarulhos. O valor orçado pela INFRAERO, um bilhão de reais. Ou seja, a INFRAERO define orçamento, já tendo feita a pré-qualificação. Que na prática significa dizer o seguinte, somente esses dois consórcios vão poder participar da licitação. O TCU chama a INFRAERO e diz, dentro da auditoria, agora, ano passado, isso se iniciou ano passado, 2006. E diz: “INFRAERO, de onde você tirou esses números?” Está errado. Repito, isso não são propostas da empresa, é o orçamento elaborado pela INFRAERO. Quem elaborou isso INFRAERO? Cada servidor da INFRAERO que é convidado, a resposta é a seguinte: “Eu só sei que não fui eu”. Dentro da INFRAERO ninguém assume ter elaborado. O TCU diz: Precisa reduzir em 140 milhões de reais o orçamento estimativo feito pela INFRAERO. A INFRAERO concorda em parte reduz em 104 milhões e encaminha para o TCU dizendo: Reduzi em 104 milhões o orçamento estimado, orçamento que irá pautar as duas licitantes. Vê-se como o sistema está errado. Ou seja, já se sabe que somente vão participar da licitação dois consórcios, quando sequer se sabe o valor da obra. Essa crítica, uma das críticas que se faz, falta de planejamento. Qual um dos maiores pontos vulneráveis que propicia fraude, corrupção? Falta de planejamento, falta de planejamento que pautou todo o sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nesse caso pode até ser excesso de planejamento.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Eventualmente. O que se suspeita é isso, é que seja eventualmente as próprias empresas que elaboram o orçamento, passam para a INFRAERO. Por isso que dentro da INFRAERO ninguém assina. Isso foi elaborado pelo Departamento de Engenharia. Não é de hoje. Isso vem de sempre. Mas essa sistemática em que se procura sim identificar falhas, mesmo antes do contrato ser assinado. Vê-se, nesse caso, esse caso específico de Guarulhos, essa auditoria em Guarulhos no aeroporto de Guarulhos, já resultou numa economia futura para o País de 104 milhões de reais. No mínimo. Você deixar para julgar contas que era a postura adotada até 2000 e passar a realizar auditorias em licitações em obras, gera economia para o País. Causa alguns trans-

tornos. V.Exa. Estado do Espírito Santo faz referência a obra está parada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Parece que o atual comandante ali está ilhado. Totalmente ilhado.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: A sensação é essa.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Agora, Procurador, lógico que a gente vai conversando até foge do assunto, mas o que a gente observa é que boa parte das denúncias feitas, estão focadas localizadas nas empresas estatais. Que não estão no sistema. No SIAF.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Outra informação que o Senador Demóstenes apresentou.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Não integram o SIAF. Uma das nossas medidas aqui no Congresso é obrigar que todas as empresa estejam no SIAF.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Semana passada solicitei--

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Isso possibilita que a sociedade fiscalize um pouco mais, entendeu?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: E atíça a cobiça, a ganância de quem é responsável. Solicitei semana passada ao TCU, não sei se o TCU tem condições de aprovar, processos de monitoramentos nas diretorias das empresas estatais que são objeto de indicação política. Confesso aos senhores que me causa estranheza a busca que determinados partidos fazem por determinadas diretorias de empresas estatais especialmente aquelas que movimentam quantias vultosas.

Qual o interesse de um partido de indicar um Diretor para aquela Diretoria? Os casos já identificados CORREIOS, já identificados do IRB, Instituto de Resseguros do Brasil, talvez possam indicar por que é que se quer tanto determinadas diretorias de empresas estatais. Houve Sr. Senador uma decisão lamentável do Supremo Tribunal Federal no ano de 2003. Acredite V.Exa. o Supremo por maioria disse que o TCU não tinha competência para fiscalizar empresa estatal, que não é dinheiro público o que existe no Banco do Brasil, na PETROBRÁS, na Caixa Econômica Federal. O Supremo Tribunal Federal disse isso numa votação. Resultado: O TCU de 2003, até dezembro de 2005 fiscalizava empresa estatal até ela onde deixava. No momento em que a fiscalização incomodava, vários mandados de segurança foram interpostos pelos dirigentes de empresas estatal dizendo: “Supremo, o TCU quer me fiscalizar, o TCU que segundo V.Exas. não tem competência”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas nós podemos colocar esta competência, atribuir agora. Sem dúvida.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Já é. Mas já ficou esclarecido.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Em 2005 o Supremo Tribunal Federal com a nova composição, por unanimidade disse: O TCU tem competência. O que observou foi o seguinte, o momento que o TCU deixou de fiscalizar, parece que isso disse, quanto menos fiscalização, mais fácil desviar. Vamos para as empresas estatais, porque lá é que tem dinheiro, é lá onde a fiscalização é pequena. Somente a partir de 2005 o TCU voltou a exercer fiscalização plena. No sentido de que hoje não existe mais em favor dos gestores de empresas estatais uma decisão do Supremo que diga que; fiscaliza anjinho da guarda, que na terra ninguém fiscaliza. A não ser eles próprios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Então nem no SIAF veio a recomendação, para que a Secretaria do Tesouro Nacional incluísse no SIAF os dados da INFRAERO. Uma vez tratar-se de recursos públicos, sem a natureza de receita própria mas de tributo que apenas é arrecadado por ente não integrante do orçamento fiscal. É o item 9.6. Essas duas determinações somadas a outras igualmente feitas na deliberação tem por objetivo dar maior transparência à arrecadação das referidas tarifas que vem sendo retidas pela INFRAERO em volume superior ao autorizado pelo ato normativo, como V.Exa. mencionou, o que atualmente disciplina tal retenção. O Tribunal já fez o monitoramento, é uma pergunta. O Tribunal já fez o monitoramento para verificar o cumprimento das determinações que fez cuja responsabilidade ficou a cargo da terceira Secretaria de Controle externo, órgão do TCU item 9. 11? Ou seja, esses órgãos atenderam ao comando do TCU?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Esse processo não chegou ao Plenário. Sei que o monitoramento está sendo feito pela terceira, que além desses monitoramentos das determinações tem que abrir, ou seja, liberar pessoal para a realização das três auditorias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas as determinações foram feitas. Os destinatários cumpriram?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Até agora não tenho essa resposta no plenário do TCU. Repito, é possível que a equipe técnica já tenha essa resposta. Comprometo com V.Exa. a tão logo saia daqui entrar em contato com a terceira Secex(F), para ver em que estágio estão esses monitoramentos, do cumprimento ou não das determinações do TCU, encaminharei a V.Exa. a situação desses monitoramentos. Em relação

às auditorias sei que o pessoal de uma delas começa a trabalhar na próxima semana.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Os achados do TC 026.789/2006-9, ensejaram ou ensejarão recursos de revisão com pedido de reabertura das contas eventualmente já julgadas dos órgãos ou entidades envolvidos?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Até o momento não. Não que saiba. Isso aí não justificou até agora ou não se caracterizou como sendo irregularidade capaz de comprometer o julgamento das contas. No caso específico da INFRAERO, afirmo que a existência das auditorias desde o ano passado fez com que os processos de conta ficassem sobrestados. Mas não em razão dessas questões apuradas nessa auditoria. Mas em razão das possíveis irregularidades identificadas nas auditorias de obras públicas. E não por conta da sistemática. Por enquanto--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Houve até uma retenção preventiva, me parece. Ou seja, há uma suspeita de sobrepreço ou de superfaturamento... No caso de sobrepreço?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Isso foi feito em aeroportos, sim. Em razão dessas auditorias o Sr. Senador fez referência a Vitória. O TCU determinou retenção de valores que no total representam 3% da obra. A empresa não concordou entregou o contrato à INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Goiânia também.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Goiânia. A rigor Dez aeroportos que estão sendo objetos de auditorias e os processos estão em aberto, as auditorias estão sendo realizadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Antes mesmo do acórdão 2.420/2006 Plenário, o acórdão 1.661/2005 Plenário de 19 do 10 de 2005, já havia determinado à INFRAERO providências no sentido de obter o efetivo recebimento dos débitos existentes junto às empresas inadimplentes, definindo prazo de 120 dias para o cumprimento das determinações. Igualmente a mesma deliberação determinou o estabelecimento de procedimentos administrativos internos, que efetivamente resultassem em medidas contra o aumento das dívidas e da inadimplência das empresas aéreas. Qual foi o resultado dessa deliberação? A INFRAERO cumpriu as determinações, buscou receber essas dívidas, Sr. Procurador Geral?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, uma vez mais ficarei lhe devendo essa resposta. Conversarei com a equipe da terceira Secex(F) para ver tanto o resultado do cumprimento das determinações

do acórdão do ano passado, dessa auditoria feita, no chamado apagão aéreo, quanto essas determinações do acórdão por V.Exa. de 2005. Não sei dizer qual a situação desses processos enquanto estão na secretaria, salvo se por conta de um pedido como esse, ou de um processo ou outro, eu tenha que investigar. No mais, somente tomo conhecimento quando o processo tramita pelo meu gabinete ou quando vai ao Plenário. Nesses dois casos ficarei devendo o resultado do acompanhamento do TCU que são processos de monitoramentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. V.Exa. já mencionou que no processo... Há ainda o processo TC 003756/2006-7 uma auditoria de conformidade para avaliar a segurança dos sistemas informatizados de arrecadação da INFRAERO. Qual a situação desse feito?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Não foi iniciada ainda essa auditoria. Essa é uma das que está para ser iniciada agora no começo do ano. Veja bem, Sr. Senador, a mesma secretaria que cuida dessas auditorias, também cuida de INFRAERO. Também cuida de obras da INFRAERO no caso das auditoria, nas obras trabalham em parceria com outra Secretaria do TCU especializada em obras, então reúnem-se as equipes de obras e as equipes de INFRAERO nessas Secex(F) para cuidar das auditorias relacionadas aos gastos nos aeroportos. E essas mesma equipe está sendo agora, de se desdobrar para realização dessas três auditorias, que são auditorias difíceis. A informação que eu obtive da Dra. Veridiana é que esses trabalhos devem se iniciar a partir da próxima semana. Esse é o cronograma definido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O acórdão 2.420/2006 TCU Plenário também determinou à Secretaria-Geral de Controle Externo, CGSEX(F) órgão do TCU avaliar a conveniência e oportunidade da realização de alguns trabalhos fiscalizatórios. Item 9.10. Quais já foram realizados? Há novos elementos que possam ser apresentados a essa CPI?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Acredito que haja elementos. Terei que informas, quando o TCU remete para a CGSEX(F) que é o órgão de controle externo máximo dentro do TCU e que coordena a atuação da CESSC(F) é para verificar o seguinte, o que é possível fazer? O que dentro das prioridades é possível definir como prioridade zero em relação a prioridade um ou dois. Ou seja, o TCU remeteu para a CGSEX(F) mais uma vez, os desdobramentos, a única informação que eu tenho para apresentar a V.Exa. são as auditorias que se iniciam. Resultado de apuração é possível que haja muito ainda na secretaria, ainda

não encaminhado ao Plenário ou ao meu gabinete do Ministério Público, por onde esses processos também tramitam.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Recentemente tem surgido inúmeras denúncias nos meios de comunicação envolvendo malversação de recursos públicos pela INFRAERO, em particular obras e serviços nos aeroportos de Congonhas, Curitiba, Guarulhos, Vira Copos, Recife e Brasília. Além de outros que foram surgindo posteriormente. As denúncias envolvem ex-presidentes e diretores da INFRAERO, políticos e empresários. Citei apenas alguns nomes. Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da INFRAERO, Cássio Tanigushi, ex-Prefeito de Curitiba e atual Secretário de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal, Emerson Palmieri, ex-tesoureiro PTB, envolvido no escândalo do Mensalão, Marcos Valério, nosso velho conhecido, Fernando Brendagle, Diretor Comercial da INFRAERO, Eleusa Teresinha Lopes, diretora de engenharia da INFRAERO e Eurico Loio, assessor especial do Presidente da INFRAERO na gestão do Deputado Carlos Wilson. Apenas para citar um exemplo, a revista “Isto é” de 25 de abril de 2007, trouxe a reportagem que a empresária Silvia Pffifer faz várias acusações. Nela o periódico afirma: A estatal que administra os aeroportos brasileiros, a INFRAERO alimenta milionários dutos de corrupção. Alguns deles já detectados pelo Tribunal de Contas da União. Quais seriam esses dutos? Claro que V.Exa. irá voltar para detalhar, não peço um detalhamento, mas se V.Exa. puder nos antecipar, quais seriam esses dutos? Não se restringindo às denúncias da empresária, peço que V.Exa. informe quais outras apurações relativas à INFRAERO estão em curso no TCU. Se já é possível dizer *a priori* se alguns desses envolvidos ou algumas dessas pessoas mencionadas estão realmente envolvidas. Coincidem alguns nomes que aqui foram mencionados e que já saíram na imprensa? Por isso eu mencionei.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, os trabalhos do TCU são em primeiro lugar obras, ampliação, reforma, modernização dos aeroportos, são os maiores contratos da INFRAERO, publicidade, existem fiscalizações do TCU na área de publicidade contratada pela INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Inclusive a Controladoria Geral da União já fez recomendações, determinou inclusive que alguns servidores fossem afastados. Isso aconteceu.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, informática, contratação de soluções em informática pela INFRAERO, cessão de espaços na INFRAERO, e aí poderia sugerir, Sr. Relator, esse processo não

está sendo objeto de investigação pelo TCU. Mas pela própria CGU. Existe uma investigação no âmbito da CGU sobre cessão de espaços. Eventualmente para publicidade, mas que entra não como contrato de publicidade, entra como cessão de espaço. A informação que existe é que, por exemplo, cessão de espaço, os tais carrinhos dos aeroportos. O valor que a empresa contratada sub-contrata seria infinitamente inferior àquele que ela cobra da INFRAERO. Segundo informações da equipe técnica do TCU, que mantém contato com a CGU nessa parte de INFRAERO seria talvez um dos maiores furos. Seria um cartel pequeno, seriam três empresas--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [Pronunciamento fora do microfone].

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O contrário. A empresa cobra, me parece que dois centavos por mês, essa informação, não tenho os dados aqui, basicamente, por isso que eu digo, para ter certeza dessas informações é conveniente requerer à CGU o encaminhamento desse processo, que não existe no TCU. Cessão de espaço. Dois centavos e o valor repassado à INFRAERO, que é a empresa que sub-contrata por dois centavos, seria de aproximadamente 40 reais por mês, por carrinho. Repito, informações passadas de boca que não valem aqui como fato consumado. Tem que se apurar. Mas que segundo a equipe técnica do TCU com quem eu tive contato, não conversei com as equipes da CGU sobre esses contratos, essa cessão de espaço seria... é objeto de um cartel que domina todos os aeroportos brasileiros. Seriam três empresas que manteriam de forma cartelizada, tudo no Brasil em relação à cessão de espaços. Então parece que esses são os principais focos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O que V.SA. está dizendo é que aquilo que a INFRAERO cobra é bem inferior àquilo que a INFRAERO cobra é bem inferior àquilo que ela teria direito a receber. É isso?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Ou eventualmente o que ela paga é muito superior ao que a empresa cobra do fornecedor. Existe a empresa contratada que tem o custo ínfimo e que quando repassa para a INFRAERO cobra... Não sei. Os números até peço que retire os 40 reais, porque não tem os dados. A informação é apenas que são valores exorbitantes. Algo que não se poderia imaginar, não poderia conceber. E isso geraria prejuízos para a INFRAERO da ordem de cem milhões de reais/ano. Somente na área de cessão de espaço. Pagando a mais. Não precisaria pagar tanto. Por carrinho. Está pagando muito mais. Não precisaria pagar tanto. Cessão de espaço...

[tumulto].

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

Sr. Presidente, só uma informação. CGU foi convocada já para...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, a CGU já mandou um Relatório preliminar, foram quatro folhas se não me engano, mas apenas dando, nos mostrando que há uma investigação nesse sentido. Mas nós vamos eu e o nosso Presidente, iremos pedir ao Ministro-Chefe que nos mande essa investigação. Assim como fez o TCU para que nós possamos fazer uma investigação tendo acesso a toda a documentação e não só parcela da documentação.

SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES):

Não é importante eles virem?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Claro. Eles virão. Não tenha dúvida. Inclusive o Ministro já colocou à disposição até um servidor, como fez o Tribunal de Contas também para fazer uma análise técnica de tudo isso. Bom, mas então essas obras... Esses nomes coincidem?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Senador, os processos ainda estão em tramitação, definição de nível de responsabilidade. É algo complexo. Os nomes coincidem que são mencionados com que existem no TCU, em termos de processos. Esses processos não chegaram ao ponto de discriminar ou de segregar responsabilidades. De definir por exemplo que Presidente tem responsabilidade por orçamentação. Que Presidente ou Diretor de uma área tem responsabilidade por atos praticados. Ou seja, essa definição precisa de quem é responsável, a quem deve-se atribuir responsabilidade por tal fato, ainda não foi feito. Ainda se está na fase de apuração, em alguns casos ainda está na fase de quebra de braço por definição de orçamento. Quando o TCU definiu: Olha esse orçamento está... Ou seja, contém um sobrepreço de cem milhões. Como o ato não foi praticado, a rigor isso não gera uma responsabilidade. Deve-se gerar no sentido de dizer: Olha, é um absurdo que haja uma empresa estatal que há anos trabalha dentro dessa sistemática e que não existe um servidor que ponha a assinatura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas nos 9 outros aeroportos pode ter acontecido.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Pode ter acontecido. A rigor, seriam 10 aqui os número de aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Um desses impediu-se *a priori*.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Vitória. Quando o TCU iniciou essa sistemática abrangendo a INFRAERO, em Vitória o contrato já estava em execução. Como não foi possível determinar redução do orçamento esti-

mado, ainda na fase de licitação, o resultado foi o TCU determinar retenção de valores na fatura. E aí como empresa já contratada, com consórcio já contratado evidentemente que o consórcio já contratado, evidentemente que o consórcio já contratado tem legitimidade para esperar e esperneou. E o resultado foi o consórcio entregar, INFRAERO com retenção de fatura eu não executo. Senhores, um dos maiores problemas que existe na INFRAERO é a falta de parâmetro de preço. A INFRAERO... Parâmetro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas aí permita, nos consta que o TCU já recebeu uma planilha com indicadores de tabela de preço.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Perfeito Sr. Senador. Por solicitação minha. A INFRAERO alega o seguinte: “Eu não sigo o SINAPI”. O que é o SINAPI? É um sistema mantido pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, que deve de acordo com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, servir de balizamento para todos os contratos públicos. A INFRAERO diz: “Eu não sigo o SINAPI”. O TCU diz: “Eu nunca exigi INFRAERO, que você seguisse o SINAPI, eu apenas peço que você me diga o seguinte, por que é que não segue”. Se CBTU concreto--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu até tive oportunidade, Dr. Lucas, de conversar com um técnico do Tribunal de Contas da União e ele mostrava justamente apenas a título de exemplo, vamos ter oportunidade de conversar mais profundamente a esse respeito, mas mostrava que por esse parâmetro que V.Exa. inclusive exige, é inconcebível que o transporte de entulhos de obras civil referente, por exemplo, a pavimentação de rodovias tenha um preço inferior em 325% do que transporte de entulho de obras de aeroporto.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, Guarulhos um dos aspectos que resultou nessa redução de mais de cem milhões de reais. Eles haviam incluído no contrato a rigor duas obras. Pista de pouso e pista normal de acesso ao aeroporto.

Os dois orçados como se fosse pousar avião. O TCU evidentemente diz o seguinte: Claro a pista, o metro quadrado, o custo do concreto, do asfalto, onde pousa o avião é diferenciado do DNIT. Por onde o carro trafega para chegar à pista, o carro normal, não o avião, não se justifica. Se esse asfalto de acesso é diferenciado, DNIT... Desculpe, INFRAERO, justifique. Tanto não tinha justificação que a INFRAERO reconheceu e disse: “Efetivamente errei. Errei. O resultado do erro seria um orçamento inflado em mais de cem milhões de reais”. A respeito do parâmetro de preço--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso que eu queria lhe perguntar. A partir do parâ-

metro então nós teremos toda a atividade de contratação de serviço com aquela tabela como referência.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Existe. Vamos supor, o lado bom da força, dentro da própria INFRAERO. Falta parâmetro. Acerca de dois meses tenho conversado com pessoas da INFRAERO no sentido de dizer sem parâmetro o TCU não deixa nem Vitória, Goiânia, Guarulhos, ser executado. Ou deixa com retenção. Ou deixa sem retenção, se o Poder Judiciário mandar. Porque isso parece ponto pacífico no TCU. A INFRAERO não segue parâmetro de preços.

Solicitei à INFRAERO que elaborasse conversas aqui com pessoas da própria INFRAERO. Conversas que envolveram Caixa Econômica, por parte da INFRAERO, que envolveram inclusive participação da Casa Civil. Para que a INFRAERO pegasse o que o TCU já aprovou de custos unitários, elaborasse uma planilha, e isso me foi encaminhado, a mim. Encaminhado semana passada. Semana passada eu representei ao TCU e disse: “TCU, eis aqui o que pode ser o nascedouro de um SINAP, ou seja, um sistema de controle de preços aeroportuário ou de uma tabela aeroportuária e que não tenha caráter impositivo”. Ou seja, pedi... Uma secretaria... O TCU mantém uma Secretaria que cuida especificamente de obras, Sr. Senador. Fiscaliza obras públicas. Pedi que essa planilha elaborada pela INFRAERO fosse submetida à crítica dessa secretaria para dizer: Concordo, discordo. Ou pelo menos para apontar se os itens que foram cotados é um caderno desse tamanho com preços unitários, representa algo significativo em termos de uma obra aeroportuária se compreende 90%, 99%. Se compreende os itens mais significativos. Que a rigor quem vai definir o preço, não é TCU, se isso vai compor a tabela SINAP, quem é responsável é Caixa Econômica Federal.

O meu pedido foi o seguinte: TCU, determine à Caixa Econômica, após análise pela equipe técnica do TCU determine à Caixa Econômica que examine a possibilidade desses parâmetros passarem a compor um SINAP aeroportuário. Isso é tarefa da Caixa Econômica Federal, Caixa Econômica que cuida de custos de construção. Feito isso, que o TCU recomende a INFRAERO, um, tentar renegociar os contratos em execução a partir dessa planilha, por aplicação da LDO, que diz que os contratos devem se pautar pela tabela SINAP e que essa tabela sirva de parâmetro para os futuros contratos. Não no sentido de que não pode contratar em cima daquilo, mas [soa a campainha] que eventuais diferenças a maior ou a menor sejam justificadas. Os preços hoje e de sempre da INFRAERO caíram no céu, sem que dentro da INFRAERO ninguém assuma a responsabilidade. Por que é que ninguém assume? Por que é que ninguém assina? Porque o que se ouve

quando se pergunta da INFRAERO? Quem orçou, quem foi responsável pela orçamentação, o que se ouve é o seguinte: “Eu sei que não fui eu”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria a V.Ex^a: O comportamento da ANAC que liberou novas linhas aéreas sem a confirmação por parte do DECEA e da INFRAERO de disponibilidade na infra-estrutura é um comportamento correto ou é parte dessa ausência de coordenação que V.Ex^a mencionou?

SENADOR MÁRIO COUTO: É um aspecto que demonstra a inexistência de um sistema efetivo. Não existe alguém responsável pela formulação de políticas pela coordenação do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Atualmente os controladores de vôo estão distribuídos em três categorias. Os militares do Comando da Aeronáutica, os servidores estatutários do Grupo DACTA, e os funcionários seletistas da INFRAERO. V.Ex^a acredita que há ampla coordenação entre os controladores ou haveria maior desempenho das atividades desses trabalhadores se estivessem reunidos em uma única carreira?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Relator, Sr. Senador, não me sinto detentor de conhecimento que me permita dar opinião. Repito, será realizada uma auditoria operacional do TCU com essa finalidade que o objetivo é apurar dados e apresentar possíveis soluções. Soluções que devem se sujeitar à crítica, como eu falei no início da apresentação, inclusive acerca de definição de modelo. O Brasil é misto. Militar, controle de tráfego aéreo civil feito conjuntamente a partir do CINDACTA. Isso que é queremos para o Brasil? Talvez uma das funções dessa CPI seja essa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Definir o modelo. Apresentar propostas para definição de um modelo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O relatório do Tribunal de Contas da União em diversos momentos destaca a insuficiência do número de controladores. Constantemente alertada a insuficiência pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, SISCEAB. O relatório registra ainda que o Ministério do Planejamento autorizou em novembro de 2005 concurso para admissão dos controladores de tráfego aéreo civis do DACAT. 64 controladores do DACTA. Mas que somente em novembro de 2006 foi publicado edital de concurso. V.S^a. acredita que é imediata a realização do concurso e a contratação de controladores em 2005 poderia ter contribuído para a redução dos problemas relacionados ao controle do tráfego aéreo?

V.Ex^a inclusive já respondeu essa pergunta. Mas peço apenas para confirmar o que V.Ex^a disse.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Sr. Senador, eu assisti o depoimento, me parece que do Presidente do Sindicato ou da Associação dos Controladores de Tráfego. Concordo inteiramente com as palavras ditas por sua senhoria na ocasião de que responsabilizar o controlador eventualmente quando ele trabalha em condições absolutamente impossíveis de estresse, de terem que assumir número de vôos muito superior ao que é recomendado por lei, tanto que quando houve o acidente de uma hora para outra começaram a surgir os atrasos intermináveis, ou seja, o caos surgiu porque a partir daquele momento eles resolveram cumprir lei. E aí os resultados foram atrasos sistemáticos. Ou seja, a equipe técnica constatou o que já era sabido. Não existe equipe de emergência, não existe equipe para suprir eventuais carências,

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Deficiências de número.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Trabalham muito aquém do que seria o limite recomendado. E a não realização desse concurso público... Por que é que não foi realizado mesmo tendo sido aprovado... Isso aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Mário Couto. V.Ex^a tem a palavra.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Só para, Sr. Presidente, primeiro para dizer ao Dr. Lucas. Dr. Lucas a vossa explanação foi brilhante.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Obrigado, Sr. Senador.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): E eu tenho algumas perguntas, mas eu vou, devido o adiantado da hora eu vou deixar para a próxima vinda de V.Ex^a. Mas eu queria só um detalhe. V.Ex^a pudesse me esclarecer e eu gostaria de pedir para a Presidência da Comissão que pudesse encaminhar aos nossos gabinetes os relatórios do TCU, principalmente as partes mais importantes. Acho que o volume deve ser muito grande, do Relatório, mas se for muito grande, principalmente as partes das licitações, das obras, para que a gente pudesse--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses ainda não chegaram. Em relação à licitação, a obras, a partir do momento em que chegar nós vamos com certeza disponibilizar. E o Dr. Lucas voltará já num acordo que nós fizemos.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Por isso vou guardar minhas perguntas para que eu possa fazer na volta. Mas uma me chamou atenção, eu também

gostaria de ter esse Relatório na mão. Aqueles 16 milhões, milhões ou bilhões que V.Ex^a falou.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Bilhões, Senador. Informática.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Bi. Informática. Sem licitação ou com licitação?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Somente sem licitação. [risos]

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Nossa mãe do céu!

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O número é tão grande que parece que se errou. Mas não é erro meu, não.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Assusta. Pensei que V.Ex^a. tivesse trocado.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: São 16 bilhões de reais.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Sem licitação.

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: Tanto equipamentos quanto programas de informática--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Em quanto tempo isso?

SR. LUCAS ROCHA FURTADO: O período de auditoria foi de noventa e... Uns cinco anos. Compreendendo 96, 97, 98, 99 e 2000. Esse processo foi votado 2001 ou 2002. Relacionados a contratações na área de informática, administração Federal direta e indireta.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eu gostaria também de ter esse Relatório em mãos. Então eu estou solicitando a V.Ex^a que possa me encaminhar a meu gabinete. Dr. Lucas, mais uma vez parabéns pela sua explanação, muito obrigado pela contribuição.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador Mário Couto, V.Ex^a será devidamente atendido na solicitação que faz, inclusive a presidência está indagando aqui ao Dr. Lucas se eles dispõe de tais informações em meios eletrônicos. Se dispuserem nós as colocaremos prontamente na página da CPI e ela estará disponível para o Brasil inteiro permanentemente. Não sendo de caráter restrito as informações e a princípio ele informa não serem. Então temos requerimentos a votar antes do intervalo de uma hora e trinta minutos que teremos na Comissão.

Senador Demóstenes Torres requer nos termos 148 do Sr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho e do Sr. Plínio de Aguiar Júnior, Presidente da ANATEL. O Senador Renato Casagrande requer a convocação da Sr^a. Marilena Lazzarine, Coordenadora institucional do IDEC, requer também a convocação do Sr. Ricardo Morishita Wada, Diretor do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, e do Sr. Oziris Silva, ex-Ministro de Infra-Es-

trutura, ex-Presidente da EMBRAER e ex-Presidente da VARIG para prestarem os devidos esclarecimentos a esta Comissão.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Sr. Presidente, vamos direto. Só falta uma. Vamos direto. É uma proposta.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Se for do desejo de V.Ex^a, da minha parte não há restrição. O senhor está disponível? Inicialmente votamos os requerimentos. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Então será feita a devida convocação dos aprovados no momento oportuno. Agradecemos muito a presença do Procurador do Tribunal de Contas, que é merecedor do mais elevado respeito e consideração do Senado Federal, bem como do Dr. Renato Sayão Dias que cumpriu um papel extraordinário na defesa de um assunto que diz respeito a toda a sociedade brasileira. Muito obrigado aos senhores.

Com a palavra para a sua manifestação inicial o Dr. Cláudio Candiota Filho, Presidente da Associação dos Passageiros de Transporte Aéreo, ANDEP. V.S^a. tem a palavra por até 20 minutos.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Sr. Presidente, Tião Viana, Sr. Relator, Demóstenes Torres, se tiverem paciência de me ouvir eu acredito que tenho condições de sair daqui deixando uma luz no final do túnel que não será um trem caminhando na nossa direção.

Se eu tivesse combinado com o Procurador-Geral a montagem da apresentação que vou fazer, que gostaria, se fosse possível, se colocasse na tela, não teria dado tão certo. Tem um power point, está pronto ali. Só deixa o primeiro slide ali. Em função do que escutei e anotei aqui preciso fazer uma introdução antes de iniciar a apresentação.

O nome da entidade, como os senhores podem ver é Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo. Logo, ela se propõe a defender os direitos de todos nós que somos consumidores usuários do transporte aéreo. Então temos esse ponto em comum. Todos somos usuários do transporte aéreo. É óbvio que entre os direitos está o maior de todos eles que é o direito à vida. Infelizmente não conseguimos obter sucesso no que se refere à proteção dos direitos das vítimas do acidente do GOL 1907. Entretanto, nós fizemos alertas e temos ações civis públicas uma delas ajuizada em 2005, eu trouxe e vou deixar com o Relator os acompanhamentos dessa Ação Civil Pública, temos três representações junto ao Ministério Público Federal e mais uma outra Ação Civil Pública. Portanto, são duas ações civis públicas e três representações. Em todas elas nós ante-

cipamos que haveria o colapso do sistema de aviação civil do País.

Muito bem. Sendo todos nós usuários do sistema, nós temos também um desejo comum, e esse desejo comum é que se chegue no aeroporto, se seja bem atendido, que o vôo saia no horário e temos também o desejo que obviamente de todos nós de chegar vivos ao destino final para o convívio das nossas famílias. Então nós também temos esse desejo comum. Muito bom.

Então, a solução interessa a todos nós porque todos nós pretendemos continuar vivos. Numa investigação de acidente aeronáutico, o que se busca? Não se busca culpados. Busca-se causas. Portanto, se nós aqui encontrássemos os culpados, alguns estão sendo apontados, enfim, não resolveríamos o problema e continuaríamos correndo o risco de vida. Eu assim como os senhores e muito mais até o senhores porque são mais usuários do sistema do que o consumidor médio. Os senhores por obrigação profissional têm que voar muito pelo País, conseqüentemente sofrem mais risco do que o consumidor médio.

Muito bem. Dentro desse objetivo de identificar as causas, diante do que eu ouvi, eu quero relatar dois fatos, casos concretos de acidentes aeronáuticos. Um que os senhores certamente conhecem e outro que talvez não conheçam. Um deles é aquele acidente com a VARIG, do Comandante Garcez que o avião se perdeu e caiu na Floresta Amazônica. O que a mídia divulgou na época? Que a culpa era do Comandante que se perdeu. Até citaram que ele estava ouvindo rádio, escutando jogo de futebol. A investigação ao final concluiu que não era fato isso aí. Porém, a investigação concluiu que contribuíram para aquele acidente 21 fatores. 21 fatores se alinharam para causar aquele acidente. Vejam só. Um acidente aeronáutico ele não ocorre, não sei bem porque, é número meio cabalístico sem que sete fatores se combinem. Então quando eu escutei o delegado dizendo: “Não, mas se não tivesse ocorrido isso, não teria havido o acidente”. Não, mas se também não tivesse ocorrido aquilo também não teria.

Então, por que isso é assim? Porque há um sistema altamente sofisticado e dotado de tecnologia de ponta que evita que esses fatores se combinem. Então o acidente ocorre muitas vezes porque o sistema como um todo falha. E é nesse ponto que eu ao final pretendo chegar com os senhores. E gostaria que, se eu consegui que 50% mais um dos senhores concorde comigo eu terei mais sucesso nas ações que estou movendo contra os réus. Quem sabe conseguirei convencer os juízes.

Muito bem. O outro acidente a qual eu queria me referir de certo modo vai criar uma dúvida nos senho-

res com relação ao que se ouviu aqui especialmente do Relatório muito bem feito, diga-se de passagem do Delegado Sayão que até parece piloto. Porque se falta pouco. Só falta tirar o brevê, porque ele realmente demonstra que estudou profundamente o assunto. Até pelos termos. Eu sou piloto há 37 anos, eu participo há 25 anos do maior evento de aviação do mundo, todos os anos, é um evento que se realiza na cidade chamada Oshkosh nos Estado de Wisconsin, nos Estados Unidos. Todos os anos, há 25 anos. É um evento onde se trata de investigação de acidente aeronáutico, construção amadora de aviões, enfim são 500 fóruns simultâneos que acontecem nessa cidade todos os anos. E eu também sou Advogado, precisava fazer um trabalho para a Faculdade de Direito e vendo já, mais ou menos vislumbrando o problema que estava acontecendo, escolhi como tema: “A responsabilidade civil da União e da concessionária de transporte aéreo frente ao consumidor”.

Então o objetivo sempre foi à defesa do consumidor. Por que é que quero me reportar a um acidente que não sei se os senhores ouviram falar. Um jato Executivo decolado de Orlando, depois de determinado tempo de voo já estabilizado em voo de cruzeiro, trinta e tantos mil pés, perdeu contato com a torre de controle. Ninguém... O controle tentava se comunicar e não vinha resposta nenhuma. Exatamente como aconteceu com o avião do Legacy. Claro, não se sabia se aqueles pilotos que estavam a bordo desse jato Executivo estavam tentando também se comunicar em sentido contrário. Só se sabia que não estavam respondendo. Havia até uma certa alteração de nível de voo. O que fez o controle de tráfego aéreo norte-americano? Primeira providência afastou da rota daquele avião que não se comunicava todos os aviões que eventualmente poderiam estar naquela rota. Segunda providência, enviou até lá aquele nível onde o avião deveria estar dois jatos. Dois caças. Chegando lá verificaram que estavam todos mortos. Os dois pilotos e todos os passageiros. Não sei se alguém já tinha ouvido falar nesse acidente. Morreram todos nos Estados Unidos. Eu inclusive depois vou deixar aqui... Inclusive o que correu hora a hora, minuto a minuto com esse avião. Todos mortos e o avião voando. Por quê? Porque estava estabilizado em voo de cruzeiro ligado no piloto automático as pessoas morreram, mas o avião continuou voando trinta e tantos mil pés. O que é que havia ocorrido? Quando chegaram lá os dois caças verificaram que teria havido uma descompressão talvez, eventualmente a porta não ter sido bem fechada, se abriu, eventualmente ficou entreaberta, algo assim, e congelou imediatamente todas aquelas pessoas. Matou todos. E o que resolveram fazer? Tinham duas

alternativas, os caças. Ou derrubar o avião, caso ele fosse cair sobre uma cidade ou acompanhá-lo até que terminasse o combustível. Pelo plano de voo identificaram que ele cairia no deserto por falta de combustível. Então os dois caças acompanharam o avião, e quem estava a bordo inclusive era um grande campeão de golfe, uma pessoa muito famosa nos Estados Unidos, enfim, não me lembro o nome dele. E aí foi isso que fizeram. Até os caças num certo momento tiveram que ser substituídos porque acabou a autonomia daqueles dois caças, outros dois caças substituíram enfim e o avião acabou combustível--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agora só uma pergunta, por curiosidade. Qual foi a evidência que estavam mortos que com o avião...?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Todas as janelas congeladas. Houve o congelamento das janelas. Foi isso que os caças observaram os dois pilotos. Por que menciono esse episódio? Menciono esse episódio porque se é possível evitar um acidente, um choque entre duas aeronaves com um avião, um deles pilotado por mortos, deveria ser possível se o sistema funcionasse resolver o problema com o avião pilotado por vivos. Isso é uma obviedade, mas é um fato. Um caso concreto contra outro caso concreto. Onde não conseguiu gerenciar o problema.

Então, feita essa introdução, eu quero dizer o seguinte, a minha pesquisa... Eu estou dizendo isso também de certo modo porque como não se busca culpados, e o senhor muito bem identificou isso, Delegado, nós temos que levar em consideração tudo que pode acontecer no acidente aeronáutico porque nós precisamos é chegar nas causas e aonde eu pretendo chegar nessa apresentação que quero fazer aos senhores. E a pesquisa que eu fiz, obviamente como buscava a defesa dos consumidores em juízo, tinha que se fundamentar na lei e na Constituição. E foi isso que eu fiz. Busquei esses fundamentos.

Eu gostaria de pegar o próximo slide. O título da palestra. As causas do apagão aéreo nacional e a solução possível. Eu fiz questão de colocar no singular. Porque vejo que só existe uma solução possível. E se eu tiver sucesso na minha exposição quem sabe alguns dos senhores concordem comigo. Vamos lá ao próximo slide. Em 2003 nós fundamos a ANDEP já sabendo que havia um problema no sistema, os consumidores e passageiros estavam sendo mal atendidos pelas companhias aéreas, essas empresas elaboraram um sistema de preço, que hoje ninguém mais sabe qual é o preço. Existe uma indústria de multas que as companhias aéreas cobram multas para absolutamente tudo, o consumidor hoje só tem direito a chegar no aeroporto e embarcar e na hora que eles quiserem.

Então já existia um problema de relação entre consumidores e esse tipo de fornecedor totalmente desigual. Se há um consumidor hipossuficiente é o consumidor do transporte aéreo. Ele não tem direito a coisa nenhuma. Ele nem sabe o que está acontecendo. E volta e meia quando ele é atingido ele está, aliás, na maior parte das vezes, fora do seu País, do seu domicílio, da sua cidade, então está mais frágil ainda. E a companhia inventa qualquer coisa, esse negócio de *overbooking*, por exemplo, o que fazem hoje? Não fazem mais reservas. Elas só fazem venda de brilhantes. Ora, se fazem vendas de bilhetes elas não fazem mais *booking*. *Booking* quer dizer reservas em inglês. Então o que elas estão fazendo não é uma sobre-reserva, não é excesso de reserva, é excesso de vendas. O *overbooking* deveria se chamar hoje *oversaile* porque elas vendem mais do que a capacidade da aeronave. Isso é um ilícito de consumo previsto no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor e que o Presidente da INFRAERO ainda não encontrou essa lei. Ele está agarrado no Código Brasileiro da Aeronáutica. Não vai encontrar. Agora, se quiserem encontrar a jurisprudência, serão soterrados pelas decisões com relação ao *overbooking* no que se refere ao art. 14 do Código de Defesa do Consumidor.

Muito bem, então fundamos a ANDEP ocorre que o nosso objetivo eram ações coletivas e civis públicas para resolver esses problemas coletivamente. Tivemos que aguardar um ano o cumprimento do dispositivo que obriga que as entidades tenham que ter no mínimo um ano para poder agir coletivamente em defesa dos consumidores. E já fomos atropelados em 2004 com uma crise, um caos aéreo. Porque quando começa-se a falar que o problema começou com o acidente da GOL, eu digo que o acidente da GOL ocorreu porque havia caos. O que ocorreu depois do acidente da GOL foi o colapso total do sistema. O caos já havia. E por quê? Porque sabe-se... Até não saberia a razão, descumpriu-se o art. 175 da Constituição Federal. O que estabelece no art. 175 da Constituição Federal? O direito do usuário a um serviço público adequado. De quem é a responsabilidade por tudo isso que está acontecendo? Nós não precisamos da CPI, só precisamos da Constituição Federal. A responsabilidade é da União Federal. E quem diz é a Constituição no seu art. 21, inciso XII alínea C. Navegação aérea é competência da União. Muito bem. Se há uma concessionária de serviço público em dificuldades a União tem que resolver o problema do usuário. Ele tem um contrato. Ainda que esse contrato seja privado de natureza privada, o serviço que lhe é prestado é público. Então nós com base nesses fundamentos entramos com uma ação civil pública contra a União e conseguimos uma limi-

nar em defesa dos consumidores da VASP. E o que a liminar determinou? Que a União pagasse o transporte de todos os usuários que tinham brilhantes da VASP nas demais concessionárias. Conseguimos essa liminar. Ela foi caçada posteriormente com um argumento totalmente estapafúrdio, mas que seria o seguinte. Se isso ocorresse haveria um desequilíbrio nos contratos das demais concessionárias. Ou seja, 99% das concessionárias absolvendo 1% dos consumidores causaria desequilíbrio nas demais concessionárias. O que é um total contra-senso porque no mínimo está dizendo que a União vai dar o calote naqueles concessionários que fizeram o transporte daqueles passageiros. Quando chegou em dezembro de 2005 já se vislumbrava o problema da VARIG. Ora, se havia caos aéreo com milhares de consumidores lesados no caso da VASP era óbvio que haveria algo muito pior se parassem os vôos da VARIG. E já havia um início de caos gerados a partir do vôo da VARIG em 2005. Em dezembro de 2005. Então nós publicamos um artigo no jornal Zero Hora alertando para este detalhe. Se for repetido vai haver o caos. Deve ser cumprido tais e tais artigos da Constituição, da Lei das Concessões. Porque o art. 175 ele aponta para a Lei das Concessões. E ali na Lei das Concessões está explicado tudo o que deve ser feito. Mas parece que as autoridades esqueceram da Lei das Concessões e ficaram lendo apenas o Código Brasileiro da Aeronáutica. O Código Brasileiro de Aeronáutica ele se inspira na Convenção de Varsóvia de 1929, e quando a Convenção de Varsóvia foi estabelecida, ela visava a proteção das empresas aéreas. Veja como começa longe o nosso problema. Eu quero convidar aos senhores para fazermos um *out*, nós temos que enxergar o aquário. Nós até agora estávamos dentro do aquário. Estamos saindo para fora do aquário para enxergar o problema como um todo e tentar através dessa análise chegar na solução. Muito bem. O que é que ocorreu? Não é o Código Brasileiro da Aeronáutica deveria ter regido a solução desse problema, e sim a Lei das Concessões. Ela não foi aplicada. O Código Brasileiro de Aeronáutica está defasado. Inclusive as decisões todas dos tribunais com relação a que se refere aos direitos dos consumidores estão fundamentados no código brasileiro do consumidor, no Código de Defesa do Consumidor. Eles afastam tanto a Convenção de Varsóvia quanto o Código Brasileiro de Aeronáutica nesses casos. Conseqüentemente o que deveria ter sido feito era ter sido aplicado o que estabelece a Lei das Concessões? E o que estabelece a Lei das Concessões? Intervenção, encampação e nova licitação. Jamais a interrupção do serviço que é um serviço concedido. Essencial e contínuo. Está na lei. Se é essencial e contínuo não pode ser desconti-

nuado. Ali começa o nosso caos e o nosso acidente da GOL. Mais próximo, porque eu poderia me reportar a 1986 para chegar nesses problemas. Quer dizer, eventualmente as vítimas do acidente da GOL muitas delas sequer tinham nascido em 1986 e já começavam a morrer. Por mais trágico, é realmente trágico, mas é um fato. Então o que nós fizemos? Em janeiro de 2006 nós fizemos uma representação ao Ministério Público Federal e requeremos informações sobre qual era o plano de contingência da União em caso de interrupção dos vôos da VARIG. Ou falência, ou seja lá o que for. A União em março respondeu dizendo o seguinte: Será adotado o mesmo plano de contingência de situações pretéritas. Ora, a situação pretérita mais próxima era a crise da VASP, e já tinha havido um caos aéreo e já haviam consumidores abandonados em aeroportos, e gente com bilhete na mão e dormindo em aeroporto e tudo mais já em 2004. A participação da VASP no mercado naquela época em que parou era 1% de 33 milhões de passageiros/ano. Essa era a participação da VASP em torno de 330 mil passageiros e que poderemos para não ter que fazer muita conta, estipular em mil passageiros/dia. Vamos para o novo slide. O que fizemos então? Apresentamos uma outra representação. Nesse caso fizemos em conjunto a ANDEP que é a nossa associação, o Fórum Estadual de Defesa do Consumidor que é um colegiado que congrega 70 entidades públicas e civis do sistema nacional de defesa do consumidor, e o Instituto de Defesa do Consumidor, o IDEC. Ali nós alertamos para a iminência de colapso do sistema de aviação civil. Está lá protocolado e usando exatamente esses termos. Iminência do colapso de aviação civil em abril de 2006. Portanto, cinco meses antes da tragédia da GOL e do colapso. Em junho, véspera do primeiro leilão da VARIG nós ajuizamos uma outra ação contra a União. Tinha por objetivo também alertar. Não tivemos sucesso. Requeremos naquela ocasião uma indenização por dano moral aos 5.6 milhões de usuários da VARIG que são cadastrados no sistema Smiles. E novamente antecipamos a possibilidade de colapso. Por quê? Porque havia, era previsível que não haveria licitantes. E conseqüentemente haveria prejuízo aos usuários, aos consumidores como acabou acontecendo logo depois. O que aconteceu? Não apareceram licitantes. A VARIG começou a parar. Agrava-se o caos aéreo. A participação da VARIG naquela ocasião era 33% sobre 36 milhões de passageiros. Significa que de uma hora para outra se mandou para casa nove mil funcionários, 70 aeronaves, 208 rotas foram destruídas.

Notem bem. Se os senhores entrarem no supermercado, tiver 300 funcionários e 100 não aparecerem, o atendimento vai ser um desastre. A mesma coisa no

hospital que tiver 1.000 funcionários e 300 não aparecerem vai morrer pacientes, vai haver filas, vai ser um horror. Mas foi que o aconteceu. E lá em setembro, dia 13 de setembro de 2006 a revista Veja publicou e colocou em manchete o seguinte: “Sumiço dos vôos da VARIG instala o caos nos aeroportos e atormenta os passageiros”. Logo o caos já estava instalado nos aeroportos muito antes do acidente da GOL [soa a campanha]. Posso continuar?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mais cinco minutos.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: E ele é consequência do acidente. 16 dias depois ocorre a tragédia. Com 154 mortos e ocorre o colapso total do sistema de aviação civil.

Esses são os artigos que foram infringidos pela União com relação ao sistema de aviação civil e ao transporte aéreo. O art. 1º inciso III, dignidade da pessoa humana, art. 5º inciso XXXII, direito do consumidor é indiscutível, o art. 21, inciso XII, alínea C que eu citei, navegação aérea, competência da União. Não assumiu a sua responsabilidade, e será responsável, conforme está estabelecido no art. 37 § 6º da Constituição. Foram também descumpridos o art. 170 inciso I, IV, V, VII, VIII, IX, a ordem econômica e o direito dos usuários no art. 175, além da Lei das Concessões do Código de Defesa do Consumidor e do Código Brasileiro de Aeronáutica. Todos os artigos foram descumpridos pela União.

Quero chegar então na origem do problema. E ela tem relação com tudo que foi dito aqui. Que a organização do sistema, o próprio Procurador-Geral disse que não há mais sistema. E realmente não há. Notem bem, esse era o sistema de aviação civil que estava, lógico, dentro do sistema, do organograma do Ministério da Aeronáutica que tem a data de 1941. Ali os órgãos estão todos integrados. O que aconteceu em certo momento? Quebrou-se a hierarquia do sistema. O sistema de aviação civil, assim como militar, não funciona sem hierarquia. Sem hierarquia não há aviação. Se os senhores entrarem em qualquer avião comercial vai lá estar o piloto, Comandante com quatro faixas, o co-piloto tem três, o chefe de cabine tem duas e os demais são todos soldados, os tripulantes. E eles se reportam aos chefes de cabine, que se reporta ao co-piloto que se reporta ao Comandante. E assim que funciona e a aviação civil sem hierarquia, sem disciplina não funciona. E esse era o sistema que vigia em 1941. Está lá no canto em vermelho “Diretoria de Aeronáutica Civil”. Integrada no sistema. Ao lado, “Diretoria de Rotas Aéreas” é hoje o DECEA. Está tudo dentro do organograma. Vamos ao próximo organograma.

Houve uma alteração posteriormente na estrutura do Ministério da Aeronáutica, o Departamento de Aviação Civil mudou de lado, mudou de nome, mas seguiu integrado sobre um sistema hierárquico, sempre sobre essa espinha dorsal. Comando Geral do Ar, o que posteriormente passou a se chamar DECEA.

Para os senhores terem uma idéia da complexidade desse sistema, aí está o e também está o DAC e também está o DECEA. As letrinhas são pequenas eu apenas transcrevi para que os senhores possam ter uma idéia do que é. Está sem a INFRAERO não achei mais um organograma atualizado com INFRAERO. Não está. Mas estava. Muito bem. Como se viu hoje não há comunicação entre órgãos nenhum, e dito aqui pelo Procurador-Geral do TCU.

Vamos para o próximo slide. Suprimiu-se o DAC. Em 2006. Notem que o caos se agrava justamente em 2006 com a supressão do DAC. Obviamente que a ANAC vai dizer que não é nada disso. Porém, não podemos atribuir a coincidência tudo que aconteceu e está acontecendo. Vamos para o próximo slide.

Como funcionava anteriormente? Esse é o esquema gráfico do sistema de aviação civil que é onde está a crise e onde está a causa do caos e do acidente da GOL. Vejam que o Departamento de Aviação civil estava no centro do sistema, ele é o órgão gestor do sistema. E ele tinha elos executivos com os demais órgãos do sistema. Está o comando aéreo, regional, o Departamento de Proteção ao voo e outros órgãos.

Então, todos esses órgãos conversavam entre si e tinham como gestor o Departamento de Aviação civil. Ao qual estavam ligados o instituto de aviação civil e os serviços regionais de aviação civil. O que aconteceu num determinado momento, e eu não sei quem inventou essa alteração. Próximo slide. Apartou-se o DAC do sistema. Ficamos sem piloto dentro do sistema. Não temos mais ninguém gerindo a aviação. E graças a Deus, eu ia falar antes do Procurador e felizmente ele falou antes de mim disse isso, eu falando sozinho mero Advogado Presidente de uma associação é uma coisa. Agora, o Procurador dizendo é outra. Nós estamos sem sistema e sem comando. Não há piloto no Sistema de Aviação Civil do País no momento. Estamos correndo riscos todos nós. Isso é um fato. Os senhores mais do que eu porque voam mais do que eu.

Vamos para o próximo slide. Ficou a ANAC ali. O que ocorreu? Quebrou-se os elos executivos e quebrou-se a hierarquia. Veio abaixo o sistema de aviação civil. [soa a campainha]. Posso prosseguir, Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Para concluir.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Veio abaixo o sistema de aviação civil. Como ficou? Vamos ali no slide

seguinte. Quero só voltar um pouquinho ao que era o Departamento de Aviação civil. Seguiu uma hierarquia também. Todos os departamentos se subordinavam a um Diretor, e esse Diretor tinha subordinados. O que criou a lei da ANAC? O sistema de gerenciamento por decisão em colegiado. Isso não existe na aviação civil. Na aviação nenhuma. Tem que haver quem manda e quem obedece. Não funciona decisão por colegiado. Um dos problemas da VARIG foi justamente o problema de gestão por decisão por colegiado. Em aviação tem que haver quem manda e quem obedece. Tem que haver o diretor geral e os subordinados. Vamos para o próximo slide por gentileza. Vejam como era a estrutura do Departamento de Aviação civil. Tinha um Diretor-Geral que era um Tenente-Brigadeiro, o vice-Diretor era um Major-Brigadeiro e nos subdepartamentos técnicos tinha três Brigadeiros. Esses profissionais não chegavam nessas posições com menos de 50, 60 anos. Como entraram lá como cabo, eles chegavam lá com 40 anos de experiência. Então nós tínhamos dirigindo a aviação do País 200 anos de experiência. 200 anos de experiência. E sumiu de um dia para o outro. E se colocou quem? Políticos. Militantes políticos.

O que se criou? Este é o organograma de hoje. Tem lá o Ministério da Defesa que como se viu aqui é perfumaria. Então nada adianta, e não fui eu que disse, foi o Procurador. A INFRAERO então se reporta ao Ministério da Defesa que é a mesma coisa que nada. A ANAC também. Só que a ANAC não se reporta a ninguém porque a lei estabeleceu que ela não se reporta a ninguém. Está na lei. Ela não se subordina. Então nós temos um organograma tremendamente estranho. O Comando da Aeronáutica para cima não se subordina a ninguém. É uma subordinação inútil. Para baixo ela só tem o controle de espaço aéreo. Não tem ANAC. Então o Comando da Aeronáutica está flutuando no espaço. Como um organograma desses não se administra sequer uma quitanda de banana. E muito menos um sistema de aviação civil extremamente complexo como os senhores viram no organograma anterior. Como ficou o [soa a campainha] Organograma hoje? Eu posso terminar, Presidente? Que eu acho que nós vamos chegar lá. Este é o organograma de hoje. E veja a interrogação já estava ali não coloquei depois que o Procurador falou que era uma perfumaria. Já estava lá. Não combinei nada com ele. Esse é organograma que hoje gerencia a aviação do País. Não é possível funcionar. Não vai funcionar. Nós podemos prender todo mundo, Deus pode mandar dez mil controladores de voo treinados, políglotas e equipar todos os aeroportos, fazer pistas novas, e não vai adiantar porque se não tivermos alguém comandando, um profissional comandando não adianta nada. Se vocês entregarem

para mim a Ferrari do Felipe Massa eu vou levar meia hora para fazer o circuito de Mônaco. Isso se eu conseguir ligar, não bater no muro, etc. Agora, ele sentada ali e faz em um minuto e trinta segundos. Então hoje nós temos quem? Não tem ninguém gerindo o sistema. Então não vai funcionar. Tem que mudar tudo isso. E qual é a solução? Tem o ranking da organização da aviação civil internacional. Veja onde está o Brasil ali. Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Federação Russa, etc. Esses são os Países do grupo 1 onde a aviação é mais segura. O Brasil vai despencar daí. Já há notícias a esse respeito. Muito bem. Esses Países aplicam o sistema de agência reguladora independente. Mas esses Países não têm o problema que nós temos aqui no Brasil que é o loteamento de cargos. A FAA que foi quem inspirou a ANAC fica ligada ao Gabinete do Presidente. E quem administra essa agência é uma senhora com 15 anos de experiência e seu currículo de segurança de transporte. Não passa pela cabeça do Presidente indicar alguém que não seja do ramo, que não conheça segurança de transporte. Além dela ter doutorado, mestrado, não sei o que na matéria. Nós estamos correndo o risco de cair para baixo. Essa fonte é do Correio Braziliense. Foi uma matéria publicada no início do mês. Vamos mudar o slide. Eu não sei se vou conseguir terminar. Os requisitos fundamentais e indispensáveis da segurança de voo e transporte aéreo estão aqui. Hierarquia, disciplina, profissionalismo. O resultado é o meio de transporte mais seguro do mundo. Nós estamos sem esses itens. Se eu não concluir eu não consigo fechar. Eu preciso mais cinco minutos. Vamos então ao próximo slide. O que temos? Com esse desorganograma nós não vamos a lugar nenhum. Nós precisamos restabelecer o sistema. Vamos para o próximo slide.

O que aconteceu então? Nós temos hoje um desorganograma, Presidente e Sr. Relator. O que aconteceu? Em 2003 profissionais de gestão aeroportuária da cúpula da INFRAERO são substituídos. Começa o loteamento de cargos. Vocês viram aqui o resultado. Em 2006 no DAC saem cinco técnicos da cúpula do órgão, profissionais com mais de 40 anos cada um de experiência em aviação, segurança de voo, transporte aéreo, controle de tráfego aéreo, etc, e são substituídos por militantes políticos sem conhecimento técnico ou experiência na área. Somente na mudança da cúpula do DAC para a ANAC trocou-se 200 anos de experiência por zero. E a lei estabeleceu que o sistema de decisão em colegiado que seria esse sistema que não funciona e o fim de subordinação da ANAC. O que se fez em poucos movimentos? Matou-se hierarquia, disciplina, profissionalismo e a memória do órgão gestor. E mais cargos foram loteados. Então nós estamos che-

gando no problema. O que aconteceu em consequência do desorganograma e do loteamento de cargos? O desmantelamento total do sistema de aviação civil, a ANAC sem subordinação e sem comando técnico, a INFRAERO subordinada ao Ministério da Defesa de forma simbólica porque como se viu aqui o cargo é ocupado por políticos sem conhecimento nenhum e está desconectado dos demais órgãos. Não há mais linha de conexão entre órgãos que deveriam estar ligados entre si por subordinação hierárquica que serão administrados por profissionais com experiência na área. O Comando da Aeronáutica flutua no espaço. A subordinação para cima é inútil e para baixo não existe. O que existe não está subordinado, também flutua e está ocupado por militantes políticos sem experiência nenhuma. Essa é a aviação do País hoje.

O que está acontecendo e as consequências de tudo isso? Do loteamento de cargos e do organograma? O Brasil corre o risco de ser rebaixado do grupo 1 do Conselho Executivo Aviação Civil Internacional. Fato inédito na história da aviação. Esses dados são do Correio Braziliense. As consequências são desastrosas. Terá efeito devastador sobre a economia do setor. As empresas aéreas brasileiras podem até ser impedidas de voar para destinos como Estados Unidos e Europa, que é o principal destino dos brasileiros. A EMBRAER enfrentaria problemas para conseguir licenças e homologações aos componentes e aeronaves que produz para citar apenas alguns exemplos. Teria que ir lá homologar nos seus concorrentes, os Países que são de categoria um.

Então, senhores, diante desse organograma nós precisamos fazer o seguinte, acabar com ele. Passa o slide aí para acabarmos com esse slide. Porque com esse sistema só pode ser o resultado de tudo isso aí, só pode ser caos aéreo está no próximo slide. Pode botar o caos aéreo aí. Esse é o resultado da atual situação. Eu tenho três slides que eu explico o acidente da GOL. Se eu tiver tempo... Eu acredito ser importante esse...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [pronunciamento fora do microfone]

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Mas é importante Presidente--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O senhor deu um enfoque muito oportuno, contribuiu com a CPI, mas eu acho que do acidente nós podemos deixar porque nós temos daqui a pouco vamos ser chamados para a ordem do Dia.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Se o senhor me der cinco minutos--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, mas aí, lamento eu já lhe dei os cinco. O

senhor já está com 35 minutos. Há um pedido do Relator então o senhor terá os cinco minutos.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Muito obrigado. Três. Vamos lá. A VARIG era uma empresa aérea muito antiga, conseqüentemente as suas linhas elas circulavam no sentido norte-sul. Isso é uma simulação. Pode passar o slide que vai aparecer as flechas. No sentido norte-sul. É assim que a VARIG funcionava. A maior parte das suas linhas. As linhas novas, as empresas aéreas novas começaram a ter rotas mais para dentro do País. Mas as linhas antigas da VARIG era nesse sentido que elas circulavam. Tínhamos na ocasião 36 milhões de passageiros divididos entre três concessionárias. [soa a campanha] O que aconteceu? Interrompeu-se essas linhas como demonstrei ali. Então saíram do sistema 9 mil funcionários, 208 rotas, 70 aeronaves. Mas os 36 milhões de passageiros continuaram sendo os mesmos. Então significa que houve, na verdade não houve uma expansão da demanda como tem se ouvido, porque a demanda tem sido em torno de 6% ao ano, isso está no site da INFRAERO o movimento dos aeroportos. 96 milhões de passageiros em 2005, 101 milhões de passageiro em 2006. O que na verdade nós tivemos foi um corte na oferta de assentos. Mas os 12 milhões de passageiros precisavam se deslocar de alguma maneira de seus pontos de origem para seus destinos. Então o que aconteceu? Todos os vôos passaram a fazer conexão em Brasília porque as empresas concessionárias que sobraram tinham suas conexões em Brasília. Então eu precisava ir de Curitiba para Vitória? Eu ia para Brasília. Eu precisava ir de Belo Horizonte para Salvador? Eu ia para Brasília. Eu precisava ir de São Paulo para Aracaju, eu ia para Brasília. O que aconteceu? Um infarto no sistema de Brasília. O controlador que tinha lá 10 aviões na tela passou a ter 12, 14, 15, 25, 34, até que se bateram dois aviões. Sobrecarregou o sistema. O que houve na verdade foi um infarto do sistema em Brasília. É como se nós tivéssemos oprimido as artérias, o sangue que continua fluindo vai fluir pelas artérias que sobraram em maior velocidade. Vai provocar um aneurisma em algum lugar. No caso foi em Brasília. Poderia ter sido em Congonhas, poderia ter sido em Belo Horizonte. Isso é mais um componente a ser analisado, Presidente, com relação às causas do acidente. E esse é um motivo gravíssimo.

Na questão relativa a controladores, eu vou deixar aqui com o Relator, um plano de carreira dos militares firmado, elaborado por uma associação lá de Canoas que chama ARFAMIL também formado por controladores de vôo e eles estão propondo essa alteração desde 2005. Teria evitado a evasão de controladores e provocaria a atração daqueles que foram para a re-

serva. Então eles me garantem que centenas de controladores teriam deixado de sair e teriam voltado se esse tivesse sido aprovado. Então vou deixar aqui com os senhores, está detalhado, tem a justificativa, tem tudo e não se sabe porque estava em 2005 a Relatora é a Deputada Maninha e em novembro de 2006, logo após o acidente o plano saiu dali de onde estava e foi, se não me engano, para o Senado. Não sei qual é a posição que está hoje. Mas seria um plano que resolveria o problema do controlador. E é importante nós resolvermos o problema do controlador, Presidente, para nós tirarmos da pauta esse problema porque ele não é a causa. E nós precisamos chegar nas causas. E a causa, Sr. Presidente e Sr. Relator, está no sistema de loteamento de cargos. Ele não pode intervir na aviação. Não pode interferir no sistema. E a única maneira de nós mantermos essa imunidade é voltarmos ao sistema antigo. Veja que durou 65 anos o organograma anterior sem que nada tivesse acontecido. Tivemos guerra desde 1941, vários planos econômicos, enfim, houve de tudo, inclusive, real a um dólar, dólar a um real. Em que se voava muito. De modo que o problema é imunizarmos o sistema de aviação civil para o loteamento de cargos. E se possível extinguirmos o Ministério da Defesa que vamos economizar um monte de dinheiro para a Nação. Porque já se viu aqui pelo que disse o Procurador que não serve para nada. Era isso. Me desculpem ter me estendido.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Dr. Cláudio Filho a contribuição relevante que traz à CPI e passo a palavra ao Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Dr. Cláudio, o senhor é Presidente da Associação dos Passageiros do Transporte Aéreo, ANDEP. A maioria dos Senadores e a opinião pública desconhece a associação que V.S^a. preside. Quando é que foi criada essa associação, quantas pessoas estão associadas e quais são as suas fontes de recurso e também a finalidade dessa associação?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Nós fundamos a associação em 2003 e o objetivo era exatamente defender os interesses dos passageiros de transporte aéreo. Então precisávamos... E de forma coletiva. Então no primeiro ano nós realmente não atuamos. Ficamos apenas aguardando e prestando informações daquelas pessoas que nos consultavam. Posteriormente em 2005 nós colocamos um site na internet e passamos novamente a dar essas informações aos usuários. Ocorre que já no final de 2004 nós fomos atropelados pelo problema da VASP e não tivemos sequer condições de estruturar convenientemente a associação. Ela hoje tem em torno de três mil sócios que contribuem de alguma forma, mas de maneira voluntária. Nós não

estamos arrecadando, Por quê? Porque estamos sem possibilidade de dar, de atender a demanda. Porque cresceu muito mais do que se esperava. Se esperava um crescimento gradativo que não ocorreu. Então nós estamos prestando esse serviço voluntariamente, os Advogados que trabalham conosco respondem os questionamentos das centenas de pessoas que nos consultam também atuam voluntariamente, nós não temos nenhuma... Vamos dizer assim, interesse no momento pelo menos nenhum interesse de arrecadação. Até termos condições de estruturarmos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual é a classificação de V.Ex^a nesse assunto. V.S^a. tem experiência no setor aéreo?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Sim, eu até posso resumir aqui. Resumidamente eu sou Advogado, Administrador de Empresas, sou formado em Direito pela Universidade Luterana do Brasil e Administração de Empresas pela PUC do Rio Grande do Sul, pós-graduando em Direito Civil Processual pela Faculdade DC, sou autor da obra “Responsabilidade Civil da União e da Concessionária do Transporte aéreo Frente ao Consumidor”, venho pesquisando essa matéria desde o ano 2000 em função inclusive das relações que envolviam agências de turismo e transportadoras aéreas, e essa relação triangular com o consumidor, e sou Consultor de Empresas, sou fundador e diretor da Candiota Viagem e Turismo, uma agência que fez 20 anos agora em 2007 está passando por uma crise tremenda em função do apagão. Nós tínhamos 25 funcionários estamos com 6. Para dar uma idéia. A nossa venda caiu em mais de 50%. Encontrei aqui no avião o Secretário de Turismo de Gramado dizendo que a queda em Gramado foi de 50%. Sou fundador e Presidente de uma Associação de Aviação Instrumental. Fui condecorado com a medalha Mérito Santos Dumont por serviços prestados à Aeronáutica Brasileira. Sou piloto privado há 37 anos, e como disse participo anualmente desse evento que se chama EAA AIRVENTURE na cidade de Oshkosh, Estados Unidos, e em face dessa participação ativa recebi o título de membro extraordinário da *Experimental Aircraft Association* que é a maior entidade associativa de pilotos do mundo.

Então é mais ou menos a minha relação com esse setor. E meu tio, por exemplo, foi pioneiro da aviação agrícola no Brasil, Clóvis Candiota que esse ano está completando 60 anos.

A aviação está na família O Ministro Salgado Filho foi padrinho de casamento do meu pai e minha mãe. Só para dar uma idéia. Tá na árvore genealógica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O Coronel aviador Rufino Antonio Ferreira, declarou ontem a CPI, desconhecer o fato de

que o Brasil corre o risco de ser rebaixado do grupo 1 pela ICAL. O Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul por sua vez declarou que a Força Aérea Americana fez constar em Relatório de setembro de 2006 que o sistema brasileiro de controle do tráfego aéreo deveria ser tido como exemplo a ser seguido. O risco de rebaixamento realmente ocorre? Em caso afirmativo, como V.S^a. avalia essas declarações? Quais as consequências de um rebaixamento?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Eu já mencionei na minha apresentação as consequências do rebaixamento. Na verdade eu tomei conhecimento pela mídia, não apenas por essa notícia do correio brasileiro, apenas trouxe essa porque era a mais recente. Tenho conhecimento dessa questão desse Relatório apontado, mas obviamente não tenho conhecimento mais profundo sobre o funcionamento do sistema lá porque não estou dentro do Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Mas essas notícias têm se repetido com relação ao Brasil ser rebaixado em função do problema do gerenciamento de tudo que nós estamos assistindo. Que obviamente esses órgãos de fiscalização também estão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Perguntado sobre o assunto, os controladores e autoridades que já estiveram aqui nessa CPI negaram o fato de que o corte de linhas aéreas da VARIG tenham contribuído para o apagão aéreo que é a tese defendida por V.S^a. Porque V.S^a. acha esse ponto é tão importante? O que as autoridades não estão enxergando?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Exatamente esse ponto. Porque o sistema de rotas aéreas é um sistema extremamente complexo, ele é distribuído harmonicamente. Houve inclusive no Relatório da FAA e da ICAL a recomendação para que... Isso em 2001, 2002 para que se aumentasse o número de concessionários. A concentração, o duopólio é péssimo para o consumidor. E isso aconteceu. Nós temos o monopólio da TAM hoje nas conexões. Quer dizer, não temos apenas duas empresas aéreas. Quem fizer uma conexão que não estiver em São Paulo e Rio de Janeiro em qualquer ponto do País e comprar um bilhete aéreo de qualquer empresa aérea internacional, a única conexão possível é a da TAM. Isso é uma distorção. Isso prejudica o consumidor e encarece o preço da passagem. De modo que a interrupção dos vôos da VARIG é inédito no mundo. Nenhum País pode pesquisar a vontade, não vai encontrar. Nenhum País que tenha admitido a interrupção das rotas. Porque uma coisa é a concessionária e outra coisa é a concessão. Quer dizer, a concessão tem que ser mantida por outro concessionário. Se esse mesmo princípio que foi aplicado aí na

questão da concessão da VARIG fosse aplicado para distribuição de energia, se a distribuidora de energia que é uma empresa privada quebrassem nós ficaríamos no escuro enquanto se resolve o problema. Então não houve o cumprimento dessa lei. E o que eu defendo é o que está na lei. É o que diz o art. 175 da Constituição e é o que diz a Lei 8.987/95. A Lei das Concessões. Está lá no artigo em diante tudo que deveria ter sido feito para a manutenção da concessão. O Governo não botaria dinheiro naquela empresa privada especificamente. Faria o leilão da concessão. Por óbvio obteriam um recurso muito mais alto com uma concessão que faturava no momento que parou 250 milhões de dólares por mês, tinha 9 mil funcionários altamente treinados, tinha 70 aeronaves, enfim, 208 rotas, um sistema funcionando. Se interrompeu o sistema o que aconteceu? De um valor de 860 milhões que era o lance mínimo daquela companhia caiu para 24 milhões, logo adiante foi vendido por 328 milhões. Quer dizer, é um negócio completamente maluco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Os Presidentes da TAM e da GOL em depoimento a essa CPI no dia de ontem disseram que a VARIG teve problemas de governança durante a década de 90 e que foi obrigada a entrar numa recuperação judicial. Daí a venda ter ocorrido após a empresa ter tido suas linhas interrompidas. Procedimento esse de venda que V.S^a. critica. O que mais V.S^a. teria a dizer sobre esse assunto?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Veja que volto a insistir no que estabelece a Lei das Concessões Públicas. Porque o que está acima de tudo do interesse do usuário é o interesse público. Com a interrupção das rotas, o País já perdeu muito mais. Dados que foram divulgados dão conta que 400 milhões de dólares deixaram de ser arrecadados só pela falta de assento nos primeiros três meses. Até hoje existe uma defasagem de 400 mil assentos.

Então, no art. 32 da Lei das Concessões, se não me engano, estabelece que se faça essa intervenção e essa nova licitação com a empresa em funcionamento. Volto a dizer, o que deveria ter sido feito, deveria ter sido cumprido a lei. A lei concede ao poder concedente, a autoridade para fiscalizar. Então o que não houve também foi fiscalização. E nesse ato de fiscalizar a lei determina que o poder concedente tenha acesso inclusive a questões de gestão. Atos de gestão. Então se a gestão foi ruim o poder concedente tem condições de intervir. Se havia problema financeiro, idem. Então isso também deixou de ocorrer. Deixou-se de cumprir a lei no que se refere a fiscalização de uma concessão pública.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como V.S^a. avalia o desempenho das atividades dos controladores de voo brasileiro? A carga horária, a qualificação, o treinamento e o número de controladores em atividade são adequados?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Bem, funcionava tudo muito bem até se começar a desmilingüir com o sistema de aviação civil separando atribuições e se desmantelando o organograma. Certamente havia essa preocupação com a evasão de controladores tanto que essa associação lá do Rio Grande do Sul, ARFAMIL fez esse estudo, contratou técnicos e Advogados e especialistas em carreira militar, enfim, e elaboraram esse plano que eu vou deixar com o senhor e que em 2005 já vislumbrava esse problema. Por isso que eu acredito muito nesse plano que é muito anterior ao caos.

Então, ele foi gerado por pessoas que estavam se preocupando com o caos. Ou seja, pessoas que trabalhavam preventivamente que são sargentos, suboficiais da reserva da Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A ANDEP tem acesso aos relatórios de perigo que são elaborados?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Não. Nós só temos conhecimento daquilo que é divulgado pela mídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Ministro da Defesa Waldir Pires depôs na Comissão de Relações Exteriores no Senado e disse que o nosso sistema é eficiente, seguro e é um dos melhores do mundo. O que V.S^a. acha da opinião do Ministro?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Eu discordo da opinião do Ministro. Eu diria que era seguro até a criação do Ministério da Defesa e até o desmantelamento do resto do sistema. Quer dizer, até entrarmos. Nós ainda ocupamos essa posição privilegiada da categoria 1 porque estamos herdando o que foi feito no organograma anterior.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Estou satisfeito.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço. Senador Mário Couto tem indagação a fazer?

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Vou ser rápido. Dr. Cláudio, então a parte da insegurança que o senhor acaba de falar que os passageiros ainda correm hoje é parte de que na estrutura, no organograma, existem loteamento de cargos, existem políticos administrando e que não têm o devido conhecimento e não têm a devida profissionalização? Faz parte também da insegurança?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Sim. Eu chego a essa conclusão. Não tenho nada contra políticos, obviamente. Poderiam-se colocar políticos técnicos.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Acho que V.S^a. tem razão. Eu quero aqui dar razão a V.S^a.. Porque acho também que não deva. Eu acho isso errado. Eu fiquei a pensar na minha casa ontem com questionamento que eu fiz a um administrador de aeroporto que veio depor, não quero colocar o nome. Mas fiquei pensando na minha casa da responsabilidade dele e achei que ele não era preparado para administrar o que ele estava administrando. E tenho quase certeza que ele foi colocado lá por políticos. Então me preocupa isso. Acho que político tem o seu lugar. E eu acho que poucos políticos têm tanto conhecimento de administração de aeroportos, de espaço aéreo... Eu acho que isso é uma coisa que devia... Deve. Acho que vai ficar registrado na CPI. Eu acho que isso é um fato grave, lamentável, e que V.S^a. tem toda razão em colocar.

Queria fazer só a última pergunta. Nesse caos, logicamente que os passageiros tiveram seus transtornos, prejuízos, inclusive mortes. Morreu um passageiro no aeroporto em função do caos. Teve um enfarte. V.S^a. tem conhecimento. O que é que a associação de V.S^a. está fazendo em relação a isso?

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Veja, por coincidência esse senhor que morreu, o engenheiro Fernando Ferrari Mosca, Luiz Fernando Ferrari Mosca, era meu amigo pessoal. E era uma pessoa extremamente calma e bem-humorada. E teve um infarto cardíaco no aeroporto. Eu sou extremamente estressado. Eu tenho muito mais possibilidade de sofrer um infarto esperando por um avião do que o engenheiro Mosca. Então isso é outra coisa que me preocupa profundamente.

O que nós estamos fazendo, eu estou fazendo um estudo sobre ações coletivas de consumo voltadas justamente para este problema porque por incrível que pareça, Senador, é extremamente complexa a ação coletiva de consumo para defender os direitos dos passageiros do transporte aéreo. O senhor não pode imaginar. Estou fazendo uma tese sobre isso. E eu pretendo concluí-la até julho e com base nos fundamentos que vou reunir eu pretendo então iniciar através da associação ações coletivas em defesa desses passageiros que foram lesados. Eu posso até lhe dizer, a complexidade é a seguinte. A lei estabelece o Código de Defesa do Consumidor que o domicílio daqueles que se associam na entidade para com ela entrar em juízo, eles têm que ficar na área da abrangência do Tribunal. Ora, dentro de um avião nós temos consumidor de diversos tribunais diferentes.

Então, como consigo reunir todos em uma ação coletiva? Então é por isso que a lei estabelece que a

concessão tem que continuar funcionando. Se resolve o problema da concessionária, se substitui o gestor, o proprietário, ou o acionistas, sei lá, com ela voando. Agora, não vamos conseguir gerenciar isso se não tivermos técnicos pilotando o sistema. É mesma coisa que eu pilotando a Ferrari. Foi o exemplo que eu citei anteriormente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço aos Senadores. Ao senhor Cláudio Candiota Filho, e a presidência...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu peço desculpa, mas eu não poderia deixar de externar aqui minha opinião naquilo que eu ouvi aqui porque para ressaltar aqui. Primeiro, a Agência Nacional, a ANAC, os dirigentes da ANAC são aprovados pelo Senado depois de uma sabatina. Porque tem a coisa do político e tal. Se tem a indicação a responsabilidade é do Senado porque faz a sabatina e aprova os dirigentes da ANAC. A INFRAERO é dirigida por um Brigadeiro e tive a oportunidade de ouvi-lo aqui.

Então, tem uma opinião importante que foi deixada aqui está nos anais da CPI acerca do sistema de segurança. Que é um dos melhores do mundo. Foi dito isso ontem aqui. Pelo brigadeiro.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Eu concordo. É que estamos no sistema anterior. Quer dizer, ainda nos sobrou alguma coisa do sistema anterior, mas ele está desmontado. A nossa tendência é continuar--

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): e V.S^a. falou, eu cheguei justamente no momento do desmontelamento. Parece uma coisa que está vindo abaixo. Mas acho que isso tem uma... Não bate com essa declaração...

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Mas eu demonstrei aqui no organograma.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Do Brigadeiro Jorge Kersul no dia de ontem.

SR. CLÁUDIO CANDIOTA FILHO: Eu demonstrei aqui o que aconteceu no organograma que tem a ver com a quebra da hierarquia do sistema. E o próprio Procurador aqui do TCU afirmou que havia esse problema, que as partes não se conversam entre si e não se conversam entre si porque não há ligação hierárquica do organograma. Isso eu falei um pouco antes do senhor chegar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço mais uma vez. A presidência esclarece que todos que fizeram seus depoimentos fizeram nos termos do art. 203 do Código de Processo Penal. E nada mais havendo a tratar declaro encerrada a presente reunião convocando os senhores membros para o próximo dia 4 de junho, segunda-feira, às 14h30. Está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 15h00. Senador Tião Viana, Presidente

SENADO FEDERAL**SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES
ESPECIAIS E****PARLAMENTARES DE INQUÉRITO**

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO,
CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº 401, de 2007,
DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDI-
ÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS
AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS
NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO
AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AERO-
PORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR
DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE
SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING
737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA
AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU
ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS
CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30
DE MARÇO DE 2007**

**Ata da 7ª reunião de 2007 realizada em 30 de
maio de 2007**

Ata Circunstanciada da 7ª Reunião de 2007, realizada em 4 de junho de 2007, segunda-feira, às quatorze horas e cinquenta minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores: Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA; Plínio de Aguiar Júnior, Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL; Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho; e Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator

José Agripino (PFL-RN)

Tião Viana (PT-AC) – Presidente

Sérgio Guerra (PSDB-PE)

João Pedro (PT-AM)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [Soa a campainha] Muito boa tarde e a todos e a todas. Havendo número regimental declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pelo requerimento 401 de 2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas

aos graves problemas verificados no sistema de Controle do Tráfego Aéreo, bem como nos principais aeroportos do país evidenciados a partir de um acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006 envolvendo um Boeing 737-800 da GOL, e um jato Legacy, que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007. Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; Tenente-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC; Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Nacional dos Aeronautas; doutor Plínio de Aguiar Júnior, Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações, ANATEL; Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Alessandro dos Santos Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa. Coloco em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como estão. Aprovada.

Então, a Presidência esclarece que, inicialmente, nós ouviremos a exposição do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, que é o nosso Comandante da Aeronáutica Brasileira e o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, estará ao lado para responder a toda e qualquer indagação. De antemão a Presidência e a relatoria da CPI assim como os seus membros, nós temos pleno agradecimento ao Comandante Saito por ter aceitado este convite de forma muito imediata com absoluta sensibilidade e entendendo que a Força Aérea Brasileira, vindo aqui correspondendo ao convite que foi feito, está prestando um enorme serviço ao Congresso Nacional para que este possa, de modo efetivo, ter como resultado desta CPI a tranquilidade da sociedade brasileira no seu direito de ir e vir a bordo de uma aeronave, bem como a segurança com que o Brasil deve olhar para o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo. O Brigadeiro teve absoluta sensibilidade com a pertinência dos trabalhos do Senado Federal, através dessa Comissão e tenho certeza que muito irá contribuir com os trabalhos nossos e do relator. Então, passo a palavra ao Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Juniti Saito. V. Exa. tem de início, 20 minutos para expor suas considerações. Muito obrigado. [Soa a campainha]

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Excelentíssimo senhor Senador Tião Viana, Presidente desta Comissão, Excelentíssimo senhor Senador Demóstenes Torres, relator dessa Comissão, é

um prazer muito grande estar aqui para apresentar o nosso Sistema do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Sem ser repetitivo, eu gostaria de, em rápidas palavras, discorrer sobre o nosso sistema e mostrar como funciona, qual a magnitude e suas atribuições. Muito bem. Então, a nossa estrutura do Comando da Aeronáutica, estamos assim organizados: Comandante, o estado-maior, Secretário de Finanças, comando geral de operações aéreas, pessoal, ensino, Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial, Departamento do Controle do Espaço Aéreo e o Comando Geral de Apoio. Esse comando aqui, na verdade, até pouco tempo atrás estava junto com o Comando Geral de Apoio na logística. Entretanto, a partir de 2001 ou 2002, se não me engano, tendo em vista o vertiginoso crescimento da Aviação Civil, passou a constituir um grande comando separadamente do Comando Geral de Apoio. Além das atribuições Constitucionais, na lei complementar 97 compete à Aeronáutica prover a segurança da navegação aérea dentre outras missões. Vamos discorrer sobre nosso Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. O nosso controle é um controle único, eu diria da dimensão continental que nós temos é o único país que mantém um sistema integrado, tendo em vista o Controle do Tráfego Aéreo e também da defesa aérea aonde toda a parte de tecnologia da informática, busca e salvamento, informações aeronáuticas, auxílio a navegação, telecomunicações, cartografia, metodologia(F) de Aeronáutica prestam serviços, tanto para o Controle do Tráfego Aéreo, como para a nossa defesa aérea. Aqui está, então, o sistema integrado de defesa aérea de Controle de Tráfego Aéreo em que todas as informações, detecções de radares são concentrados num aplicativo genuinamente brasileiro aonde faz a síntese e essas imagens, então, são transmitidas para o Controle do Tráfego Aéreo e também para a defesa aérea.

Da mesma forma como essa síntese aqui também o aplicativo é genuinamente brasileiro. Poucos países no mundo têm essa tecnologia. Um breve histórico do nosso CINDACTA. Há pouco tempo atrás, até a década de 70, nós tínhamos três radares de terminais, um no Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre. Esses radares são radares terminais em que a detecção ocorre mais ou menos numa distância máxima de 40, 50 milhas. Na década de 70, então, instalou-se o CINDACTA I em Brasília, cobrindo... cobrindo o quadrilátero Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo em que inicialmente nós tínhamos quatro radares e hoje nós temos oito radares nessa área. Também, numa sequência foram inaugurados os sistemas do DACTA II e DACTA III. Um em Curitiba e outro no Recife. E finalmente em novembro de 2005 foi implantado o sistema

DACTA IV, oriundo do SIVAN, cobrindo toda a região Amazônica. As características do nosso espaço aéreo podem ser observadas nesses gráficos aqui em que rotas internacionais cruzam o espaço aéreo brasileiro através do corredor Europa, Salt American(F), através do Nordeste e também para os Estados Unidos e Caribe também cruzam o nosso espaço aéreo brasileiro, nosso território. É uma grande área de responsabilidade com demandas distintas por região, porque, por exemplo, aqui na região do DACTA I, 60% do tráfego aéreo ocorrem nessa área. E no DACTA III e IV ocorrem aquelas linhas internacionais sempre de madrugada. Então, essas são as peculiaridades do nosso sistema. Embora o nosso território tenha apenas oito milhões e 500 mil m², Km², a nossa área de responsabilidade é da ordem de 22 milhões de quilômetros quadrados, tendo em vista a nossa responsabilidade na região Amazônica, região Atlântico até o meridiano de dez graus. E não só do Controle de Tráfego Aéreo, mas também nós temos um acordo internacional em que nós mantemos o sistema de busca e salvamento dentro daquela área e através de quê? Através de um sistema chamado COTEPASASA(F), aonde toda a aeronave carrega um equipamento em que num caso de acidente esse equipamento é imediatamente acionado através... e dá um sinal para vários satélites que transmitem para um satélite geoestacionário e por sua vez transmitem para estações terrestres comunicando ao CINDACTA I sobre essa ocorrência que aciona imediatamente o Centro de Coordenação e Salvamento Regional que a equipe SAR(F) é que vai cuidar disso. Então, esse é o sistema COTEPASASA(F) em que nós temos uma estação aqui em Manaus, outra estação em Recife e outra estação em Brasília que captam esses sinais através desses equipamentos.

Para isso, então, para fazer face a esse compromisso internacional nós... a Força Aérea Brasileira mantém 24 horas por dia as equipes em alerta através de helicópteros e também de aeronaves de busca e também aeronaves de grande porte para fazer face a necessidade de qualquer acidente no oceano Atlântico até o meridiano dez graus. Também nós temos milhares de equipamentos de auxílio à navegação como esse equipamento ILS que é de precisão para os principais aeroportos, o DME que mede a distância da aeronave para a estação, VOR que baliza a rota, temos também aqui uma fotografia que mostra que esse equipamento precisa constantemente de refrigeração, climatizado. Então, é uma manutenção cara e difícil. Outros equipamentos como MDB num número de 235 espalhados pelo Brasil todo, aqui está um mapa que a gente pode observar muito bem a quantidade de equipamento que nós temos, desde radares, radares, equipamentos de

navegação e de comunicação, totalmente 5877 equipamentos. E eu gostaria de frisar que esses equipamentos merecem constante manutenção, constante modernização e que todo esse apoio de levar técnico, levar manutenção, levar equipamento cabe à Força Aérea Brasileira. A rede de telefonia também é de uma grandiosidade incrível. Temos 24 centrais para a área operacional, técnico operacional, 46 e administrativo, 100 centrais cobrindo todo o Território Nacional. E aqui está uma amostragem de como é caro, como são caros esses equipamentos de navegação, de detecção radar, vejam os senhores o preço de cada equipamento. Podemos dizer que esse sistema possui um acervo de quase 6 bilhões de reais e em que foram investidos, de 2001 a 2007, quase 2 bilhões, na modernização, 2 bilhões de reais cujo custo anual fica em torno de 600 milhões de dólares entre manutenção, serviços e investimentos, de reais. E salários, 330 milhões de reais que no nosso caso é apago pelo Tesouro. Aqui está o pessoal que trabalha nesse sistema. Só da Aeronáutica são quase 12 mil homens, mais o pessoal da INFRAERO, totalizando mais de 13 mil homens e mulheres trabalhando no sistema. Em rápidas palavras, aqui estão os sítios do DACTA IV que começou a operar em 2005. Eu coloquei aqui só para os senhores terem uma idéia da magnitude desse sistema na Amazônia. Aqui está o nosso sistema em Manaus, Belém, Guajará-Mirim, em Jacareacanga, Manicoré, Macapá, Porto Velho, Conceição do Araguaia, São Félix do Xingu, Sinop. Lembrar que esse radar aqui é um radar tridimensional transportável. Em Tefé, Tereos, lá no extremo Norte, Vilhena, Tabatinga, Rio Branco, Santarém, Porto Esperidião. Só para ter uma idéia, têm lugares que não tem energia elétrica, então, o sistema é movido a óleo diesel com geradores. Ok. Cruzeiro do Sul, Cachimbo, São Gabriel da Cachoeira. Esse é o radar que nós estamos apresentando, é o radar de Mombaça, em São Paulo, que foi revitalizado. Terminal de Brasília também. Radar de defesa aérea do grupo de comunicação e controle da Força Área. Bom, o plano de metas da Aeronáutica para 2007, 2002... 2010 era em primeira prioridade dar continuidade ao processo de reaparelhamento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, SISCEAB e as ações que estão sendo desenvolvidas são: Formação de novos controladores de voo. Há uma carência muito grande de pessoal. A preocupação permanente com apoio a OMI que o Comando da Aeronáutica, não só para os controladores, mas para todo o seu efetivo.

A continuidade da modernização desses radares todos de comunicações, tratamento e visualização de dados no CINDACTA e também continuar a implantação de um sistema chamado CNSATM. A formação

dos controladores ocorre através de um ingresso por meio de concurso público com uma carga horária em que 60% são dedicados para a parte técnico especializado. Uma simples amostragem da jornada de trabalho que eles cumprem, uma jornada diária de oito horas, sendo duas horas de descanso, com limite de 156 horas mensais.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Isso é no curso de formação, não é isso?.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, aqui nos controladores, Sargentos Controladores cumprem um trabalho de escala. Então, só para terem uma idéia do trabalho que eles fazem de 6 a, por exemplo, entram 6, saem 14, com uma folga de 24 horas, retornam no dia seguinte das 14 ATÉ às 22, folga de mais 24 horas, entram 22 horas, saem às 6 horas E aí sim, folga de 48 horas. Esse é o regime de trabalho deles. Só para os senhores terem uma idéia do nosso sistema de... Do nosso Controle de Área aqui de Brasília. Vejam os senhores que é uma sala ampla, com equipamentos de última geração porque o DACTA I sofreu uma modernização nos últimos dois anos. Aqui está o DACTA II que alguns Deputados e Senadores visitaram na semana passada e que nós estamos modernizando lá em Curitiba com um sistema ultra moderno. Isto aqui é uma modernização que nós fizemos no radar que mostra que uma modernização sempre melhora a performance do radar. Aqui está o que era e aqui está o que é agora. Vejam, senhores, considerável aumento no alcance de detecção desses radares após a modernização. Aqui eu coloquei para mostrar como é difícil a gente manter esses equipamentos. Aqui está uma fotografia de um sítio chamado Morro da Igreja em Santa Catarina aonde até neve ocorre durante ano no inverno. Vejam os senhores. Pronto. Outro. Neve... . Isso aqui era um modelo antigo que era um radar, porém, por causa do vento de mais de 100Km/h nós tivemos que fazer um radome. Aqui está o radome para impedir que o radar deixe de girar. Aqui está uma fotografia de um ano que foi muito frio em que a temperatura chegou a menos 7.4 graus, com sensação térmica de quase 20 graus negativos. Aqui mostra um técnico em segurança das instalações porque esses radares têm que ser constantemente vigiados. Então, nós temos homens de segurança que fazem a segurança e técnicos para consertarem qualquer problema de falha. E isso 24 horas por dia. E em contraste com uma região como Tefé, aonde a temperatura chega a quase 45 graus a sombra, com muita umidade. Então, o contraste entre o Sul e o Norte, aqui está São Gabriel também. Aqui nós estamos mostrando apenas uma remuneração que compõe o nosso soldo. O vencimento compõe-se de soldos e adicionais.

De acordo com os cursos que nós vamos fazendo, a gente vai ganhando adicional de curso de habilitação, essas coisas. Aqui está o desconto. Eu coloquei aqui porque os 20% a mais que os nossos Sargentos Controladores, bem como os aviadores e da mesma forma, no Exército, os pára-quedistas, os mergulhadores da Marinha, recebem como adicional de 20% em relação ao soldo e não em relação ao vencimento e aqui está o desconto em função do vencimento que nós temos no contracheque. Aqui está uma remuneração, mostrar a remuneração dos nossos Sargentos e Sargento CTA por causa dos 20% de soldo que ele recebe a mais. Aqui os Suboficiais e eu coloquei aqui de oficiais porque a idéia é que esses Sargentos Suboficiais que são promovidos a segundo Tenente, principalmente os controladores, continuem exercendo sua função de Controlador e aí, com isso, gradativamente nós estaríamos elevando o nível desses Sargentos e também na parte de remuneração. Esse pessoal vai até capitão e se eles quiserem prosseguir na carreira podem chegar atualmente até tenente-coronel e nós estamos agora modificando até Fu-Coronel (F). Em rápidas palavras o que é um CNS... ?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Comandante, só para um esclarecimento. Com essa promoção, eles podem continuar como capitão, Controlador? Essa... essa alteração...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas não é o que tem havido em regra...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, não. Hoje não, hoje não... [Soa a campainha] Hoje não, porque no momento que ele é promovido a oficial, no momento que ele é promovido oficial ele começa a exercer função de chefia, por exemplo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Então, muitos Controladores querem continuar sendo Controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Com essa patente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Então, com isso nós estamos dando uma elevação de nível e também, claro, uma elevação na remuneração dessas pessoas. Próximo. Próximo CNSATM. Próximo. Então, o que é um CNSATM? É um conceito operacional de gerencialmente e tráfego global que está surgindo, que deverá, a gente fala em operação futuro, é um sistema de controle futuro. Porém, desde já, tem

área que já está sendo operada com esse sistema que é promover a implementação de um sistema interoperável e global de gerenciamento de tráfego aéreo, visando atender todos os usuários em todas as fases de vôo e que atenda os níveis de segurança operacional, proporcione operações economicamente viáveis e seja ambientalmente sustentável e que considere os requisitos nacionais de segurança. Esse é um conceito que nós estamos participando desde 1995 juntamente com os Estados Unidos, juntamente com o Canadá e EUROCONTROL. Esse sistema, basicamente, toda a parte de comunicação em vez de utilizar a voz, utilizaria a transmissão de dados ganhando, com isso, agilidade, tempo e podendo controlar muito mais aeronaves do que atualmente nós controlamos. Essa é a parte da navegação através de satélites, em que são controlados esses aviões, desde o estacionamento até o pouso. Esse é o sistema novo que está surgindo. Então, senhores, em rápidas palavras, eram essas as apresentações que gostaria de tecer.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência da CPI, como os demais Senadores, nós agradecemos muito ao Comandante Juniti Saito e já passamos a palavra ao relator, Senador Demóstenes Torres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só para completar aquela questão, Comandante, com isso também, como nós temos hoje mais de 2000 Controladores, esses 2000 Controladores terão oportunidade de se tornarem capitães? Porque o número de postos de capitão é bem inferior, não é isso?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É verdade, senhor Senador. Na verdade, nós já entramos lá no Ministério da Defesa com aumento efetivo de 10%, 20% do nosso efetivo e com isso podemos promover, naturalmente, isso será uma seleção de acordo com a qualificação do Militar, de acordo com o conceito do Militar, quer dizer, nem todos poderão atingir esse posto. Mas uma grande maioria, com certeza, atingirão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Hoje são dois mil e poucos Controladores e com os concursos e com ampliação isso tende a passar de três mil Controladores. Não é verdade?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Com certeza, com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas desse total, quantos postos de capitães serão criados também para corresponder essa expectativa de aumento?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor relator, Senador, na verdade isso é uma

conta de chegar que nosso pessoal está estudando porque nós temos que ter muitos tenentes, primeiro e segundo tenentes, bastante primeiro tenentes e poucos capitães. Então, essa é a matemática da...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Exatamente [inaudível] Tenente-coronel e...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Bom, quem tiver, então, nível superior poderá se candidatar a entrar num outro quadro que nós chamamos de quadro de oficiais e especialistas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Certo.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

E que poderão ir até Coronel, Fu-Coronel (F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Então, peço desculpas só por ter atravessado essa questão, mas as oitivas já realizadas por essa Comissão indicaram seis circunstâncias recorrentemente apontadas pelos depoentes. Então, nós vamos questionar V. Exa. e o Brigadeiro-Do-Ar, o Tenente Brigadeiro Vilarinho sobre fatos que foram discutidos aqui. Primeiro. A descoordenação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, SISCEAB, com cada órgão ou entidade agindo em descompasso com as ações dos demais integrantes do sistema e eventualmente até sem planejar as suas próprias ações. Exemplo: Terminal do Aeroporto Internacional Tom Jobim com capacidade para atender volume de passageiros quatro ou cinco vezes superior ou suportado pelas suas pistas de pouso, segundo informou o Dr. Lucas Rocha Furtado, Procurador Geral do Ministério Público do Tribunal de Contas da União. 2. Inexistência material do órgão responsável pela formulação de políticas de Aviação Civil. O Conselho Nacional de Aviação Civil, CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República, cuja última reunião ocorreu em 2003. 3. Papel apenas figurativo do Ministério da Defesa que não possui competência de relevo no quadro institucional do SISCEAB. 4. Retenção indevida de arrecadação de tarifas pela INFRAERO. 5. Inércia do Comando da Aeronáutica quanto a providências... quanto à providências contra a retenção de tarifas promovidas pela INFRAERO. 6. Nas propostas orçamentárias para os anos de 2004 a 2006 apresentadas ao Ministério do Planejamento pelo Comando da Aeronáutica contemplaram dotações inferiores as solicitadas pelo DECEA em suas pré-propostas, apesar dos alertas feitos pelo departamento de que haveria risco eminente de ocorrerem os problemas que efetivamente acabaram resultando no chamado “Apagão Aéreo” do ano passado. Observação. Houve contemplação integral das dotações solicitadas pelo COMAER ao Ministério do Planejamento para o DECEA e na execução orçamen-

tária essas dotações praticamente foram integralmente executadas sem quase nenhum contingenciamento. Pergunto ao Sr. Ministro, Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Comandante Juniti Saito e Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, Tenente-Brigadeiro-do-Ar, ex-Diretor Geral do Departamento do Controle do Espaço Aéreo, DECEA. No âmbito da auditoria 026.789/2006-9 um relatório de levantamento de auditoria, o TCU proferiu o acórdão 2420/2006 do plenário em 12 de dezembro de 2006. O objetivo do trabalho foi avaliar a situação do Controle do Tráfego Aéreo no país e subsidiar eventual trabalho de fiscalização na modalidade de auditoria de natureza operacional a ser efetuado pelo Tribunal. O referido acórdão traz diversas determinações e recomendações. Foram feitas determinações ao Ministério da Defesa, ao Comando da Aeronáutica, a ANAC, a STM, ao MPOG, à Casa Civil da Presidência da República, a CGU e a unidades do próprio Tribunal. Apenas para a Casa Civil foram feitas recomendações. Pergunta-se. Senhor Comandante, qual é o diagnóstico que V. Exa. poderia nos oferecer para essa crise? A Aeronáutica falhou em algum aspecto?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Muito bem. Senador, essa crise, na verdade, decorre logo após o acidente com a aeronave da GOL e naquela oportunidade o nosso status em termos de Controladores estava no limite e com o acidente tivemos que, imediatamente, afastar dez Controladores que estavam operando naquele momento. E fato subsequente, alguns Controladores também solicitaram dispensa médica por não se sentirem em condições de, psicologicamente, em condições de controlar, exercer a função e com isso, então, o sistema que já estava operando no limite houve atrasos tendo a necessidade de fazer um seqüenciamento de aeronaves concorrendo com isso para o atraso. Então, o problema eu diria que começou com Recursos Humanos, falta de pessoal para fazer face à necessidade do controle porque, na verdade teve um dia, se não me engano, ou dois dias, que 32 Controladores estavam fora dos serviços. E isso naturalmente trouxe muitas consequências e atrasos. Se eu não me engano foi no início de novembro, alguma coisa assim. Até parecia que eles estavam fazendo uma espécie de uma operação padrão, etc. Mas na verdade é isso que aconteceu. E também, por outro lado, alguns Controladores mais experientes que controlavam entre 14, 16 aviões por setores, com o acidente reduziram para 14 que era o regimental. Então, na verdade o que ocorre? Se por acaso falta Controladores nós temos que agrupar setores. Agrupando setores essa quantidade de 14 aeronaves por setor cai para 12 aeronaves. Então, foi

uma reação em cadeia que eu diria que aconteceu logo após o acidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Eu aproveito e pergunto a V. Exa., Comandante, o Controlador de Vão João Marcelo, ele disse aqui nessa Comissão que naquele dia ele controlava ao mesmo tempo cinco aeronaves. Eu disse a ele, perguntei, porque que é que ele não tinha dado atenção exclusiva, ou uma atenção imediata à aquela aeronave que passou e permaneceu de contramão, após Brasília, mantendo nível de 37 mil pés, até que o transponder fosse desligado ele teve esse comando na sua tela. E ele respondeu por que tinha mais quatro aeronaves para cuidar. Então, nós podemos dizer que é regimental que um Controlador controle ao mesmo tempo até 14 aeronaves. É isso que V. Exa. disse?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Exatamente, senhor Senador. Exatamente. 14 é o número máximo. E naquele dia, realmente, ele estava controlando cinco aeronaves, se não me engano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Cinco aeronaves, então, é um número bem abaixo do suportável?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Bem abaixo, bem abaixo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Perfeito. Eu pergunto à V. Exa. O Ministro da Defesa, em depoimento na Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, afirmou que nosso Sistema de Controle Aéreo é seguro e um dos melhores do mundo. Todavia, a maioria dos depoentes que aqui vieram, negaram, acabaram por negar tal afirmação. Por que o Ministério da Defesa continua insistindo que o nosso sistema é seguro? Ele é realmente seguro? Em decorrência, estou fazendo essa pergunta por que grande parte dos depoentes veio aqui dizer que o nosso sistema não é confiável.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador Demóstenes, eu garanto para o senhor, garanto que o nosso sistema é seguro e atende perfeitamente as nossas necessidades. Claro, existem essas afirmações que eu considero até como uma defesa pessoal deles, porque na verdade o sistema funciona e naquele dia ele tinha todas as informações para tomar as medidas necessárias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Comandante. V. Exa. também em depoimento na Comissão de Relações Exteriores, afirmou que o grande gargalo de nosso sistema são os Controladores de vôo. Essa afirmação foi negada pelos Controladores que disseram haver sérios problemas de radar, pontos cegos. Ontem, inclusive, num programa de televisão de grande audiência no Brasil

eles voltaram a bater nesse tema que há pontos cegos no território brasileiro e que há problemas sérios, além desses pontos cegos, problema de comunicação de rádio entre outros. Esses problemas efetivamente existem? Esses ou outros problemas?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: O que eu posso garantir ao senhor é que, até afirmei na Comissão do Senado que essa afirmação de dizer que tem pontos cegos eu acho uma afirmação maldosa. Maldosa porque até mesmo, principalmente daqueles que conhecem o nosso sistema. Porque o radar até pouco tempo, não sei se o senhor se lembra, o nosso sistema na Amazônia não tinha radar. Nós controlávamos com segurança todas as aeronaves que transitavam para aquela região. Então, hoje mesmo nós estamos controlando essa travessia do Atlântico, aeronaves que fazem rotas internacionais sem o apoio do radar. Então, na verdade, no controle do espaço aéreo o que é importante são as comunicações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Mas eles também falam que há falha de comunicação por rádio. Isso é...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Existem algumas falhas pontuais, mas nada que impeça a segurança da navegação. Absolutamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Naquele episódio especificamente houve falha de comunicação por rádio?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador, na verdade eu não sei exatamente o que é que aconteceu com a comunicação. Por quê? A Comissão está analisando isso. Tem uma Comissão designada que vai... que está composta por quase 50 pessoas de várias representações, inclusive, de organismos como NTSB do órgão de investigação dos americanos em que eles, com certeza, vão analisar se realmente houve falha na comunicação ou não. Até onde os fatos que estão levantados até hoje configuram que não houve falha na comunicação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Esse problema que V. Exa. aponta como sendo o grande gargalo, são os Controladores de vôo, o que é que V. Exa. quis dizer exatamente com essa frase?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: O que eu quis dizer é o seguinte. A aviação comercial estava crescendo numa faixa de 6 a 7% até 11 de setembro de 2001, depois houve uma queda e a partir de 2003 começou a crescer na faixa de 14 a 15%. Então, mesmo com o aumento de Controladores que nós já tínhamos implementado na Aeronáutica, o senhor sabe, a formação de um Controlador leva muito tempo, são três a 4 anos, com 3 anos, com 4 anos é

que vai trabalhar como auxiliar, não como operador. Então, é uma formação muito especializada, que demora tempo e que realmente, ou ainda hoje eu garanto para o senhor que nós ainda hoje estamos com falta de Controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):O senhor pode dizer diante disso que as administrações que antecederam V. Exa., essas administrações falharam em não ir ampliando concomitantemente com a demanda o número de Controladores? O senhor acha que essa providência poderia ter sido tomada mais cedo?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador, o DECEA, por exemplo, eles planejam, tem o PDCEA, né, Plano de Desenvolvimento do Controle do Espaço Aéreo que eles planejam em várias escalas, dez, 15 anos à frente

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Naquele momento já havia um indício de que a gente tinha que aumentar a formação. E foi realmente aumentado, entre 45 a gente estava formando para cada turma, quer dizer, 90, foi aumentado para 160, se não me engano. Só que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):O senhor reconhece...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: A demanda foi maior do que essa formação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Perfeito. Eu perguntaria aos dois, inclusive, ao Brigadeiro Vilarinho, até outubro de 2005, tanto o Controle do Tráfego Aéreo quanto a regulação da Aviação Civil estavam sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica. Até que ponto a criação da ANAC que absorveu as competências do antigo Departamento de Aviação Civil pode ter contribuído para a crise? A criação da ANAC, meio solta no sistema, contribuiu para esse quadro? A quem compete coordenar o conjunto dos órgãos responsáveis pela aviação no país? O Ministério da Defesa exerce algum papel prático, prático, não só no papel, nesse sentido? Nós tivemos aqui o Procurador Geral do Tribunal de Contas da União, Dr. Lucas e eu tive a oportunidade de perguntar a ele, diante do que ele afirmava, acerca do Ministério da Defesa, eu perguntei: É quase uma “perfumaria”? Ele respondeu: Não. O Ministério da Defesa é uma “perfumaria”. Então, em decorrência disso eu perguntaria a V. Exas. A criação da ANAC e o papel do Ministério da Defesa, se V. Exas. concordam que o Ministério da Defesa é uma “perfumaria”?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Posso responder, Presidente?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Perfeitamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Presidente, o Ministério da Defesa, se não me engano tem seis anos. Há duas semanas atrás eu estive lá no Pentágono e se não me engano o Ministério da Defesa, o Pentágono existe desde 1950 e pouco e eles me disseram o seguinte. Foram vários, vários estágios que eles estão atravessando. Ainda hoje eles acham que ainda não estão no ponto ideal. Então, congregar três forças não é uma coisa muito simples. É uma coisa que merece um constante aprimoramento e eu tenho certeza que o Ministério da Defesa nosso está fazendo isso. Essa é a posição...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO):Muito educadamente V. Exa. está dizendo, então, que o Ministério da Defesa ainda nem começou?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, não é bem [riso], não é bem assim. É que nesse caso, por exemplo, que o senhor perguntou, a respeito da ANAC, a respeito da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Da ANAC, o que é que V. Exa. tem a dizer?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Olha, a ANAC foi criada há um ano e pouco, um ano. Então, há sempre um período de acomodação. Mas há... estão... eu acho um trabalho muito sério o que eles estão fazendo lá na ANAC. Agora...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Atrapalha o Ministério da... perdão, o Comando da Aeronáutica?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Absolutamente. Pelo contrário. O Comando da Aeronáutica está ajudando a implementar a ANAC porque através do pessoal que estava no DAC está ajudando a ANAC a moldar de acordo com a necessidade do Brasil. Bom, quando o Ministro da Defesa me solicitou a transferência do Brigadeiro Godinho que estava no DAC para a Defesa, eu disse para o Brigadeiro Godinho: Godinho, você tem um grande papel lá. Porque na verdade tem que criar na Defesa um órgão que pudesse coordenar essas três entidades, a ANAC, a infra-estrutura e também o controle de espaço aéreo, porque como o senhor sabe todos esses três órgãos estavam subordinados ao Ministério da Aeronáutica

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Exatamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Então, para continuar com essa coordenação havia necessidade de criar um órgão que controlasse isso.

Então, ele está trabalhando nesse sentido, juntamente com o Ministro da Defesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Comandante Vilarinho, V. Exa. também poderia opinar a esse respeito?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Eu posso acrescentar que no meu período de Diretor-geral de Controle do Espaço Aéreo, sempre tivemos um excelente relacionamento com a ANAC, com o Dr. Milton Zuanazzi e envidamos todos os nossos esforços para estreitar cada vez mais esse relacionamento porque, com certeza, esta coordenação é extremamente importante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Muito bem. Então eu vou usar aqui as palavras do Procurador Geral do Ministério Público do TCU, o senhor Lucas Rocha Furtado que em depoimento a essa CPI declarou com base na auditoria realizada pelo TCU, palavras dele, que inexistia Sistema de Controle do Tráfego Aéreo. Mencionou que os órgãos que comporiam ou que compõe o sistema não conversam entre si destacando que quando a ANAC resolve conceder ou alterar uma rota não conversa com a INFRAERO para ver se a infra-estrutura suporta aquela alteração. Nem com o Ministério da Defesa porque o Ministério da Defesa parece ter um papel de “perfumaria” ou com o CINDACTA. O que V. Exas., perguntarei aos dois, têm a dizer acerca das declarações do Procurador Geral do Ministério Público do Tribunal de Contas, Dr. Lucas Rocha Furtado?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu acho que essa afirmação não coincide com a realidade. Porque a ANAC, quando fornece um OTRAN (F) ou então quer aumentar os lotes ou diminuir, sempre convoca, tanto a infra-estrutura, a INFRAERO, como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Então, mediante esta conversação é que são autorizadas novas rotas, novas linhas. Então, eu não concordo com essa afirmação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Perguntarei a ambos novamente. No sítio do Ministério da Defesa, referente ao Controle de Tráfego Aéreo, há uma página intitulada: “Eslarecimentos sobre a cobertura de radar no país”, em que são prestadas informações sobre as quais seria muito importante ouvir V. Exas. Temos algumas questões. A. Uma das primeiras informações é de que não existe buraco negro na faixa de altitude 30 mil pés utilizada pela aviação comercial. O Brigadeiro Bueno também já fez essa observação algumas vezes, inclusive, nesta Casa. Entretanto, os depoimentos dos Controladores e os dados de alguns relatórios conduzem a uma percepção no sentido contrário. De fato os Controladores

afirmaram de modo taxativo perante essa Comissão que há pontos cegos no espaço aéreo brasileiro e, inclusive, que o Legacy entraria entrado em um desses buracos, dos pontos cegos, por ocasião do acidente. Como V. Exas. explicam isso? Afinal, há pontos cegos? Os Controladores tinham razão nesse aspecto? V. Exas., especialmente V. Exa., mencionou que chega a ser uma maldade alguém que conhece o sistema afirmar isso. Então, a informação contida no sítio da Aeronáutica é a que é a correta? Não existe de forma alguma buraco negro ou ponto cego no céu brasileiro? Ou nos céus brasileiros?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Excelência, não existe. Não existe. Eu posso garantir que naquele episódio o Legacy não podia estar a 37 mil pés. Essa é a realidade.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita relator?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Pois não.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu acho que um ponto tem que ser bem, ficar bem claro perante a opinião pública e os Senadores, comandante Saito. O que se discute aqui as vezes há uma intercessão entre os fatos. Se discute uma dificuldade com o efetivo de Controladores, o que gerou uma crise de atenção com a atividade comum e o acidente. No acidente o que se configura foi falha humana e não falha do sistema ou se configura falha do sistema? Porque eu acho que nós temos que dar um ponto nisso para a sociedade. Senão, vai dar a idéia de que um depende do outro, o que parece não ter sido a sua consideração.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Sr. Presidente, eu, como Comandante, não posso fazer afirmações levianas aqui porque a Comissão está aí para analisar tudo isso. O que pelos dados que nós temos até hoje não houve falha de equipamento. Não houve falha de equipamento. A navegação no Brasil é segura. Isto é o que eu posso afirmar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Diante dessa informação que V. Exa. Presta, eu pergunto. Também consta na página na internet que em algumas áreas caracterizadas como espaços menores sem cobertura do radar, o controle é feito de modo convencional por meio da comunicação de rádio entre Controladores e pilotos e com acompanhamento das aeronaves por meio de fichas de progressão de voo, strips. Ali é dito ainda que se voa dessa maneira em diversas partes do mundo. Com um sistema tão eficiente, por que não se conseguiu evitar o acidente? Vou perguntar novamente. A falha foi exclusivamente humana? E por que, então, os

acontecimentos como no dia 5 de dezembro, quando o espaço aéreo brasileiro entrou em caos, em que não se pousava, nem decolava aeronave na área do CINDACTA I e depois, em todo o país, situação essa que se manteve por horas, por que é que isso aconteceu? Não seria possível, ainda que emergencialmente, ser feito o controle do fluxo dessas aeronaves por meio de rádio? Quais os riscos desse tipo de operação? E por último. Se era possível fazer de uma forma alternativa, não foi feito porque os Controladores boicotaram?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Foi daqui do pane no sistema de comunicações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Do CIT (F)...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: O sistema, ele trabalha com um índice de eficiência de operação de 99%. Esse é que é o índice. Apesar desses 99% nada é infalível. Então, é normal acontecer uma ou outra pane, uma ou outra falha e imediatamente quem estiver operando informa à área técnica, ela vai lá e soluciona o problema. Agora, eventualmente acontecem alguns tipos de falha que dão prejuízo maior. Foi específico o prejuízo maior que eu digo em reflexo na operação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Essa... dessa data que V. Exa. fala foi a chamada estação de áudio do CINDACTA I que teve uma pane, deu um defeito e o técnico quando foi colocar a carta que para solucionar a pane, essa carta estava com endereço IP equivocado. Até descobrirem que o problema foi a introdução dessa carta de forma errada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que é que é o endereço IP?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: O endereço IP seria a configuração da carta. Ela teria que ter sido feita uma configuração dos chips dela. Então, ela foi com essa configuração errada e não funcionou. Até descobrir o problema levou algum tempo. E essa central de áudio é que permite aos Controladores utilizarem, utilizarem as frequências de comunicação. Então, aqueles setores que foram influenciados por isso perderam as comunicações. Então, houve um atraso considerável das aeronaves enquanto não se solucionava a deficiência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A pergunta é a seguinte, Comandante. Eventualmente o sistema poderia funcionar, inclusive, sem radar. Mas sem...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Comunicação de áudio isso é impossível.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Isso é impossível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E o que houve foi pane no dia 5 de dezembro foi uma pane de comunicação de áudio?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, nesse caso não podia voar de jeito nenhum?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, pergunto. Também consta que de fato o Brasil poderia ter seu tráfego aéreo controlado por meio apenas de comunicações de rádio. Então, o sistema pode operar normalmente sem radares. E por que em situações emergenciais como a dos últimos meses isso não foi feito? Porque a pane aconteceu por áudio apenas no dia 5 de dezembro, não é isso? Mas nós tivemos outras situações bem terríveis. Poderia... eu volto a perguntar. Nesse caso não aconteceu, não foi exatamente porque os Controladores não quiseram? Os Controladores... teve uma sucessão de fatos que deu a entender que tinha uma operação padrão, V. Exa., inclusive, mencionou, deu a entender mas que depois verificou o contrário. Os Controladores contribuíram para esse caos?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: O que eu posso dizer...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não por falha, por vontade.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: É como o Comandante falou, nós não podemos ser levianos de dizer que houve uma contribuição dos Controladores e nem afirmar que não houve. As informações que nós temos até agora desses casos relatados, na parte técnica, houve realmente uma falha técnica que posteriormente foi corrigida. E a parte de falta de Controladores, nós tivemos uma sequência de uma quantidade anormal de dispensas médicas que tornou a equipe pequena e fomos obrigados a juntar setores e diminuir a quantidade de aeronaves voando. Agora, uma explicação que eu acho interessante, Senador, é que nós podemos fazer o controle com radar ou o controle chamado convencional que seria sem radar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: O controle convencional...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que era feito, inclusive antes...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Que era sempre... foi feito na Amazônia até 2002, meados de 2002 quando o CINDACTA IV, entrou em operação em julho de 2002. Essa... esse controle feito somente em comunicações faz-se a separação das aeronaves por níveis, na mesma rota e a separação é por tempo, 10 ou 15 minutos, dependendo da rota e a distância é muito maior. E com radar a separação de aeronaves é de dez milhas de uma para a outra. O que é que é isso na prática? Nós colocamos com radar muito mais aeronaves na mesma Aerovia. Quando nós trabalhamos convencional a quantidade é pequena. As aeronaves de alta performance, hoje em dia, elas não podem voar muito baixo. Então, todas elas voam nos níveis semelhantes e todas querem voar naquele nível ótimo. Por quê? Para economia de combustível, para que a tarifa possa ser mais baixa. Então, quando nós estamos no controle convencional, naquele nível ótimo, vão poucas aeronaves voar naquele nível. Ou nós separamos todas em níveis ou, então, vai ter que aguardar no solo. E mesmo separando em níveis a quantidade de aeronaves no espaço é bem menor sem o radar do que com o radar. Isso por quê? Sempre são mantidos os mesmos níveis de segurança.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Mas, então, eu pergunto a V. Exa., nesse caso pergunto a V. Exas. No caso do acidente no dia e no momento do acidente, por muitas vezes diversos momentos Brasília tentou comunicar-se com o Legacy. O Legacy também tentou falar com Brasília. No entanto, praticamente no mesmo local, Manaus falava normalmente com o GOL. Teve um problema de sintonia na faixa? Ou naquele, naquele local o controle tem que ser feito por Manaus e não por Brasília? O que é que V. Exas. pensam a esse respeito? Porque uma das aeronaves no mesmo lugar falava.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Exatamente. Cada setor tem uma determinada frequência e sempre tem um back-up, sempre tem uma frequência reserva. Então, é isso que a Comissão está analisando agora. Porque é que Brasília não conseguiu falar quando outras aeronaves estavam ouvindo Brasília? Porque que em determinado momento em que ele entrou numa frequência, tanto GOL, a GOL, como o Legacy receberam só que o Legacy não conseguiu

captar a frequência que tinha que ser mudado. Então, tudo isso está sendo esclarecido através da análise que agora a Comissão vai fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Porque parece razoável, se uma aeronave falava e ali próximo também, logo depois do acidente, teve uma outra aeronave Polar 71 que também falava, logo em seguida uma outra aeronave GOL também falava. Então, porque se havia um ponto cego, como é que só não falava o Legacy? Esse é o grande questionamento. Se havia um ponto cego ninguém poderia falar. Ou se esse comando, se fosse feito através de Manaus, se essa orientação pudesse ter sido feita através de Manaus, se isso também não facilitaria ter a comunicação facilitada entre o Legacy e o comando? Mas é como V. Exas. estão afirmando, ou seja, isso está em estudo, está em análise, né? Muito bem. Uma vez foi dito que uma pane em um equipamento no CINDACTA I teria causado a paralisação do espaço aéreo por horas. Outra, atribuiu-se o problema a um raio em uma torre, uma vez que o sistema de controle e defesa aérea é conjunto, civil e Militar, esse sistema não seria demasiado vulnerável? O que é que V. Exas. pensam sobre isso? Se nós tivéssemos um problema de defesa, se essa nave, para utilizar uma expressão que utilizou aqui o Senador Wellington Salgado que hoje não se encontra, de saudosa memória, não é, se essa nave fosse hostil, se ela tivesse mal intencionada, ela não poderia ter feito um grande estrago? Uma vez que o Controlador não se apercebeu que o transponder foi desligado e uma série de outros problemas? Por conta disso, por conta dessa preparação humana, digamos assim, esse sistema não é frágil, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador, eu diria o seguinte, que se cai um raio, e a comunicação fica fora, realmente é um problema para tanto para Controle de Tráfego Aéreo como para defesa aérea. Agora, o nosso sistema é comum, por isso é que falar em fragilidade seria, acho que muito forte. Eu diria que um acaso, né, um acaso que aconteceu, um raio cair e tirar a frequência, significa que imediatamente nós temos que fazer com que essa frequência funcione. Não vejo a diferença entre uma defesa aérea não ter uma frequência e... por que na verdade a defesa contém algumas frequências separadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Mas eu estou dizendo, se aquela, vamos supor, no caso de um atentado, não teria sido gravíssimo passar uma aeronave por cima de Brasília, ir de contramão, desligar o transponder e assim... perguntando de outra forma. Essa é uma situação usual? V. Exa. admite que essa falha humana possa acontecer por outras vezes?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, eu acho que falha humana é uma coisa inerente ao ser humano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Claro. Só que nesse caso matou 154 pessoas.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É verdade, lamentavelmente, realmente aconteceu isso. Mas do ponto de vista da Defesa Aérea eu diria que nós temos, eu não sou muito, eu não sou dessa área, mas eu acredito que é um sistema que sempre tem um back-up e que há comunicações nesse tipo aí. Não é, Vilarinho?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Senador, dentro da área de Defesa Aérea nós temos posições de vigilância, vamos dizer, fica um Controlador de Defesa Aérea em determinada área do espaço observando todas as aeronaves, para problema de segurança, se está uma aeronave dessa e ela sai da rota que está previsto, naturalmente já dá um alerta na Defesa Aérea, já vai procurar saber por que é que ela desviou da rota, por que ela não está seguindo a rota dela...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Eu lhe pergunto, então...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: A parte da Defesa Aérea seria em separado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Nesse caso, então, como aconteceu o transponder ser desligado e também o fato dela estar voando de contramão, isso quer dizer, como o sistema é comum e tem observadores, que a parte Militar percebeu que aconteceu alguma coisa?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Não senhor. Não senhor. Se saísse do eixo da rota, aí poderia perceber. Ele estando dentro da Aerovia, infere-se que ele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Mas a altitude, a altitude...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: [inaudível].

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Tinha...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): A altitude era diferente. Passou a 37 mil por Brasília e continuou.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Mas ele estava dentro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): E continuou. Mas dentro da mesma Aerovia.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Estava dentro da mesma Aerovia. Ele não saiu da Aerovia, quer dizer, não despertou atenção, acredito eu que não despertou atenção do Controlador.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Nós temos vários tipos de radares.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Mas em tese, poderia, então, o Controlador Militar também ter se apercebido dessa situação?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É, sim...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Mas ele não está controlando, ele...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Nós temos, Senador, vários tipos de radares, radar secundário é aquele radar que trabalha com tráfego cooperativo, é aquele avião que tem o transponder. E nós temos alguns radares tridimensionais colocados em pontos estratégicos para a Defesa Aérea. E esses radares são aqueles radares que emitem um sinal, têm um retorno e nós temos o alvo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Nesse caso não...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Nesse caso... naquela área não tinha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Não significava um perigo.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Naquela área não tinha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Bom, aí eu volto a um velho tema que foi debatido aqui à exaustão de que os Controladores defenderam um sistema conjunto civil e Militar de Controle de Defesa Aérea não é mais vulnerável? Como resolver a questão da vulnerabilidade da segurança das áreas e instalações sensíveis como aeroportos, bases, Aeródromos e mesmo torres? Ou seja, os Controladores vêm insistindo que além de ser maléfico para eles o sistema conjunto civil e Militar ainda coloca em risco a defesa brasileira. Os senhores concordam com essa opinião?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, eu não concordo. Eu não concordo. Quando aconteceu aquela tragédia de 11 de setembro de 2001, a Força Aérea, a USAF(F), levou mais de 20 minutos para reagir. Aqui no Brasil, com certeza, em 5 minutos nós teríamos reagido. Por ser integrado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Eu perguntaria a V. Exa. A Aeronáutica dispõe de um serviço de inteligência?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Temos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Por que é que esse serviço não informou do eminente risco do “Apagão Aéreo”? V. Exas. foram informados de que tinha uma movimentação?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Fomos informados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): E por que é que não agiram preventivamente Comandante? Deixando chegar a esse, ao caos principalmente no mês de dezembro? E depois no mês de março? Essa movimentação do mês de março, V. Exas. foram informadas, essa que pode ser considerado um movimento de paralisação ainda que por um dia? Os senhores consideraram aquele ato de insubordinação?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Com certeza. Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Mas por que V. Exas., tendo essa informação, não agiram de forma preventiva, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, na verdade nós fomos avisados no dia que alguns Controladores estavam permanecendo no quartel e outros estavam chegando no quartel. Uma espécie de um aquartelamento voluntário. Então, imediatamente eu pedi ao Comandante do CINDACTA que reunisse o pessoal, informasse que estavam cometendo um ato de insubordinação e um ato ilícito em que o nosso estatuto não permite esse tipo de ação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): O Presidente da República foi informado dessa situação antes?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Mais tarde foi. Mais tarde foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Mas antes de acontecer ou durante já... ?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, porque foi um movimento, assim, que a gente não estava aguardando, esperando. Foi um movimento, porque nós Militares, na verdade, não fazemos greve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não... É raro... não fazemos motim. Entende? Mas naquele momento estava configurado uma insubordinação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Não estava ainda configurado?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Estava configurado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Então, por isso que eu mandei o Comandante do CINDACTA conversar com o pessoal pedindo para que voltassem para suas casas, ele esteve lá e dizendo das conseqüências gravíssimas que poderiam acontecer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): O COMAER já chegou a pensar na hipótese de desmilitarizar o sistema de controle na parte civil? Já há um estudo sobre isso? Ou é uma convicção de que isso não vai resolver grande coisa, até porque, como V. Exa. Disse, na opinião de V. Exa. num caso como aquele nos Estados Unidos, por eles terem um sistema não integrado, eles demoraram a reagir 20 minutos e nós agiríamos em cinco. Então, não há um estudo sobre isso, mas há uma convicção que esse é o melhor caminho. O que nós temos atualmente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Nós temos um sistema integrado, Senador. Então, separar um sistema integrado é uma coisa que leva tempo, uma coisa que custa caro e, além do mais, não se deve tratar de um assunto como esse no auge da crise. Podemos estudar isso fora dessa crise. Então, o próprio Presidente recomendou que não queria mais tratar desse assunto naquele momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Que eu resolvesse o problema dos Controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Diante daquela situação de março, dos Controladores e da reação das autoridades, com um Ministro e uma assessora da Casa Civil indo negociar com os Sargentos, isso não seria uma afronta grave ao princípio da hierarquia, um dos alicerces da organização Militar essencial para que se mantenha o controle das Forças Armadas? V. Exa. não achou temerário um Ministro passar por cima ou tentar passar por cima da autoridade de V. Exa. uma vez que o sistema é Militar? Isso não foi gravíssimo, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, depois de toda, digamos assim, alerta que o Comandante do CINDACTA fez e no momento que eles paralisaram o tráfego, eu pedi ao Brigadeiro Ramon que fosse lá, não para negociar, mas fosse lá, chamasse os mais antigos porque nós não negociamos com associações que estão fazendo esse tipo de reivindicação. Não cabe a nós Militares termos uma associação com esse tipo de reivindicação. Então... e ele esteve lá, não falou com eles, mas pediu que o co-

mandante do CINDACTA fosse levar essa mensagem, queria conversar com os dez mais antigos, Suboficiais e o primeiro Sargento. E o que eles falaram? Que não queriam conversar com o Brigadeiro, que queriam conversar com a Ministra Dilma. Então, Senador, eu me dirigi para o CINDACTA e ia convocá-los a voltar ao trabalho. Caso não voltassem, a única medida que eu tinha que tomar era dar voz de prisão a todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Muito bem. Nesse trajeto eu fui chamado pelo General Félix, pediu que eu fosse lá para que eles pudessem se inteirar da situação. Estive lá no Planalto, estava lá o General Félix, estava lá o Ministro Paulo Bernardo, acho que estava a Dra. Eunice, também, estava lá o Secretário Gilberto Carvalho e o Secretário Gilberto Carvalho estava falando com o Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Que estava nos Estados Unidos.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Que estava se deslocando para os Estados Unidos. Muito bem. E o Presidente, então, quis falar comigo. E ele perguntou o que é que estava acontecendo? Eu coloquei a par do acontecido e perguntou. O que você vai fazer agora? Eu falei: Presidente, eu vou lá e dizer ao pessoal que tem que voltar ao trabalho e que caso não cumprisse eu teria que dar voz de prisão a todos eles. Então, o Presidente Lula perguntou: Mas, Saito, a situação já está caótica, não seria melhor uma negociação? Eu disse: Presidente, eu como Comandante eu não tenho condições de negociar com eles. Eu não negocio com amotinados. Então, ele falou. Então, vamos fazer o seguinte. Eu vou mandar o Ministro Paulo Bernardo para conversar com eles e você está de acordo? Eu falei: Se o senhor me determinar eu estou de acordo. Falou: Não, então nós, vamos fazer isso. Porque ele é o Comandante das Forças Armadas e ele recomendou que fizesse isso. E naquele momento, talvez, fosse a melhor solução porque os amotinados, com certeza, iam ser penalizados de acordo com a lei do nosso estatuto...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas eu vou lhe dizer, então, Comandante...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não me senti, Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o Ministro chegou lá e fez uma proposta salarial em desacordo com a hierarquia Militar. Ele fez uma proposta que, inclusive, ele teve que engolir a proposta porque a reação de V. Exa. foi, aí, sim, uma reação de Comandante.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É verdade. Então, eu me dirigi lá para a estação de autoridades quando o vice-Presidente em exercício, Presidente em exercício estava chegando de Belo Horizonte e ficamos aguardando lá o Ministro Paulo Bernardo. E o Ministro Paulo Bernardo chegou com essa proposta. Então, a minha posição era o seguinte: Que esses, então que esses Controladores passassem imediatamente para a civil. Porque eu não posso ficar com Controladores amotinados. Então, nós já, até, estávamos analisando sábado e domingo, de como passar esse pessoal para área civil. E segunda-feira o Presidente chegou, eu disse: Presidente, ele me chamou as oito horas. Presidente, o senhor... nós tivemos esse problema, com certeza o Ministério Público Militar vai mandar abrir uma IPM(F) e eu não posso negar, eu vou ter que abrir IPM(F). E esses serão punidos. Ele falou: Não. É isso mesmo. Vamos... que seja cumprida a lei. Ele falou. Então, eu fiquei muito... ele disse: Olha, e outra coisa, eu não quero mais tratar de desmilitarização. Vocês conduzem esse processo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ministro, por que é que não se pensou em cumprir a lei desde o primeiro minuto? Porque se V. Exa., perdão por chamá-lo de Ministro, mas acho que V. Exa. tem autoridade de Ministro. Então, pergunto. Por que é que não se pensou em cumprir a lei desde o primeiro-ministro? V. Exa. está dizendo agora que chegou a cogitar de passar os Controladores para área civil no momento de dificuldade. Eu já tive conversando com muitos Militares, eu, o Presidente Tião Viana, nós já chegamos a trocar essa impressão. Se esse problema salarial não for resolvido, o problema do apagão nosso vai permanecer por muito tempo porque há o risco da insubordinação. Há o risco deles permanecerem com esse descontentamento, por... e levar isso adiante. E uma coisa que nos chama a atenção, o problema é que se houver uma gratificação para determinado grupo de Militares, outros, na mesma situação, podem se sentir desprestigiados. V. Exa. mesmo mostrou aqui uma série de locais inacessíveis em que temos lá pessoas controlando. Não seria aquele também um Sargento? Por que é que não merecia receber um aumento se ele está numa área inóspita, uma área com neve, outro está numa área úmida e só tem que ter o aumento aquele Controlador que está aqui? Ou será que todos não são responsáveis pelo sistema aéreo? Controlador me parece que é uma ponta, pelo que foi explicado aqui, várias vezes. Então, primeiro. Acho que V. Exa. recuperou o Comando da Aeronáutica com a sua atitude, mas acho que num primeiro momento houve uma hesitação flagrante e, talvez, na tentativa de resolver o problema, algum Ministro tentou se sobrepujar a au-

toridade de V. Exa. e V. Exa. reassumiu o Comando da Aeronáutica em plenitude na segunda-feira.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só permita, Comandante, uma consideração. Eu acho que ali se vivia um momento de crise gravíssima, pessoas estavam sujeitas a morrer, como o caso de pessoas aguardando um transplante, pessoas com uma doença cardíaca grave e aguda dentro dos Aeródromos, então, era de fato uma situação de crise em qualquer lugar do mundo. Uma situação gravíssima de crise pode induzir a não somente uma opção doutrinária ou de cartilha, mas uma opção de bom senso. Eu penso que o senhor viveu isso e o Presidente da República também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu agradeço ao Presidente por ter respondido por V. Exa. [Risos]

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: O Presidente acaba de dar uma explicação médica para o problema do apagão.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Com certeza. Com certeza o momento era muito crítico, mas... eu tenho 47 anos de serviço. Eu sei que esses amotinados serão punidos, não tenham dúvida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas eu volto a perguntar, então, a V. Exa. O Presidente da Associação dos Passageiros do Transporte Aéreo, ANDEP, Cláudio Candiota Filho declarou à CPI que o Brasil corre risco de ser rebaixado do grupo um do Conselho Executivo Aviação Civil Internacional, ICAL. Fato inédito na história da aviação. Possibilidade também divulgada pelo jornal Correio Brasiliense. Afirmou que as empresas aéreas brasileiras podem até ser impedidas de voar para destinos como Estados Unidos e Europa, que é o principal destino dos brasileiros turistas. Esse risco de rebaixamento realmente existe? Em caso afirmativo, que medidas estão sendo tomadas para evitar o rebaixamento? Existe essa possibilidade, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, não acredito. Não acredito porque o conceito que os organismos internacionais têm do nosso sistema é o mais alto possível. Eu vou citar um exemplo aqui. Estivemos lá no controle... acho que eu falei sobre Miami? Não, né? Estivemos lá no Controle de Área de Miami e eu, recebendo do superintendente lá Briefing para do sistema deles e lá pelas tantas eu via um senhor falando em português, esclarecendo um pouquinho mais. E no intervalo ele veio falar comigo. Disse assim: Brigadeiro, o sistema brasileiro é um sistema único, é um sistema integrado e estão falando, nós estamos preocupados porque estão falando de desmilitarização. Então, eu estive lá, passei 10 anos

como representante da FA americana e eu vi que o sistema deles... de vocês é um sistema que funciona e é um sistema moderno. Por que isso aí? Eu perguntei: Mas quem é o senhor? Não, eu sou fulano de tal, sou diretor de operações aqui da FA e ele me deu o nome que eu não vou mencionar aqui, mas é... disse que trabalhou 10 anos aqui no Brasil. Aí, imediatamente quando terminou o Briefing eu liguei para o Brigadeiro Ramon. Disse: Ramon, tem um senhor com esse nome tal dizendo... ah, não, esse senhor realmente esteve até 2001 e além disso, ele falou para mim, esteve aqui no Brasil o administrador da FA que chama-se Meron Meron Blake(F) e ela disse nas visitas que ela fez ao CINDACTA, disse: Puxa vida, Brigadeiro, vocês têm sistemas, equipamentos até modernos do que os nossos. E aqui, eu gostaria de mostrar ao senhor o seguinte: Eu tenho aqui um documento que diz o seguinte. “O Brasil desfruta de posição privilegiada no Conselho de Organização Internacional, OAS(F), principalmente pelo trabalho de mais de 60 anos que vem realizando em prol da manutenção da segurança do controle do espaço aéreo na região do Caribe e América do Sul. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro detém uma experiência de mais de 30 anos de eficiência e eficácia no desempenho de suas funções principais, Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Toda a comunidade mundial de Aviação Civil e de Controle de Tráfego Aéreo demonstram respeito e admiração pelo modelo brasileiro, CINDACTA. Mesmo nos Estados Unidos, fizeram menção em realizar intercâmbio de troca de conhecimento para absorção do modelo brasileiro conforme seu documento da Rayol(F) que é o regional space tá tá tá(F). Os seguintes comentários. Integra a Vigilância Aérea Civil e Militar, aumenta a eficiência, melhora a segurança e diminui os custos, moderniza o gerenciamento do espaço aéreo. O CINDACTA cobre a maior percentagem do continente Sul-Americano. CINDACTA é um exemplo de atividade que o Rayol(F) busca atingir. A equipe Rayol(F) tem interesse em aprender com o CINDACTA. A atividade Rayol(F) deve ser conduzida com o atendimento da arquitetura técnica do CINDACTA, a fim de facilitar as discussões para a cooperação regional. Explorar o modelo CINDACTA como solução possível para os países integrantes do Rayol(F), solicitar o apoio do Brasil para reunião de intercâmbio técnico”. Então, Senador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): De quem é esse documento, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É do Rayol(F)... É americano. Disse isso... da Força Aérea Americana.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): O senhor poderia deixar esse documento?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Vou fazer o seguinte, Senador. Eu vou trazer a Ata que nós temos lá, vou entregar para você. Está aqui, foi um estudo que eu pedi para fazer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Tá certo? Eu vou mostrar para o senhor. Então, Senador, nós temos, nós somos quase fundadores dessa organização chamada ICAL. Sempre nos mantivemos no grupo um. Agora, as pessoas, eu acho, a imprensa também não pode ficar comentando coisas que não acontecem aqui no Brasil, que é um sistema seguro, é um sistema que funciona, apesar de ser um Sistema Integrado Militar, funciona bem. Eu acho que nós estamos dando, fazendo uma propaganda negativa de um sistema que funciona. Essa é a minha posição.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Esse documento, então, o senhor vai passar para as mãos da Comissão?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Sim senhor. Vou passar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): O Conselho Nacional da Aviação Civil, CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República foi criado pelo decreto nº 3564 de 2000 com alterações posteriores. São membros do CONAC alguns Ministros de Estado, entre eles o Ministro da Defesa. Também integram o CONAC o Comandante da Aeronáutica. Apesar de não serem membros, são convidados permanentes nas reuniões do CONAC, o Diretor-Presidente da ANAC, o Presidente da INFRAERO, o Diretor-geral do Departamento do Controle do Espaço Aéreo, DECEA e o diretor do Departamento de Política de Aviação Civil, DEPAV. Mesmo com todo esse caos que foi criado no final do ano passado no nosso Sistema de Tráfego Aéreo, V. Exa. confirma que a última reunião do CONAC ocorreu em 2003? Por que esse órgão não tem se reunido, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu não sei, Senador. Mas realmente eu acho que foi a última reunião em 2006, porém, agora dia 6, está marcada uma reunião.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Quem tem a capacidade de fazer a convocação para que isso... ?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu acho que é o Ministro da Defesa, se não me engano. Eu não sei. Eu...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): O Ministro. Mas não é mais uma prova que o Ministério é uma “perfumaria”, senhor Presidente, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, eu não diria isso. Nós precisamos aprender, precisamos organizar, concordo plenamente que eles... falta muito ainda para atingir, mas nós vamos chegar lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Qual que é o papel do CONAC, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Nós temos uma agenda a tratar. Então, deve ser em relação a quê? À segurança de voo, ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Deve ser o meu papel.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Em 2001, senhor Comandante, o CONAC instituiu um órgão permanente de natureza consultiva voltado para o suporte de suas atividades. A Comissão Técnica de Coordenação de Atividades Aéreas, COTAER. Dela participam o DECEA, a ANAC e a INFRAERO. O que efetivamente fez o COTAER nesse período, senhor Presidente, senhor Comandante? Qual a regularidade das reuniões do COTAER? Quando foi feita a última reunião do COTAER, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: A última reunião com o Brigadeiro do DECEA compareceu foi a semana passada se não me engano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Do COTAER?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: COTAER. Semana passada ou retrasada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): E o que é que faz o COTAER e o que é que decidiu? O senhor pode nos dizer, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu ainda não recebi o relatório, Senador. Confesso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): Mas tem se reunido semanalmente o COTAER?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL–GO): No último ano se reuniu quantas vezes o COTAER?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, eu não sei. Eu tenho três meses de comando, então, foi a 1ª reunião que aconteceu e um Brigadeiro nosso representou e ele vai me passar o relatório, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual o nível de interação existente entre os órgãos, entidades que compõem o SISCEAB? V. Exa. considera que essa integração é baixa, é média, é alta? Esse nível de integração pode ser atribuído à inoperância do CONAC?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: V. Exa. perguntou sobre os órgãos do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A interação, a interação dos órgãos que compõe o SISCEAB. Qual que é a opinião de V. Exa.? A interação é boa, é baixa? E tem alguma coisa a ver essa interação com a ausência de reuniões do CONAC?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: A CONAC, não tem relação uma coisa com a outra. A CONAC cuida da Aviação Civil. E o Sistema de Controle do Espaço Aéreo participa dessas reuniões do CONAC na interface entre as possibilidades, a capacidade do sistema com os interesses da CONAC, aumentar o transporte aéreo e etc. Agora, a integração dos órgãos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quais são os órgãos e entidades que compõe o SISCEAB?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: O SISCEAB é o Sistema de Controle do Espaço Aéreo em que o DECEA, é o órgão central. São os órgãos que fazem as funções de Controle de Tráfego Aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Sim. Quais são esses órgãos?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: São todas as organizações subordinadas diretamente ao DECEA, a INFRAERO que tem alguns órgãos de controle, algumas torres de controle e existem alguns particulares com pequenos aeroportos e tal que têm uma estação Aeronáutica e tal e ele faria parte também do sistema. E o CONDABRA que é o nosso órgão de Controle de Defesa Aérea que se coordena com o SISCEAB.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Não por acaso, no fim de 2006, por meio do acórdão 2420 de 2006, plenário, o Tribunal de Contas da União determinou ao Ministério da Defesa que adotasse providências no sentido de fortalecer a atuação articulada dos órgãos e entidades envolvidos na implementação da Política Nacional de Aviação. Especialmente no que se refere ao efetivo funcionamento do Conselho Nacional de Aviação Civil, CONAC, e a implementação de suas resoluções. Como membro do CONAC, qual informação o Comandante da Ae-

ronáutica pode nos dar sobre o que está sendo feito pelo Ministério da Defesa para cumprir essa determinação depois de seis meses da deliberação da Corte de Contas? Comandante, o senhor pode nos dizer se o Ministro da Defesa está cumprindo essa recomendação do Tribunal de Contas da União?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Sim, senhor. Eu acho que está cumprindo. Tanto é que agora no dia 6 haverá uma reunião do CONAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Eu quero saber de V. Exa., Comandante, se a INFRAERO ou a ANAC consulta o Comando da Aeronáutica, em especial o DECEA, antes de adotar medidas inseridas em suas competências, mas que afeta o SISCEAB como um todo? Então, V. Exas. têm sido consultados, por exemplo, acerca da criação de novas linhas, do remanejamento dessas linhas? O Tribunal de Contas da União afirma que não. Está errado, então, o Tribunal de Contas da União?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu acho que sim, porque na prática ele se reúne para tratar de assuntos dessa natureza. Eu só posso afirmar que essa informação não é o que acontece na prática.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O Tribunal de Contas da União também determinou ao Comando da Aeronáutica, na época V. Exa. não era o comandante, que oriente o centro de gerenciamento da navegação aérea, CGNA, para que a emissão de pareceres na Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, CONCLAR, seja precedida de análise criteriosa das condições do SISCEAB. O Comando da Aeronáutica foi diretamente prejudicado no desempenho de suas tarefas no SISCEAB por conta de ações praticadas sem que lhe tivesse sido dado conhecimento prévio pela INFRAERO ou pela ANAC?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Cadê?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pergunto a V. Exa. Se houve oportunidade em que chegaram a desaconselhar a adoção de alguma medida e não foram ouvidos? Ou todas as recomendações passadas, se é que foram passadas, foram cumpridas pela INFRAERO e pela ANAC?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu tenho aqui um relatório do Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Algumas recomendações que o Tribunal de Contas fez e que o DECEA implementou ou então justificou. No que toca, por exemplo, aqui diz o seguinte: Efetuar estudos tendentes a verificar a viabilidade da sistemática de separação lateral, offset, nas Aerovias em adição a separação vertical previs-

ta. Então, a resposta do DECEA foi o seguinte: É um pouco extenso. Os procedimentos de desvio laterais, estratégicos, offset, estão previstos no capítulo 15, procedimento relativo à emergência, falha de comunicação e contingência do documento 444 ATM/5015 da Organização de Aviação Civil Internacional para serem aplicados nas seguintes condições. Espaços aéreos oceânicos e continentais remotos, somente podem ser autorizados em um sistema de rotas paralelas, cujo espaçamento entre os eixos de rota seja igual o superior a 30 milhas náuticas e somente podem ser utilizados por aeronaves equipadas com capacidade automática de trajetória offset. Faz-se relevante acrescentar que a aplicação desse procedimento no Brasil ensejaria a apresentação de diferenças, a regulamentação da ICAI e a suposição da existência de espaço aéreo sem a devida estrutura de comunicação, navegação e vigilância. Além disso, seriam encontrados os seguintes impedimentos na aplicação desses procedimentos no espaço aéreo continental brasileiro. O sistema de rotas com muitos cruzamentos dificultará o trabalho dos Controladores de tráfego aéreo, tendo em vista que tais cruzamentos não ocorrerão em somente um ponto, mas em inúmeros pontos virtuais. Será requerida a revisão dos critérios de separação entre aeronaves, tendo em vista que o possível deslocamento de até duas milhas náuticas entre aeronaves poderá afetar os critérios vigentes. A possível aplicação de valores inferiores a duas milhas náuticas necessitará avaliação da capacidade automática de lateral offset das aeronaves e se a aplicação de tais valores representará uma redução adequada no risco de colisão entre aeronaves. Se aplicado em ambiente com cobertura radar e mantida a condição de que o piloto não necessita solicitar autorização ao Controlador, o procedimento lateral offset poderá causar uma aproximação indesejada entre aeronaves, em um ambiente de separação radar, no momento de uma ultrapassagem entre a aeronave e, se for exigida a autorização do Controlador, o procedimento offset poderá causar um aumento na carga de trabalho do Controlador gerando, em consequência, uma redução na capacidade do sistema. Em consequência do exposto e considerando as coberturas nominais de comunicação e radar que atualmente contemplam todo o espaço aéreo continental do país, não se justificariam medidas operacionais para atender a recomendação, pois ela poderá aumentar o risco das operações aéreas. E assim por diante todas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Será que V. Exa. também poderia nos passar esse documento?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Com certeza, Senador. Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ótimo. Comandante. Eu perguntaria a V. Exa. Segundo o relatório do Tribunal de Contas da União, embora advertido pelo DECEA sobre os graves problemas que adviriam da ausência de investimentos no Controle do Tráfego Aéreo, vou perguntar, embora V. Exa. não fosse o Comandante naquela época. O Comando da Aeronáutica cortou substancialmente a proposta orçamentária encaminhada ao Ministério do Planejamento nos últimos anos, ou seja, segundo o Tribunal de Contas da União o DECEA elaborava a sua proposta orçamentária, mandava para o Ministério e o Ministério encaminhava ao Ministério do Planejamento com cortes, sempre a menor. Apesar de ter havido poucos contingenciamentos nessas dotações e o Ministério do Planejamento ter mantido todas as propostas apresentadas pelo Comando da Aeronáutica os recursos revelaram-se, como previa o DECEA, insuficientes para dar conta da crescente demanda. V. Exa. pode explicar, embora não fosse Comandante, porque houve os cortes?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador, a Aeronáutica não é diferente de outros comandos, nem de outros Ministérios, age de acordo com os critérios que eu Governo estipula. Então, o que eu posso dizer a respeito dessa matéria é o seguinte: Em 1995 o Governo estabeleceu um teto de orçamento para a Aeronáutica, principalmente. O nosso orçamento compõe-se de: Gestão tesouro, gestão fundos. Esta gestão fundos tem fundo Aeroviário, que hoje é completamente da ANAC e o Fundo Aeronáutico em que toda a arrecadação de participação, digamos assim, de saúde, inclusive, arrecadações tarifárias são colocadas nesse fundo da Aeronáutica. Muito bem, então, houve essa colocação do teto para gestão do tesouro, gestão Aeronáutica. Então, o que é que acontece? Esse teto ele não cresce muito anualmente, é mais ou menos aquele valor que compõe o nosso orçamento. Entretanto, as arrecadações vão crescendo, certo? Então, o fundo da Aeronáutica vai crescendo. Então, se nós não tirarmos do dinheiro da gestão Tesouro, da gestão, não, do que acontece, tem um teto, fundo Aeronáutico cresce e gestão Tesouro diminui, só que gestão Tesouro é gestão que é o dia-a-dia da Aeronáutica, é o combustível, é o suprimento..

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: É alimentação, é administração. Então, o que é que nós temos que fazer? Nós temos que cortar linearmente esse corte que pode afetar também essa... o ideal nesse caso, Senador, seria que a arrecadação tarifária fosse considerada um extrateto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): CRM...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Extrateto, porque...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Não, não, entendi.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Se entrar no componente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O que V. Exa. diz é que tem um limite, que os cortes foram feitos porque cresceu a arrecadação do fundo e não poderia ter mais recursos. É isso?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Ele tem um limite, se a arrecadação tarifária cresceu, o limite que são da fonte do orçamento diminuiu...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, exatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Tem que ser extrateto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Exatamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Então ...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Perfeito. Segundo o relatório do Tribunal de Contas da União apesar de autorizado pelo Ministério do Planejamento não foi realizado concurso público para Controladores de tráfego aéreo antes do acidente. Só recentemente o concurso foi realizado. Isso é verdade, Comandante? Houve uma autorização por volta de 2004 e 2005 e ainda assim não foi feito o concurso?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: O Brigadeiro Vilarinho responderia.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Apertar o botão no cantinho...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Sim, senhor. Nesta época nós... está desde mil novecentos e... desde 2003, tinha uma proposta de criação de vagas na carreira de tecnologia Militar. Esses números eu tenho aqui. Seriam na faixa de nível médio 2900 e somente para o controle de espaço aéreo cerca de 880 cargos de tecnologia Militar. Esses cargos abrangeriam diversas especialidades que hoje são grande parte delas feitas por Sargentos. E isso, uma vez saindo dessa autorização de contratação dentro dessa carreira de Tecnologia Militar, iria desonerar a nossa escola de Sargento Especialista dessas diversas especialidades. Na escola são formadas 27 especialidades diferentes, ali em Guaratinguetá. E com isso nós poderíamos aumentar substancialmente a capacidade de formação

de Controladores de voo. Só que essa proposta, ela demorou, teve tramitação de documentos e tal e saiu agora em outubro do ano passado uma autorização de contratação de 110, sendo 50 de nível médio, que seria o nível intermediário que nos interessava. E com isso, em função dessa possibilidade de nós formarmos na escola, não se deu muita ênfase na contratação desses Controladores de voo. Nós preferimos esperar desonerar, entrar essa categoria, essa carreira de Tecnologia Militar e depois, então, formarmos mais na escola de especialista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Senhor Comandante, dentro do sistema atual V. Exa. entende que novas autorizações para linhas aéreas, ou seja, novas linhas aéreas que a ANAC vêm concedendo ou pode conceder, que isso é compatível com a infra-estrutura que nós temos hoje? V. Exa. acha que essa demanda deve crescer de acordo com o número de Controladores que vão entrar no sistema? Com as novas pistas que serão construídas? Com ampliação dos aeroportos? Ou V. Exa. acha que a ANAC deve continuar ampliando essas novas linhas, independentemente da nova infra-estrutura?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senhor Senador, eu acho que nós temos tanto a infra-estrutura como Controle do Espaço Aéreo, estamos, temos que estar a reboque das Companhias Aéreas, da ANAC, para que a gente possa acompanhar o crescimento da Aviação Civil. Eu não tenho dúvida quanto a isso. Porque ali é o negócio, ali é o negócio, ali é o turismo, ali são as divisas que entram para o país, é o desenvolvimento do país. Então, toda essa malha, esse crescimento da malha tem que ser compatível, naturalmente, também com a infra-estrutura e também do Controle de Espaço Aéreo. E é por isso mesmo que a ANAC constantemente consultam, se reúnem entre nós para que possamos atender, na medida do possível, aquilo que a ANAC precisa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Desse relatório do Tribunal de Contas da União, consta que o SISCEAB é custeado quase que integralmente por receitas decorrentes de tarifas. Tarifas de uso de comunicações e dos auxílios à navegação aérea, TAM. Tarifa de uso das comunicações dos auxílios rádio visuais em área terminal de tráfego aéreo, TATE(F). E adicional de tarifa Aeroportuária, a TAERO(F). Os recursos obtidos com arrecadação dessas tarifas são essenciais para o financiamento do DECEA?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O comando deixou de cobrar a IN-

FRAERO sobre as tarifas TAM e TATE(F) que são a fonte de receita do Controle do Tráfego Aéreo. Esses recursos foram retidos pela empresa e aplicados em outras atividades alheias à finalidade para a qual foram criados, que é a manutenção e a expansão do Controle do Tráfego Aéreo. São tarifas cobradas por um serviço que não é prestado pela INFRAERO, mas pela Aeronáutica. É verdade que a INFRAERO reteve nos últimos seis anos, conforme auditoria do Tribunal de Contas, algo em torno de 582 milhões de reais que pertenceriam a Aeronáutica, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Sr. Senador, veja bem. A INFRAERO também têm auxílios de navegação que faz, digamos, manutenção desses auxílios. E, além disso, tem mais ou menos 1500 funcionários que trabalham exatamente nessa área de tráfego aéreo. Inclusive, Controladores. Eles têm 490 Controladores também. Então é 1999, se eu não me engano, por um documento que a Aeronáutica emitiu...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ofício 1.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: 99...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ofício 1, não é isso?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Estabeleceu que dessas tarifas TAM/TATE(F), 90 milhões ficariam com a INFRAERO. Só que posteriormente, não sei se foi em ano 2000, ou 2001, houve um novo acordo com a INFRAERO e novo documento foi produzido de tal maneira que dessas tarifas TAM/TATE(F) 41%...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Fosse destinado para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Que hoje deve estar em torno, na faixa de 200 milhões de reais. Então, se considerarmos 90 milhões, realmente, parece que a INFRAERO está nos devendo. Mas, na verdade, hoje a distribuição é 41% para INFRAERO e 59% para DECEA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não, mas... veja só Comandante. Não tem como fugir da auditoria do Tribunal de Contas. A auditoria diz que a INFRAERO deve 582 milhões de reais de tarifas retidas. Esse dinheiro seria essencial...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Para nós seria ótimo. Mas eu acho que não é bem assim.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Uma norma...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Uma norma mudando...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois é. Mas essa norma também está contida aqui.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Está contida?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, de acordo com essas normas, ainda veio... porque uma das... uma das cobranças que se faz é justamente essa. O COMAER não tinha instrumentos, é uma das perguntas, justamente isso, para aferir que a distribuição da receita dessas tarifas, conforme regulada pelo ofício nº 01/EMAER/R 081 de 26 de janeiro de 99, não estava sendo seguida? Pode-se dizer que apenas a INFRAERO é detentora da informação correta de quanto ela própria arrecada com as referidas tarifas? É uma pergunta. V. Exa. sabe exatamente quanto que a INFRAERO arrecada anualmente com essas tarifas?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu não sei. Mas a nossa Secretária de Finanças sabe exatamente quanto é que arrecada. Eles comunicam, eles fazem prestação de contas, direitinho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O comando já cobrou...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Relator, só permita. Porque eu acho que tem um entendimento diferente. O Comandante absorve e afirma que houve um ato normativo em 99 e posteriormente dois anos ou três após outro, modificando. E o seu entendimento, pelo que disse o TCU, não considerou esse ato modificando para 41%. É isso? Só para deixar claro que tem dois entendimentos aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não. Não existem dois entendimentos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, eu gostaria que V. Exa. esclarecesse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que vale é uma decisão. O Tribunal de Contas tomou uma decisão...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas o Comandante da Aeronáutica discorda da interpretação que não houve uma modificação normativa de 41%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas, nesse caso, Presidente, é como o Senador Tuma está aí com os documentos do Renan. Ele dá uma opinião como uma dona de casa. Porque a atribuição é do Conselho de Ética. O que é que está

fazendo na Corregedoria? Se o Tribunal de Contas decidiu vale a decisão do Tribunal de Contas

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A indagação que eu faço a V. Exa. aqui é o seguinte. Pelo documento que está em suas mãos, o Tribunal de Contas da União entende que mesmo havendo a modificação, estabelecendo um novo parâmetro para 41% apenas, ainda assim há uma retenção de recursos por parte da INFRAERO. É isso? Porque não há o entendimento do Comandante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): 582 milhões...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso é importante.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, posso?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Isso aí é uma decisão do Tribunal ou é de uma auditoria?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): De uma auditoria, um acórdão de plenário que determina a V. Exa. que faça o levantamento para verificar se... no caso não era V. Exa. não época, não é, 582 milhões de reais.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Eu obtive essa informação da Secretaria que as contas estão ok.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O impasse é esse?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não existe impasse. Existe uma decisão. Ninguém...

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Se a INFRAERO quiser passar 582 milhões nós aceitamos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ainda mais decisão a favor, não é, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Não, claro... [Risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Se o senhor tivesse que pagar era diferente, não é?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Positivo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Uma questão de ordem, senhor Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Face essa... esse questionamento por parte do nosso relator, não

ficou para mim esclarecido porque essa, essa polêmica virou polêmica, porque há uma afirmação aqui na CPI do Procurador. Então, eu preciso saber o seguinte. Se tem algum problema nesse repasse, se foi ou não, se tem retenção de recursos?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Segundo o Tribunal de Contas, tem. Nós poderíamos passar uma cópia...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, eu quero saber aí... eu quero saber que fique claro nos anais aqui da CPI por parte da Aeronáutica. A Aeronáutica recebe esse recurso da INFRAERO, tem retenção porque existe a Secretaria, a CEFA, existe a CEFA que é a Secretaria de Fiscalização da Aeronáutica. Se eu entendo a Aeronáutica tem uma Secretaria que cuida especificamente desse repasse. Eu pergunto, eu gostaria de fazer essa, uma questão de ordem para ficar claro aqui. Se a Aeronáutica quem recebe esse recurso, se ela se sente prejudicada, se existe de fato retenção nesse repasse dos recursos da INFRAERO para a Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Senhor Senador, quem é que faz o controle de contas da União? Qual é a instituição encarregada de fazer o controle de contas?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Nesse exato momento é preciso que a Aeronáutica diga. Isso é importante para o Brasil todo.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Sr. Presidente, senhor Presidente... para um esclarecimento.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pela ordem Senador Sérgio Guerra.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): O que eu compreendo é o seguinte. Se o Tribunal de Contas tem uma decisão, não há nem que o Senador Sérgio Guerra, o Senador...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): João Pedro.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): João Pedro, nem o Presidente da Comissão, discutir a decisão dele. A discussão tem que se dar entre aqueles que atuaram no processo de decisão. Ela só pode ser alterada por outra decisão do Tribunal de Contas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Exatamente. Agora o que foi considerado aqui, meu caro Senador Sérgio Guerra e Senador João Pedro, é que o entendimento Conclusivo do Tribunal de Contas da União é este. É que houve uma subtração de repasses a Aeronáutica. A Aeronáutica não tem tal entendimento. Então, eu acho que é um dever da CPI cobrar do Tribunal de Contas um esclarecimento dian-

te deste fato novo posto aqui. É uma decisão passível como toda e qualquer interpretação de erro.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Para se cumprir.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E também a ser confirmada.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Para se cumprir a ordem...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Apenas isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Não cabe à CPI, no caso, consultar a Aeronáutica sobre isso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, não é a Aeronáutica, é o Tribunal de Contas.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Aliás, é o Tribunal de Contas. Cabe a Aeronáutica esclarecer ao Tribunal de Contas sobre os fatos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, uma coisa não invalida a outra. Porque nós não podemos aceitar também, sob pena de falha de responsabilidade.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Nós não, nós não, nós não...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Num relatório de CPI conclusivo e votado aqui, uma informação que seja improcedente.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Se for uma informação...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Uma enorme responsabilidade sobre isso.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Se for apenas uma informação, não temos como acatá-la. Mas se for uma decisão do Tribunal de Contas da União, a outra parte deve contestá-la, não a nós. Não cabe a nós contestar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É um princípio de precaução e de devido cuidado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Seria a primeira vez que alguém ia contestar que tinha que mandar dinheiro, né. Então, entrar com recurso. Não, não quero receber o dinheiro.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Eu não conheço o assunto. Mas se a decisão é do Tribunal de Contas...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Nós temos que ter a devida cautela Senador Sérgio Guerra...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Não podemos tomar conhecimento disso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Exatamente. É ouvido o Tribunal de Contas da União o fato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas eu quero dizer o seguinte...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): De maneira peremptória.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nós temos a cópia aqui de toda a documentação, eu tive o cuidado de ler nesse fim-de-semana com as informações que foram prestadas, deixa claramente. Primeiro: que tem um ofício 01 e tem uma alteração posterior como disse o Comandante, que garante 41% desse total, ou seja, não é nem 41%. A INFRAERO retém do bolo, 9% como taxa de administração e desse restante que sobra, desses 91%, 41% tem que ser repassados a Aeronáutica. Então, não há dúvida. Disso, então, resulta uma dívida da INFRAERO com a Aeronáutica no valor de 582 milhões de reais.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A dúvida, a dúvida é que o Comandante afirma que os recursos estão sendo devidamente repassados e que não há falta de repasse. E o relator tem documentos que informam que o TCU confirma que os repasses não estão ocorrendo. Então, existe um impasse aqui que nós temos que esclarecer. Não é isso? Aqui não vejo nenhuma dificuldade em cobrar o esclarecimento, em que termos eles confirmam tal procedimento é esse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Posso ler o documento? Porque aí fica claro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E, inclusive, gostaria que V. Exa. esclarecesse aqui se foi votado no Tribunal de Contas e se é uma decisão de fato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi. Está aqui, olha.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ou se é um relatório de auditoria?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É. É um relatório.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): É um relatório. Não é votado, então.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não. É votado, inclusive, com as recomendações. Existem... existem... tem um acórdão, tem várias determinações e há recomendações. No caso do Ministério da Aeronáutica é determinação. E, aliás, sinceramente, isso está me parecendo, assim, uma discussão, se a Aeronáutica, nós estamos falando, olha, vocês tem dinheiro para receber, a Aeronáutica concorda que tem dinheiro para receber.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, mas aqui não é isso, não é em absoluto sem relevância porque a Aeronáutica confirma que não tem dinheiro a receber da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esclareceu que pediu auditoria, que atualmente a partição dos recursos originários da arrecadação das tarifas está regulada por meio do ofício nº 01/EMAER/R081 de 26 de janeiro de 99, instrumento jurídico inadequado para tal regramento, o que é bem verdade, um ofício, regular a cobrança e que a razão das despesas dos custos operacionais e não operacionais apresentados pela INFRAERO, no exercício de 99, ficou estipulado, por meio do referido expediente, que a INFRAERO depositaria os recursos financeiros arrecadados correspondentes às tarifas no fundo da Aeronáutica, retendo-se para a empresa até 41% da arrecadação mensal limitada no ano ao valor de 90 milhões de reais. Os 59% restantes são destinados ao Comando da Aeronáutica. Entendeu, Presidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Claro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, isso que foi decidido. E isso segundo... considerando agora vamos lá para o outro item. Considerando os valores arrecadados e repassados até agosto de 2006, bem como o teto anual de 90 milhões para retenção, é possível verificar que nos últimos seis anos a INFRAERO deixou de repassar ao Comando da Aeronáutica cerca de 582 milhões de reais. E vai adiante. Causa perplexidade ainda o fato do Comando da Aeronáutica a par das dificuldades financeiras vivenciadas não ter realizado procedimento com vistas ao atesto da legitimidade e a exatidão dos valores repassados pela INFRAERO como informado no relatório de auditório. Então...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Veja V. Exa., o Comandante confirma aqui que 90 milhões que V. Exa. cita aqui é o valor anterior repassado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não é o atual. Então, pode haver um equívoco. Nós temos que confirmar isso para o bem do próprio trabalho do relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Vou dizer a V. Exa. Não vou pedir ao Tribunal de Contas da União porque os documentos, que eu tenho é esse, que o Tribunal reveja o que a ANAC fez.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, mas, então, eu pessoalmente acho que nós

vamos cometer uma leviandade de colocar num relatório de uma CPI para votar aquilo que possa não ser um documento devidamente esclarecido a bem da verdade e da responsabilidade da CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Senador Tião Viana.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Se V. Exa. não fizer e não considerar importante para o relatório, tudo bem. Senão eu colocarei para o plenário tal entendimento porque não acho correto que nós possamos imputar responsabilidades, omissões ou até dúvida de prática delituosa sem a devida confirmação, mesmo tendo um acórdão do TCU em duas mãos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Senador, Senador Tião...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Porque nós temos a Aeronáutica que é a parte beneficiária de tal processo dizendo que está tudo devidamente regular

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Senador Tião Viana, não cabe a mim, nem a V. Exa., nem à CPI, nós não temos legitimidade para questionar uma decisão do Tribunal de Contas da União. Se nós chamamos aqui, só um instante, Senador, V. Exa. falou. O Procurador Geral de Contas veio aqui, inclusive, por sugestão de V. Exa. O Procurador Geral de Contas veio aqui, fez uma exposição e afirmou exatamente isso que eu estou repetindo. O Procurador Geral de Contas deixou aqui uma cópia da auditoria. Se o Comandante da Aeronáutica acha que não tem o dinheiro a receber, cabe ao Comandante da Aeronáutica fazer esse questionamento ao Tribunal de Contas. Não somos... nós temos um documento que é o documento que existe, até porque, Senador Tião Viana, se nós formos pedir ao Tribunal de Contas para fazer a reavaliação... se fosse possível o Tribunal de Contas fazer a reavaliação a nosso pedido, no final do ano a CPI estaria sobrestada aguardando esse reparo do Tribunal de Contas.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu tenho minha discordância inteira do que diz V. Exa., mas deixarei para discutir no momento oportuno até para não prejudicar o trabalho da CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, pela ordem. Para tentar contribuir. Eu penso que o Tribunal de Contas está tratando de uma... de uma norma. Está discutindo uma norma. Não valores. Porque na questão dos valores, Presidente Tião Viana, na

questão dos valores eu estou com essa mesma cópia do Tribunal de Contas. O item 21 que foi o que eu li. V. Exa. leu o 20. O item 21, pelo contrário, registra um repasse a mais, a mais. Então, só para a gente...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Sr. Presidente, pela ordem.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pela ordem Senador Sérgio Guerra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Deixa eu terminar de ler...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não. O item eu li para V. Exa...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Repasse a mais da INFRAERO. Um repasse de 78%.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu... nós não temos como superar esse... essa...

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Eu proponho ao Presidente o seguinte.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pela ordem.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Que essa questão seja esclarecida...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Item 21.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Entre nós, porque...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Posteriormente.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Evidentemente não faz parte da discussão que está sendo feita.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Foi a ponderação que eu fiz aqui ao relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, me perdoe, V. Exa... ao avaliar, ao avaliar a gestão orçamentária financeira das ações referentes ao SISCEAB que é outra coisa, as ações referentes a SISCEAB. Não tem nada haver com...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [inaudível].

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas é outra coisa. Nós estamos falando... veja bem. Aqui nós estamos falando de repasse, repasse do fundo a INFRAERO. SISCEAB, como V. Exa. bem sabe e aqui já foi explicado, é um grupo...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Vamos para o final do parágrafo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): SISCEAB é outra coisa. Vou ler para V. Exa. Ao avaliar a gestão orçamentária, financeira das ações referentes ao SISCEAB a equipe de auditoria encontrou discrepâncias entre a arrecadação, a repartição das receitas e a responsabilidade da INFRAERO e do Comando da Aeronáutica na segurança e no controle

de tráfego no espaço aéreo. Constatou a equipe que a partição do Comando da Aeronáutica no cômputo das despesas e investimentos relativos à navegação, que é outra coisa, nos anos de 2004 e 2005, enquanto que aquele valor, se V. Exa. pegar lá em cima, vai ver que diz respeito aos anos de 2000 a agosto de 2006, foi da ordem de 78.67%, enquanto, a participação da INFRAERO correspondeu 21.33%. Percentuais bastante diferentes dos que foram definidos inicialmente para a participação das receitas. Isso em relação ao SISCEAB. Agora, o que piora... [riso]. Quero dizer que piora, não é? Agora, veja lá o 24. Considerando os valores arrecadados e repassados até Agosto de 2006, bem como o teto anual de 90 milhões para retenção é possível verificar que nos últimos seis anos, conforme eu afirmei, a INFRAERO deixou de repassar ao Comando da Aeronáutica cerca de 582 milhões de reais. Nós não temos como fugir desse...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Caro relator. O Comandante informa que o serviço financeiro... o Secretário de Finanças do Comando da Aeronáutica, o Comandante Saito informa, está enviando um documento sobre este tema para a Câmara dos Deputados e enviará também, concomitantemente à V. Exa. e à CPI, para análise. Acho que assim o assunto ficará esclarecido. Tem a palavra o relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Tribunal de Contas da União também determinou à Secretaria do Tesouro Nacional que avaliasse a conveniência e oportunidade de inserir os procedimentos e dados relativos às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea, TAM e o uso das comunicações e dos auxílios rádio e visuais em área terminal de tráfego aéreo, TATE(F), no Sistema de Administração Financeira do Governo Federal, CIAF. Uma vez tratar-se de recursos públicos sem a natureza de receita própria, mas de atributo que apenas é arrecadado por ente não integrante do orçamento fiscal. Igualmente, foi determinado ao Ministério da Defesa que instituisse por meio de sua Secretaria de Controle Interno procedimento periódico e específico tendente a averiguar a conformidade dos atos de gestão da INFRAERO, relativo às retenções dos recursos decorrentes das cobranças das tarifas TAM, TATE(F) e ATAERO. Essa é a decisão do Tribunal de Contas da União. Essas duas determinações somadas a outras feitas na mesma deliberação têm por objetivo dar maior transparência à arrecadação das referidas tarifas que vêm sendo retidas pela INFRAERO, segundo o Tribunal de Contas da União, em volume superior ao autorizado pelo ato normativo que atualmente disciplina tal retenção. Supomos que os cumprimentos dessas determinações sejam de extrema relevância

para a Força Aérea. V. Exas. estão acompanhando esses cumprimentos? V. Exa., Especialmente, sabe se o CIAF já colocou, já está no sistema a arrecadação dessas tarifas, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Senhor Senador, eu não sei se já colocou, mas se é uma determinação do TCU, com certeza será feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Veja bem, o Tribunal... lembrando ainda o mesmo acórdão que é esse, que é de dezembro do ano passado, plenário, sabemos que nele foi determinado ao Ministério da Defesa que em conjunto com o Comando da Aeronáutica e com a INFRAERO reavaliar os percentuais devidos a esses dois órgãos em vista da arrecadação decorrente das tarifas TAM, TATE(F), ATAERO a elas relacionadas, a fim de que esses reatrem as responsabilidades de cada um, duzentas com as despesas de custeio e investimento efetuados no âmbito do SISCEAB. O que já foi feito para atender esse comando? Qual a razão para o descumprimento? A já propalada inércia e inoperabilidade do Ministério da Defesa? O Ministério da Defesa já tomou essa providência, senhor Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Eu tenho a conhecimento, senhor Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Esse mesmo acórdão faz outras determinações específicas ao Comando da Aeronáutica não citadas nas páginas anteriores. 931, efetue estudos tendentes a verificar a viabilidade da sistemática de separação lateral. Isso aí V. Exa. já leu a esse respeito. V. Exa. fez esse... já passou essas determinações ou esse estudo por completo. Em síntese, em relação aos Controladores de voo, eles estão distribuídos em três categorias. Os Militares do Comando da Aeronáutica, os servidores estatutários do Grupo DACTA e os funcionários celetistas da INFRAERO. V. Exa. acredita que há ampla coordenação entre esses Controladores submetidos à carreira e regimes distintos? Ou essa separação pode estar afetando negativamente o desempenho do Controle do Tráfego Aéreo? Como um ganha mais que o outro? Isso pode estar incentivando os Controladores Militares a uma insurreição, Comandante?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Não acredito. Essa diversidade de Controladores que nós temos. Nós temos 95 Controladores do sistema DACTA, desses 95 só 60 estão em atividade e a INFRAERO se não me engano tem 490 Controladores ocupando as torres de Santos Dumont e Guarulhos. Então, têm esses três grupos que estão trabalhando, mas em locais diferentes. Só os Controladores DACTA que trabalham conosco. Então, no caso dos Controla-

dores DACTA eu acho que eles ganham menos. Ganham pouco. Tanto é que nós agora... sistema DACTA. Tanto é que agora nós estamos fazendo um estudo, lá, a nossa diretoria de saúde já terminou de tal maneira que a gente possa trazer esse Grupo DACTA, são civis, para o nosso sistema de saúde. Então a gente está coordenando para também dar a eles uma assistência de saúde compatível com o trabalho deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Comandante, uma das reclamações ou várias reclamações feitas pelos Controladores de voo aqui, carga horária, qualificação, treinamento e número de Controladores. Todos esses itens são adequados ou eles merecem um reajuste? A carga horária tem que ser modificada? O número de voos que controla cada um? O que é que V. Exa. pensa disso?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Quanto à carga horária, o horário, Senador, não vejo que eles trabalhem mais do que outros Controladores de outros países, inclusive. Estive lá nos Estados Unidos, eles trabalham num regime de oito horas diárias, oito horas diárias, cinco dias por semana. Então isso dá uma carga para eles de mais ou menos 176 horas mensais. E os nossos Controladores trabalham 156 horas, com aquilo que o senhor viu aí...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Aquelas duas horas de descanso são entre aquelas oito horas?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Entre duas horas, a cada duas horas eles têm um descanso. Inclusive, hora de refeição e tudo. Então, nosso Sargento, só para você ter uma idéia, que trabalha na manutenção, aquele Sargento da Graxa, como a gente chama, 30%, só 30% tem nível superior. Os Controladores, 70% têm nível superior. Então, carga horária dentro da Aeronáutica está compatível com o regime de trabalho deles. Agora, se eles começarem a estudar, fazer duas faculdades, mestrado, aí realmente complica. Porque aquele horário que é concedido é para o descanso dele. Então, só para você ter uma idéia, 70, temos até médicos e dentistas Controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Eu pergunto a V. Exa. O DECEA tem um planejamento de longo prazo?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:

Nós temos, agora mesmo mencionei, tem o plano... PDCEA, né, Plano de Desenvolvimento do Sistema que trabalha do horizonte, 10, 15 anos a frente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL–GO): Está por escrito?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Por escrito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pode ser mandado para essa Comissão?

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO:
Com certeza, com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Estou satisfeito. [Soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao relator a enorme e extraordinária contribuição que traz aos trabalhos da CPI. Antes de passar a palavra aos Senadores, a Presidência registra com grata satisfação a visita do Deputado Raul Jungman a esta Comissão. Muito bem-vindo. Então, a palavra está facultada aos senhores Senadores. Senador Sérgio Guerra e posteriormente Senador João Pedro.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Sr. Presidente, senhor relator, senhores depoentes. A primeira palavra para dizer da importância da presença do Comandante da Aeronáutica, hoje, nessa reunião. Pela, uma presença que era a nossa expectativa, respostas firmes de uma... de um profissional equilibrado e que demonstrou nesse episódio aos brasileiros a sua capacidade de afirmação. Não estamos... eu sou de um partido de oposição, mas não estou interessado nesse episódio em fazer oposição. Penso que a questão desse chamado “Apagão Aéreo”, ou seja lá que nome venha tomar, ou tomou, é uma questão muito relevante de responsabilidades múltiplas e que deve ser visto na perspectiva construtiva. O que fazer para resolver isso de vez ou para encaminhar uma solução para isso? Eu vou remontar um pouco alguns fatos apenas para ter mais clareza. Há alguns anos atrás eu fui relator da lei de diretrizes orçamentárias e era ainda Deputado Federal. Um belo dia cheguei no meu gabinete e encontrei duas ou três senhoras bastante humildes. Eram senhoras dos Comandantes de Armas, de Armas. Ministros, da Aeronáutica, do Exército e da Marinha. Elas, com muito cuidado, fizeram comentários sobre dificuldades no padrão do Sistema Militar, especialmente na área de orçamento, na área de orçamento e fizeram uma ponderação extremamente justa. Os automóveis dos Ministros ou dos Chefes de Armas tinham 10, 8, 12 anos, estavam completamente depreciados e naquele ano a LDO previa a aquisição de novos equipamentos, novos automóveis para os Ministros e os Comandantes de Armas estavam esquecidos e elas diziam que aquele quadro não ajudava, nem a simbologia do cargo e que elas sentiam, tomavam por iniciativa própria a decisão de falar com alguém que fosse relatar aquela matéria para que ela fosse reformulada. Não foi nesse Governo. Foi no Governo do Presidente da República que nós apoiamos. Não é que houve dificuldade de convencer a quem estava

cuidando no Executivo, do orçamento, para que ao invés de 12, 15, não havia tantos Ministérios como agora que o Presidente Lula tem muitos Ministérios, mas, enfim, de toda a maneira foi difícil convencer duas ou três autoridades ou técnicos que também os Comandantes de Armas tivessem autorização para trocar seus automóveis, que estavam com mais de 10 anos de uso. De lá para cá eu tenho todos os anos, no começo de maneira mais próxima, mas depois já com... não com tanta distância, mas assistido de maneira progressiva as dificuldades que as armas no geral, Exército, Marinha e Aeronáutica têm com a questão do orçamento. E ouço, não ouvi no ano passado nem no ano retrasado, mas ouço com muita frequência reclamações sobre o quadro de salarial, o Brasil todo conhece o assunto e sobre a falta de recursos para investimentos e manutenção de equipamentos. Fui chamado já por Comandantes Militares na minha região, lá em Pernambuco, certa vez, para falar do mesmo assunto e mostrar as condições objetivas em que estavam lá os soldados que eram deploráveis. Me lembro que certa vez, numa grande greve de polícia em Pernambuco, o ex-Governador Miguel Arraes, eu era Secretário dele, teve a iniciativa de pedir ajuda do Exército. O Exército foi para as ruas. Arraes não queria, pediu ao Exército, achava que era simbolicamente uma... algo que ele não gostaria de fazer, etc., mas as condições gerais de insegurança o fizeram pedir a colaboração do Exército. E eu assisti de perto a completa falta de recursos materiais que tinha o Exército para se mover minimamente. Não havia rigorosamente capacidade financeira e algumas vezes técnica para um mínimo de ação consistente. O Governo teve que se empenhar no fornecimento de alimentação, de colaboração por vários meios para que as tropas continuassem nas ruas e garantissem a superação daquela greve da polícia. Mas essa questão do equipamento Militar no plural é uma questão notória, que é afirmada quase sempre por autoridades Militares e especialistas. O Brasil não, o Brasil que tem andado muito mal nos investimentos, no sentido mais amplo, o Estado Brasileiro não investe, senão de maneira ridícula, o Brasil também não tem investido no seu equipamento Militar e muito menos tem conseguido financiar como devia suas Forças Armadas. Isso é um dado problema. Outro dado problema, as Agências Reguladoras. Todas têm problemas de financiamento, de organização e esses problemas são públicos e conhecidos confessados pela maioria dos dirigentes de agências reguladoras. O sistema de agências reguladoras está debilitado. Recursos infinitamente inferiores as suas necessidades de cumprir responsabilidades extremamente amplas, modernas do ponto de vista teórico, mas

que não se consumam do ponto de vista prático. Acerca de três, quatro meses atrás assistimos a um impasse geral no país. O impasse chegou no nível do Presidente da República interferir de uma forma no primeiro momento de outra forma num segundo momento, do chefe da Aeronáutica admitir dar ordem de prisão a profissionais, a profissionais que eram profissionais, mas eram também Militares, uma situação extremamente difícil, complicada que a sensibilidade do Presidente Tião levou ao extremo a falar dos casos de saúde que poderiam estar se reproduzindo pelos aeroportos para justificar como bem fez a atitude do seu Presidente. Mas o fato concreto é que esse impasse foi muito forte e que nós não podemos sair daqui somente com o nome ou dois nomes de operadores, de funcionários que ganham dois, três mil reais. Nós ouvimos aqui que muitas vezes são obrigados a sair do trabalho e dirigir um táxi para viver e essas pessoas podem ter responsabilidade objetiva, mas essa responsabilidade é muito mais ampla. Eu diria que não é do Governo Lula, em particular. Pode ser até de outros Governos ou de muita gente, instituições civis, da própria consciência da Sociedade Civil brasileira, enfim, nós tivemos um quadro aí de dois ou três meses deplorável que não pode, nem pôde, nem poderia jamais servir ao prestígio internacional do Brasil. Toda essa divagação sobre se há segurança ou se não há segurança, se a segurança é suficiente ou não, a minha opinião distante, mas apenas pautada por um mínimo de bom senso é que condições gerais nunca faltaram. Eu diria que suficientes. Mas me custa acreditar que essas condições eram abundantes ou permitiriam ao Brasil ter uma situação de Excelência nesse padrão porque não é Excelência do Brasil em nada que dependa do financiamento público. Nada. Os investimentos estão desse tamanho, os contingenciamentos assim. Depois que inventaram o tal do superávit primário e que todos passaram a concordar com ele, inclusive, Tião, Senador Tião, que antes não concordava [riso], essa... esse quadro ficou muito ruim. Eu tenho esperança que de agora para frente com taxa de crescimento melhores, etc., com a conjuntura internacional que ajuda, com o trabalho dos nossos agricultores e daí para frente, nós tenhamos uma boa chance de ir melhorando. Mas era importante para essa Comissão que o Comandante da Aeronáutica que, apenas por dois ou três gestos, passou a ter, no Brasil, uma imagem extremamente positiva, a imagem do senhor é positiva para todos, acredito que para o senhor Presidente, para o Senador Tião, o partido dele, para o nosso partido, mas nós gostaríamos de ter e eu acho que essa é a grande esperança do relator Demóstenes, uma avaliação exata daquilo que nos levou a

aquela situação de três meses atrás, ou quatro meses atrás. E que cujas causas objetivas não podem estar contornadas. Não houve investimentos, os Controladores de voo continuam ganhando muito pouco, a pressão sobre eles é muito forte, a própria pressão da sociedade que de alguma maneira estão sendo apresentados como os culpados, os responsáveis por isso tudo. Eu fiquei aqui, falei com o Presidente Tião, falei com o Senador Demóstenes e com outros Senadores, eu fiquei um tanto constrangido ao assistir aqui depoimento de Controladores de voo, pessoas muito simples que não me parecem absolutamente irresponsáveis, profissionais que suficientes e que estão aí num quadro de ter que explicar o que não podem explicar. Agora, do ponto de vista do Brigadeiro Saito que tem conceito entre todos nós e o seu depoimento de hoje está nessa direção. É claro que o senhor não pode avançar além dos limites da sua profissão, nem do limite da responsabilidades que tem, mas uma palavra sua sobre por que chegamos a esse quadro deplorável de alguns meses atrás, era importante para todos nós e eu tenho certeza que seria relevante para o relator. Porque o que a gente quer é um caminho para sair dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, pelo menos dessa do Senado, sem fotografias, mas com resultados. Com resultados que colaborem. Acerca de 3 anos atrás o Ministério de Ciência e Tecnologia blindou os recursos da área de Ciência e Tecnologia porque botou na LDO uma proibição ao contingenciamento dos recursos daquela, que tinham natureza de financiamento, a ciência e a tecnologia. E no ano passado, quando se deu o problema sanitário da pecuária brasileira, o que quase ameaçou de forma, quase quebrou as nossas exportações de carne, o Congresso foi capaz, com o Ministro da Agricultura, de encontrar soluções e o Governo Federal também, que contornaram aquela crise que eu espero que esse ano e o ano que vem altere o quadro sanitário do rebanho brasileiro. Não há a menor impossibilidade de que nós tenhamos aqui capacidade de sair desse episódio de forma construtiva. A distância não vejo por que mudar essa questão da militarização. Eu tenho mais confiança no Sargento ali, não sou Militarista, nada disso, do que na substituição desse Sargento. Porque acredito na ordem das Forças Armadas, na hierarquia das Forças Armadas, acho que o Brasil é uma sociedade extremamente permissiva. Precisamos de muita ordem, muita organização e acho que as Forças Armadas caminham nessa direção. Muito importante ainda, me chamava a atenção aqui Raul Jungman é o fato de estarmos aqui cordialmente a interrogar o Comandante de uma Força Armada. E desse Comandante dar a essa sessão o depoimento e a lição de democracia que está

dando. Então, se for possível que o senhor enriqueça esse nosso conhecimento sobre esse conjunto, realmente, temos problemas, os investimentos são insuficientes, precisa haver mais sensibilidade? As mulheres dos Militares que estavam na rua protestando pelo ganho dos seus maridos, elas tinham razão. Elas são mulheres de Militares, não foram agitar as ruas por agitar as ruas. Foram a procura do direito que elas reconheciam para suas famílias. Fato concreto, eu próprio vi a insensibilidade de setores para as Forças Armadas no plural. Eu penso que isso tudo é muito mais coisa, corrupção, que é subproduto de outras situações, a improvisação das agências, o preenchimento de cargo por gente que não é especializada, tudo isso colabora num conjunto que nos levou a um quadro que nós não desejamos que venha a se repetir e que nós vamos contribuir para resolver. Então, qualquer palavra que além do seu depoimento que o General pudesse dar, o Brigadeiro pudesse dar sobre esse assunto era importante para nós.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Senador Sérgio Guerra a enorme colaboração que traz à CPI pelo conteúdo, como espôs o ponto de vista e acrescento antes de conceder a palavra ao Comandante Saito uma interpretação também sobre o que ouvi e o que já venho acompanhando nos depoimentos dos Senadores, na manifestação dos Senadores. Esta CPI, Comandante Saito, não quer deixar a conclusão dos seus trabalhos chegar a um ponto em que não esteja inserida uma solução definitiva para o impasse dos Controladores de voo e do sistema que não está muito claro no olhar e na análise de todos os Senadores, ou seja, uma equação chamada condição de trabalho do ponto de vista salarial para os Controladores é um elemento impositivo para que nós alcancemos uma solução e entendemos que com isso estaremos sendo francamente solidários à valorização de uma atividade tão nobre que é tão bem dirigida por V. Exa.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador Sérgio Guerra, muito obrigado pelas palavras. Fazendo uma análise, uma retrospectiva de o porquê daqueles acontecimentos? Então, naquele momento de extrema, digamos assim, gravidade, de um acidente, naturalmente houve uma retração dos Controladores, até mesmo em uma ação solidária dos Controladores para aqueles que estavam exercendo a sua profissão ali. Então, aliado a isso o momento era o momento que nós estávamos ali no limite do número de Controladores. Houve aqueles atrasos, inicialmente decorrentes dessa limitação. E na minha avaliação, essa é uma avaliação pessoal, os sindicatos dos Controladores civis, que há muitos anos já estavam em reivindica-

ção, fazendo reivindicação para desmilitarizar o setor começaram a agir junto aos Controladores Militares e dentro dos Controladores Militares também, claro, ao longo desses anos, foi criando uma massa de liderança que queria desmilitarizar seu setor para ganhar melhor, pode ser. Então foi, digamos assim, aliciando outros Controladores mais jovens, tanto é que o senhor pode observar que tem controlar que tem um ano e meio de serviço e querem desmilitarizar. Qual é a experiência desse Controlador para dizer que quer se desmilitarizar? Qual é a razão para que um sistema que está funcionando na sua plenitude começar a dizer que o sistema não vale nada, que o sistema é falho? Então, eu tenho certeza que uma coisa é acidente, crise de falta de Controladores, outra coisa é essa campanha de desmilitarização. Então, a decisão do Presidente Lula dizer que não quer tratar desse problema de desmilitarização, me deu, digamos assim, autoridade para conduzir esse processo. Questão salarial, eu sempre digo. Nós estamos na Força Aérea voluntariamente porque nós gostamos, amamos aquilo que nós fazemos, visando o quê? Uma carreira de profissão, uma carreira Militar. E de repente um Sargento que tem um ano e meio de carreira dizer que não quer ser Militar? Se ele não quiser ser Militar, que peça demissão, mas não comece a influenciar outros companheiros porque eles não têm conhecimento para dizer, para fazer uma análise global do sistema que é um sistema muito complexo. É um sistema muito complexo. Então, esse movimento de desmilitarização realmente atrapalhou muito a condução dessa crise. Daí eu vejo que ao formarmos mais Controladores, tivermos uma reserva para dizer a esses Controladores que eles são, antes de serem Controladores, são Militares e Militar não é só colocar a farda e dizer que sou Militar. Ser Militar é aquela consciência da cabeça aos pés. Nós somos, queira ou não queira admitir, somos profissionais da guerra. E com base da hierarquia de disciplina é que a gente cumpre essas missões. Porque sem essas duas coisas nós não temos condições de manter uma Força Armada. A solidariedade que recebi do Exército e da Marinha é justamente por isso, porque isso é uma coisa que contamina. Não é só na Aeronáutica, pode acontecer amanhã no Exército, na Marinha. Então, se nós não formos rigorosos com a hierarquia e a disciplina não existirá Força Armada. Nós somos aqueles que vai mandar o seu subordinado a uma missão que ele poderá perder até a vida e quem sabe até matar outras pessoas. E se eu não tiver essa consciência da hierarquia, de disciplina ele não consegue cumprir essa missão e seria o caos de uma Força Armada. De maneira que nós vamos... nós vamos vencer esta fase porque nenhuma pessoa pode ser mais importante

que uma instituição. Nenhum grupo, nenhuma classe pode ser mais importante que uma instituição. Então, de maneira que eu tenho certeza que a instituição sempre vencerá, sempre levará para o caminho que nós precisamos chegar. Eu acredito nisso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [Soa a campainha] Com a palavra o Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, senhores Senadores, senhores representantes da nossa Aeronáutica, Tenente Brigadeiro Juniti Saito, eu quero externar duas opiniões antes de entrar em algumas perguntas. A primeira acerca do programa de ontem a noite de grande audiência nesse país, por sinal V. Exa. estava muito bem, Senador Demóstenes. Mas eu considero que no programa, um programa daquela dimensão, com aquela audiência e deixar que o advogado do Controlador, deixar o programa encerrar com a declaração do advogado do Controlador deixando, dizendo de forma peremptória que há problema no sistema de radar, eu acho isso de uma imprecisão porque a Aeronáutica deixou de participar desse programa, deixou de participar desse programa. Então, nós estamos aqui na CPI com toda a audiência da TV Senado...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Senador, se V. Exa. me permitir, eu até declarei que o sistema pode até ter alguma falha, só que eu, como relator, eu acho que nenhum de nós aqui conseguiu detectar. Até disse ao Senador Tião Viana, o seguinte: Nós temos a palavra da Aeronáutica, nós temos estudos técnicos da Aeronáutica, nós temos a palavra dos Controladores e até uma preocupação, nós nos reunimos com todos os assessores da Comissão até atrasei um pouco por conta dessa reunião, vendo se nós conseguimos ter um técnico que não seja ligado à Aeronáutica, nem seja ligado aos Controladores para vir aqui dizer, porque especificamente no caso do acidente, o sistema pode ter falha. Isso nós vamos discutir. Mas no caso do acidente está completamente evidente que não tem nada a ver com o sistema. Problemas... falhas, falhas. Seis pessoas falharam gravemente, dois pilotos e quatro Controladores. Se um deles não tivesse falhado não tinha acontecido. Então, eu concordo com V. Exa. É a defesa, a defesa vai dizer que o sistema é falho, agora, como os próprios Comandantes por muitas vezes disseram, nada é infalível. Então, vamos ver o que pode ser melhorado, vamos estudar isso. Mas eu concordo com V. Exa.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Pois é, então, só para concluir. Eu penso que um programa dessa natureza, com essa dimensão, com essa repercussão que o Brasil todo acompanha, os desdobramentos e

acompanha o desdobramento desse acidente e das paralisações faz com que o Congresso Nacional instale duas CPIs, duas CPIs. Pois bem, e quero dizer que sou a favor da renovação da concessão da emissora, pelo amor de Deus. [Risos] Mas penso que foi de uma imprecisão, a Aeronáutica não ter se manifestado nesse item, nesse item, nessa programa, de tamanha audiência que ficam as dúvidas. Estava dizendo, nós estamos tratando isso, penso que o resultado dos trabalhos da CPI é no sentido de nós melhorarmos, inclusive, com o Estado Brasileiro, com os serviços que serão prestados, não só à sociedade brasileira, mas à sociedade internacional, eu penso que a responsabilidade é grande e o esforço vai nesse sentido, vai nesse sentido de nós melhorarmos, nós superarmos essas dificuldades. Mas nesse debate, nessa construção, nessa investigação, nas reflexões é preciso ficar claro. Eu quero voltar a discutir um sistema radar. V. Sra. diz aqui, a navegação é segura. Eu participei da audiência pública há uns 40 dias atrás onde ficou claro que o sistema radar nosso é eficiente. É preciso nós combinarmos, como se diz numa linguagem mais popular, combinar esse jogo, o que é que está havendo, porque foi aqui pelo Sargento Wellington, ele representa uma associação, ele é Sargento da Aeronáutica, ele fala de buracos no sistema radar, ele fala dessa imprecisão, falou aqui para nós na CPI, falou para nós aqui da CPI, falou de distâncias de buracos que existem entre os radares do CINDACTA I e CINDACTA IV, chegou a mensurar aí uma faixa aí de 160, 150 quilômetros sem uma cobertura. Então, eu volto a insistir nesse ponto para que nós possamos ter uma compreensão, uma exatidão, porque nós estamos falando aqui de exatidão, de precisão do sistema radar, do sistema que é nacional. E nessa, e nessa sessão da nossa CPI nós estamos falando com a maior autoridade, que representa a Aeronáutica. Isso tem que ficar claro para a CPI, para o Senado da República, para o Brasil, sobre essa questão. A outra que vai nessa direção. O Brigadeiro Jorge Kersul, ele afirmou que o nosso Sistema de Controle de Vôo é um dos mais avançados do mundo. O senhor concorda com a afirmação? E como é que está a conservação dos equipamentos do Controle de Vôo do Brasil? A segunda questão que me é sobre a relação INFRAERO e Aeronáutica. A relação é conflituosa? Esse padrão. Fale para nós aqui da relação INFRAERO e Aeronáutica.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [Soa a campainha] Eu pediria à V. Exa. que pudesse, para facilitar a resposta dar uma pausa para ele responder as indagações até agora e depois V. Exa., senão pode criar algum embaraço.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Tem mais uma só, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Sendo mais uma pode fazer.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu sei que V. Exa. quer uma metodologia bem clara, mais uma. É voltar ao papel da Secretaria de Fiscalização da Aeronáutica, a CEFA, acerca dessa... do acompanhamento da arrecadação. V. Exa. poderia ser mais detalhista, a forma como é feito esse repasse? Inclusive, os dias, no mês, quantas vezes é repassado, como é que é feito esse repasse? Como é feito a fiscalização por parte da CEFA? Muito obrigado.

TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AR JUNITI SAITO: Senador, muito obrigado. Bom, na verdade aquela matéria do Fantástico nós não fomos convidados a participar. Mas soubemos antecipadamente que ia ter uma matéria... não, acho que foi dois dias antes... dois dias antes. Então o nosso setor de Comunicação Social emitiu uma nota oficial de uma página. E o repórter só leu alguns trechos lá. Mas, na verdade, foi uma página contestando sobre a matéria. Posso ler aqui? Esclarecimento à imprensa. Com relação à reportagem a ser exibida no programa Fantástico a respeito do acidente Aeronáutico ocorrido em 29 de setembro, o centro de Comunicação Social da Aeronáutica esclarece que: Os Controladores envolvidos no caso tinham no máximo seis tráfegos sob sua responsabilidade abaixo do limite de 14 previstos em norma. Não há, até o momento, nenhuma indicação de influência da cobertura radar por ineficiência ou deficiência dos equipamentos no acompanhamento das aeronaves envolvidas e aqui eu acrescento que aquele equipamento chamado transponder, os dois transponder's foram feito uma perícia lá nos Estados Unidos junto ao fabricante, se não me engano foi junto ao fabricante e foi constatado que não tinha pane. O sistema emitiu todos os alertas previstos e conhecidos pelos Controladores, cabendo destacar que foi exibida para o Controlador a informação do próximo nível a ser voado pelo Legacy, que era 36 mil pés, ao mesmo tempo em que mostrava que a aeronave mantinha o nível de 37 mil pés. Então, ali no escopo do radar está lá o ponto e embaixo tem a identificação da aeronave e lá dizia assim: 370, que equivale a 37 mil pés, igual a 37 mil pés quando ele estiver aqui a do plano de voo aprovado. Quando ele cruzou Brasília, deu 37 mil pés, igual a 36 mil pés, alertando o Controlador que ele tinha que tomar uma ação. E em seguida aparece uma interrogação, 37, 370, interrogação, 360. O sistema dizendo: Como é? Não vai tomar nenhuma atitude? Então, é isso que eu quero esclarecer. Cabe destacar que essa é uma funcionalidade do software de Controle do Espaço Aéreo utilizada desde os anos

80. O transponder do Legacy deixou de funcionar, desaparecimento do círculo do redor da cruz na tela do radar e que a etiqueta da aeronave apresentou a letra Z no lugar de igual. Ainda na área do CINDACTA I, significando que a altitude exibida não era confiável para efeito de separação vertical entre tráfego e, portanto, demandava intervenção imediata do Controlador. A instrução do Comando da Aeronáutica, ICA 100-12(F), documento que normatiza o Controle de Tráfego Aéreo, padroniza em seu capítulo 14, com relação ao uso do radar, os seguintes itens. O Controlador deverá informar ao piloto quando o (?) [2:42] de terra, o transponder da aeronave estiver inoperante ou operando com deficiência. Quando o transponder de uma aeronave deixar de apresentar o sinal de resposta desejado o Controlador deverá solicitar ao piloto que processa a uma verificação no funcionamento do transponder. Por fim o Comando da Aeronáutica destaca que a investigação continua em andamento para que possam ser apurados todos os fatores que contribuíram para o acidente. E reafirma que o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro é seguro e confiável e que todo o espaço aéreo em nosso país é controlado, seguindo rígidos padrões de segurança. Nos últimos 17 anos, enquanto a frota de aeronaves civis brasileiras cresceu 49%, de 7494 para 11182, o número de acidentes caiu 82%, de 108 casos/ano, em 90, para 34 casos em 2006. Nos níveis de voo da aviação comercial a cobertura radar e de comunicação é plena e existem atualmente mais de 5500 equipamentos para controle de espaço aéreo do Brasil funcionando 24 horas por dia, 365 dias no ano que apresentam uma disponibilidade operacional diária acima de 98%. Então, essa foi a nota que foi mandada à Rede Globo, mas que apenas uma linha ou duas linhas foi lida no programa. Então, a nota oficial a gente não pode obrigar a imprensa a publicar. Sobre o Sargento Wellington, o que eu posso afirmar a V. Exa. é o seguinte. Ele representa uma associação. Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo e no nosso estatuto nenhum Militar pode se sindicalizar. E essa associação da maneira como está sendo conduzida pelo senhor Wellington, não... eu não reconheço como associação normal que nós temos em outras camadas de associações que é para bem-estar social, da família, da Aeronáutica e tudo. Então, a associação que faz reivindicações em público sendo eles Militares eu não reconheço como associação. Sobre o radar. O radar é um equipamento, é bem... É interessante que fique bem claro. O radar é um equipamento para ajudar a agilizar o processo de tráfego colocando mais, digamos assim, aeronave naquele determinado setor. Mas o fundamental é a comunicação. Bem, a relação com a INFRAERO, os

senhores sabem, a INFRAERO nasceu nas mãos da Aeronáutica, como a ANAC, o DAC nasceu nas mãos da Aeronáutica, como a EMBRAER nasceu nas mãos da Aeronáutica. Nós temos o maior carinho e o relacionamento é o melhor possível. É o melhor possível. A Secretaria de Finanças, já comuniquei ao nosso Presidente, vai enviar um documento sobre essa questão da arrecadação que a INFRAERO diz que não repassou, que eu até gostaria que tivesse esse saldo com ele, mas eu acredito que a nossa Secretaria deve ter suas razões porque eles controlam mensalmente, esse controle é mensal e é feita uma prestação de contas, de maneira que eu acredito na nossa Secretaria que tenho certeza que ele não ia ficar com esse, digamos assim, crédito ali enterrado na INFRAERO.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço, em nome do Senado Federal, da CPI, ao Comandante Saito e é também, Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, a extraordinária contribuição aos trabalhos da CPI. Acho que é um exercício de plena democracia que vive esse país, de fortalecimento das instituições e a certeza que fica, Comandante Saito, é que a Aeronáutica sai bem mais reconhecida pela sociedade brasileira ao se mostrar transparente e aberta ao diálogo com a instituição do porte da responsabilidade do Senado Federal. Muito obrigado aos senhores e aos demais membros da assessoria do Comando da Aeronáutica do Brasil que aqui compareceram. Está suspensa a sessão por 5 minutos para reinício com o Dr. Milton Zuanazzi e o Dr. Plínio da ANATEL para continuarmos o trabalho da CPI. [Soa a campainha]

Sessão suspensa às 17h38

Sessão reaberta às 17h53

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Estão reabertos os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito. Convido para compor a Mesa o Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, e o Dr. Plínio de Aguiar Júnior, Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações, ANATEL.

Nós já abrimos a palavra ao Dr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC para suas considerações e posteriormente passamos a palavra ao Relator. O entendimento preliminar da presidência é que o Presidente da ANATEL ficará à disposição mais para indagações do que fazer uma exposição antecipada. Então assim será conduzido, meu caro Relator. Com a palavra o Dr. Milton Zuanazzi que terá 15 minutos inicialmente para suas considerações.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Prezado Senador Tião Viana, prezado Senador Demoste-

nes Torres, Senador João Pedro, demais Senadores, senhoras e senhores. Fiz uma apresentação talvez um pouquinho mais longa, Senador Tião Viana, mas eu vou tentar usar o meu poder de síntese, que não é muito bom, mas vou tentar.

Na apresentação aqui no power point, isto, Senadores, é o que a gente diz no sistema da aviação civil no mundo. Recursos Humanos, tecnologia e quatro partes. A indústria aeronáutica, o transporte aéreo, a infra-estrutura aeroportuária, e o controle do espaço aéreo. Pela Lei 11.182, aquela que cria a ANAC e o posterior Decreto, das quatro partes a ANAC tem responsabilidade sobre três. Sobre a indústria, sobre transporte e sobre a infra-estrutura. Em relação ao controle do tráfego aéreo, do espaço aéreo brasileiro nós sequer temos a possibilidade fiscalizatória. Não é dado à ANAC essa responsabilidade. Das demais a nossa responsabilidade é regulatória e fiscalizatória. E praticamente muito pouco do ponto de vista executivo. Ou seja, nós temos a tarefa de implantar políticas oriundas do CONAC e evidentemente naquilo que compete a ANAC fazer execução. Mas na infra-estrutura nós temos especialmente INFRAERO, mas têm outros também executores dessas tarefas. A indústria aeronáutica também, nós fazemos a parte de certificação e no transporte aéreo a regulação.

A mudança, a mudança de um ano, um ano e dois meses, ela vem se processando no ambiente da aviação civil brasileira desde a criação da INFRAERO em 73. E especialmente a partir do ano de 96, quando cria o Ministério da Defesa se cria o ambiente de concorrência na indústria da aviação civil brasileira e também o modelo de agências reguladoras adotado pelo Governo Brasileiro a partir de 96, 97.

Antes nós tínhamos isso. Quer dizer, no Ministério da Defesa com as resoluções do CONAC, os três comandos e na Aeronáutica toda essa infra-estrutura sendo que a parte que está em... Aqui era bom apagar. Isso, por favor. A parte que está em amarelo é aquilo que veio dessa estrutura compor a ANAC. Na atual estrutura e, portanto, nós temos a seguinte organograma. Essa então é a atual estrutura. O Ministério da Defesa, os três comandos e nós como órgãos independentes do Ministério da Defesa porque a agência não tem subordinação hierárquica, mas vinculados sobre... Especialmente do ponto de vista orçamentário, Ministério da Defesa e seguindo políticas do CONAC. Esta é a ligação que faz a agência. Antes nós tínhamos essa estrutura. Aqui está o ambiente de decisão e aqui está o ambiente de normatização. De formas que a decisão vinha no DAC podia ser revista pelo comando da Aeronáutica, podia ser revista pelo Ministério da Defesa, podia ser revista pelo Governo Federal. E aqui o CBAR que é de

86, a lei que nos rege, as deliberações do CONAC, as Portarias, os regulamentos e os procedimentos. Esse era o ambiente legal antes da criação da ANAC. A lei que cria a ANAC, 11.182 cria um novo ambiente. Qual seja? O ambiente de decisão é somente a agência. A agência é ambiente finalístico, como todas as agências reguladoras. Ou seja, uma decisão da ANAC não pode ser revista nem pelo Ministério, nem pelo Presidente da República. Somente pela própria ANAC ou pela justiça. Por isso que a gente diz e defende é necessário um marco regulatório. A revisão completa desse atual marco, o CBR é de 86, Senador Tião Viana, Senador Demostenes Torres, depois de 86 nós tivemos uma Constituição da República, nós tivemos o Código de Defesa do Consumidor, nós tivemos a 8.666, Lei das Licitações, nós tivemos a mudança no Código Civil Brasileiro, nós tivemos uma mudança em todas as principais regras que compõem a estrutura de um CBR e ele está vivinho ainda se mantendo e dando o marco regulatório nosso que precisa ser revisto. Por isso que a ANAC tem pregado que nós devemos partir para uma Lei Geral da Aviação Civil para nós fazermos essa reformulação. E a importância desse marco é que a decisão da ANAC só pode ser revista por ela mesma ou pela justiça.

A atuação de responsabilidades da ANAC então a partir da lei é a regulação econômica, a regulação técnica e o foco no consumidor. Eu acho que isso são aspectos que nós precisamos colocar. Essa é a nossa atual estrutura, nós temos seis superintendências, duas gerências gerais. Uma de investigação e prevenção de acidentes que é aquela que pega os resultados, as investigações feitas pelo comando da Aeronáutica no CENIPA e aplica as recomendações para as empresas aéreas e todas as demais empresas que são, digamos, regradas pelo trabalho da agência. E essa superintendência e certificação de produtos aeronáuticos vocês aqui no Congresso votaram MP 239, ela está se tornando a 7ª Superintendência da ANAC, que é a área que faz a certificação de produtos aeronáuticos de fabricação brasileira. Diga-se de passagem, Senador Tião, na nossa sabatina aqui no Senado foi onde vocês senadores mais se debruçaram durante aquela sabatinação na Comissão de Infra-Estrutura. E eu disse que nós avançamos muito nessa área, criamos uma estrutura extremamente qualificada e estamos assim quase na finalização de um processo que garante a certificação de produtos aeronáuticos no Brasil. E temos ainda oito gerências regionais espalhadas pelo País.

A transição exigiu desafios. Primeiro, não criarmos descontinuidade nos procedimentos. Então, eu acho muito engraçado, a gente houve de vez em quan-

do pessoas falarem: Surgiu a ANAC começaram os problemas. Não tem nenhum funcionário que nós tenhamos demitido. A inteligência que nós tínhamos do DAC e nos outros órgãos que nós incorporamos está tudo conosco. Nós não botamos ninguém para fora. Ao contrário, a lei é inteligente também nesse aspecto porque ela nos dá cinco anos para nós fazermos o concurso, substituímos por mão-de-obra, treinarmos a mão-de-obra própria da ANAC para depois podermos devolver os militares que prestam serviço para a Força Aérea. Então realmente não há... Nós procuramos não fazer descontinuidade, a implantação administrativa exige trabalho de nós, a lei manda nós trazermos para Brasília praticamente toda a estrutura que nós herdamos está no Rio de Janeiro, nós temos que fazer uma implantação administrativa em Brasília, essa transição que eu falava há pouco era a redistribuição dos servidores do Comando da Aeronáutica que está permanentemente na nossa visão.

Ainda consolidar a nova estrutura, questão orçamentária que é sempre importante porque o DAC, a antiga CERNAI, mesmo nosso CAVC lá no CTA em São José dos Campos, eles muitos de suas estruturas orçamentárias era o Comando da Aeronáutica que sustentava. Praticamente o DAC não comprava um automóvel, porque era o Comando da Aeronáutica que sustentava. Então hoje tudo é a ANAC que tem que fazer esta sustentação da estrutura fiscalizatória.

E ainda o concurso público. Concurso público nós recebemos a primeira autorização do Ministério do Planejamento, fizemos o concurso, estamos agora para empossar os concursados, foi um concurso altamente disputado, 38 mil pessoas se inscreveram para 584 vagas. E nós demos prioridade na área fim. 75% dos concursados vêm para especialista em regulação e técnico em regulação. Nós temos direito pela lei a 1.701 concursados na ANAC. Portanto recebemos 1/3 do Ministério do Planejamento e eles estão praticamente na ante-sala para ingressar na agência e se tornarem força regular normal da vida da agência.

Vou falar rapidamente, Senador Tião Viana, um pouco da situação do setor. O setor vive uma grande expansão. Mas é uma expansão muito particular e muito característica que pode levar a avaliações precipitadas. Eu já ouvi algumas avaliações precipitadas. E quero mudar dessas avaliações, alguns estereótipos que se criou. Isto é oferta. O crescimento da oferta, assentos por km, portanto, amarelo ali é 2003, azul é 2004, 2005 a vermelha, 2006 e 2007 os primeiros meses em verde. Veja que nós estamos crescendo constantemente a oferta de assentos. Quando nós vamos para a demanda ocorre a mesma coisa. O crescimento da demanda em relação ao ano anterior. Aqui está a

tabela que vai mostrar a importância desse crescimento. Estou falando das linhas domésticas.

Nós vínhamos, quando eu citei aqui na Comissão aqui na Câmara e no Senado que a nossa crise passou em 2003, e acho que não fui muito bem compreendido. A nossa crise do setor aéreo brasileiro, setor especialmente da aviação comercial foi ultrapassada em 2003 que ela vinha em decréscimo. Tanto na oferta quanto em demanda. Pequeno crescimento em 2002. Ela inicia uma retomada em 2004 e tem uma retomada vigorosa, olha a demanda aqui, 12% em 2004, 26 em 2005, 12 em 2006 e 2007 tá crescendo 17,47% nas linhas domésticas.

Agora vamos falar as empresas brasileiras nas linhas internacionais. Aí está 2003. Linhas internacionais. 2004 cresce um pouquinho. 2005, cresce um pouco. 2006, a queda. Esta queda é exatamente a queda da participação dos assentos da VARIG no mercado internacional. Ela se dá em 2006. Ela entra em 2007 ainda muito baixa, mas com uma perspectiva de crescimento. São as empresas brasileiras no tráfego internacional. Aqui o Brasil perdeu tráfego para as empresas estrangeiras porque nós perdemos assento. Isso aqui é oferta. Quando nós vamos para a demanda, a demanda segue mais ou menos idênticas. 2003, demanda pelas empresas brasileiras, 2004, 2005, 2006, aí a queda também na demanda das empresas brasileiras. E há o início de uma recuperação. 2007 mostra um pouquinho acima do início de dezembro de 2006. Somente agora a própria VARIG está retomando seus vôos, as outras empresas estão ocupando determinadas linhas. Nós também tivemos decisões judiciais que impediram que nós distribuíssemos essas linhas a outras empresas de forma que nesse aspecto nós tivemos números negativos a partir de 2006. Pode mostrar a tabela, também vai mostrar crescimento na oferta e na demanda e números negativos no ano de 2006, e um pequeno crescimento, ou seja, uma pequena recuperação a partir de 2007. Esse dado, Senadores, é muito importante. Yield médio é a receita por quilômetro que as empresas arrecadam. O que nós observamos nessa tabela é a diminuição do Yield médio. O que significa? A diminuição do preço das tarifas aéreas no Brasil. Claro que em média algum Senador pode me dizer: Mas determinada linha não caiu o preço. É provável. Porque está caindo nas médias. Agora, muitas linhas caíram bastante. Nós estamos com uma diminuição dos preços. E aí fica a pergunta: Mas será concorrência predatória? Será que essas promoções é para uma empresa quebrar a outra? Vamos verificar isso. Antes yield nas linhas internacionais nas empresas brasileiras. Aqui o que se verifica que não caíram os preços. Evidentemente que diminuição de oferta os

preços tendem inclusive a um pequeno crescimento nesse final do ano passado. Significa aqui que nós não estamos tendo derrubada de preços no mercado internacional das empresas brasileiras. Esse gráfico ele é muito importante porque ele mostra o aproveitamento a ocupação por aeronave média também essa linha vermelha de 65% a gente diz uma linha virtuosa, ou seja, disse que uma aeronave passa a ter resultados positivos quando ela voa com mais de 65% de ocupação em média e com algo superior a nove horas/dia de ocupação. Ou seja, uma empresa se quer ter resultado econômico favorável ela precisa ter esta ocupação com volume de horas dia. Claro que isso são médias, vai variar de tamanho de aeronave, vai variar de... Aqui estou pegando aeronave tamanho Boeing 737. Uma aeronave mais ou menos média no Brasil. Ora, o que é que significa? Aqui está a crise. Ela é vencida à medida que as empresas passam a ter ocupações acima dessa linha virtuosa, e, portanto, resultados econômicos positivos. É nesse sentido que eu justifico que nós estamos naquela tabela anterior caindo os preços, e aqui tendo resultados econômicos positivos às empresas. Então nós vivemos um bom momento no ponto de vista das concorrências. Isso prova que não há uma concorrência predatória e ninguém está morrendo nesse momento. Não tem empresa nesse momento com dificuldades econômico-financeiras. Ao contrário, estão tendo resultados na operação que elas estão cumprindo com diminuição de preços de tarifas. Nós vamos para as linhas internacionais, a linha virtuosa vai para 75% de ocupação em vôos acima de 5 horas. [soa a campainha] Aí nós já vemos que a queda da VARIG faz esse Gap aqui negativo. Quer dizer que em média as empresas brasileiras hoje estão operando em negativo nas linhas internacionais. Só para título de exemplo, um exemplo muito importante, em 2001 as empresas brasileiras operavam em média com 61, 62% de ocupação, e em torno de seis horas, seis horas e meia de ocupação desse vôo por dia. 2001, é o ano que entra a operação no caso da GOL, e inicia também um processo muito sério de fins das maiores empresas brasileiras. TRANSBASIL, VASP e VARIG, de dificuldade econômica. Hoje 2007 as empresas brasileiras estão voando acima de 13 horas com a sua aeronave, e com uma ocupação que vocês viram no gráfico anterior, no doméstico, na casa dos 74, 75% de aproveitamento. Então esta é a grande mudança que nós estamos vivemos nesse momento. Ou seja, falando de um mercado altamente competitivo. Cuja regulação tem que observar pela lei que cria a ANAC, tem dar a liberdade de competição. Está na Lei 11.182 está escrito a liberdade de competição. Então realmente o momento de regulação é o momento diferente de

um histórico da aviação brasileira que é um histórico de preços administrados, enfim, de preços de valores de resultados econômicos em cima de um determinado valor de tarifa.

Agora outros dados que não é a assento quilômetro e nem passageiro quilômetro, mas que vem da INFRAERO para mostrar também que no número de passageiros. A INFRAERO mostra que em 2003 nós tínhamos 71 milhões de passageiros no Brasil em 2006 foi para 102. Esse dado é muito significativo. Crescimentos também percentuais positivos.

Aqui peguei só os três principais hubs brasileiros para mostrar. Congonhas em 2000, tinha 10 milhões de passageiros. Em 2006 está com 18 milhões 459 mil. Guarulhos tinha 13 milhões e 700 está com 15.759. Não cresceu muito. E Brasília saiu de 5 milhões 249 para 9 milhões 699 passageiros. Este é um crescimento vigoroso consistente que nós estamos vendo e uma parte de nossos problemas pode ser explicado por aí também. Isso tudo é alvissareiro por um lado, mas também gera problema por outro.

Aqui, essa tabela é só pra mostrar que as empresas aéreas não estão vendo no seu horizonte nenhuma crise. Elas estão vendo um momento de investimento. Todas as grandes empresas brasileiras estão em investimento. Em captação em bolsas de Nova York, duas empresas. A própria VRG foi comprada agora por uma terceira empresa brasileira por 648 milhões, uma valorização de 100% em relação ao que ela tinha sido vendida e as demais estão em fase de investimentos também, surgiram quatro novas empresa no Brasil durante o ano passado. Esse dado, Senador Demostenes, eu vi na sua pergunta ao Comandante, eu trago aqui e vou passar essa CPI, porque é muito importante tem a ver muito com aquele acórdão do Tribunal de Contas. A ANAC não libera nenhuma linha aérea sem ouvir o DECEA e INFRAERO. Por isso nós temos essa Comissão de coordenação de linhas aéreas que se reúnem uma vez por semana. Todas as quintas-feiras. E a CONCLAR, eu tenho depois para passar para essa CPI, a CONCLAR analisa isso desde abril do ano passado. O que o Relatório do Tribunal de Contas detectou é anterior ao período da ANAC. E realmente houve momentos até porque não tinha esgotamento, nem do espaço aéreo nem da estrutura aeroportuária, aquela auditoria do Tribunal de Contas analisa desde 98, essas HOTRANS. Do ponto de vista da ANAC, as recombinações que fizeram em dezembro, todas estão acatadas por escrito. Trago aqui comigo os ofícios de acatamento. Hoje todo mundo pode mostrar a próxima, aí é uma tabela que também vou entregar. Essa é a tabela da grade CONCLAR. Se não preencher todos os OKs, aqui tem duas OKs.

Sinal que aquelas HOTRANS a auditoria autoriza. Se não preencher as OKs, nós não autorizamos. É realmente um trabalho bastante vigoroso onde INFRAERO e DECEA têm papel decisório, tem papel de veto sobre as nossas decisões. Nós não entregamos uma HOTRAN sem aquela decisão. Isso pode passar. Que é a mesma... Aí alguém pode dizer: Bom, mas então se aumentou o número de passageiros. É a ANAC não importa se está ouvindo a INFRAERO ou o DECEA, o fato é que está aumentando muito o número de aviões no Brasil e está engarrafando os céus brasileiros. Não. Essa tabela de 2001 que nós tínhamos 350 aeronaves de passageiros no Brasil. Em 2006 nós tínhamos 255. [soa a campainha] Ou seja, diminuiu o número de aviões nos céus brasileiros de passageiros. Por quê? Nós tivemos uma débâcle da aviação regional brasileira. O fim do adicional tarifário, especialmente da suplementação tarifária que era regulado por Decreto e agora por isso que há uma lei nesta Casa, se não me engano do Senador Quintanilha que está lá na Câmara para ser votada a suplementação tarifária. Aí alguém pode nos dizer: Então é a aviação geral que está impactando os céus do Brasil.

Próxima tabela. Esse é o RAB, o Registro Aero-náutico Brasileiro. O crescimento é o crescimento constante. Estamos com 11.182 aeronaves hoje regulares no Brasil. Então não é... O RAB vem crescendo 5%, 6% ao ano desde sempre. Dados lá de 96. É um crescimento constante, portanto, planejável. Pode ser que nós tenhamos até um crescimento grande. Do ponto de vista também de pousos e decolagens porque daí nós vamos ver que não mudou muito. Olha Congonhas em 2000 tinha 227 mil pousos e decolagens. Em 2006, 230 mil. Olha que Guarulhos chegou a diminuir. 171 para 152, e Brasília de 117 para 120. Mas então como é que cresceu tanto o número de passageiros se diminuiu o número de aviões e não é muito diferente o número de pouso e decolagem? Mudou o padrão da aeronave. O Brasil voava com aeronaves de muito menor tamanho que nós voamos hoje. Nós voávamos com aeronaves Fokker 100. 737-300. Hoje um 737-800 chega a transportar 178 passageiros. Nos mesmos equipamentos aeroportuário. Essa é a grande mudança. Por isso eu digo, Srs. Senadores, até agora o crescimento da aviação comercial brasileira se deu na mudança do equipamento. Mas a partir de agora não se dará mais. A partir de agora vai ter que ter investimentos pesados na infra-estrutura aeroportuária do espaço aéreo e é por isso que a ANAC vai deixar a essa Comissão também, Senadores, Senador Tião Viana, um trabalho hoje alguns organismos de imprensa publicaram [soa a campainha], nós já tínhamos entregue na CPI do Senado sobre as necessidades da infra-estrutura ae-

roportuária até 2005. Esse trabalho fizemos junto com a INFRAERO e estamos terminando agora o trabalho junto com o DECEA para as necessidades do tráfego aéreo brasileiro até 2005, que vai se compor com esse trabalho. Esse ainda não está pronto. E ainda faltará um terceiro trabalho mais complexo que é as necessidades de acessibilidade aeroportuária que infelizmente no Brasil isso não se observa. E hoje nós estamos com principais aeroportos do Brasil sendo cercados pelas cidades, como é o caso de Congonhas, é o caso aqui de Brasília que uma parte de nossa pista sequer pode ser utilizada porque tem ações na justiça, nós temos vários aeroportos no Brasil que o próprio Ministério Público está propondo em termos de ajuste de conduta em função de ruídos, temos aeroportos que nós tínhamos que fazer investimentos, de equipamentos que nós não podemos fazer porque a cidade se cercou e, portanto, deixa de ser seguro para pousos e decolagens de aeronaves, como é o caso do aeroporto de Curitiba que fecha muito por problemas de neblina, que mereceria lá um ILS categoria 3, mas não se pode mais colocar no Afonso Pena porque você não tem mais nas áreas de aproximação essa possibilidade.

Então, infelizmente a cidade se cercaram dos nossos aeroportos. O maior aeroporto da América Latina que é o Congonhas fecha às onze horas da noite e abre às seis da manhã. Ou seja, choveu em São Paulo. Se fechar Congonhas, você não resolve mais o problema de Congonhas naquele dia. Você vai ter que esperar 24 horas para tentar resolver um problema que foi gerado por uma intempérie, normal no mundo inteiro. E é o nosso maior aeroporto. Viracopos está lá a 100 km de São Paulo, 80 km, a acessibilidade de Viracopos é possível nós transferirmos essas operações para lá? E mais, tem que se investir numa segunda pista em Viracopos, tem que se investir no aumento do terminal de Viracopos. O PAC agora trás três bilhões de recursos para a aeroportuária, os terminais de São Paulo, que infelizmente 30 anos não se investe nos terminais de São Paulo em pista e pátio.

Por isso a ANAC está dizendo nesse trabalho, Senador Tião, que nós necessitamos de algumas saídas emergenciais nos terminais de São Paulo e algumas saídas de médio e longo prazo, e isso é absolutamente necessário e urgente. Eu tenho ainda, Senador, que acho que é importante se o senhor permitisse, porque me parece que vai ser importante para as perguntas, rapidamente. Pode passar, vamos direto para a questão de atrasos. Aí o número de aeronaves voando. Uma comparação com a Europa, Estados Unidos mostrando que o Brasil pode crescer muito ainda. Nós somos 10% do tráfego aéreo que o Estados Unidos possui hoje. 10%. Podemos crescer muito nos nos-

sos céus. Os Estados Unidos 19 milhões de pousos e decolagens contra um milhão e 825 mil no Brasil. 12 milhões na Europa. Aqui, senhores, é uma análise que nós fizemos de 2003 para cá sobre o tráfego aéreo, cancelamentos, vôos cancelados e atrasados. E aqui nós chegamos à conclusão que mudanças de atrasos e cancelamentos elas pioraram um pouquinho o indicador 2006, início de 2007, mas não são muito diferentes do que historicamente nós temos no Brasil. Então aqui em formato, entre 14 e 18%, entre cancelamentos e atrasos e uma média de 67%, 70 % de vôos realizados dentro do horário previsto. Essa é 2003. Apresenta 2004, 2005, 2006, e 2007, início de 2007. Veja que 2007 nós tivemos já três crises agudas e nós estamos aqui com pouquinho mais de atraso em relação à média. Mas há uma média histórica de atraso e de cancelamentos no Brasil. É só isso que eu quero dizer. Não quero justificar nada. Há uma média histórica de atraso e cancelamentos no Brasil. Então nós temos que sempre descontar isso.

Outro dado, Srs. Senadores, é que a ANAC tem uma crise a ANAC não faz nada. Então nós estamos trazendo aqui o número de multas, por exemplo, multas aplicadas em 2005. Autos de infração 1996. Em 2006, 3.439. 2007, 475. Então a ANAC faz aquilo que o CBAR manda. Nós não podemos aplicar uma multa se a lei não determina a multa. Para um determinado tipo de infração. Estamos também já com uma caneta eletrônica em vigor nos principais aeroportos ainda em fase de testes para o usuário preencher a reclamação. Pode preencher inclusive dentro da aeronave. Basta chamar o fiscal da ANAC lá para dentro. E já processar imediatamente essa multa.

E por último, eu não vou cansar os Srs. Senadores, nos perguntam muito o papel da agência no acidente aéreo. E o nosso papel no acidente aéreo além de participar do sistema de prevenção e investigação de acidentes é verificar se a empresa é uma IAC, uma Instrução de Aviação Civil de nº. 200, no caso a GOL se ela correspondeu a tudo isso que é necessário ela corresponder. Plano de assistência às vítimas, aos familiares, administração aeroportuárias, informações, disponibilização de médicos psiquiátricos, nós chegamos até a anotar o número de médicos que atenderam, empresa funerárias, os médicos, colocamos os nomes, os hotéis disponíveis para os familiares... Então este é o papel de uma agência num acidente aéreo, além de participar da investigação como um dos organismos que participa da investigação, mas não o coordena. Coloquei tudo, são várias folhas, ia ser longa, e para fechar com a última que diz assim que é a nossa área técnica que faz a nossa gerência geral de fiscalização que diz no final que em relação ao acidente, com aná-

lise conclusiva sobre os procedimentos adotados pela companhia aérea nesse episódio, seu comportamento no atendimento ao todo, que compôs esta fatalidade, registrou-se a responsabilidade da mesma, e não medir custos e esforços para a solução das situações que se apresentarem em todo o cenário apresentado. A observação realizada pela ANAC através dos fiscais inspetores integrantes da gerência geral de fiscalização serviços aéreos, estiveram diuturnamente acompanhando os fatos e exercendo o dever de fiscalizar o cumprimento da IAC 200, [soa a campanha] concluiu que a empresa companhia aérea GOL cumpriu fielmente a todas as prerrogativas da legislação em vigor, excedendo inclusive as exigências previstas, ciente de sua responsabilidade e seu significado como uma grande companhia aérea deste País.

Este papel central da nossa Agência de Aviação Civil num acidente aéreo e, portanto, a nossa gerência de fiscalização determinou que foi cumprido integralmente pela empresa, no caso a GOL.

Evidentemente faltaram mais coisas, Senadores, mas não vou abusar mais do meu tempo. Com certeza nas respostas eu posso justificar melhor as dúvidas que, porventura, eu permiti. Obrigado por enquanto. [soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço muito ao Dr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC, as considerações iniciais. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria ao Presidente, Diretor Presidente da ANAC, Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, qual a formação acadêmica e profissional de V.S^a.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Eu sou engenheiro mecânico, sou pós-graduado em sociologia, e infelizmente a ANAC me tirou do meio de um mestrado. Mas a minha formação profissional é essa. É só essa pergunta ou... Quais são as funções que eu exerci?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sem esquecer que a sua indicação a Diretor Presidente da ANAC foi aprovada por essa Casa, V.S^a é detentor de qual experiência no campo da aviação civil brasileira? Prévia, experiência prévia, a Diretoria da agência que o qualifica para ocupar cargo de tamanha relevância e compromisso. V.S^a já tinha experiência nessa área?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: A minha experiência, Senador, é na área do turismo. Eu fui Secretário Nacional de Turismo, tive a honra de coordenar, indicado pelo Ministro Mares Guia, o Plano Nacional de Turismo em vigor, cujo os resultados

o Brasil todo está observando, fui indicado pelo setor de turismo 27 entidades indicaram meu nome ao Presidente da República que mandou esta Casa e esta Casa nos sabatinou e aprovou o nosso nome para a agência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): No currículo encaminhado ao Senado para aprovação de sua indicação V.S^a informa ser engenheiro mecânico, como disse aqui, com pós-graduação em sociologia, análise política. Informa ainda que foi Vereador no Município de Porto Alegre e suplente da bancada federal. Não constam do currículo, no entanto, dados básicos como as instituições em que concluiu os cursos mencionados ou partido político pelo qual se elegeu. V.S^a poderia esclarecer esses pontos?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Com certeza, Senador. Eu fui também Presidente de uma companhia estatal na área de telecomunicação, não sei se consta aí, fui Presidente da Companhia Riograndense de Telecomunicações, a companhia na época do Estado do Rio Grande do Sul, com oito mil empregados--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quase ocupou a função do Presidente da ANATEL. [risos]

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Pois é, essa é uma área que eu tenho um razoável conhecimento a área de telecomunicações. Fui Secretário de Estado do Rio Grande do Sul, durante quatro anos fui Secretário de Turismo, fui Vereador em Porto Alegre por um mandato e meio. E no Ministério fui Secretário Nacional de Turismo. Esse é meu currículo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só o partido.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Fui eleito pelo PDT na época, Partido Democrático Trabalhista--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Suplente da bancada federal.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Também pelo PDT e--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.Ex^a está filiado a algum partido político?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Hoje estou filiado ao Partido dos Trabalhadores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pretende disputar eleições depois de deixar a Presidência da ANAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Não. Não pretendo. Não tenho nenhuma intenção eleitoral mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): V.S^a tem dito que os atrasos e cancelamentos de vôos, repetiu aqui, vem desde 2003. Embora reconheça que tenha havido um agravamento nos últimos anos. Pequeno agravamento. Algo em torno de 10% pelos dados.

Por outro lado, identifica no movimento reivindicatório dos controladores de vôo a causa imediata da crise. Combinada com a ausência de investimentos na infra-estrutura aeroportuária dos aeroportos paulistas. V.S^a não falou aqui, mas esse movimento reivindicatório dos controladores de vôo, como é que esse movimento contribui para agravar a crise?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Por que é que eu digo que é um movimento reivindicatório? Porque os números mostram. Minha análise é absolutamente técnica. Ou seja, nós temos menos aeronaves voando nos céus do Brasil com mais passageiros. Muito mais passageiros. E da noite para o dia nós passamos a ter problemas no controle do tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E o número de vôos...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Número de vôos mais ou menos o mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pouca coisa a mais.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Pouca coisa a mais. Não seria impactante no resultado do tráfego aéreo. Do controle do tráfego aéreo. Então na verdade o movimento reivindicatório ele é real. Ele existiu. Agora, aliou-se a duas coisas a ele que antes não tínhamos e agora temos, Senador Demostenes. Primeiro os problemas dos aeroportos de São Paulo são reais, as limitações aos aeroportos terminais de São Paulo são realmente grandes, e o segundo que não falei com detalhes que é a integração das malhas aéreas que é o que levou uma aeronave que voava lá em 2006 seis horas por dia a voar treze, quatorze horas por dia. Ou seja, as empresas na busca da competição, elas vivem um momento de grande competição entre elas, elas estão fazendo o aproveitamento máximo das suas aeronaves. Aproveitamento máximo. E esse aproveitamento máximo faz com que um problema em São Paulo, por exemplo, venha se refletir no Amapá. No Acre. Por quê? Porque essa malha integrada faz com que aquela aeronave fica disponibilizada para um conjunto de pontos que na aviação se chama de trilhos onde ela vai produzindo atrasos em efeito dominó.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Perguntaria a V.S^a: Compete à ANAC regular e fiscalizar as atividades de aviação e de infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária. E V.S^a tem dito, e com razão, que a situação calamitosa dos aeropor-

tos de São Paulo, digamos, são a principal causa para que nós tenhamos essa situação agravada no Brasil todo, especialmente em decorrência da chamada integração.

Como é que a ANAC permitiu que se chegasse à situação calamitosa do aeroporto de Congonhas, cuja pista principal interditada quando há chuva, como V.S^a mesmo constatou. É possível a ANAC que regula e fiscaliza ter feito alguma espécie de interferência ou recomendação à INFRAERO que deveria ter especialmente no aeroporto de Congonhas, feito uma intervenção mais decisiva nessa pista? Porque hoje se constata que a falta de manutenção isso impede a drenagem adequada das águas pluviais. A questão da pista foi deixada para segundo plano por incúria da ANAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Não. Ao contrário, Senador. Exatamente porque nós tínhamos preocupações com o período de chuvas e com a alta temporada que nós fizemos toda esta mudança em comum acordo com a INFRAERO, mudanças do período das obras nas pistas de Congonhas. Congonhas foi construída no final da década de 30. Equipamento que está muito aquém das necessidades daquilo que seria fundamental, necessário para as aeronaves de hoje. Especialmente do tamanho, do peso dessas aeronaves. Quando nós tivemos uma primeira derrapagem na pista de Congonhas, a ANAC tinha um dia, foi dia 21 de março de 2006. A nossa área de engenharia, de infra-estrutura aeroportuária, área de engenharia da INFRAERO, foram verificar que o índice de atrito da pista estava baixo. Naquela ocasião a conclusão das nossas áreas técnicas aquela pista estava com índice de atrito baixo por emborrachamento na pista. Excesso de tráfego, emborrachamento nas pistas, aviões pesados. Verificou-se que havia um equipamento de origem estrangeira, canadense que fazia o desemborrachamento das pistas. A INFRAERO trouxe esse equipamento, aplicou esse equipamento, a pista realmente voltara a ter um índice de atrito muito bom, de excelente qualidade. Aliás, uma das melhores pista do Brasil. O problema é que 45, 60 dias depois esse emborrachamento voltava. Então conclui-se mais ou menos por mês de agosto que não tinha jeito de tirar a emborrachamento a não ser fazer uma obra na pista de Congonhas. Porque ela tinha um tipo de declividade, ao contrário da necessária declividade em dias de muita chuva. Em São Paulo todos sabemos, chove muito em determinados períodos. Ora, setembro inicia os períodos da chuva em São Paulo. Exatamente quando começa. Em outubro, especialmente novembro começa a alta temporada em São Paulo e no Brasil e vai até o carnaval. Então fazer obra em período de chuva,

primeiro: É antieconômica, ela atrasa, ela prejudica os cofres da INFRAERO e prejudica os brasileiros. Então tratou-se de dizer: melhor fazer essas obras no período de seca. Se nós pegarmos os índices pluviométricos de São Paulo vamos ver que é bastante drástico. Ou seja, chove muito no verão, chove muito pouco no inverno. É realmente diferenças grandes. Se fosse diferenças médias normais, aí tanto faz o período das obras. O que é que fizemos então? Como é que se tornava a pista de Congonhas segura? Pelas regras da OACI, da Organização da Aviação Civil Internacional, seguindo as regras de segurança, vocês vejam que no mundo há aeroportos que estão abaixo de neve o tempo todo. Nós determinamos que determinado volume, milímetro de água que caísse na pista de Congonhas a Aeronáutica que tem lá área de meteorologia, fazia a medicação, a INFRAERO entrava na pista, media, se passasse de três milímetros nós interditávamos a pista. E foi sempre isso que ocorreu. O Ministério Público de São Paulo inclusive tentou fechar a pista, o que seria um caos para São Paulo e para o Brasil. Nós não temos onde hoje realocar os passageiros de Congonhas. Vocês vejam que Guarulhos é um aeroporto para 18 milhões de passageiros/ano. Pelos dados está em 17. Guarulhos comporta um milhão. Viracopos é um aeroporto para dois milhões de passageiros/ano. Está em 800 mil. Comportaria mais um milhão e duzentos.

Então, se fechar Congonhas, os paulistas vão ter que pegar voo no Rio de Janeiro ou em Belo Horizonte. Não tem como essa possibilidade. Aí a Juíza Federal entendeu, aceitou os argumentos da ANAC e da INFRAERO, nós mantivemos o aeroporto durante período das chuvas fechando no momento que chovia uma determinada capacidade que tornava a pista com três milímetros de água, de lâmina d'água. Isso ocorreram muitas vezes durante esse verão. Então muitas paralisações que nós tivemos no Brasil não tiveram a ver com controladores. Não havia problema no tráfego aéreo, havia problema de parar um aeroporto como Congonhas e você ter uma paralisação na malha integrada que o Brasil possui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas aí eu volto àquela pergunta só para... V.S.^a acredita decididamente que a questão dos controladores é uma questão salarial. Já disse isso.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: É difícil isso... Não, eu nunca falei peremptoriamente. Aparentemente parece ser isso, Senador. Porque é uma profissão cada vez mais mundializada, globalizada. E a gente nota que há entidades internacionais de controladores que fazem uma pregação por um padrão salarial muito superior ao que nossos ganham. Não há dúvida, né? Fazendo um levantamento no mundo todo a gente

vê. Mas eu não posso fazer essa afirmação. Como eu disse no início, não é competência da ANAC sequer fiscalizar o Controle do Tráfego Aéreo. Nós somos é solidários com o sistema, com a aeronáutica, procuramos colaborar no que nos compete no sentido de darmos vazão, trafegabilidade à aviação brasileira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O TCU diz na auditoria que a ANAC autorizou o número de linhas bem superior à capacidade dos aeroportos brasileiros. Mas V.S.^a já objetou aqui que isso aconteceu porque na realidade houve um aumento mais da capacidade técnica, o assento das aeronaves, as ofertas, etc, não mudou muito o número de vôos, etc, embora tenha aumentado substancialmente o número de passageiros. Mas reconhece também que a partir de agora se não houver um aumento de infra-estrutura nós não vamos ter essa capacidade de fazer com que esse número também de ofertas de linhas tenha ampliado. É mais ou menos isso que disse V.S.^a?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: O Tribunal de Contas quando fez a auditoria, eu pelo menos achei que foi uma auditoria num período muito curto. Lá na ANAC, eu creio que os técnicos do tribunal que nós demos assessoria total, ficaram me parece dois dias. Que era absolutamente insuficiente para o número de processos que nós temos, de HOTRANS, especialmente desde 98. Claro que foi feito por amotragens. Desde abril de 2006 a ANAC não vem autorizando HOTRANS, horários de transportes. A minha equipe que me corrige que a gente fala essa linguagem de aviação e muitas vezes o próprio telespectador que está nos vendo em casa não sabe. HOTRANS Horário de transporte. A liberação daquele horário nós já não vínhamos liberando sem autorização da INFRAERO e do DECEA. Após as recomendações do Tribunal, nós oficializamos, até tenho os ofícios aqui comigo. E nós já não vínhamos operando. Eu creio que nesse acórdão o Tribunal está se referindo a processos anteriores à ANAC. Que evidentemente fala é ANAC porque--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A ampliação do Aeroporto Tom Jobim é anterior à ANAC?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: A ampliação do Tom Jobim?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pela INFRAERO.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Sim, é anterior.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Menciona aqui o Procurador Lucas Furtado que a ampliação foi uma ampliação tão desproporcional que hoje a capacidade de vôos ela é

cinco vezes menor do que a capacidade de número de passageiros.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Temos que ter cuidado com essa informação, Senador, porque o grande erro no Rio foi o Rio ter transferido para o Santos Dumont uma parte significativa das suas operações domésticas. Em 2005 o DAC se dá conta de que aquilo foi um erro, e o próprio governo do Rio, a própria comunidade do Rio de Janeiro traz essa operação para o Galeão. O que faz um aeroporto se tornar um RAB, um ponto de distribuição, chegada de distribuição de passageiros é também o nível de acessibilidade que se tem nesse aeroporto. Então os vôos internacionais praticamente saíram todos do Galeão e foram para Guarulhos. Por quê? Porque uma parte dos passageiros que vão num vôo, vem no vôo internacional vão a Goiânia, vão a Rio Branco. Significa que você tem que ter um vôo logo em seguida que faça conexão com aquele vôo internacional. No momento que os vôos domésticos partiram do Rio de Janeiro e se transferiram para o Santos Dumont esvaziou-se o Galeão. E evidentemente as empresas aéreas se instalaram integralmente, inclusive as internacionais em Guarulhos. Agora depois de 2005 o Galeão está voltando à recuperação. Nesse momento São Paulo está com a limitação que eu apresentei os números. E não tem solução de curtíssimo prazo em São Paulo. Teríamos em São Paulo que fazer, o que a gente está imaginando na ANAC, fazer uma nova pista no Campo de Marte.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas veja bem, a constatação do Tribunal é o seguinte, é que as pistas não têm a condição de absorver a quantidade de passageiros que... Em síntese, nas pistas podem descer dois milhões de passageiros por ano e o terminal pode absorver dez milhões de passageiros por ano segundo o Procurador Lucas Furtado.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Esse trabalho que estou passando aqui, Senador, para toda a CPI não diz isso, não. O Galeão tem o sistema de pistas de excelente qualidade. São duas pistas com taxi-way aptas, pistas de largura suficientes, nós não... O Galeão é um aeroporto em termos de pistas igual a Guarulhos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, pode receber até 18 milhões por ano. É isso?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Eu creio que do ponto de vista de pistas, se o senhor permitir aqui, muito rapidamente, sou capaz de dizer aqui se estiver a capacidade de entrar direto no Galeão aqui, eu posso lhe dizer que nós temos capacidade de

pista suficiente para o crescimento do tráfego aéreo no aeroporto. Ter duas pistas não é um problema nenhum para o aeroporto. Não é exagero de investimentos. Isso que eu quero dizer. Não é... Colocou-se investimento no lugar errado ter duas pistas como Galeão tem, uma inclusive de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A crítica dele é sobre o terminal. Ele acha que tem que ter mais pistas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A crítica é que houve mais investimentos no terminal que--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Justamente o contrário.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Pode ser. Agora, aquelas pistas ainda podem proporcionar que esse terminal continue crescendo. Não precisa mais pistas para continuar crescendo aquele terminal. O que precisa no Galeão é vôos. As empresas operarem lá. Nós autorizarmos vôos para o Galeão. No momento que isso ocorre, vem ocorrendo, vem crescendo, as internacionais começam a pedir hoje vôos para o Rio. O esgotamento de Guarulhos hoje nós já não estamos liberando mais nenhum vôo para empresas internacionais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu pergunto a V.S^a. é uma questão... Já mais ou menos aqui os técnicos da Aeronáutica aqui compareceram, também eles têm a seguinte constatação. São Paulo pode se ampliar Guarulhos, pode se ampliar Congonhas, Viracopos, pode se construir um outro terminal que ainda há uma possibilidade grande de problemas se a concentração continuar sendo lá. Há uma possibilidade de se criar esse centro de distribuição em outros locais? Por exemplo, os vôos para Estados Unidos, ou para o Canadá, vôos internacionais passam praticamente todos aqui sobre Brasília. Sobre o Estado de Goiás. Não seria uma alternativa? Ou falta demanda nesse caso?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Eu diria que não é só possibilidade. Há necessidade. Agora as empresas aéreas precisam ter o de acordo. Por exemplo, Brasília que hoje já é um RAB doméstico importante, vocês viram o número que dobrou em cinco anos, vai se tornando cada vez mais viável para vôos internacionais. Por quê? Aquele sistema de distribuição. Então, por exemplo, a TAP vai começar a operar agora dia 19 de julho a partir de Brasília para Lisboa. Há algumas empresas também estudando o mercado da América do Norte em Brasília. Isso há possibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas a ANAC não tem condições aí

de interferir de forma decisiva para que esses pontos saiam a partir daí? Até para evitar o congestionamento lá? Ou seja, essas novas linhas especialmente as internacionais não poderiam ser concedidas a partir daqui?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: O que a ANAC tem feito é não liberado mais São Paulo. Então isso, todas as empresas brasileiras e estrangeiras que nos procuram nós estamos num grande processo de limitação de vôos internacionais para Guarulhos. Agora, a empresa tem liberdade pela lei que cria a ANAC de voar ou Brasília, ou Confins ou Viracopos ou Goiânia ou Rio de Janeiro. Onde ela quiser. Ou Salvador ou Manaus. As empresas têm a liberdade de fazer a escolha. Porque elas estão em regime de livre concorrência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas é óbvio que se a ANAC não liberar mais linhas lá elas vão ter que procurar um outro caminho.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Mas não há restrição nossa em relação aos demais aeroportos, exceto Guarulhos hoje. Não há nenhuma restrição da ANAC. Aliás, há o nosso estímulo. Nós temos insistido muito e lhe digo assim, Senador, são muitas audiências que eu recebo empresas, governos de Estado, muito interessados nisso, Secretários, especialmente Secretários de Turismo que tem essa preocupação de fazer receptivo e preciso de vôos, Governadores, eu tenho recebido Ministros inclusive Ministros do Turismo, Ministros Walfrido, a Ministra Marta, seguidamente me procuram atrás de ampliação de linhas aéreas. Nós temos dito quase como ventríloquo. Qualquer lugar do Brasil menos São Paulo nesse momento. Menos São Paulo e Guarulhos. Porque Viracopos também é possível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação à reunião do CONAC. Tanto o Tribunal de Contas alguns órgãos envolvidos e até mesmo os proprietários das empresas aéreas que aqui vieram reclamam que o CONAC não se reúne. Que a última reunião foi em 2003. O que V.S.^a como Presidente da ANAC pode fazer nesse sentido? Tem competência para provocar, para... Vai ter uma reunião agora, mas para que essas reuniões acontecessem periodicamente.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: O CONAC não é um órgão Executivo. Ele é um órgão formulador de políticas. É um Conselho de Assessoramento ao Presidente da República. Um Conselho de Ministros presidido pelo Ministro da Defesa. E ele tem uma reunião em outubro de 2003 com 18 resoluções. Eu até tenho todas aqui comigo. Uma parte significa-

tiva dessas resoluções determinam para que a ANAC tome determinadas iniciativas. Outras determinam o Comando da Aeronáutica. Outros determinam a outros Ministérios como, por exemplo, a Fazenda.

Então, essas determinações é que se tornam, digamos, obrigações para que os organismos executivos pós CONAC venham a cumprir aquelas determinações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Ministério da Defesa tem cumprido o seu papel no sentido de coordenar esses órgãos que compõem o SISCEAB?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: A 18ª Resolução daquela de 2003 é exatamente a constituição desses organismos que tem a obrigação de dar continuidade a essas resoluções. No caso o organismo principal que é coordenado pela defesa é o COTAER. E nossas temos participado de várias reuniões do COTAER, inclusive sexta-feira agora tivemos uma. São reuniões onde a gente pega essas informações, discute porque ou não foram implantadas essas resoluções, por que não foram implantadas, às vezes são questões que não depende meramente de um organismo, às vezes são questões até legais. Precisa trazer ao Congresso Nacional mudanças de ordem legal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação a V.S.^a, o órgão que V.S.^a preside, qual é o papel do Ministério da Defesa junto à ANAC? Qual a interação que V.S.^a tem com o Ministério da Defesa?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Bom, a ANAC tem autonomia administrativa. A lei que cria a agência dá autonomia administrativa, mas não dá autonomia orçamentária. Então nosso vínculo é o Ministério da Defesa enquanto a busca por orçamento para cumprir as nossas obrigações. E evidentemente participamos de tudo aquilo que o Ministério da Defesa nos comanda, no sentido de várias comissões, eu vi que com o Comandante Saito, V.Ex.^a falava sobre as tarifas. Nós temos uma Comissão administrado pelo Ministério da Defesa que está rediscutindo PAN/PAT todas as tarifas aéreas que, aliás, no Brasil é um imbróglio que pouca gente consegue entender. São algumas leis, algumas Portarias e algumas resoluções que falam de tarifa aérea no Brasil. Eu com a minha equipe lá e o lado engenheiro da gente criei uma tabela, então consegui entender através dessa tabela as tarifas aeroportuárias no Brasil. Nós temos vários regramentos que determinam as várias distribuições dessas tarifas. Tem uma Comissão, por exemplo, do Ministério da Defesa discutindo isso nesse momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A ANAC naturalmente tem o [inaudível] dessas...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Infelizmente, Senador, não temos, mas reivindicamos. Nós achamos que o órgão regulador teria que... O orçamento do órgão regulador deveria vir do sistema. Nós fiscalizamos o sistema. E ele vem do Orçamento Geral da União. Vem do Ministério da Fazenda.

Então, seria mais correto, claro que esta Casa vota uma lei todo ano e claro que o Executivo manda esta lei para essa Casa. Seria o mais correto que tivéssemos a limitação da nossa lei. Porque evidentemente seria o melhor dos mundos você ser remunerado pelo sistema, a gente vê o sistema crescendo, o orçamento da ANAC seria crescente todo ano? Não. Essa Casa, através da lei orçamentária, estabeleceria os limites do orçamento da ANAC. Mas é o inverso. Nós fiscalizamos um sistema que vai lá tem 30 bilhões, e depois temos que ficar discutindo aos milhões aí com o Ministério da Fazenda.

Então me parece que a remuneração, o orçamento da agência vir por dentro do sistema seria o mais correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa crise é por conta também de *overbooking*? As empresas... V.S^a. mostrou que tem uma série de autuações de Auto de Infração. A principal causa é esse? Atraso... O que é que é?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: As infrações, Senador, eu já lhe digo aqui, tenho a tabela. Eu estou trazendo para a CPI uma consulta pública que a agência colocou no seu site sobre *overbooking*. Nós podemos receber sugestões de qualquer cidadão. WWW.ANAC.GOV.BR. Essa consulta vai levar a um regramento dessa consulta do *overbooking*.

O *overbooking* que é vender passagens além do limite de números de assentos por aeronave é uma prática que existe no mundo inteiro. Por quê? Ele existe porque na contramão do *overbooking* tem algo chamado *no show*. Ou seja, o cidadão usuário que comprou o brilhante aéreo ele tem um ano para se utilizar daquele bilhete. Ao contrário, por exemplo, da tarifa de ônibus, do passageiro de ônibus. Se ele não comparecer na rodoviária ele perde a passagem. Seria muito ruim para o cidadão não podendo viajar, nós, por exemplo, os Srs. Senadores não podendo viajar, perder o bilhete de mil reais, às vezes até mais. Então seria muito ruim. Por isso que no ambiente da passagem aérea, a compra, eu não cheguei no aeroporto e por isso chama *no show*, aquilo é feito com esse período de um ano de validade.

Ora, muitas vezes as empresas acabam vendendo a mais porque tem lá a sua expectativa de *no show*. E com isso o avião voaria com avião ocupado. Esse regramento é um regramento que vários Países do mundo tentaram de debruçar. Agora mesmo a comunidade européia através do parlamento europeu baixou normas sobre *overbooking*. Mas não o vetou, não o cancelou. Tenta regradar. Este nosso estudo tem muito a ver com esse trabalho feito na comunidade européia. Que ele regra a prática de *overbooking* e começa também a aumentar os valores de multas e também aqueles que os [soa a campainha] usuários têm que prestar... Perdão, que as empresas aéreas tem que pagar os usuários, em feriados, em altas temporadas e coisas do tipo. Então vou deixar aqui também na CPI. Quanto as multas está ali, Senador --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A TAM no final do ano passado, em dezembro, ela deliberadamente criou aquele problema a ponto de poder ter que se utilizar de aeronaves da Aeronáutica? Ou da Força Aérea Brasileira?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: 16 e 17 de dezembro nós tivemos dois dias seguidos de chuvas intensas em São Paulo. Fechou Congonhas um dia duas horas e quarenta e outro dia fechou Congonhas em uma hora e quarenta e cinco. Então isso já deu uma desarrumação na malha de todas as empresas não meramente da TAM. Quando chegou na quinta-feira, por iniciativa nossa, nós chamamos inclusive uma coletiva à imprensa com os Presidentes das empresas aéreas, vieram todos, lá na ANAC, o Comandante da Aeronáutica, na época o Comandante Bueno, também o Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos e nós na ANAC para explicar o que é que estava havendo e quais seriam as possíveis soluções e tempo que nós demoraríamos para resolver o problema da malha, porque o Natal era naquela terça-feira seguinte. Naquela quinta-feira, aconteceu um segundo problema. Todas as empresas estavam diante de um problema e aconteceu um segundo. Seis aeronaves da TAM tiveram que na linguagem da aviação se chama um *nogol*(F), ou seja, uma exigência de manutenção não programada. Ascendeu lá uma luzinha lá no painel, se retira a aeronave para verificar o que é que é. Esse *nogol*(F) ele... Seis aeronaves era praticamente 10% da frota da TAM do doméstico. Ela estava na época voando com 65 aeronaves no doméstico. 10% na frota. Fruto de dois dias de fechamento de Congonhas realmente nós entramos o sábado, véspera do feriado de Natal com problemas sérios, e aí ele já estava mais focado na TAM, na sexta-feira já estava mais focado, as demais empresa já tinha recuperado os problemas do fechamento de Congonhas, e evidentemente que o

grande movimento de passageiros, véspera de Natal, não se tinha lugar nas próprias aeronaves da TAM e nem nas congêneres. Então você não tinha lugar para fazer o endosso de bilhetes. Estava tudo lotado. Então foi aí que nós, ANAC junto com o Comando da Aeronáutica tomamos a decisão de disponibilizar os aviões da FAB, foram sete aviões da FAB, e as demais empresas, inclusive as empresas regionais que muitas já num fim de semana deixam de voar, nós conseguimos 22 aeronaves naquele feriado para transportar os passageiros da TAM. Então foi um esforço muito grande. Fruto disso. O *overbooking*, depois disso nós fizemos uma Força Tarefa na TAM para ver se esses problemas não se repetiam no ano novo. Não se repetiram.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Milton...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI:

Depois nós--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Nesse ínterim a TAM foi punida? A TAM foi punida?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Já respondo. Depois nós fizemos uma auditoria também na TAM, uma auditoria. E ela foi punida, sim, ali nessa tabela é bem fácil de demonstrar. Inclusive o *overbooking* foram 584 autos de infração contra a TAM. Pode ver que as demais é bem menos. Foi 103 contra a VARIG, 44 contra a GOL e 17 as demais empresas. Autos de infração, *overbooking*. 555 foram autos de infração estabelecidos em--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o valor médio dessa multa?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Bom, Senador, essa é uma outra pergunta. Eu falei que o nosso regramento é de 86. Então se nós pegarmos a lei, eu não posso multar além da lei. E depois tem uma Portaria que o antigo DAC fez, eu trago também aqui as infrações para V.Ex^{as}. Trago aqui os valores das infrações. Mas algo assim, Senador, no máximo de seis mil reais. Por infração. No máximo em torno de seis mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, se houver um *overbooking* numa aeronave, digamos, com 15 passageiros, se tiver um passageiro ou quinze passageiros, o máximo de qualquer forma é isso.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Positivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para mim tá bom.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Muito objetivo, Dr. Milton Zuanazzi. Agradeço a V.S^a a clareza quanto da sua exposição. O meu, diz respeito a dois assuntos diretos que envolvem também de certa forma segurança.

Um, a medicina de aviação informa que qualquer voo que tenha um período de trânsito de mais de três horas sujeito a seus usuários, os passageiros a doenças microcirculatórias. Então a síndrome da classe econômica e tudo. Dentro do Brasil nós temos voos que demoram três horas e vinte, três horas e quarenta, três horas e quinze, como, por exemplo, para a região norte. Porque há um sacrifício progressivo de espaçamento das aeronaves em relação a esses voos, pessoas de idade passam privações gravíssimas, pessoas de maior estatura, pessoas têm sofrido muito e não tem havido um posicionamento claro da ANAC em relação a tal item. Nós tivemos um óbito recente no voo que pousou em Salvador envolvendo um tromboembolismo a bordo e nós precisamos de uma resposta da ANAC sobre esse item.

A redução do espaçamento é grave, um problema grave no Brasil que está pondo em risco a vida de algumas pessoas em voos longos. Eu sei que razões econômicas têm falado mais alto e eu lhe pediria uma consideração sobre esse item de maneira direta, e um outro item é por que para os voos em Estados chamados Estados do norte e nordeste as empresas colocam apenas opções noturnas quando chamados voos do dia, voos... Chamado “bom tempo” para aproveitar os passageiros servem estes como Rio e São Paulo e não atendem nossas regiões. Quando a tarifa é maior e quando a taxa de ocupação é superior a 80%. Então existem dois pesos e duas medidas que não têm sido devidamente fiscalizados pela ANAC. Eu já fiz na condição de Senador um Requerimento de informação à ANAC, não recebi resposta. Quero dizer que estou dando um prazo pelo respeito que tenho a V.S^a, mas a Constituição me obriga a tomar medidas também de outra natureza se eu não tiver resposta em tempo hábil sobre esses itens e acredito na responsabilidade e na sensibilidade de V.S^a em tratar desses itens.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Senador, primeiro quero lhe pedir desculpas públicas. Porque eu mandei a resposta. Então deve ser algum erro nosso. Lhe mandei, mandei inclusive a seis Senadores que lhe apartearam na sua manifestação da Tribuna em dezembro do ano passado. E mandei a resposta, então eu vou providenciar imediatamente essa resposta para V.Ex^a.

Segundo, sexta-feira agora eu tive a honra de dar uma palestra lá na academia da Força Aérea, que fica no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, e à tarde, fiquei a tarde inteira com os nossos técnicos da ANAC, nós temos dentro dos Afonsos nós temos uma gerência de ergonomia para aviação civil que cuida exatamente dos problemas de espaçamento, *pitch*(F) entre bancos. Não só para os passageiros como também para as

aeronautas. Ali nós temos uma equipe pequena, mas de altíssimo gabarito, de reconhecimento internacional, muitos são doutores com trabalho de reconhecimento em várias partes do mundo. Essa equipe está em fase final terminando um trabalho, porque nós não podemos tomar uma medida sem um embasamento técnico. Do ponto de vista da OACI que é quem nos erga, a Organização da Aviação Civil Internacional, ela tem os regramentos dos *pitchs*(F) de espaçamento por determinadas horas de voo. E nesse sentido as empresas brasileiras seguem esse espaçamento mínimo. Acontece que as comunidades hoje estão crescendo muito em tamanho--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então me permita. Um levantamento preliminar que nós temos estabelece que a média dos vôos internacionais na classe econômica é 77 centímetros, e segundo alguns dados algumas aeronaves brasileiras já estão com espaçamento de 63 centímetros. Eu lhe pediria para levar em consideração essa informação.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Bom, Senador, eu posso afirmar, sim. Nós fizemos uma pesquisa em 26 aeroportos brasileiros, fizemos pesquisas em homens, partindo do princípio que os homens são maiores que as mulheres, e portanto se nós conseguirmos regradar para o usuário masculino nós vamos estar regradando para o todo. Esse trabalho mediu tamanhos, vários tamanhos do ser humano, a altura, pesos médios, pegamos todo o trabalho do IBGE sobre a questão inclusive da obesidade no Brasil, está introduzido nesse trabalho sobre o padrão do passageiro brasileiro, demos prioridade, é verdade, Senador, aos portadores de qualquer deficiência. Eles... Nós provavelmente na reunião de amanhã da Diretoria, nós estamos lançando as regras sobre os portadores de deficiência que acho que é um grande ganho para a aviação civil comercial brasileira. E em seguida que nós tivemos com isso armado, regrado, nós estaremos fazendo para os demais passageiros, inclusive espaços em aeronaves que nós pretendemos reservar para os passageiros de... Tanto portadores de deficiência quanto passageiros de maior porte. Porque se uma pessoa de maior porte pode reservar determinados assentos que nós deixaríamos a princípio reservados com espaços maiores. E poderíamos atender, digamos, a demanda da média dos mercados. Porque as médias são muito perigosas. Às vezes a média do brasileiro... Sei lá, um metro e setenta e seis, mas tem a pessoa que mede dois metros. E ele vai sofrer num avião se nós trabalharmos com a média. Então, de forma que nós estamos fazendo todo esse trabalho e esperamos dar uma boa notícia para o Brasil.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Milton, quanto a oferta... Eu lhe agradeço. E a oferta ser apenas noturna para muitos Estados do norte e nordeste brasileiros quando a taxa de ocupação é muito satisfatória.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Bom, Senador, a lei que cria a ANAC, acho que nessa oportunidade eu falei até com o Governador Jorge Viana, na época, em função do Acre, o número de vôos para o Acre, eu já recebi também de uma Parlamentar, Deputada, essa crítica. A lei que cria a ANAC dá a liberdade para as empresas de montar essas malhas aéreas. É da exclusiva liberdade delas. A ANAC não tem mais o poder de determinar tarifa, a não ser controlar se ela está operando numa concorrência predatória ou está se montando o monopólio para subir os preços contra o usuário. E aí nós temos que comunicar ou o CADE ou os órgãos e defesa do consumidor. O que nós podemos fazer e que estamos fazendo é persuadir. No caso lá específico do Acre, foi em dezembro, coincide mais ou menos com o seu pronunciamento--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agora vou registrar aqui queixa de todas as regiões do Brasil que não estão no eixo Rio-São Paulo, em Minas, nós temos essa reclamação permanente pela opção de horário.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: São as pontas de linha, como a gente chama. É o Acre, Amapá, Rondônia e alguns Estados do nordeste, não todos, especialmente Sergipe e a Paraíba. Esses são os Estados, digamos, que tem vôos mais noturnos. Por quê? As empresas como é que elas montam? Elas montam uma malha integrada pelo volume de ocupação por aeronave. Às vezes, V.Ex^a diz: Ah, o vôo de Rio Branco para Brasília estava lotado. Esse vôo provavelmente veio de Manaus ou então de Rio Branco e fez uma escala. Ou então passou em Porto Velho. Então esses vôos eles fazem uma integração de malha, como a Amazônia de certa forma faz, com Santarém, com outras cidades da Amazônia para que você tenha uma maior ocupação que vem de vários lugares, às vezes com empresas regionais também, para fazerem aquela chamada perna, a perna mais consistente e mais lotada possível.

Mas eu concordo com V.Ex^a, as empresas aéreas podem sim estudar as malhas com muito mais carinho, com muito mais responsabilidade, dedicação às nossas comunidades. Eu concordo com V.Ex^a.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente da ANATEL, eu perguntaria a V.S^a. Os controladores de vôo em depoimento

a essa CPI reportaram reiteradamente problemas de comunicação de rádio no território nacional. Inclusive relatórios internacionais, ICAL(F) citam esse problema no Brasil. Por que temos esse problema grave de estrutura de comunicação de rádio? Ou seja, esse problema ele existe, ele realmente é grave como dizem os controladores?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Srs. Senadores, muito obrigado a convidar para participar. O problema existe, Senador. O problema existe, mas felizmente ele tem diminuído de importância. A questão da rádio interferência no controle de vôos. Não é isso que estamos falando?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não. Nós estamos falando... Não, acho que nós podemos nos reportar justamente a isso. Eu queria começar com o buraco. Nós temos esse buraco? O buraco negro... O senhor acha que isso nós temos também?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Sobre a questão de radar a ANATEL não tem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Comunicação é só interferência.

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Comunicação não creio. Que também não é da ANATEL diretamente e também não é das operadoras de telecomunicações diretamente. Não nos cabe fazer essa fiscalização e nem a respeito dessa também malha, vamos dizer, da telefonia para uso no controle de vôos. Agora, o que eu entendi de sua questão é sobre a rádio interferência em si. Nas comunicações de... Nas comunicações com as aeronaves. Não é isso? Existe e a ANATEL é sempre chamada a um procedimento que é muito eficaz, é bem simplificado da parte da ANATEL, toda vez que recebe de qualquer forma que seja um comunicado da Aeronáutica para combater essas interferências. De 2005 para cá, aquelas que nos são informadas e que nós participamos diminuíram de 508 em 2005 a 182 em 2006 e até agora em maio, 49 os diversos tipos de rádio interferência.

São provocadas basicamente por dois tipos de transmissores, vamos chamar assim. Rádios comunitárias em geral não outorgadas, e também alguns telefones sem fio de longo alcance. Para melhorar o alcance do telefonema sem fio. Os telefones sem fio chegaram a ser 462 ocorrências em 2005, felizmente passaram a 135 em 2006 e apenas cinco até agora, até maio atualmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que V.S^a fala sobre esse assunto, só para que V.S^a continue falando, em auditoria operacional realizada na ANATEL pelo Tribunal de Contas da União relatada no acórdão 2.109/2006, o Minis-

tro revisor Augusto Sherman Cavalcanti constatou que a ANATEL não tem reproduzido uma postura proativa na fiscalização das Rádio Emissão, muito embora as transmissões clandestinas acarretem grande perigo de interferência em sistema de segurança e proteção ao vôo e possam acarretar funestas consequências.

Sobre isso, se V.S^a considerar que tem alguma procedência, quais medidas foram adotadas concretamente pela tem ANATEL porque V.S^a relata que há uma diminuição no número de ocorrências. Então quais foram às medidas que a ANATEL tomou para prevenir e reprimir essas transmissões clandestinas? E existe alguma medida emergencial em implementação para impedir que essas transmissões interfiram na segurança do controle do tráfego aéreo?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Sim, Senador. Proativamente a ANATEL do início do ano passado, 2006, ou fim de 2005 e início de 2006, elaborou uma minuta de acordo de convênio com o... Com o DECEA que é o Departamento de Controle de Espaço Aéreo. E para quê? Porque nessa questão a ANATEL é uma aliada tanto desse Departamento de Controle de Espaço Aéreo quanto do outro que é o Centro de Prevenção de Acidentes Aéreos. É o CENIPA. Em ambos os casos nós buscamos tratar preventivamente. E um acordo, um convênio facilitaria muito, por exemplo, a instalação de equipamentos de monitoração das rádio interferências no próprio espaço do aeroporto. Nós até seríamos nós ANATEL beneficiados porque algumas de nossas estações que não ficam em ambientes tão seguros às vezes são objetos de vandalismo e tal. Então para nós também há o interesse de ter no próprio aeroporto essas estações para fazer a monitoração de eventuais transgressões. Nós temos equipamentos para instalar, é só questão de instalação física que já estão providenciando aqui em Brasília, por exemplo, o Brigadeiro já vai nos ceder um espaço para que no aeroporto de Brasília deve ser o primeiro a ter uma estação nossa fixa, nós temos equipamentos suficientes para em curtíssimo prazo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Se entendi, esses aparelhos impedem... Pelo menos minimiza a...

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Não impedem, mas eles detectam logo na própria área crítica que é a pista de aeroporto uma torre de aeroporto eles fazem com que a ação seja mais rápida. Também ali sendo todo o procedimento fica mais agilizado. Além disso, ele pode detectar fazendo uma busca permanente das frequências em uso naquela região, naquele local e fazer comparação com as frequências permitidas de uso para aquela área e detectar antecipadamente, preventivamente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quase sempre é rádio pirata o grande problema?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Grande parte, como eu mencionei, são rádios que a gente chama, politicamente correto, não outorgadas. São rádios não outorgadas que não pediram licenças. E essas de São Paulo, se me permite...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor ainda é politicamente correto.

[risos]

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Sempre fui, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu imagino.

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Essa última, por exemplo, que tanto prejudicou foi objeto de uma reportagem numa determinada emissora, em menos de três semanas ela foi fechada três vezes. Foi fechada no dia 15 do mês passado, dia 30 do mês passado e nessa última madrugada de sábado. Agora, com transmissores potentes. Muito potentes. Porque uma estação pequena de rádio comunitária que tenha pedido... Tem também aquele transgressor que não é propriamente um... Ele não está querendo fazer o mal. Ele não tem é consciência do que pode estar fazendo. Se um pequeno [inaudível], que é uma rádio comunitária pede e às vezes o Governo e o próprio Congresso que tem que autorizar demora um pouco. Aí pega e liga. Mas o que é uma rádio comunitária para quem não queira fazer alguma coisa além de rádio comunitária apenas? É uma estação que tem um quilômetro de raio de alcance. Que trabalha com potência de até 25 watts, naquela banda de frequência de FM. Uma rádio dessa fica muito fácil detectada e não opera... É difícil prejudicar, mesmo numa grande cidade é difícil de prejudicar o aeroporto. Já essa que foi por três vezes desligada, ela operava com alta potência. Duas das vezes com equipamento de 300 watts. Da última vez na madrugada de sábado foi com 600 watts. Então vamos nós lá, o primeiro procedimento é de gravar antes para ver que o sinal tinha, na tela do aparelho gravar que aquele canal estava sendo ocupado naquela faixa naquele momento para ajudar na--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E se apreende o material?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Apreende o material. A gente leva à polícia, a polícia em geral nos acompanha porque muitas vezes é em lugares mais perigosos onde nós não somos muito bem recebidos. Então acontece um pouco de tudo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): é compreensível. [risos]

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: É compreensível, mas é duro para os nossos fiscais. Senador, é muito duro para os nossos fiscais e em geral chega e já sabe que está fechada, às vezes sai e leva embora a estação, mas já estava previamente, já se chega com equipamento que já registrou o audiência, registrou naquele dia, data, hora aquela frequência sendo utilizada naquele local. Então quando a gente chega é só para apreender, porque o fato já foi registrado. E muitas vezes fechada aí temos que ir a delegacia, pedir ao Juiz, ou a Polícia Federal, ou Polícia Civil para nos acompanhar e--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Existem algumas outras fonte de interferência que não sejam as rádios não homologadas?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Sim. Como eu disse, telefone sem fio de alta... Teve também em Curitiba no ano passado, fim do ano passado uma fazenda mais de 30 quilômetros da pista do aeroporto de Curitiba que interferia. Mas o que era? Era um celular em Curitiba, de um fazendeiro perto de uma região perto do aeroporto, mas a 30 mil quilômetros, ele colocou um amplificador de potência para melhorar o sinal dele na própria estação rádio base da operadora de telecomunicações de celulares. E isso ele pensou que... Quer dizer, uma ingenuidade acabou prejudicando e foi muito difícil de localizar essa porque é intermitente. Aquelas emissões intermitentes são muito complicadas de se detectar. Passa-se às vezes dias para chegar ao ponto de... Efetivo. Agora, as rádios comunitárias são fáceis, mas têm essas complicações todas porque ficam emitindo durante horas por dia.

Agora, uma coisa, o senhor não fez, mas eu já posso adiantar é que nós somos um aliado da Aeronáutica nesse ponto. Nós preventivamente queremos melhorar nossos procedimentos e ter um convênio que trate com mais... Otimize essa nossa participação no combate a transgressão na geração de rádio interferência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Falta recurso para a ANATEL?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: A pergunta que o senhor não tinha feito ainda. A ANATEL não tem o orçamento que a gente desejaria ter. Mas como a fiscalização da ANATEL ela é responsável por grande parte... Por exemplo, o investimento é 68% do investimento da ANATEL em fiscalização. Na despesa corrente é 27% a 22% dependendo do ano. De toda a fiscalização. É metade dos quadros da ANATEL. Nós fizemos dois concursos e temos 911 vagas a preencher. Já temos 790 fiscais hoje em todo Brasil. Então

nós temos recursos, sim, para atender. Além disso, se tivermos escassez de recursos essa específica fiscalização de rádio interferência em aeroportos é a prioridade das prioridades. Não há nenhuma atividade na agência que dispute--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Existe algum aeroporto que represente mais risco, tem maior incidência...?

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Congonhas. É o aeroporto que realmente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu só perguntaria de novo--

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Eu tenho os dados aqui por Estado e tudo. Depois eu lhe em presto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas eu gostaria que V.S^a pudesse nos repassar essa documentação.

SR. PLÍNIO DE AGUIAR JÚNIOR: Passo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É só perguntar novamente ao Dr. Zuanazzi, ele falou que nós precisamos de recursos para implementar essa malha aeroportuária nossa. Mais ou menos o senhor estima em quanto de recurso que é preciso? O senhor tem esse levantamento?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Bom, esse trabalho que nós estamos entregando aqui à Comissão, Senador, ele fala numa necessidade infra-estrutura aeroportuária na casa de oito bilhões até 2015. Mas aqui não está ainda os recursos necessários para o controle do tráfego aéreo. Que isso nós estamos ultimando com o DECEA. Não está pronto. E não fala dos recursos de acessibilidade. Veja por exemplo, se nós quisermos usar Viracopos como grande aeroporto, se discute em Viracopos um trem bala. Um trem bala pode ser o custo de alguns aeroportos. Que é a acessibilidade. Ou então um metrô até Guarulhos ou metrô até o Galeão. Por exemplo, Belo Horizonte, Pampulha está sendo fechada agora para vôos entre aeroportos centrais e foi tudo destinado a Confins. Mas o Governo do Estado, Prefeitura de Belo Horizonte gastaram um recurso bastante grande na chamada linha verde, que é o acesso a Confins.

Então, aqui não está por exemplo esses valores. Esses valores tendem a crescer quando se fala em acessibilidade. É o caso de Brasília. A probabilidade de nós termos que fazer um novo aeroporto em Brasília nos próximos 10, 15 anos é grande. A cidade cercou o aeroporto de Brasília, há muitas ações judiciais, que inclusive a nova pista de Brasília parte dela não está sendo utilizada porque tem ação judicial impedindo de utilizar. Significa que se o aeroporto crescer, ele tem suas limitações. E significa novo sítio aeroportu-

ário para Brasília. Desapropriar áreas e assim sucessivamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então se criar um Centro de Distribuição Internacional então tem que ter outro mesmo.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Mais ainda. Sem dúvida. Agora, temos a possibilidade de PPPs, há alguns interesses privados também de fazer novos aeroportos. Porque não se trata aqui de discutir, privatizar ou não a INFRAERO. Se trata de discutir que instrumentos nós temos para enfrentar o futuro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Claro, com certeza.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Então, nesse sentido, há interessados, pelo menos manifestando-se ainda de forma pouco tímida, mas aparecem já interessados que evidentemente se vão administrar um aeroporto vão ser concessionário de serviço público regulados pela ANAC como é a INFRAERO e como é qualquer outra concessionária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeitamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Zuanazzi, a VARIG LOG rematou em leilão a VARIG por 24 milhões com obrigação de aportar mais 75 milhões de dólares, não é isso? Totalizando 99 milhões. Alguns meses depois a GOL comprou a mesma empresa por 275 milhões. Operação esta que se sabe já aprovada pela ANAC. Qual a lógica que justifica um sobrepreço tão grande em tão pouco tempo se a GOL poderia arrecadar, ter arrematado a empresa no próprio leilão por um valor muito menor? Eu vou fazer duas questões. Essa questão de Congonhas, eu tenho um número aqui que... De 10 milhões de passageiros, mas que ela tem capacidade para isso, sua infra-estrutura, mas que hoje já está movimentando 20 milhões. Por que é que a ANAC não toma uma decisão firme, peremptória no sentido de descentralizar isso na Viracopos e Guarulhos.

E por último, são três questões que eu queria refletir aqui. Por último, no auge da crise dos atrasos, do cancelamento de vôo, foi péssima a qualidade do atendimento ao usuário. Falta de informação, alimentação, acomodação... Eu pergunto: O que a ANAC... Quais as medidas que a ANAC tomou para proteger o usuário? E medidas futuras, nesse sentido. Porque foi desesperador nós acompanharmos pela mídia, pelo noticiário... A impressão que nós tínhamos era má vontade das empresas em esclarecer, informar, em disponibilizar meios para aquele momento tão duro, tão dramático que os nossos passageiros, o usuário da aviação encontrou naqueles dias de angústia. São essas três questões que gostaria de colocar.

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI:

Obrigado, Senador e três questões muito importantes. Vou começar pela última. Evidentemente eu não vou aqui fazer a afirmação de que as empresas brasileiras trabalham com perfeição absoluta e não cometem erro. Ao contrário, cometem sem qualquer dúvida. Mas esses episódios que nós passamos eles tinham algumas coisas inusitadas para as próprias empresas, para a Agência, para a Aeronáutica que era impossível uma informação correta ao usuário. Vou dar um exemplo, e tenho certeza que V.Exª e quem nos ouve vai nos entender. Aconteceu comigo e com certeza com vocês também. Chegou no aeroporto horário na tela, normal, sala de embarque normal, embarca na aeronave normal, tudo dentro do horário, tá todo mundo sentado na aeronave e o comandante anuncia: “Olha, estamos com espaçamento do tráfego aéreo de 30 minutos. Somos o quinto da fila”. Cinco vezes três, quinze. 150 minutos. Duas horas e quarenta minutos de espera. Comandante fica na seguinte dúvida: Mando desembarcar... Falava com o gerente da empresa, o gerente da empresa, está lotado a sala de embarque. “Não, mas é mais de duas horas. O que vamos fazer? Não posso deixar o usuário aqui”. Conforme o aeroporto você tinha mais ou menos estruturas. Às vezes ele optava por desembarcar os passageiros pelo conforto e até para a empresa poder prestar um atendimento um pouco mais qualificado. Vinha uma contra ordem. O espaçamento que era de 30 minutos passou a ser de 10. Portanto, 150 minutos de atraso, eu era o quinto da fila passou a ser 50. Aconteceu de pessoas estarem no restaurante porque ia atrasar 5 horas o voo e serem chamadas às pressas porque o voo ia sair. Então realmente ter uma informação unificada, foi a coisa que mais nos debuíamos, nós ANAC, nós INFRAERO, nós DC, nós, empresas aéreas. Se existe uma coisa que batemos a cabeça tentando uma forma que a gente pudesse dar uma informação única, foi isso. O próprio Presidente Lula muitas vezes nos pediu isso. Que ele queria... Ele estava entendendo o que estava havendo, mas queria uma informação correta ao usuário. E nós nos dedicamos a tentar encontrar isso. E eu creio que esse lado inusitado dessa situação que passamos levou todo mundo a aprender. Que as pessoas aprendem depois que as coisas ocorrem. As próprias empresas aéreas não estavam muito aptas a trabalhar em ambiente de [soa a campainha] anormalidade como esse. Teve o dia 5 de dezembro, aquele dia fatídico, daquele equipamento de comunicação do CINDACTA que é o dia, digamos, considero mais agudo de tudo isso, ficou quatro horas fora do ar, todo o CINDACTA I, e depois foi voltando aos pouquinhos, aquilo tem um sistema de balanceamento que faz compensação de radar,

levou mais seis, sete horas. Aquele dia, por exemplo, faltou hotel em Brasília. Faltou até motel em Brasília. Se ocupou toda Brasília. E ficou gente no aeroporto lotado. Ou seja, as empresas aéreas tentaram cumprir sua obrigação com o código. Quer dizer, hospedar as pessoas e alimentar. Tentou se fazer isso. E nós estávamos diante de uma limitação de leitos disponíveis em Brasília naquela noite. Isso ocorreu de fato verdadeiramente. Claro que as imagens que nós vimos é as pessoas no aeroporto. Mas todos os hotéis em Brasília foram lotados naquela noite. Ocorreu, portanto, uma ação. Mas como é que se justifica um caso desses? Não tem uma explicação que o usuário entenda como viável. Agora, se pegar os dados da ABIH que é a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis de Brasília diz, na noite do dia 5 e 6 de dezembro não tivemos nenhuma vaga em nenhum hotel de Brasília. Ou seja, agiram de certa forma numa determinada direção. Agora, evidentemente volto a dizer, nós sempre podemos melhorar e acho que isso pode ser melhorado. Não é por acaso que nós estamos aqui com um trabalho junto com as empresas e junto com a INFRAERO, trabalho que a gente considera permanente para tentar fazer um acerto de termos uma única informação usuário com precisão.

Segunda questão que V.Exª coloca é sobre VARIG. O senhor colocou três. A segunda era...? Sobre Congonhas e Guarulhos. Depois eu falo por último na VARIG. O problema de Congonhas e dos terminais de São Paulo, Senador, [soa a campainha] é que o senhor veja bem. Congonhas é um aeroporto para 12, 13 milhões de passageiros/ano. E está em 18. Guarulhos é um terminal para 18 milhões de passageiros/ano. Está em 17. Viracopos é um terminal para dois milhões passageiros/ano. Está em 800 mil. Então eu tenho uma sobra de um milhão e 200 mil passageiros/ano em Viracopos e de um milhão em Guarulhos. E tem 18 milhões que eu teria que tirar seis de Congonhas. Ou seja, não tem solução de curto prazo. O que nós estamos pregando? Uma nova pista no Campo de Marte para nós substituímos um pouco a aviação geral e executiva de Congonhas para Marte. Segundo, a ampliação da pista do aeroporto de Ribeirão Preto, dando possibilidade a se tornar um aeroporto de carga. Esse trabalho também já está pronto, a ANAC também já está com esse trabalho pronto e entregue aumentando 500 metros na pista de Ribeirão nós podemos desviar um pouco o volume de carga que nós temos em Campinas e Viracopos e com isso aumentar também o terminal de passageiros e aumentar o tráfego. E terceiro um novo terminal em São Paulo. Porque Guarulhos vem, é o terceiro terminal no PAC agora que é fundamental aumentaria Guarulhos para algo em torno de

30 milhões de passageiros/ano, e está no PAC, e nós esperamos com isso terminar. Por último a pergunta a questão da VARIG. A GOL é mais apta a responder porque comprou a VARIG nesse valor, porque é um valor de mercado que ela entendeu que valia. O que as empresas aéreas brasileiras--

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mas a ANAC aprova. Não é isso?

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: A ANAC aprovou a venda. O que as empresas aéreas brasileiras nos comunicaram pós-leilão, a maioria tinha um certo receio de sucessão trabalhista, sucessão tributária. O fato é que após o leilão que a VARIG LOG arrematou em 20 de julho de 2006, a 8ª Vara empresarial do Rio e o STJ deram muitos ganhos de causa tornando a 8ª Vara foro universal, e isso deu, [soa a campainha] digamos, uma tranquilidade maior ao ambiente jurídico da venda da VARIG. Ou da unidade produtiva a VARIG. A VARIG não foi vendida. Esse é um erro que a gente comete. A VARIG Linhas SA está viva em operação judicial. O que foi vendido foi a unidade produtiva VARIG. Fundo de comércio, marca, linhas e rotas. Isso que foi vendido. Por isso que surgiu uma nova empresa chamada VRG Linhas Aéreas que usa a marca VARIG. Essa VRG que tinha sido arrematada, tem os valores aí por 307 milhões de reais, então algo em torno no valor de hoje de 150 milhões de dólares, agora foi comprada por 648 milhões de reais, ou seja, o dobro. Mas é fato também que a VARIG LOG nesse período entre julho e março deste ano ela teve que fazer investimentos para manter a empresa funcionando. Então ela teve a compra, mas ela teve que fazer investimentos para a manutenção da empresa.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço em nome do Senado, e da CPI, a presença do Dr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC, o Dr. Plínio Aguiar Júnior, Presidente da ANATEL. Muito obrigado pela colaboração com os trabalhos da CPI--

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Posso, Senador, passar oficialmente aqui o nosso trabalho sobre infra-estrutura aeroportuária, o Código Brasileiro da Aeronáutica no que refere a multas, valores de multas, o estudo nosso sobre *overbooking*, estudo sobre perigo aviário, não veio essa pergunta, mas volta e meia ele aparece, nós tivemos até um problema com o motor de uma aeronave da GOL semana passada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aqui até catalogação de urubu. Nós já tivemos aqui aulas...

SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI: Mas isso é uma coisa muito grave e importante. As vezes

eu vejo com desdém. Agora um cachorro fechou pista. Cachorro é uma coisa muito complicada numa pista de aeroporto. Ele pode desbalancear, pode dar um estalo em compressor, pode dar um acidente aéreo. Um cachorro, um parafuso, um prego, qualquer coisa. Um ambiente de aeroporto é um ambiente reservado. Por isso que comunidades se aproximam do aeroporto trazem problemas. Lixo é um problema sério. Isso não é menor, não. Também aqui o plano de assistência às vítimas que é o papel da ANAC no acidente aéreo. E aqui como é que nós distribuímos o motran(F), Senador, a grade conclara(F) aquela famosa que se reúne todas as quintas-feiras. Agradeço muito ao Senador Tião Viana.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Muito obrigado. Continuaremos com mais três oitivas ouvindo o comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Nacional dos Aeronautas, Dr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Dr. Alessandro Santos Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do trabalho. [soa a campainha]

Com a palavra o Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Exmº. Srs. Senador Tião Viana, e Demóstenes Torres, senhoras e senhores muito boa noite. Antes de ingressarmos um pouco mais a fundo nas questões complexas da atividade aérea, o Sindicato Nacional da Aeronáutica gostaria de afirmar que considera o espaço aéreo brasileiro seguro. Apesar de reconhecer que o tema de aviação civil do País carece de ajustes e mudanças as quais algumas delas têm urgência de acontecer. Na verdade essa afirmação prende-se principalmente ao fato de que os aeronautas brasileiros os quais representamos são elos participantes da segurança operacional da aviação civil e por isso mesmo não estariam colocando nos céus aeronaves comerciais se reconhecessem a existência de condições inseguras para fazê-lo.

Entretanto, há uma nova ordem sistêmica na atividade aérea do País que está trazendo novos problemas para o exercício profissional do aeronauta que comentaremos mais adiante. A história da humanidade sempre foi a principal fonte de fornecimento dos melhores ensinamentos para o alto aprimoramento dos povos e em especial, se focarmos igualmente nos viés da evolução tecnológica e sócio-educativa nos tempos pós-guerra mundiais. E os momentos de superação de tragédia são para os povos civilizados invariavelmente, tanto momentos geradores de crise aguda como de valiosas oportunidades. E na aviação civil brasi-

leira estamos vivendo um período destes. Entretanto o aproveitamento das oportunidades, principalmente se dará, caso tenhamos a humildade e maturidade de reconhecer as nossas falhas, colocando interesse coletivo acima dos demais e utilizando o impacto trazido pelas catástrofes como um recurso a mais para o encontro de soluções definitivas para os problemas que passam a afligir e atingir a todos.

A aviação civil brasileira atravessa por momento de recuperação de acidente sistêmico, de grandes proporções e de consequências ainda imprevisíveis. E por isso está clamando por ajustes e mudanças. Mas antes de tudo devemos tornar transparentes as nossas intenções e principalmente a nossa disposição de discutir de forma multidisciplinar com a sociedade civil através de seus legítimos representantes, os caminhos para a solução dos problemas de um sistema de transporte indispensável para Países de dimensões continentais como o nosso.

Logo após o acidente que envolveu a aeronave comercial Boeing da empresa GOL e o jato Executivo da EMBRAER Legacy de uma empresa estrangeira no espaço aéreo brasileiro, o Ministério da Defesa, refletindo uma determinação do Presidente da República, criou um grupo de trabalho interministerial o qual abrigou representantes do sistema de aviação civil e de outros organismos governamentais como Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e a Advocacia Geral da União. Sentaram-se à Mesa, além das instituições já citadas, o próprio Ministério da Defesa, autoridade da Aeronáutica, ANAC, Comando da Aeronáutica DECEA, a INFRAERO, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vão e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Ou seja, o governo, gestores militares da aviação civil junto aos trabalhadores, empresários do setor compunham o grupo laboral a qual indiscutivelmente representava todos os segmentos da atual composição da aviação brasileira. Em pouco mais de um mês de discussões o trabalho inicial já estava pronto. Na verdade o trabalho compunha-se de um diagnóstico de crise e de sugestões para sua solução refletido num documento que já é do conhecimento de todos entregue ao Ministro Waldir Pires no qual somente o Comando da Aeronáutica foi voz discordante. Nenhuma medida sugerida no documento foi adotada. E hoje temos um quadro que no entender do Sindicato Nacional dos Aeronautas requer extrema serenidade e uma aguda vontade política para implementarmos soluções de curto, médio e longo prazo. Que venha tornar o sistema de aviação civil mais eficaz e inserido nas melhores práticas da atividade. Como signatário do citado documento emanado pelo

GTI e comprometido com as soluções nele proposta, o SNA acredita que o passo mais importante a ser dado neste momento é a recomposição desse grupo de especialistas a fim de que ele próprio possa contribuir para o fornecimento de idéias técnicas e para a apresentação de soluções definitivas para o setor. Além de prover supervisão para implementação das mesmas de acordo com compromisso assumido pelas instituições signatárias do documento com exceção do Comando da Aeronáutica.

O setor aéreo necessita de supervisão constante por suas próprias características as quais inclui alta intensidade em tecnologia, mão-de-obra e investimentos continuados. Dentre várias outras, uma auditoria técnica independente no sistema de controle de espaço aéreo, por exemplo, foi uma das sugestões extraídas do trabalho do GTI. No atual momento seria de extrema valia para dirimir todas as dúvidas relacionadas com a presente eficiência e eficácia dos equipamentos e recursos disponíveis para a gerência do espaço aéreo e traria à luz a verdade tecnológica de um segmento fundamental para a aviação civil brasileira.

Afinal a cada dia que passa somos crivados por informações contraditórias levadas a mídia tanto pelos controladores de tráfego aéreo como pelos atuais gestores militares do setor. Qual a capacidade instalada do Sistema de Controle de Espaço Aéreo Brasileiro? Esta é uma pergunta fundamental para o planejamento das ações futuras para uma correta gestão do espaço aéreo que atende a aviação civil. Uma auditoria desta ordem certamente responderia com competência este questionamento. Uma questão não menos substantiva igualmente abordada pelo GTI é a ausência da implementação das resoluções do CONAC. Desde outubro de 2003 o setor aéreo aguarda uma execução de medidas as quais foram decididas na última convocação do Conselho de aviação civil que auxiliariam na ordenação e na manutenção da saúde administrativa operacional da atividade aérea. É a proposta nº. 10, documento do GTI. Não querendo ser repetitivo, já que vários interlocutores precederam tecendo comentários sobre a crise aérea do País, devo evitar os demais temas relacionados como proposta para o GTI, pois eles atualmente só carecem de uma política de execução a fim de que possa levar o sistema de aviação civil os benefícios que os especialistas prevêem.

Inegavelmente a aviação brasileira vive uma nova ordem e há de se enfrentar as consequências e as dificuldades advindas desse fato com a coragem e com a celeridade que a questão requer. O ambiente operacional tem se tornado cada vez mais estressante para o trabalho dos pilotos, dos engenheiros de voo, dos comissários e dos controladores do tráfego aéreo.

Não só pelas limitações impostas ao sistema do controle do espaço aéreo, pós-acidente, mas também pela nova concepção de produtividade que as empresas têm herdado do modelo gerencial *low cost carriers*. Hoje em dia as aeroviárias têm utilização aproximada de 14 horas/dia e uma malha aérea extremamente apertada e sujeito a um espaço aéreo contingenciado. Isso tem levado os aeronautas a trabalhar no limite da sua regulamentação profissional com quase nenhuma margem de gerenciamento no que se refere jornada de trabalho versus descanso obrigatório que garante a saúde e a higiene do trabalhador, a resolução de problemas pessoais e familiares, ao lazer, etc. O Sindicato Nacional dos Aeronautas mantém um sistema de tele denúncias viabilizado pelo número 0800-2829493 o qual proporciona a comunicação de irregularidades encontradas no sistema de aviação efetuadas tanto por profissionais da aviação, quanto por usuários do transporte aéreo. Todas as denúncias são apuradas e encaminhadas às autoridades [soa a campainha] aeronáuticas para as providências pertinentes. E nos últimos meses através deste veículo de comunicação foi observado um expressivo aumento das denúncias em especial relacionadas com o descumprimento da lei que regulamenta atividade profissional do aeronauta. Isso nos tem preocupado sobremaneira pois o zelo pelos assuntos relacionados com os fatores humanos em aviação é fator de segurança de voo. Preocupamos ainda a falta de melhores práticas de segurança no nosso País. Um dos instrumentos mais eficazes de prevenção em acidentes e incidentes aeronáuticos sempre foi o livre fluxo de informações obtida voluntariamente na linha de frente operacional das atividades dentro do conceito de uma cultura justa sem qualquer conotação de punitividade para os que confessam seus erros com a finalidade de eliminar suas recorrência. E quais são os principais atores da linha de frente operacional da aviação civil? Os pilotos, os engenheiros de voo, os comissários de bordo e os controladores de tráfego aéreo. As práticas atuais estão inibindo esses atores de confessarem seus próprios equívocos além de outros observados nos locais de trabalho, pois eles estão sendo intimidados notadamente por ações administrativas ou policiais, todas elas voltadas para a punição e criminalização de seus erros, situação que não traz qualquer benefício para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Isso representa o inquestionável caminhar na contramão das estradas que levam às melhores práticas de segurança operacional na aviação mundial.

Temos presenciado diuturnamente a divulgação de informações de segurança operacional que deveriam ser protegidas. Trazer o ambiente público o Relatório

de perigo e imagem de radar das estações de trabalho dos controladores de tráfego aéreo, seus diálogos com os pilotos, além da sua exposição pública como criminosos, ao contrário do que alguns podem imaginar, é um desserviço à sociedade. O uso indevido dessas informações somente dá publicidade a situações circunstanciais, muitas delas sem qualquer gravidade que se tratadas no ambiente apropriado de segurança operacional e por especialistas da matéria terão efeitos positivos que a sociedade civil usuária do transporte aéreo e real interessada no seu nível de segurança espera dos que trabalham para mantê-la neste patamar. [soa a campainha] Esta situação tem provocado um altíssimo grau de desconfiança no seio da comunidade de segurança do País, mesmo que saibamos que as informações de segurança operacional indiscriminadamente divulgadas não estavam sob a guarda do CENIPA. Centro de Investigações e Prevenções de Acidentes Aeronáuticos. Há que se criar organismo independente de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos no País. Essa tarefa está atualmente sob a responsabilidade do CENIPA, organismo que muitas vezes é pego de surpresa por atos nocivos à segurança cometidos por quem não tem cultura de segurança de voo dentro e fora de instituições oficiais e que não se importa em destruir um árduo e silencioso trabalho de anos a fio, na busca de manutenção de um nível adequado de segurança operacional.

O organismo máximo de segurança de voo do Brasil na verdade tem que passar a assessorar o Presidente da República e por isso mesmo deve estar subordinado diretamente a ele, com total autonomia para investigar os reais fatores contribuintes de acidente prevenindo a sua recorrência, além de orientar e instruir os que venham a se desviar das melhores práticas de segurança operacional do País. Por isso estamos frente ao desafio de resgatar a confiança entre os operadores da linha de frente e o sistema brasileiro de aviação fortemente abalado pela criminalização do acidente aéreo da GOL. Gostaria de lembrar que este desafio é de todos.

Senhores, devemos lembrar que médicos tratam da saúde, engenheiros civis das construções, legisladores das leis, policiais da segurança pública, agentes de segurança de voo da investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos e assim por diante. E a sociedade precisa estar atenta para não permitir que no futuro tenhamos médicos construindo prédios, policiais tratando da saúde e os agentes de segurança de voo longe das suas atividades de prevenção por uma total inversão de valores.

Finalmente queríamos evocar à reflexão toda a sociedade brasileira com foco na crise do setor aéreo

para que contribuam com especialistas dando-lhes as condições de solucionar as questões ligadas ao setor, especialmente no que se refere aquelas diretamente afetas à segurança de voo [soa a campainha] e gestão da aviação civil do nosso País. Era isso que tinha a dizer. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Nacional dos Aeronautas. Tem a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Só para solicitar do Sr. Célio Eugênio de Abreu Júnior, Presidente do Sindicato Nacional cópia da manifestação para que nós possamos juntar. Sr. Presidente, até o--

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Perdão, Senador, eu sou assessor de segurança de voo do sindicato. A presidência é da Sr^a. Graziela Baggio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Até momento foram apresentadas à CPI duas versões sobre as condições estruturais do sistema de controle do tráfego aéreo. Os controladores dizem que a tecnologia é atrasada. Os consoles apresentariam informações distorcidas. Haveria pontos cegos em que deixa de haver a cobertura por radar. As comunicações por rádio com os pilotos também seria falha em muitas áreas do território nacional. Os dirigentes da Aeronáutica, por outro lado, dizem que o nosso sistema compara-se aos melhores do mundo, que as críticas dos controladores não procedem. Como os aeronautas que são os usuários diretos do controle do tráfego aéreo enxergam a situação? Até que ponto nosso sistema é seguro e eficiente?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Bem, as divergências nós encaramos com preocupação, Excelência. Porque na realidade, por que será, uma pergunta que o Comando da Aeronáutica deveria responder, por que será que não há que a aceitação desse contingenciamento acontecendo nesse momento? Por que é que estão aceitando esse espaçamento e esses atrasos no momento acontecendo na aviação? É porque talvez realmente eles precisem existir. Ou seja, talvez porque a infra-estrutura não está adequada à demanda. Mas por isso mesmo que dentro do grupo de trabalho interministerial a proposta, uma das propostas fundamentais foi o pedido de uma auditoria tecnológica independente para que isso pudesse ser feito. Ou seja, essa dúvida nós não somos especialistas em controle do espaço aéreo. Somos usuários deste sistema. Desse serviço. Como pilotos, nós também questionamos muitas coisas. Quem é que tem a razão dentro desse contraditório? Por isso nós somos totalmente a favor

de uma auditoria específica tecnológica independente para que nos diga e responda--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas com a experiência que o senhor tem como piloto e agora como Assessor, esse sistema ele... Claro que tem as dúvidas, se os senhores mesmo estão pedindo uma auditoria tecnológica é porque... Quem é que pode nos dar aqui na CPI uma visão imparcial dessa atualização tecnológica se o sistema é seguro ou não?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Eu antes quero voltar ao que estava dizendo. O seguro para nós ele é, senão não estaríamos nos colocando como Comandantes, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, somos co-responsáveis pela segurança de voo. Ao colocarmos uma aeronave no ar, estamos só colocamos porque entendemos que o espaço aéreo é seguro. Isso é uma afirmação que eu quero deixar claro porque somos co-responsáveis pelo transporte aéreo também. Agora, eu acho que a Organização de Aviação Civil Internacional poderia indicar uma auditoria independente, por exemplo, que pudesse responder literalmente aquilo que a sociedade brasileira requer e que essa Casa está tentando obter. Por quê? Porque não entendo que internamente não tenha qualquer... Aquele que vá fazer uma auditoria tenha a devida independência para isso. Ou seja, deve ter sempre que responder alguma coisa ou estar ligado a qualquer organismo que esteja ligado a--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em comparação com outros Países, como se situa o Brasil? O sistema do Brasil é melhor ou pior do que Países de ponta?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Bem, a diferença básica está na gestão. A gestão da maioria dos Países ela é civil. Civil e atrelada aos organismos como FAA... Como a ANAC, por exemplo, seria no Brasil. A ANAC hoje no nosso entender ela é muito nova para ela assimilar um organismo civil de controle do espaço aéreo. Mas nós entendemos que há, pelo menos ouvimos aqui o Comandante da Aeronáutica dizer que há situações específicas da gestão militar que conflitam no meu ponto de vista com a questão civil. Uma delas é o tratamento no recursos humanos. Ou seja, há uma hierarquia severa que deve ser seguido pelos militares. Mas às vezes é incompatível com a gestão privada, a gestão civil. Eu acho que tudo isso que a gente está enxergando houve um hiato durante muito tempo entre a gestão pública e a gestão privada. Ou seja, houve um avanço tecnológico e de demanda na gestão privada que a gestão pública acabou não conseguindo --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A questão salarial dos controladores de voo ela é muito presente nessa crise? O senhor acha que a crise está acontecendo também por isso?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Olha, eu acho que esse é um fator, no meu ponto de vista secundário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O que o senhor acha que é o principal nessa crise?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Eu acho que hoje estão tratando, por exemplo, as relações estão muito abaladas dos controladores, pelo que a gente pode perceber, entre os controladores e gestor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo por uma questão simplesmente da hierarquia militar. Eu acho que houve esse tipo de problema como foi falado aqui pelo excelentíssimo Sr. Comandante da Aeronáutica, é um fato. Isso é um fato que perturba a relação militar. E ela vai ter conseqüências no meu ponto de vista dentro da relação de ambiência dos controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem o senhor acha que deveria ser o gestor?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: A aviação civil é um negócio. Para o senhor ter uma idéia, um minuto de um jato da GOL, por exemplo, custa 110 dólares. E os aviões estão voando hoje, as empresas estão com uma concorrência muito grande. A margem de lucro é baixa. Certamente é baixa pela concorrência. E o planejamento da aviação civil não está inserido ainda dentro do controle do espaço aéreo, por exemplo. Para o senhor ter uma idéia, no ano que vem devem entrar aí aproximadamente cem aeronaves executivas chamados VLJ, Very Light Jet, que são aeronaves que podem ser compradas por um milhão e pouco de dólares. E que vão ser muito vendidas. Então cem aviões desse entrando no nosso espaço aéreo é uma TAM por exemplo. E isso nós temos que estar à frente dessa situação. Eu nós infelizmente ainda não estamos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ministério da Defesa... Papel nenhum?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Olha, eu não posso afirmar, que eu não tenha... Não tenho condições de lhe afirmar que não tenha papel nenhum, mas o Ministério da Defesa nós participamos desse grupo interno, interno no Ministério da Defesa e ele também co-participou dos problemas e das discussões. Acho que ciência tem. É claro que eu não posso afirmar--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas quem deveria ser o gestor então? O senhor disse que o gestor está errado.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Eu acho que nós temos, os senhores devem ter esse documento. Nós temos o documento que sugere uma gestão civil no espaço aéreo brasileiro naquilo que compete a área da--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas quem deveria fazer essa gestão civil?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Eu acho que profissionais preparados para isso. Ou seja, mesmo que eles fossem... Como aconteceu na ANAC. A ANAC absorveu vários profissionais que saíram do DAC e saíram da Força Aérea e foram servir a ANAC. Eu acho que isso pode ser--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O senhor pode deixar esses documentos?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Acho que o senhor até já tem aqui. O senhor até já tem esse documento que é um documento do grupo de trabalho interministerial. E ele fala aí em todas as suas... E uma dos grandes pontos polêmicos é a criação do organismo civil para tratar da aviação civil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Estou satisfeito, Sr. Presidente.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Se não houver indagação do Senador João Pedro, já passamos ao próximo expositor. Se houver eu lhe pediria objetividade.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Na sua fala, se entendi mal, o senhor falou que os acidentes são sistêmicos no Brasil?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Não. Eu digo que nós sofremos um acidente que é sistêmico. Como é que funciona um acidente aéreo? O que está se tratando é igual um iceberg. Ou seja, se trata o que está a vista. Mas um acidente tem não só falha ativa, que está a vista é chamada de falha ativa. Tem o que chamamos de falhas latentes. As falhas latentes elas sempre estão encobertas por algum motivo. Então isso tem que ser investigado e o fórum --

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): As várias causas.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Exatamente. E o fórum adequado para isso é Comissão de Investigação de Acidentes do CENIPA. Que ela é oficialmente e não está para culpas. Ela, sim, está para encontrar fatores contribuintes para o acidente e para evitar recorrência do mesmo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Só mais uma questão. V.Ex^a é extremamente paciente, Senador Tião Viana. [risos] Presidente, também no documento V.S^a menciona muito rapidamente, queria só precisasse um documento que foi elaborado e foi entregue ao Ministério da Defesa e que nenhuma medida foi adotada.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Até agora, não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Daria para destacar pelo menos umas três medidas aí para saber por quê.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Eu posso ler aqui para o senhor todas rapidamente.

1) Sistema do Controle de Espaço Aéreo Brasileiro permanência integrada e suas facilidades técnicas operacionais sejam compartilhadas;

2) Criação de organismo civil subordinado ao Ministério da Defesa com gestão própria o qual será responsável pela gerência das operações aéreas da aviação civil no espaço aéreo brasileiro e pela interatividade com os demais elos da atividade. Obrigatoriedade de um planejamento conjunto entre as áreas afetas no sistema de aviação civil brasileiro evitando que volte a recorrer o hiato de gestão pública e gestão privada. Reformulação das carreiras e suas respectivas remunerações afetas ao controle do espaço aéreo brasileiro de modo adequado às necessidades do novo modelo institucional a ser adotado. Revisão e adequação da formação e capacitação dos profissionais ligados ao controle do espaço aéreo, contratação de profissionais para a área de controle do espaço aéreo brasileiro que deverá se adequar a nova estrutura sistêmica organizacional, estudar o redesenho do espaço aéreo brasileiro no sentido de adequá-lo ao crescimento. É importante, o redesenho leva pelo menos uns três anos para ser feito.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Esse documento foi entregue quando?

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Foi entregue em novembro de 2006. 16 de novembro de 2006. Foi entregue.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Depois do acidente.

SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR: Depois do acidente. É. Implementação de auditoria técnica independente e imediata para avaliar os problemas e as necessidades do sistema relativo a pessoal atualização tecnológica infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária. Implementação de [inaudível] operacionais periódicas com a participação ativa dos operadores visando antecipar situações que possa levar o sistema a uma operação inadequada. Implementação das resoluções do CONAC, criação de uma Comissão de

coordenação advinda do grupo, compromissos políticos das instituições e na viabilização e revisão das normas que tratam das tarifas aeronáuticas e aeroportuárias para adequação das novas necessidades do Sistema da Aviação Civil. Todas essas foram entregues ao Ministro Waldir Pires na presença de todos os... O DECEA, do Comando da Aeronáutica e dos Sindicatos e do Ministério da Fazenda, Planejamento, Advocacia Geral da União.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior que veio aqui em nome do Sindicato Nacional dos Aeronautas. E passamos agora a ouvir o Dr. Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho. Indago se V.S^a tem necessidade de uma consideração anterior ou já pode ouvir o Relator.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Boa noite. Nós fizemos um relatório final do Ministério Público do Trabalho e eu trouxe um breve resumo, acho que 12 ou 15 minutos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pois não. V.S^a tem a palavra e a presidência confirma ter recebido agora o Relatório sobre as ações que desenvolveu o Ministério Público do Trabalho e vai tratar com a devida consideração o material enviado e lhe concede a palavra para desenvolver as suas considerações.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Obrigado. Cumprimento ao Exm^o. Sr. Presidente dessa CPI, Senador Tião Viana, Exm^o. Sr. Relator Senador Demóstenes, ao Senador João Pedro, senhores jornalistas, procuradores presentes, senhoras e senhores boa noite. O Ministério Público do Trabalho participa de um grupo integrado do Ministério Público da União composto por procuradores do trabalho, da República e militares cada qual no âmbito de sua atribuição e que vem acompanhando a situação da crise no setor aéreo no Brasil sugerindo e tomando medidas para adoção de políticas públicas e a solução gradual do problema. Uma reunião realizada em dezembro com a excelentíssima Sr^a. Procuradora-Geral do Trabalho Dr^a. Sandra Lia Simon foi determinado a instauração de 27 investigações em todo o País e nos 35 aeroportos mais importantes tanto da capital quanto do interior, e já existiam antes dessa determinação duas investigações, uma em São Paulo e uma em Brasília. Houve manifestação dos procuradores do trabalho de todo o País o que resultou nesse Relatório final do Ministério Público, e que consiste na análise técnica das condições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo e

a conseqüente apresentação de causas e 40 propostas de solução para a crise no setor que serão apresentadas durante essa exposição. O nosso próximo passo será fazer gestões junto ao Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica, Ministério do Planejamento, da Fazenda, enfim, aquele grupo interministerial, também AGU, ANAC e INFRAERO de forma a concretizar essas soluções que nós apontamos.

Com relação aos controladores de tráfego aéreo, nós percebemos que nos últimos dez anos houve um aumento anual de cerca de 6% do tráfego aéreo no País o que corresponde a dobrar esse tráfego a cada dez anos. Paradoxalmente houve um déficit de 3% no número de controladores. Então a primeira causa que nós apontamos, o número insuficiente de controladores. É importante perceber que somente contratando novos controladores não vai resolver a crise. É apenas uma das causas.

Os controladores eles estão subordinados a três regimes jurídicos distintos, existem controladores militares, estatutários da Lei 8.112 e celetistas, da CLT, e daí nós vimos a superveniência de uma série de comandos ilegais e diferentes hierarquias regendo esses controladores. Então uma causa apontada pelo Ministério Público do Trabalho a existência desse triplice regime legal regendo os controladores o que cria diferenças que ocasionam entre outras dificuldades da gestão e os relacionamentos humanos.

É importante observar que a condição militar submete o profissional a exigências muito peculiares que não são exigidas de nenhum outro trabalhador. Tais como o risco de vida permanente, a sujeição a preceitos rígidos de disciplina e hierarquia, a dedução exclusiva, a disponibilidade permanente, a mobilidade geográfica, a proibição de participar de atividades políticas, sindicalizar-se, participar de greves e movimentos reivindicatórios, e o vínculo com a profissão mesmo na inatividade. Daí nós temos a conclusão de que não podemos comparar os controladores de tráfego aéreo militares com qualquer outro trabalhador devido a especificidade desse setor, dos militares.

Com relação ao número de controlador que nós levantamos em todo País, e as fontes são DECEA, a INFRAERO e essas 27 investigações em todo o País, nós encontramos 2.904 controladores no total, destes 2.257 são militares no percentual de 77,72%, e 647 são civis, 22,27%. Desses civis, 163 são estatutários vinculados à Aeronáutica no percentual de 5,61, e 484 são celetistas vinculados à INFRAERO. Eles possuem a denominação de profissional de tráfego aéreo, correspondem ao percentual de 16,66.

Nos levantamentos que nós fizemos nós observamos que por lei existem vagos 244 cargos de con-

troladores. Mas a própria Aeronáutica já afirmou que é necessário a contratação de mais 600 para regularizar o tráfego aéreo hoje, isso sem contar com as novas concessões que, porventura, vierem a acontecer. E também nós verificamos de acordo com a organização hoje de controladores por órgão de controle que existem algumas poucos aeroportos que possuem um excesso de controladores. Então algumas causas apontadas pelos Procuradores do Trabalho. A carência de especialistas técnicos em alguns órgãos de controle que poderiam resolver, por exemplo, aquelas panes que acontecem eventualmente de uma forma mais rápida, de forma a impedir a interrupção do tráfego aéreo no País. E também não existe um quadro reserva de controladores. Mas de outro lado os militares da reserva remunerados eles podem ser acionados se observadas as previsões do Estatuto dos Militares.

Então as primeiras soluções propostas pelo Ministério Público do Trabalho. O redimensionamento do quadro de controladores e de especialistas técnicos, a contratação prioritária de aproximadamente 600 controladores para resolver a situação hoje do tráfego aéreo, e não se deve recorrer a pessoal avulso, seja nacional ou estrangeiro que não possua as qualificações requeridas. Também observação rigorosa da capacidade de controle que é o número de aeronaves que podem ser monitoradas simultaneamente. Em caso de ser criado órgão civil responsável pelo monitoramento do tráfego aéreo no País deve haver realização de concursos públicos sendo facultada a criação de uma carreira em extinção dos controladores hoje em atividade, os militares, por exemplo, garantir a equidade entre as carreiras principalmente a salarial. Nós não podemos criar um outro órgão civil e simplesmente transformarmos os controladores militares em civis. Precisa haver o concurso público. Também necessidade de redimensionamento do espaço aéreo brasileiro e do número de profissionais em cada órgão de controle. Com relação à capacitação e habilitação como soluções os procuradores trabalham em dia com a capacitação habitual dentro dos turnos de trabalho para formação e atualização dos controladores, a fluência em inglês, que é uma exigência da OACI e inclusive tanto a INFRAERO quanto a Aeronáutica estão providenciando forças de elevação de nível na língua inglesa porque em março de 2008 haverá auditores dessa organização aqui no Brasil fazendo testes de proficiência da língua nós propomos também que os controladores tenham uma fluência ou pelo menos o domínio da fraseologia em espanhol, devido a proximidade com os demais Países da América do Sul. E a continuidade das políticas internas de educação, apesar das ocasionais trocas do Comando da Aeronáutica.

Com relação à carga de trabalho mensal, nós apontamos algumas causas. O excesso dessa carga de trabalho, mormente pelo desempenho das demais atividades militares como exercícios militares, serviços de guarda armada, formatura e juramentos, mas eu já afirmo que no fim do ano passado a própria Aeronáutica dispensou os controladores militares do cumprimento dessas escalas, ou seja, logo após o advento da crise, e como soluções propostas pelo Ministério Público do Trabalho o planejamento dessa carga de trabalho mensal e o respeito a seus valores mínimos e máximos, o gozo efetivo do período de repouso porque as pausas são muito importantes para a reposição do organismo do trabalhador e a não prestação de horas-extras.

Com relação a turnos de serviço operacional, o trabalho em regra dos controladores é feito em turnos alternados de escala, de manhã, de tarde e de noite. Então como causa nós apontamos a fadiga e outros transtornos de saúde ocasionados pela sobrecarga de trabalho, principalmente devido aos turnos alternados de escala que causam prejuízos ao ritmo biológico dos trabalhadores. O tempo de duração dos turnos dos militares geralmente variam entre 6 e 12 horas, os turnos de grande volume de trabalho geralmente tem duração menor, de 6 a 8 horas. E deve haver o reforço de pessoal sempre que verificar que aqueles horários de pico ou de maior fluxo de aviões. Então uma solução que nós apontamos a extinção dos turnos alternados de escala pelos prejuízos que eles causam à saúde dos controladores, e demais sistema operacional.

A questão salarial. No Brasil como eu disse a maioria dos controladores é militar, 77,72%. Então uma causa apontada pelos próprios controladores são os baixos salários para o grau da responsabilidade da operação de monitoramento do tráfego aéreo. Nós temos que perceber que os controladores eles devem ter agilidade intelectual, velocidade de raciocínio, boa resistência ao estresse e capacidade de adaptação para bem desenvolver sua função. Os soldos dos controladores militares que nós verificamos em todo o País varia de 2.700 a 3.400 reais. O salário bruto dos civis estatutários vinculados à Aeronáutica inicial, segundo o último edital do concurso é de 3.148,40. Os profissionais de tráfego aéreo da INFRAERO, de acordo com o acordo coletivo de trabalho em vigor, possui salário inicial de 1.565,89 após 90 dias eles passam a perceber 1.956,13 e no fim da carreira o celetistas podem receber 8.996,73, de acordo com o plano de cargos e salários da INFRAERO. Então uma solução apontada pelos procuradores do trabalho a necessidade de aumento dessa gratificação específica para os controladores e demais especialistas do sistema operacional de modo a tornar a carreira mais atrativa evitando-se a

evasão da mesma, exigindo-se a dedicação exclusiva de forma a impedir que os controladores tenham uma outra atividade, de forma, enfim, a melhorar a qualidade de vida dos mesmos.

Em várias investigações no País nós percebemos que alguns controladores fazem uma dupla jornada, ou seja, para complementar aqueles salários que eles consideram baixo eles têm uma segunda atividade e às vezes eles acabam trabalhando 10, 12, 15 horas por dia ficam bastante cansados para prestar o serviço no próximo dia.

Com relação à concessão de linhas aéreas. É necessário uma análise mais criteriosa do quantitativo de controladores e dos demais especialistas do sistema operacional, além da capacidade de controle, ou seja, aquele número de vôos que pode ser monitorados simultaneamente para análise da concessão de novas linhas e de mudanças de horários entre outros fatores. Então a causa que nós identificamos a grande complexidade do arranjo institucional da aviação civil e a fragilidade da articulação interinstitucional, o que permite, por exemplo, o aumento da concessão de novas linhas, inclusive de vôos charters sem o devido acompanhamento do efetivo operacional do controle aéreo.

O TCU apontou em seu Relatório de auditoria que algumas outorgas foram realizadas sem que todos os órgãos consultivos, e são eles órgãos da ANAC, DECEA e INFRAERO se manifestassem naquele processo ou também houve processos em que as decisões administrativas não foram... Foram pouco fundamentadas em relação à real motivação da concessão ou da negativa. Também o TCU levantou a questão do contingenciamento, não tem muito a ver com a questão das condições laborais, mas estou citando um estudo técnico. O contingenciamento de verbas com relação ao repasse das taxas aeroportuárias, e o repasse das taxas do próprio Tesouro Nacional ao Ministério da Defesa de forma a propiciar os devidos investimentos. Então soluções apontadas pelo Ministério Público. A efetiva articulação entre os diversos órgãos envolvidos, com melhor definição das tarefas e a transparência das decisões, a exigência de que todos os membros consultivos da Comissão de coordenação de linhas aéreas que concede ou não essas linhas ou mudanças de horários que eles emitam e divulguem seus pareceres para dar ampla publicidade as manifestações devidamente fundamentadas para as autorizações ou negativas das concessões de novas linhas ou mudanças de horários, de modo que haja a precedente análise criteriosa das condições de sistema de tráfego aéreo do País, a gestão eficiente deste, a devida transparência e o impedimento de abusos por parte das autoridades

administrativas. Também a exigência de processos licitatórios, ou seja, concorrência para a concessão de linhas comerciais, como também para a utilização dos bens públicos a exemplo do que ocorre na infra-estrutura aeroportuária. E os investimentos mais robustos na infra-estrutura e o correto repasse das verbas para que não impeça o crescimento do sistema operacional de controle de tráfego aéreo.

Com relação ao meio ambiente do trabalho, para nossa surpresa, o maior motivo das doenças ocupacionais e dos afastamentos, ao contrário do que se imagina correspondiam às doenças respiratórias. Nós verificamos que a maioria dos órgãos de controle [soa a campanha] são climatizados e possuem carpete, o que propicia uma proliferação de doenças respiratórias, então como soluções os procuradores do trabalho, a revisão do sistema de ar-condicionado incluindo a manutenção, a limpeza e a eficiência de seus dutos de forma a evitar a síndrome do edifício doente, que são aqueles edifícios coletivos em que o ar-condicionado central é que permite a proliferação dos agentes infectantes e a realização de análises ergonômicas completas de acordo com a norma regulamentadora 17 do Ministério do Trabalho e Emprego envolvendo não só o mobiliário, mas também a organização do trabalho.

Com relação à saúde mental em geral. Nós verificamos as condições de trabalho que agravam os riscos de saúde dos controladores. O trabalho noturno, os turnos alternados de escala, e eu ressalto que esse trabalho às vezes o turno é de doze horas, o meio ambiente do trabalho e os esforços físico e mental. Nós podemos apontar uma outra causa. O esforço mental exacerbado quando os equipamentos apresentam algum defeito dificultando a captação das informações e a realização das comunicações.

Com relação às licenças médicas. A INFRAERO nos apresentou uma estatística bastante interessante feita no ano 2006 que nós percebemos que relação ao número de dias de licenças médicas as doenças referentes aos membros superiores e inferiores e a coluna representaram 182 dias de licença. Então predominaram com relação as lesões por causas externas 153 dias, as doenças de fundo emocional ficaram em terceiro lugar, 146 dias, as do aparelho respiratório 134 e as infecciosas 126 dias.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Qual foi a primeira?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: A primeira com relação ao número de dias. Membros superiores e inferiores e coluna. 182. As de fundo emocional ficaram em terceiro lugar. Agora, com relação ao número de atestados médicos apresentados, e essa foi a nossa surpresa, em primeiro lugar 72 atestados

devido a doenças do aparelho respiratório, depois coluna e membros superiores e inferiores, 50 atestados médicos em 2006, doenças infecciosas 47, transtornos mentais e comportamentais vieram em sexto lugar com 24 atestados no último ano, isso referente aos controladores da INFRAERO. Não existe essa estatística por parte da Aeronáutica, mas nos foi informado que no início de 2007 encontravam-se licença médica em tratamento 32 controladores no CINDACTA I, em Brasília, 5 controladores em Curitiba no CINDACTA II, sete controladores no CINDACTA III em Recife, quatro controladores no CINDACTA IV em Manaus, e 13 controladores no Serviço Regional de Proteção ao Voo em São Paulo. Então como soluções propostas pelo Ministério Público do Trabalho, a lotação de profissionais de medicina e psicologia nos ambientes laborais e o acompanhamento constante das saúdes mental e física dos controladores e dos demais efetivo operacional e elaboração de estatística das principais causas das doenças das concessões das licenças com [soa a campanha] indicação da Classificação Internacional de Doenças, a CID, para identificar e solucionar os problemas. Acabou, Senador?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não, tranquilo.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Com relação aos equipamentos e serviços, como eu disse antes, o simples aumento do número de controladores não resolve o problema. Esse acréscimo deve ser acompanhado do crescimento proporcional do número de postos de operação e frequência de rádio e radar capazes de manter a capacidade de monitoramento. Alguns óbices que nos foram apresentados pela Aeronáutica que fazem parte da rotina conta substituição ou a manutenção dos equipamentos seriam a amplitude geográfica do território nacional, a diversidade e quantidade dos equipamentos e a rápida obsolescência motivada pelo avanço tecnológico. A vida útil dos equipamentos depende das condições de operação, dos custos de manutenção, da eficiência dos resultados obtidos nas reparações preventivas ou corretivas e nas eventuais modernizações efetuadas nos mesmos.

Então, a substituição dos equipamentos ela só ocorre quando a relação custo/benefício não mais justificar a sua operação ou manutenção. Em média, a vida útil dos equipamentos, dependendo do equipamento é de 15 a 20 anos. E as páginas 57 e 62, Senadores, o Relatório nós indicamos todas as manutenções e reparações, substituições que foram feitas em 2006 e que continuarão até 2010 em todos os órgãos de controle do País. Então como soluções propostas pelo Ministério Público do Trabalho a realização de auditorias com

vistas a definir a capacidade do sistema e da carga de trabalho dos controladores de modo a promover o nível excelente de segurança e menos desgastes físicos e mentais aos trabalhadores. E em caso da criação de um órgão civil, deverá haver a separação física e orgânica tanto das instalações quanto dos equipamentos até por uma questão de segurança nacional, o que implicará obviamente em gastos vultosos por parte da administração.

Como últimas soluções apresentadas pelo Ministério Público, posso citar implantação no prazo estipulado pela OACI da meta concernente ao monitoramento das aeronaves por redes de satélites, com conseqüente modernização de todos os equipamentos operacionais, isso deve acontecer entre 2012 e 2015, tanto do Brasil como em toda a América do Sul, a necessidade de prever atividade como essencial para fins de greve é caso regulamentado por lei e isso claro na criação de órgão civil de modo a estipular o percentual elevado para prestação de serviço a fim de não se permitir a indesejável interrupção desses. A permissão para que a OACI, a OIT e a Organização Mundial de Saúde entre outras instituições realizem auditorias acerca dos efeitos da fadiga, do estresse sobre os controladores, a fim de fixar as normas internacionais mínimas relativas às horas de trabalho e ao período de descanso dos mesmos, a revisão de toda a legislação legal relacionado a prestação de serviço tráfego aéreo, e a sua conformação com o Código de Defesa do Consumidor, com o Código Civil Brasileiro, entre outras normas mais modernas. E a divulgação em tempo real pela INFRAERO e companhias aéreas de todas as informações necessárias aos usuários em caso de atrasos de vôos.

Concluindo, o País tem um potencial de crescimento no setor aéreo excepcional, mas são necessários maiores investimentos, tanto na infra-estrutura quanto com relação ao pessoal, aos controladores e aos demais efetivo operacional e isso envolve não somente a contratação, mas também a sua capacitação. Esse é o breve relato, Senador, o nosso relatório.

[soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só tem a agradecer a clara contribuição que traz o Dr. Alessandro Santos de Miranda à CPI, [soa a campanha] o Relator estará vindo para fazer suas perguntas e nós passamos de imediato a palavra ao Dr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho. Antes eu gostaria deixar uma lembrança ao Dr. Alessandro sobre como as doenças respiratórias estão tão implicadas, não constou no seu relatório. se há ou não recomendação para vacina contra a gripe, que é a principal causa de doença respiratória secun-

dária hoje. Embora eu sei que o componente alérgico pelas condições ambientais interferiu muito.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: O senhor permite a palavra?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Pois não.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Na verdade nós apresentamos 40 propostas de solução, eu li algumas só devido ao tempo, mas no Relatório final nós sugerimos a realização de exames médicos constantes, inclusive a questão da vacinação principalmente nessas áreas mais distantes, no norte. Então está sugerido. Só não citei, mas realmente foi sujeito. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Fábio de Assis Fernandes.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Obrigado. Queria cumprimentar o Exm^o. Senador Tião Viana, Presidente da CPI, Exm^o. Sr. Procurador do Trabalho, Alessandro Santos Miranda, Coordenador Nacional da Coordenadoria de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho, senhores e senhoras, boa noite.

O acidente de 1995 que ocorreu em São Paulo, na TAM, da empresa aérea TAM, naquela época também se cogitou da culpa dos controladores naquele evento. Teve uma viúva, porém que não se contentou e foi a campo em busca de mais informações. Estou falando da Dr^a. Rita Araújo, pesquisadora cuja tese de doutorado trata de forma pormenorizada das questões do tráfego aéreo no terminal São Paulo no ano de 1998. Ela perdeu seu marido Flávio naquele acidente e já era ligado a saúde do trabalhador. O trabalho da Dr^a. Rita defendido na Faculdade de Saúde Pública da USP sob a coordenação do professor Dr. René Mendes, já apontava naquela época um aumento exponencial do tráfego aéreo sem o correspondente aumento do número de controladores com falhas no planejamento, equipamentos, enfim, sem uma gestão adequada do sistema. Apontou também no seu trabalho a saturação no terminal São Paulo responsável pelo maior volume de tráfego aéreo do hemisfério sul do planeta. Segurança aérea muito sob a responsabilidade do elemento humano e não na tecnologia. Falhas nos radares, duplicação e espelhamento e nas frequências. E aqui eu faço uma breve pausa para fazer referência sobre a questão da duplicação do espalhamento. São uma das poucas questões técnicas que eu posso falar porque eu pedi informação e ele me explicou.

Na duplicação, a gente sabe que na tela radar a aeronave é representada por uma etiqueta, chamada etiqueta. Letras e números que representam altitude da aeronave e a posição aérea no espaço aéreo. Na duplicação a etiqueta é mantida, não há modificação

ou ela não fica sem etiqueta. No espelhamento aparece uma outra aeronave em outro ponto da tela radar sem etiqueta alguma. E aí eu indaguei ao controlador que me prestou depoimento: “E como é que se faz nesse caso?” “Por não sabermos se essa aeronave é falsa, se esse alvo é falso ou verdadeiro, nós teremos que tirar os tráfegos que existiram ao redor dessa aeronave, até que tenhamos conhecimento se é um alvo falso ou verdadeiro”. Eu perguntei então, fiz outra pergunta: “E se a frequência falhar que é dos problemas maiores do terminal São Paulo?” Ele disse: “Só rezando”. Isso é depoimento aqui no começo do mês de maio. Então só para explicar essa questão da duplicação e espelhamento que é uma diferença que eu não sabia e fiquei sabendo há pouco tempo. Todas essas condições já apontava Dr^a. Rita gerando mais estresse e tensão a uma atividade inerentemente complexa e difícil de extrema responsabilidade. É um trabalho que exige concentração total, raciocínio rápido e tomada de decisões em frações de segundos. Apontou também que os trabalhadores já não confiava nos equipamentos e no sistema em si já em 1998.

Segundo a Organização Mundial de Saúde, o controle de tráfego aéreo, o controlador de tráfego aéreo é atividade, esse profissional, é atividade mais estressante ficando apenas atrás da função policial. Eu trouxe aqui alguns trechos de depoimentos colhidos na pesquisa que a Dr^a. Rita fez, essa pesquisa foi autorizada pelo SRPV São Paulo, Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, eu vou ler alguns trechos de depoimentos. De uma controladora. “Falta estrutura, faltam condições para eu desempenhar minha profissão com segurança. São tantos incidentes que se você for registrar o sistema pára. Então, o que acontece aqui? O incidente de tráfego aéreo é banalizado”. E aqui eu faço uma observação, Sr. Presidente. Nos Estados Unidos e outros Países os trabalhadores eles são estimulados a registrar nos livros as ocorrências que acontecem. Incidentes ou quase acidentes. Por quê? Isso é analisado, discutido, até para servir como uma forma de prevenção para novas ocorrências. No Brasil, bem ao contrário, os trabalhadores são orientados a não fazer sob pena de insubordinação. Quem registra em livro de ocorrência ou é preso ou sofre processo disciplinar.

Também faço uma distinção entre falhas ativas e falhas latentes. Estas, as latentes, elas estão presente no interior do sistema muito tempo antes do acidente acontecer. A Aeronáutica, porém, não reconhece isso embora seja notória a sua existência.

Outro trecho de outro depoimento. “O volume de tráfego triplicou nos últimos cinco anos. - Isso nós estávamos em 98 - e estamos com o mesmo número

de operadores. A dificuldade com a manutenção de equipamento, com a falta de pessoal qualificado, com os controladores que estão super estressados, com a cultura de empurrar com a barriga, de quebrar galho, aliado à burocracia militar, dificulta tudo”.

Sobre os exames anuais a que são submetidos os controladores, colhe-se o seguinte depoimento. Uma explicação. Os controladores estão submetidos a um exame de reavaliação a cada ano feito pelo hospital da Aeronáutica. Os militares. Os civis por outro instituto.

Abre aspas. “O psiquiatra não conhece meu serviço. Ele nunca veio aqui. Então se limita a perguntar: ‘Você está bem?’”. Aliás, sobre esse assunto o Sr. Jorge Botelho, Presidente do Sindicato Nacional fez essa afirmação na CPI da Câmara, eu não sei se o fez aqui. Mas na CPI da Câmara eu assisti, ele fez.

Em depoimentos colhidos na Procuradoria Regional de São Paulo tomou conhecimento de que o médico por vezes ele está assinando o afastamento de determinado trabalhador. Mas quando ele sabe que é controlador ele diz: “Não, você eu não posso afastar. Eu não estou autorizado a afastar”. Então significa dizer que trabalhadores que deveriam estar afastados por problemas médicos não são. Porque esse médico é ele militar também. Então o médico não tem independência para afastar um trabalhador, mesmo que as condições clínicas dele determinem o seu afastamento. “Depois de duas horas - um outro depoimento - depois de duas horas numa posição de trabalho acompanhando aquela movimentação e falando com a aviação, o controlador fica empapado de suor, mesmo sem agitação física. É adrenalina, é o coração batendo rápido, o metabolismo acelerado, as mãos tremem, você sua frio. O trabalho aqui te exige 100%. Você não pode errar. De sua competência depende a vida de muitas pessoas. Tenho dor de cabeça, cansaço, tontura, nervosismo, ansiedade, tremores, taquicardia, azia e diarreia. A cada dia me sinto pior, mas não posso parar”.

A literatura médica aponta que muitos desses controladores são acometidos do que é chamada a síndrome de gornô(F) caracterizado por sintomas de exaustão física, emocional e mental.

Um outro depoimento extremamente interessante um controlador afirma: “Os maiores interessados na melhoria do controle de tráfego aéreo e dos trabalhadores são os próprios usuários. Vai acabar partindo deles um movimento importante quando observarem que o risco que eles correm é muito grande. Infelizmente somente a ocorrência de acidente de proporções catastróficas sensibilizará a sociedade para a necessidade de mudança para o setor”. Isso em 1998. Cumpre reprimir. O que se observa na realidade é que a cada dia você tem uma mão-de-obra mal formada, mal treinada e

mal aperfeiçoada. Eu tristemente vejo que as pessoas apaixonadas pelo serviço estão indo embora. Não existe uma infra-estrutura de treinamento. A maioria dos colegas mal dá conta da fraseologia básica em inglês. Existe controlador que nunca fez um vôo de cabine. Ele está dando instrução para o Comandante, mas não sabe o que se passa na aeronave.

Pois bem, com algumas variações, os depoimentos colhidos na Procuradoria Regional do Trabalho em São Paulo a partir de outubro de 2006, quando nós instalamos o primeiro procedimento a nível nacional para investigar as condições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo e depois isso foi estendido a todo o Brasil, como já disse o Dr. Alessandro, vai no mesmo sentido de todos esses depoimentos. Os problemas permanecem os mesmos. Depois passados mais de dez anos. Quase dez anos.

A questão do serviço armado nos dias de folga. Isso está voltando. Em Recife eu tenho conhecimento que já está voltando. A Aeronáutica dispensou por um período, mas está voltando. Ou seja, aquele controlador que monitora aeronave, sai no dia seguinte está de folga ele tem que cumprir serviço armado em outro local. Sob o aspecto militar, Sr. Relator, isso está completamente correto. Mas outro lado, sob o aspecto do interesse da sociedade. A sociedade interessa que esse controlador que trabalhou no dia, monitorou aeronave, que no dia seguinte, no dia de sua folga ele vá cumprir serviço armado? Porque um sistema militar, o carimbador, um militar que carimba e o controlador vale a mesma coisa. Sem nenhum demérito ao carimbador. Nem aquele que guarda um edifício militar. Mas eu acho que o interesse da sociedade, o que a sociedade espera e quer é uma segurança aérea. E essa segurança aérea passa por melhores condições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo.

Sobre a questão da atuação do Ministério Público do Trabalho especificamente São Paulo que é onde eu atuo. Pela Constituição de 88, o Ministério Público do Trabalho de órgão auxiliar do executivo passou a ser verdadeiro defensor da sociedade. E o Ministério Público do Trabalho por consequência dos trabalhadores. A nossa investigação no início nós tivemos extrema dificuldade em conseguir depoimentos dos controladores porque logo após o acidente... E era muito difícil. Eu tive a ajuda de um ex-controlador de tráfego aéreo que hoje é Advogado, milita na área civil, e ele então me colocou em contato com alguns controladores e foi aí que consegui ouvir algumas pessoas. Afirmo aqui que a minha atuação enquanto membro do Ministério Público do Trabalho sempre esteve pautada na Constituição Federal e na Lei Complementar 75, e não vislumbro outra postura de um membro do Minis-

tério Público do Trabalho que não a defesa dos direitos sociais dos trabalhadores, de sua dignidade humana no ambiente de trabalho fundamento maior da Carta de 1988. Recentemente o Presidente da República, o Exm^o. Presidente Lula, dizendo, disse que o Ministério Público tem que ter independência para investigar e não sofrer intimidações. Nesse aspecto eu quero fazer referência a uma representação para o Comandante da Aeronáutica fez contra a minha pessoa pelo fato de eu ter feito um convite no grupo de discussão. Voltando atrás. Para mim poder me habituar com o linguajar e me aproximar desses trabalhadores eu entrei num grupo de discussão deles. Fui convidado a entrar. Foi até engraçado que no início eles acharam que eu era espião. Que eu era “dois” como eles chamam. Mas aos poucos eles foram vendo que a atuação do Ministério Público do Trabalho é uma atuação séria. E eu fiz um convite porque ia ter um seminário na Procuradoria Regional do Trabalho em São Paulo, como pesquisador e como a Dr^a. Edith Seligmann Silva, médica psiquiatra, sanitarista e doutora em saúde mental da USP, que entende, o entendimento dela, de que o exemplo mais marcante de assédio moral coletivo se encontra na categoria dos controladores de tráfego aéreo. Já foram chamados de marginais, de sabotadores, de assassinos. Esse é o entendimento dela. E ela disse pra mim: “Fábio, você não acharia interessante a presença de alguns controladores? O que você acha de divulgar esse evento?” E eu divulguei o evento. Uma das funções do membro do Ministério Público do Trabalho é zelar pelo regime democrático. Conscientizar os trabalhadores de seus direitos. Eu fiz esse convite e com base nesse convite eu recebi uma representação que eu estaria incitando os controladores. Essa representação foi dirigida ao Procurador-Geral da República, encaminhado do Procurador-Geral da República, Dr. Antônio Fernandes Sousa à Procuradora-Geral do Trabalho, Dr^a. Sandra Lia Simon e dela a Corregedoria e eu estou respondendo a esse processo na Corregedoria. Trago a notícia disso porque pra mim não se trata nada mais do que um método nitidamente intimidatório da nossa atuação. Trata-se dos velhos métodos de desqualificar a fonte antes mesmo que elas ganhem mais repercussão.

Uma outra questão que eu gostaria, isso aqui é uma mea culpa talvez ao Ministério Público do Trabalho é que os controladores pediram a certa altura a mediação da OAB. E eu entendia e entendo que o Ministério Público do Trabalho podia estar à frente dessa mediação. Eu acho que o vácuo de [soa a campainha] de atuação do Ministério Público, houve o vácuo e o Ministério Público não ocupou esse vácuo. Porque o Ministério Público militar a única coisa que eu vejo é

querer punir os controladores. E os sargentos, apenas. Os de baixa patente. Por ter mais quebra de hierarquia que houve das autoridades militares superiores eu não tenho notícia. Aliás, tem um Procurador de Justiça Militar, o Dr. João Arruda, que escreveu um artigo belíssimo dizendo que não houve quebra de hierarquia do Presidente da República quando ele pediu que não prendesse os controladores, porque o Presidente da República, segundo o art. 442 da Constituição é o Comandante em Chefe das Forças Armadas. Mas depois a pressão que houve depois daquele acordo que foi feito através do Ministro do Planejamento que não foi cumprido e toda a repercussão que aquilo gerou, a declaração dos militares, se aquilo não é quebra de hierarquia eu não sei o que é. Eu não tenho nada, senhores, contra o sistema militar. Nada. Mormente a Aeronáutica, a bela história que a FAB possui, a campanha realizada na Segunda Guerra Mundial, possui parentes na vida militar e sei que a hierarquia e disciplina precisa existir como fundamento primeiro para a coesão e existência mesmo da organização militar. O que eu questiono é: Há condições de melhoria de condições de trabalho dos controladores do tráfego aéreo num sistema militarizado. Não vislumbro possibilidade porque não há possibilidade de haver carreira distinta. Uma carreira diferenciada dentro do sistema militar. E aqui eu faço referência a um documento que na verdade eu fui muito criticado porque esse documento é uma reunião de peritos da OIT de 1979. É verdade, ela não tem força vinculante. Não tem. Mas se fomos olhar esse documento, é um retrato do que acontece no Brasil de hoje e no final da reunião de peritos onde ela recomenda uma série de providências para isso, a adoção do controle civil, ela fala inclusive disso, a adoção de controle civil, onde o tráfego aéreo é eminentemente civil deve se ter um controle civil preferível a um controle militar. Ela cita isso expressamente. Fala de uma carreira especial, o apoio psicológico e psiquiátrico, aposentadoria especial porque esses controladores, esses trabalhadores eles não conseguem trabalhar mais do que 20 anos nessa profissão. Então tudo isso já foi tratado em 1979. E no final diz aqui o item 52. “Sugere-se ao Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho a examinar a possibilidade de incluir na Ordem do Dia de uma próxima reunião da Conferência Internacional do Trabalho a questão das condições do emprego e do serviço dos controladores de tráfego aéreo, com vistas à doação de um instrumento apropriado”. Infelizmente isso ainda não aconteceu. Mas nem por isso, isso não deixa de ser uma orientação porque emana dos organismos internacionais mais respeitados que existe no mundo. A Organização Internacional do Trabalho.

Eu estou quase finalizando, só gostaria de mais alguns minutos, com dado emblemático a meu ver quando inicia a investigação, na década de 1990, a Escola de Especialistas da Aeronáutica que forma os controladores de tráfego aéreo ela permaneceu fechada por três semestres por suposta contensão de despesas. Quando ela foi reaberta, ou seja, deixou-se de se formar uma turma completa de controladores de tráfego aéreo. Exatamente três semestres, é o período de formação. Quando ela foi reaberta não se teve o cuidado de formar uma turma extra. Ficou-se com essa defasagem. Isso na década de 90. A questão, a meu ver, não é meramente salarial. E nem apenas quantidades de controladores. Não se encontra controladores no mercado. Isso já foi dito muitas vezes. O Jomarclo, por exemplo, que está sendo acusado de crime doloso, esse rapaz ele não passou em quatro exames de homologação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não passou.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Não passou. Devido a carência de pessoal ele foi homologado na quinta vez. Ou seja, passaram ele quase que na marra, vamos dizer assim. O próprio chefe da APP São Paulo confidenciou-me de que ele estava recebendo muitos estagiários e ele não estava dando conta do treinamento desse pessoal. Então quem vai treinar tantos controladores de uma vez? Isso foi dito várias vezes, não existe controladores de tráfego aéreo no mercado. Não dá. O curso de formação é um ano e meio. Para pessoa estar pronta, depois que ele faz o curso de formação ele vai para o órgão de controle. Torre, APP e CINDACTA. Aí para receber a homologação. Depois do estágio e para ele estar pronto, é no mínimo dois anos. Não existe. Não existe solução mágica.

Para finalizar, eu gostaria de dizer... Eu acho muito interessante a seguinte questão. As autoridades da Aeronáutica, com todo respeito que a elas eu tenho, eles parecem dividir a FAB em duas. A FAB dos oficiais, que não tem nada a ver com o acidente e a FAB dos sargentos que são os culpados e indisciplinados. Mas eu pergunto: Quem seleciona os controladores? Quem forma os controladores? Quem envia recém-formados como o Jomarclo para os grandes centros de controle? Quem é responsável pelos equipamentos e suas respectivas manutenções? Na verdade, um dia ainda se constará que o problema é antigo. E que esses heróicos trabalhadores carregaram o sistema nas costas durante décadas não obstante todas essas adversidades que já existiam antes do acidente. Elas apenas foram reveladas após o acidente para a sociedade. Uma última questão que já foi aqui tratada pelo depoente que estava aqui, tenho conversado com

alguns pilotos e eles estão extremamente apreensivos com medo de voar. Porque eles dizem... Eles dizem, eles têm medo de ficar sem comunicação uma, duas horas sem comunicação. Eles são extremamente solidários aos controladores. Isso é terrível sob todos os aspectos para o País. Como se não bastasse a vida de milhares de pessoas em risco isso prejudica a economia, os investimentos estrangeiros, a realização de grandes eventos, etc, etc.

Por fim, senhores, controlador do CINDACTA I envolvidos na tragédia são culpados, as autoridades são no mínimo cúmplices do referido acidente.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço imensamente a contribuição que traz o Dr. Fábio de Assis Fernandes que é Procurador do Ministério Público do Trabalho. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Primeiramente solicitar ao Dr. Fábio de Assis Fernandes o trabalho que ele fez e que foi mencionado aqui pelo Dr. Lucas Furtado. V.Exª pode deixar um...?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Excelência, eu trouxe...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E também se fosse possível esse trabalho da OIT...

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): --de 79, para que nós também pudéssemos balizar.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Em relação, Excelência, se V.Exª me permite...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Eu já recebi um ofício também do Dr. Lucas Furtado me dando ciência de que ele já entrou com base na documentação que eu enviei com representação junto ao Tribunal de Contas da União.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ótimo. Se esse documento puder ser juntado uma cópia dele, também seria...

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Posso. Posso, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito obrigado a V.Exª. Eu perguntaria aos dois então, primeiramente ao Dr. Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho, Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente de Trabalho e do Dr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho. Então nós

temos aqui o foco na nossa CPI, são três focos, aliás, o primeiro que são as causas imediatas do acidente, o segundo as causas da crise aérea que nós estamos vivendo, e terceiro a corrupção propriamente dita na INFRAERO que logicamente V.Exªs. não se debruçaram sobre esse tema. Então ficaremos nos dois primeiros e a opinião de V.Exªs. serão importantíssimas para o Relatório que nós iremos apresentar. Agradecer também à Drª. Sandra Lia, com quem eu tive oportunidade de conversar e que foi extremamente gentil em atender as nossas solicitações e também ao Dr. Alessandro e Dr. Fábio que mesmo de uma maneira informal se colocaram inteiramente à disposição dessa CPI para que pudessem vir hoje fazer esse depoimento.

Em determinado momento do depoimento dos controladores de vôo constatou-se o seguinte fato: Eu perguntava, “o senhor admite uma falha?” O Jomarcello Fernandes dos Santos. “Não admito”. “Mas porque não fez isso?” Eu reportava ao fato da aeronave ter cruzado Brasília a 37 mil pés, não ter descido para 36 mil e por seis minutos o transponder, que é o aparelho que mede a altitude, continuava ligada, portanto apontando na tela do radar que o jato Legacy passava de contramão sobre Brasília. Vindo de São José dos Campos até Brasília 36 mil pés é a altitude correta. A partir daqui já é contramão porque tinha que estar numa altitude par e o Relatório, o plano de vôo era 36 mil pés a partir daqui. Então eu perguntava: Por que não fez isso? Por que não determinou que se descesse? “No momento não tinha só o Legacy. Tinha outras aeronaves, outras situações para resolver”. “Então, o senhor admite que se descuidou do controle do Legacy? Quantas outras aeronaves o senhor controlava nesse momento ao mesmo tempo?” Jomarcello respondeu: “Mais umas quatro”. Jomarcello: “Como eu disse tinha outras aeronaves, tinha outras situações a resolver e a informação que eu tive ao ver o vôo do Legacy da strip eletrônica era 360. 36 mil pés”. Em outro momento no mesmo depoimento constatou-se o seguinte. Eu pergunto: “Isso quer dizer que um operador quando trabalha com cinco aeronaves é algo absolutamente normal?” Alexandre Xavier Barroco diz: “Sim, cinco aeronaves é normal”. Eu pergunto: “Cinco aeronaves é uma quantidade operando ao mesmo tempo plenamente suportável para um controlador?” E o Alexandre Xavier Barroco que era o supervisor diz, sim. Eu pergunto: Na opinião dos senhores, quais são os fatores que determinam a capacidade de monitoramento simultâneo de aeronaves por um controlador de tráfego aéreo de um Centro de Controle de Área, ACC? No caso específico do CINDACTA I, considerando as suas peculiaridades, qual seria o número adequado de aeronaves a ser monitorado simultaneamente pelo

controlador de tráfego aéreo. Se V.Ex^{as}. tem essa informação, Dr. Alessandro e posteriormente V.Ex^a.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Capacidade de controle, Sr. Senador, é justamente aquele número máximo de aeronaves que o controlador pode monitorar ao mesmo tempo simultaneamente. E é determinado em função de vários fatores como a disponibilidade do controlador, a distância média percorrida pelas aeronaves no setor do espaço aéreo, o número de comunicações para cada voo, o tempo médio de duração de cada mensagem, a velocidade média das aeronaves no setor entre outros fatores. A OACI ela sugere que a capacidade máxima seja de monitoramento de 14 voos. Então a gente percebe que há diferença entre a torre, o centro de aproximação e o centro... Os CINDACTAs, os centros de controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, pelo número de aeronaves cinco naquele momento e incluindo o Legacy, nós podemos dizer que era... Nós não poderíamos dizer que naquele momento ele estava sobrecarregado com o controle de número de aeronaves.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: O Jomarcelo é do CINDACTA I, não é isso?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: A capacidade de controle de um controlador que trabalha em uma torre de aproximação é muito maior, por exemplo, do que aquele que trabalha em um CINDACTA. Por quê? Quando o avião chega num aeroporto e é monitorado pela torre, ou antes disso pelo centro de aproximação, a quantidade de vias aéreas, as quantidades de pistas, enfim, as interferências são maiores. O controlador tem que estar mais atento, então é sugerido que eles tenham uma capacidade de controle menor. Isso na torre. O que é quer dizer? Que nos centros de controle de área até porque nos CINDACTAs existem maior número de controladores então eles podem em regra ter uma capacidade maior de controle. Então me parece que cinco é um número razoável, enfim, eu não posso... Não tenho essa informação técnica, eu não posso dizer que o CINDACTA cinco dez ou quinze é o normal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Comandante da Aeronáutica disse aqui 14.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Então, 14 é o máximo. Até porque nos CINDACTAs, eu posso falar pelo CINDACTA I porque a Dr^a. Ludmila está presente também, ela conduz a investigação, fui com ela algumas vezes ao CINDACTA. O CINDACTA I é dividido por regiões, Rio de Janeiro, Brasília e São

Paulo, existem vários controladores, eu posso indicar o número rapidamente aqui. No CINDACTA I são no total 327 controladores de tráfego aéreo civis e militares. Também parece que essa capacidade... Enfim, cinco me parece uma quantidade razoável. Pelo que eu falei. O transporte, o monitoramento em um CINDACTA, em um centro de área é mais tranquilo do que aquele feito numa torre de controle. É que o se diz popularmente que sempre é mais perigoso a aterrissagem ou decolagem. Não sei se...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Dr. Fábio.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Como o Dr. Alessandro falou isso é... Para chegar a esse valor é uma equação extremamente complexa a ser feita. Ela não é uma coisa... A letra fria de você olhar 14 aeronaves no CINDACTA ou 7 no APP... Mas tem vários outros aspectos aí. Tem outros aspectos. Se ele está com assistente, se não está com assistente. Qual setor que ele está. O céu é dividido em setores. Depende do setor que ele está. E eu não tenho habilitação técnica para entrar em maiores detalhes, mas o que eu pude constatar com as pessoas que me explicaram a situação, o que houve foi: Primeiro, uma atualização automática do sistema que do 370 pôs no 360 automaticamente pelo plano de voo. A ida, o senhor pode corrigir depois com toda a pertinência. Em relação à aerovia que vai para Manaus deve ser par. Desde que, não é comum, mas pode ser que vá na par se não existe tráfego no sentido contrário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se houver autorização do controlador.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Se houver autorização do controlador, mas o que foi constatado é que Brasília quando o Legacy passou por Brasília ele só teve a orientação do voo de Manaus 14 minutos depois da passagem do Legacy por Brasília. Então não tinha como ele saber, ele impedir. Ele não deveria. Porque o normal é ir pela par, e não pela ímpar. Mas eu ouvi isso claramente do Wellington essa explicação aqui que eu não sabia e enfim. É isso que eu posso dizer. Mas veja, é uma informação de leigo. De quem ouve pela imprensa.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Senador, só um complemento. Essa forma de calcular capacidade de controle está prevista no manual do Ministério da Aeronáutica, 100-30. MMA 100-30. É um cálculo bastante complexo, envolve número de rotas, enfim, quantidade de controlador com ou sem assistente, mas existe uma fórmula bastante complicada nesse MMA 100-30, é uma legislação militar

para calcular qual a capacidade de controle em cada órgão de controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ou seja, então é possível também se dizer que a informação prestada pelo Comandante Geral da Aeronáutica é confiável uma vez que tem familiaridade com o tema.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Eu imagino que sim. Tem mais familiaridade que nós pela especificidade da matéria.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só ponderando um elemento aí meu caro Relator, o Comandante da Aeronáutica disse que o máximo era de 14 e como eles tinham a percepções que havia um aumento de demanda pelo número de controladores eles reduziram o teto para 12.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Perfeito. A partir do acidente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não. Antes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Também nesse diálogo eu dizia o seguinte, “e segundo os controladores trabalham de forma sobrecarregada - aí já utilizando o que o Wellington disse aqui. - Excesso de horas de serviço, excesso de aeronaves para monitorar ao mesmo tempo, qual o diagnóstico que os senhores fazem do sistema que tem hoje?” Comecei com o Jomarclo. Ele disse: “Na minha opinião o sistema é falho sim, e há sobrecarga de trabalho, sim”. Eu disse: “Se quiser detalhar pode”. O Lucivando: “Confirmo. Realmente é um sistema falho. É um sistema que a gente não confia. É um sistema onde o controlador atua sempre à frente dele, presumindo que ele possa induzir ou fazendo com que o controlador cometa erros. Então, eu pela minha experiência passei por três quedas de radares, por duas quedas de frequência e uma que não funcionou. Então, eu trabalhava sempre me precavendo porque eu não confiava no sistema. É um sistema falho. Ele pisca, ele apaga, ele multiplica. A aeronave está voando em um setor e aparece em outro setor. Então infelizmente eu trabalho com a carta na manga, que é objetivando a segurança das aeronaves. Então, como eu sempre tomei essa postura e tentei meus contatos com a aeronave do Legacy, porque o sistema induz o controlador ao erro, isso é um fato verdadeiro e onde o problema de frequência e problemas de radar são freqüentes e há muito tempo desde meus seis anos que eu tenho de CINDACTA sempre houve reclamação de frequência. Então, eu não trabalho com segurança com esse sistema. Eu trabalho sempre à frente, sempre buscando a segurança, me precavendo de alguma pane, algum apagão. Porque eu já passei por cinco experiências

amargas com esse mesmo sistema, três apagões e duas quedas de frequência. E sempre quando aconteceu, quando acontecia problema eu assumia a minha responsabilidade. Isso não me melindrava. Eu tentava fazer o melhor que eu podia, ajudava outros operadores. Até operadores mais modernos, que são mais novos. Então eu sempre trabalhei querendo estar à frente do sistema objetivando a segurança”. Volta o Jomarclo. “Eu particularmente acho que há problemas de frequência de radar. E há falhas. Na minha opinião há falhas. Eu já passei por uma queda então eu digo que há falhas no sistema. Aí volta o Lucivando. Com relação ao sistema, infelizmente existem várias falhas. Porque a nossa profissão, é uma profissão que qualquer erro leva ao que infelizmente aconteceu. Um acidente então deveria ser um sistema que não houvesse falhas, devido a uma falha ocasional repercutir aconteceu”.

Quer dizer, o depoimento é transcrito, “então deveria não haver falha, mas infelizmente existem essas falhas e são reais e são diárias e são contínuas”. “Só para fazer uma pergunta. Pois não”, eu dizendo e o Lucivando volta a falar. Só complementando meu raciocínio. É um universo eletrônico que a gente confia nessas informações. É um *software* que é colocado no sistema Console X-4000 o qual a gente não confia, inclusive no modelo operacional no CINDACTA eles aconselham o controlador de voo a trabalhar com a ficha de papel porque a qualquer momento pode apagar para poder justamente ter um backup. Caiu o sistema e tem os papéis. Porque o sistema ele imprime o papel.

Então, aquele papel ali serve como backup em caso de apagão de radar. Mas pela qualidade, pela tecnologia do sistema, eu entendo que aquilo ali é mais um fator que divide a atenção do controlador de voo que pode distrair, sim, a atenção do controlador. Então é um *software* no qual eu não confio. Porém, quando eu trabalhei com responsabilidade, objetivando a segurança, procurei estar sempre à frente do sistema. Sempre”.

Resumo. Percebe-se pelo seguimento do texto que os controladores de voo que depuseram foram unânimes em afirmar que o sistema é falho;

Dois, essas falhas são diárias e contínuas;

Três, há sobrecarga de trabalho;

Quatro, o sistema não é confiável;

Cinco, o sistema induz o controlador ao erro;

Seis, há problemas de problemas de radar;

Sete, o controlador não trabalha com segurança e confiança;

Oito, o controlador convive com possíveis situações de panes;

Nove, o controlador busca fazer o melhor que pode;

Dez, há controladores mais modernos, mais novos;

Onze, os controladores anseiam por um sistema sem falhas;

Doze, os controladores apesar dos problemas, confiam nas informações dadas pelo sistema;

Treze, os controladores convivem com situações que dificultam a concentração no trabalho que desenvolvem.

Pergunto: Pelo que foi exposto, os senhores concordariam com a hipótese de que os aspectos determinantes para os problemas verificados e que levaram a acidentes, se analisados referidos problemas apenas no contexto dos controladores de vôo o que eles disseram estariam relacionados a deficiências no aparato tecnológico, sistema colocado à disposição dos controladores de vôo? Ou de outro modo, prevaleceriam os aspectos relacionados a deficiências no preparo profissional dos controladores de vôo para o uso da tecnologia disponível? Ou ainda, o que efetivamente preponderou foi a inadequada organização do trabalho? Qual a opinião dos senhores diante disso tudo? Há deficiência tecnológica? Há deficiência do preparo profissional ou há deficiência da organização do trabalho? Qual é a opinião de V.Ex^{as}. a esse respeito?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: É bastante complexa essa questão, Senador. Realmente os controladores eles reclamam muito desses *strips*, dessas fichinhas de papel, porque dizem que tem que fazer uma interlocução com a aeronave e ao mesmo tempo tem que fazer interlocução com a máquina, a máquina tem que ler a tela, tem que ler o *strip* e confirmar. No início dessa nossa atuação inicial tanto o Dr. Fábio quanto eu fizemos estudos para orientar os colegas em todo País e foi recomendado que os colegas tentassem observar se realmente havia essas falhas nos sistemas. Porque nós recebemos várias denúncias em todo o País. Essa questão de panes, de problemas de rádio, enfim. Só que, enfim, a maioria dos procuradores não conseguiu detectar isso *in loco* nas investigações nos órgãos de controle não foi detectado isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): As falhas técnicas.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: É. Nós não conseguimos detectar. Não verificamos a questão da duplicação. Ao menos não consta nesse Relatório não foi informado. Então não tenho dados técnicos a respeito. De toda sorte, nós criticamos um pouco a questão da formação, da capacitação porque ela é, enfim, de nove meses para civis e cerca de dois anos para os militares. Os militares têm a mesma formação técnica de nove meses com relação ao controle

de tráfego aéreo e depois tem a formação militar. Só que a própria legislação militar prevê os períodos de instrução mensais de cinco a dez horas durante o turno de trabalho para que os controladores possam, enfim, trocar experiências, se houver algum incidente ou acidente poder conversar para tentar chegar... Enfim--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Isso acaba efetivamente acontecendo?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Não efetivamente. De vez em quando, na verdade, tanto a INFRAERO quanto a Aeronáutica elas propiciam vários cursos de capacitação durante o ano, tem uma listagem, está relatado, mas ela é facultativa. Deveria ser obrigatório. Os controladores eles têm uma formação, enfim, não é efetiva. Não é que não seja efetiva, ela não é constante. E essa uma das nossas reivindicações. A capacitação seja habitual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E obrigatória.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: E obrigatória. Porque é a questão de formação. Não interessa se você é novo, moderno ou mais antigo. Você tem que passar por cursos de capacitação e de atualização porque o equipamento muda, os sistemas mudam. Eu acredito que com essa nova determinação da OACI de que o controle de tráfego aéreo mundial seja feito por satélites vai reduzir bastante essa questão das falhas de equipamentos. Hoje nós temos os radares. Por exemplo, se tem o radar aqui, uma montanha que um problema geográfico na frente ele não vê o avião do outro lado. Com a questão do satélite não vai haver esse problema. Então acho que vai resolver bastante.

De toda sorte, nenhum sistema que eu conheça automatizado é perfeito, é infalível, sempre vai necessitar do fator humano, até a própria OACI determina que no caso da aquisição, enfim da transformação do sistema para redes de satélites vai continuar havendo a comunicação via voz para aquelas situações de emergências não convencionais, a sobrecarga de trabalho ela pode existir naqueles órgãos de controle que não obedecem... Por exemplo, os militares eles têm que fazer as formaturas, juramentos, guarda armada. Houve uma determinação em novembro do ano passado que os controladores estariam liberados desse serviço para não se cansarem. Se efetivamente existir algum órgão de controle em que isso esteja acontecendo, e nós constamos nos principais, pelo menos nos CINDACTAS que isso não está acontecendo, foram liberados, se isso acontecer estão ultrapassando a carga de trabalho máxima mensal, o que também é uma irregularidade. Quer dizer, eles trabalham mais, no

dia seguinte eles têm que... Eles deveriam estar descansados, conscientes, atentos para o monitoramento de vôos. Nós temos que perceber que estão lidando com a segurança nacional e com vidas humanas. Eles precisam desse descanso. Se isso efetivamente estiver ocorrendo nós não temos o Relatório, não conseguimos constatar isso, havia antes da crise, após a crise houve a determinação que os serviços militares fossem eliminados da carga de trabalho mensal. Você quer complementar?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Realmente acho que uma visita ao órgão de controle é muito difícil acontecer naquele momento. Até porque as visitas que eu fiz, acredito que os colegas fizeram, uma visita todas agendadas. Às vezes quando eu saía do órgão de controle, o jornalista, “Aí, encontrou o quê? O que encontrou de errado?” Não, não ia encontrar nada errado. Uma visita agendada não vai encontrar nada errado. Eles arrumaram a casa, não vai ter nada de errado. Inclusive lá em São Paulo a visita que eu ia fazer na torre de Guarulhos a INFRAERO marcou a visita para o período da tarde. Mas um controlador que mandou e-mail disse assim: “Olha, período da tarde não tem quase nada lá. O pico mesmo é de manhã”. Aí eu peguei e pedi à ENFRAERO e falei: “A data vocês designaram, agora a hora eu designo. Vou de manhã”. Realmente encontrei uma irregularidade lá muito grande na INFRAERO. Você imagina que os trabalhadores lá na INFRAERO trabalham quatro por dois. Ou seja, quatro dias e folgam dois seguidos. Trabalham seis horas, turnos de revezamento. Pela distância até do aeroporto de Guarulhos, muitos até são do interior, de Guaratinguetá, da Grande São Paulo, controlador que entra em operação às 11h45, porque tem sempre um *briefing* operacional que precede a efetiva operação, um diálogo de serviço que o controlador saiba como está a condições de tempo, de tráfego, tal, e assim ele assume a operação meia-noite. Ele larga às seis horas da manhã. Muitos não vão para casa. Muitos ficam no próprio aeroporto zanzando por lá porque não tem alojamento. Já na APP em São Paulo tem o alojamento da Aeronáutica, tudo direitinho para eles dormirem. E a INFRAERO não tem. Eu falei: “Por que é que não tem alojamento?” “Porque está com problema no piso. Há dois anos”. Eu falei, “é, se fosse no saguão já estava pronto”. “Com certeza”. Porque você vê, o aeroporto de Congonhas. Fizeram uma reforma e ficou maravilhoso aquele aeroporto. E a pista? Ficou para o final.

Agora, respondendo objetivamente ao Senador sobre a questão das ocorrências, essa maleta que está aqui que eu vou entregar... Não a maleta, a maleta vou levar. O que está dentro eu vou deixar com V.Ex^a na CPI, são todas ocorrências do CINDACTA

II, CINDACTA III e CINDACTA IV. São mais ou menos 1.200 cópias.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Existe a caixa-preta e existe a mala verde.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: É, a mala verde. É uma homenagem ao meio ambiente. Amanhã é o Dia Mundial do Meio Ambiente. Excelência, se os senhor me permitir, só uma breve correção que V.Ex^a me indagou sobre a questão do Tribunal de Contas da União, na verdade a documentação que o Dr. Lucas Furtado se referiu aqui e que ele manteve o sigilo do depoente porque eu pedi, eu tenho a dizer que o depoente liberou o nome dele, saiu do anonimato, ele está disposto a vir à CPI, é o Vinícius Lanzoni Gomes, o nome dele, está aqui na documentação, ele é analista do ICEA, do Instituto de Controle do Espaço Aéreo. É um dos únicos analistas do Brasil que possui o curso de ATFM que é Gerenciamento de Fluxo do Tráfego Aéreo na FAA nos Estados Unidos. Então é uma autoridade no assunto. E que fez essa... Entregou essa documentação para mim sobre possíveis indícios de desvios de verba envolvendo a TECH, a empresa TECH e a Aeronáutica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Então como eu não tenho atribuição, não tenho e não tinha, e não tenho atribuição para averiguar esse tipo de coisa, fiz a denúncia ao Ministério Público Federal, imediatamente com a anuência do Procurador Chefe do Ministério Público do Trabalho em São Paulo, ao Ministério Público Federal em São Paulo e ao Dr. Lucas Furtado. Ok?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Senador, me permite só um adendo.? Em uma das fiscalizações que eu acompanhei em Porto Velho com o colega Procurador de lá, nós levamos um susto. Primeiro percebemos que... Bem, a maioria dos órgãos de controle, principalmente as torres não tem saída de emergência, de incêndio, estamos fiscalizando a torre de controle, tinha um avião militar fazendo treinamento e nós sabemos que nem todos os aviões, as aeronaves são controladas pelos controladores de tráfego aéreo. Elas precisam atingir uma certa altitude para que isso possa acontecer. Então ao mesmo tempo que o avião militar estava autorizado a fazer aquele treinamento, ao lado existia um frigorífico e percebemos que existia muitos urubus na pista e para o nosso susto estava passeando um ultraleve ao lado do aeroporto de Porto Velho. Uma atitude transversa nossa, quer dizer, não tem a ver com o aeroporto, mas nós estamos já investigando esse frigorífico. Enfim, tentar mudá-lo porque não poderia ter esse frigorífico ao lado de aeroporto.

Isso pode causar acidentes. Então foi uma irregularidade que eu lembrei aqui que nós constatamos.

[soa a campanha]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Só para lembrar, também um diálogo que nós tivemos aqui. Só mais uma pergunta eu falava. Disse que era a última, mas... à época do acidente, qual o tempo de experiência de cada um. “Jomarcelo, cerca de um ano”. Ontem ele disse numa entrevista que tinha cerca de quatro anos de experiência. Lucivando, “um ano e meio, fui escola de especialista e depois mais um ano e meio fiquei na fase de instrução e totalizando quatro anos e meio a cinco anos de experiência em radar”. Sargento Leandro, “três anos. Três anos e meio”. Roberto Freire, “por volta de quatro anos”. Hoje V.Exª traz uma informação que além da pouca prática era o que tinha menor prática ainda teve todos esses contratempos para a sua aprovação O Jomarcelo.

Então, eu pergunto: Na opinião dos senhores, considerando a complexidade das atividades executadas pelos controladores de voo, considerando o ambiente de completa insegurança como eles alegam que cerca as atividades exercidas pelos controladores de voo, considerando as especificidades do aparato tecnológico disponível, considerando as dificuldades de comunicação existentes no caso concreto em análise, pilotos americanos, deficiência de falar inglês, pelas transcrições que nós temos nós acreditamos que no mínimo três momentos houve dificuldade de comunicação, eu pergunto: O Sargento Jomarcelo que conforme depoimento contava apenas com um ano de experiência reuniu as condições necessárias para agir numa situação que fugisse a normalidade das tarefas? A opinião que V.Exªs. têm, e se têm. Também não quero comentar a esse respeito se V.Exªs....

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Como o Dr. Fábio já mencionou, existe aquela formação inicial no Instituto de Controle do Espaço Aéreo de nove meses, depois eles fazem o estágio, enfim, para chegar a um CINDACTA, como é o caso de Jomarcelo, ele deveria ter uma... Eu entendo que deveria ter uma ampla experiência. Deveria passar, de repente, por uma torre, enfim... Órgãos graduais de importância, entre aspas, do controle de espaço aéreo. Se ele está informando aí que tem um ano e meio está no CINDACTA é uma informação bastante preocupante porque que é uma área que exige experiência. Você não está lidando só com aqueles aviões vamos colocar no norte ou nordeste menos aviões dois, três, tem lugares do País que pousa um avião por dia. Você está controlando, principalmente do CINDACTA I metade do Brasil, do tráfego aéreo que ocorre no espaço aéreo. Então considero bastante complicado se realmente

ele possui um ano e meio, a capacitação parece que seria bastante precária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Segundo ele aqui um ano, só.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Um ano, né? E acrescentando isso que eu disse que não tem havido esses períodos de instrução habituais. Que é justamente para capacitar e atualizar o controlador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor quer opinar sobre isso, doutor?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Realmente a carência de formação ela é sentida inclusive pelas autoridades militares. Vem caindo a formação. Não existe uma carreira atraente, não existem perspectivas.

Então, alguns controladores me disseram: “Doutor, eu estou aqui. Isso é um trampolim pra mim. Vou fazer a minha faculdade e vou embora. Embora eu goste”. Porque o perfil do controlador, Senador Demóstenes, o perfil do controlador, perfil, estou dizendo o perfil a média, não são todos, o perfil do controlador é alguém que é apaixonado pelo que faz e obcecado por segurança. Eles são considerados por todo mundo os anjos do céu. Transportam as pessoas. Pode parecer piegas, mas isso é o que realmente é feito. O que eu percebo é que a segurança aérea no Brasil ao contrário dos outros Países fica muito no elemento humano. Os outros Países fica na tecnologia e nos pilotos. Mas nem por isso os controladores são muito bem tratados. Ganham muito bem, têm uma carreira específica, tem aparato psicológico, tratamento, nos moldes desse documento da OIT. E no Brasil acontece o inverso. O sistema. A segurança aérea fica muito em cima do elemento humano por causa das notórias falhas do sistema, de equipamentos, e os controladores são extremamente maltratados. Na minha visão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Na opinião dos senhores, qual o período mínimo de treinamento para que um controlador de voo possa exercer adequadamente suas atividades? Para estar sozinho sem um Assessor ali naquele momento, sem um assistente.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Está agendado em duas semanas uma visita ao ICEA que nós vamos justamente pegar esse plano de estudo, a informação que nós obtivemos nas nossas investigações é que já está havendo uma modificação da grade horária, enfim, até para poder formar mais, hoje a capacidade de formação é de 160 controladores por vez, por curso, o que é pouco, dentro daquilo que eu falei que é necessário contratação de 600 controladores para regularizar a situação hoje. E me parece que o problema não é somente o tempo, a questão dos

nove meses que é dado hoje de curso. Mas a continuidade da capacitação. E depois que eles acabam esse curso de nove meses e que eles vêem a questão do clima, temperaturas, relevos, enfim, depois a questão de equipamentos--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os senhores chegaram a fazer um estudo sobre a formação em outros Países? A escolaridade exigida...

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Não. No Brasil é nível médio que é um cargo técnico e é exigido a fluência em inglês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa fluência em inglês pelo que V.Ex^a constatou na prática ela existe?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Bem, antigamente só se exigia o domínio daquela fraseologia técnica. Como eu disse, virão auditores da OACI no próximo ano, em março de 2008 para fazer um teste de nivelamento, enfim, teste que confirme que eles possuem fluência ou não. Agora estamos correndo atrás do prejuízo. Tanto a INFRAERO quanto a Aeronáutica estão dando curso de inglês, eu não posso aferir se são cursos bons, isso não foi aferido, e o que me parece o grande problema não é só o tempo da capacitação, mas a continuidade dela e aquela questão do estágio. Os controladores quando eles terminam o curso eles não vão direto para o órgão de controle. Eles têm que fazer o estágio, enfim, na linguagem deles tem que trabalhar como “os esquerdinhas”, quer dizer, a pessoa que auxilia o controlador até adquirir essa experiência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E no caso dos supervisores. Tinham dois supervisores lá que não tiveram nem ciência do problema. O que deveriam fazer os supervisores na opinião de V.Ex^{as}.? No dia do acidente? Porque os dois supervisores eles são supervisores, mas não tiveram noção de nada. Ficaram sabendo do acidente depois. O chefe, inclusive, do sistema chegou a ir embora muito depois eles buscaram já estava em traje civil. Então aconteceu o acidente, mas não houve a percepção naquele momento que tinha acontecido o acidente.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Essa informação eu não tinha, mas o supervisor ele é responsável por aquele setor que ele está coordenando. Geralmente são duplas de controladores e possui o supervisor. Acho que foi o senhor que falou, aos *briefing*, ou Dr. Fábio, não lembro, nesse *briefing* quando um controlador saiu do turno e iniciou-se o novo turno, inclusive o supervisor tem obrigação de informar, não só os controladores, o supervisor tem obrigação de informar todo o tráfego em movimento, a questão cli-

mática, temperatura, ventos. Então nesse caso acredito que haveria até uma responsabilidade solitária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Durante esse depoimento eu ainda questionei, “o senhor fala bem inglês?” O Jomarcelo disse: “Não”. “O senhor admite que pode ter havido uma dificuldade de comunicação?” “Não”. “Não houve essa dificuldade de comunicação?” “Não”. Ele diz que não fala bem inglês, mas também não admite que houve dificuldade. Na opinião dos senhores, o desconhecimento da língua inglesa por parte do Sargento Jomarcelo especificamente e outros de alguma forma contribuiu para agravar o nível de segurança que os cercava? Esse desconhecimento não poderia ter influenciado as omissões por ele praticadas? Na opinião dos senhores, outros idiomas deveriam ser aprendidos ou aprofundar bem no inglês já seria uma boa solução? O que pensa V.Ex^{as}?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Como eu citei aqui, Excelência, nós sugerimos a fluência em inglês, na língua inglesa, até porque uma exigência internacional e também que os controladores tenham influência ou pelo menos o conhecimento da fraseologia técnica em espanhol devido a proximidade de vários Países que tem essa língua como língua matriz. Quer falar alguma coisa?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Eu concordo plenamente. Fiz também o Relatório, depois faço chegar à Comissão, e essa questão do... Principalmente os movimentos aéreos no sul do País em face da proximidade do MERCOSUL. Mas voltando, Excelência, sobre a questão do inglês, o que acontece? A INFRAERO paga 150 reais para ajudar o controlador a fazer um curso de inglês. Agora, eles trabalham em turnos ininterruptos. Eles dizem: “Mas que curso eu vou fazer de inglês? Eu tenho que fazer uma escola Vip. E uma escola Vip, um curso de inglês, pelo menos em São Paulo, eu não tenho como tirar do bolso”. E os militares também. Eles trabalham em turnos ininterruptos. Quer dizer um dia de manhã, de tarde e de noite oito horas. E a Aeronáutica sabia há mais ou menos, acho que termos de oito a dez anos que em 2008 a ICAL e a OACI, Organização Internacional da Aviação Civil, o compromisso que o Brasil firmou com a ICAL e a OACI de que em 2008 teria que ter seus controladores em nível avançado de inglês. Deixou-se, deixou-se, deixou-se e agora não vai dá tempo de se cumprir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu pergunto ainda, o Comandante da Aeronáutica hoje fazendo a exposição disse que os operadores trabalham nesse turno de oito horas com duas horas de intervalo entre os turnos. E que a coisa funciona mais ou menos da seguinte forma: Começa

às seis da manhã, vai até duas da tarde com duas horas. No outro dia volta, começa às duas da tarde, ou seja, tem 24 horas do momento que sai para voltar. E completados três dias têm dois dias de folga. É exatamente isso? E isso é considerado uma escala insatisfatória, digamos assim? É uma escala que não é inconveniente? Qual seria a melhor escala?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita, na consideração dele ainda, do que disse o Relator, o Comandante informou que eles somam um total de 156 horas contra uma média de 180 horas nos Estados Unidos. Sendo que lá é fixo. Cinco dias na semana.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Segundo eles 20 horas a mais os operadores internacionais trabalhariam que os brasileiros.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Com relação a carga de trabalho mensal mínima e máxima na verdade existe uma tabela e uma legislação militar que estabelece de acordo com a qualificação de órgão de controle, enfim, o órgão pode ser A, B, C, D, dependendo da quantidade de aeronaves que... Do fluxo de tráfego aéreo naquele aeroporto, então a carga de trabalho mensal varia entre 120 a mínima e 168. Há um escalonamento. Se o aeroporto tem maior capacidade como Brasília CINDACTA I a carga seria mínima de 120 e máxima de 144. E aí vamos aumentando dependendo do tipo de aeroporto ou aeródromo. Nós defendemos que esses turnos de escala são prejudiciais ao trabalhador porque prejudicam seus ritmos biológicos. Você trabalha um dia de manhã, um dia à tarde e um dia a noite. Geralmente o trabalho a noite é de 12 horas. E eles alegam, consideram que tem baixos salários ainda realizam outras atividades.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Existe esse trabalho noturno então de 12 horas?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Eu posso citar aqui o CINDACTA I, que está no Relatório como exemplo, os turnos são de 06h30 às 14h. De 14h às 21h30 e de 21h30 às 06h30. Na verdade dá nove horas e meia aqui. Mas no período noturno. Quer dizer, as escalas... Os turnos são bastante prolongados, o que prejudica o ritmo biológico. Eles trabalham de manhã, outro dia à tarde...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): 21h30 a...?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: 06h30 da manhã.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas não é de 06 às 14?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Não. Nós verificamos aqui no CINDACTA I que era de 06h30 às 14h, 14h a 21h30 e 21h30 às 06h30. Esses são os turnos. Há uma previsão de um repouso de duas a três horas, a depender do Comandante do local a partir da segunda hora de trabalho. Isso aqui no CINDACTA I.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.Ex^a já mencionou, e V.Ex^a também falou do *briefing*. Mas no caso específico o Jomarclo transferiu o trabalho para o Lucivando e para o Leandro sem passar nenhuma informação. E no momento também o supervisor não estava ali para passar. V.Ex^a disse que isso é regimental. Que deveria naquele momento estar prestando todas as informações.

Então, V.Ex^a confirma que na sua opinião houve omissão de supervisor que deveria ser responsabilizado solidariamente.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Se não houver a informação... Realmente eu não tenho esse dado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas pelo que nós temos é exatamente isso.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Eu entendo que sim, até MMA 100-30 que eu falei estabelece as obrigações de cada posto de trabalho do controlador do supervisor, enfim, o supervisor é o responsável também por aquele setor, por aquele movimento naquele horário.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Excelência, se me permitir...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Falar em tese porque é um processo que está *sub judice*, já foi denunciado, a denúncia foi aceita, mas a questão que eu coloco, quer dizer, volto àquela pergunta, o controlador Jomarclo ele... Como eu disse, um rapaz extremamente novo. Extremamente inexperiente. Para ter uma idéia da complexidade da coisa, a carteira de motorista que nós temos que vale para o Brasil todo, a homologação deles não é assim não. Se muda de uma torre para outra ele tem que fazer nova homologação porque é um novo tráfego, são novas aerovias. É tudo diferente.

Então, sem dúvida alguma eu acho que em qualquer tipo de relação hierarquia que há, quem falhou e quem está imediatamente superior também responde. Não há como haver isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu até queria aproveitar e ler para os senhores essa conversa que nós tivemos aqui com o

Sr. Alexandre Xavier Barroca, que era um supervisor. Eu disse: “O supervisor ele pode ser chamado para numa emergência ajudar o controlador numa operação do sistema?” Ele respondeu: “Pode. Ele pode ser solicitado. Com certeza ele pode ser solicitado”. “Naquele dia os senhores se encontravam no momento em que as dificuldades começaram até a colisão entre as duas aeronaves?” “Sim. Nós estávamos presentes. Estávamos juntamente com a equipe”. “Quando aconteceu de um avião passar por Brasília, ficar seis minutos com o transponder ligado, em seguida sumir, perder o contato secundário, essa situação foi imediatamente comunicada a qualquer dos dois supervisores?” Dos dois supervisores. “Não. Não foi comunicada”. “Nenhum dos dois sabia. Durante toda essa operação até a colisão em algum momento os senhores foram chamados pelos controladores para dizer que vivia ali uma operação atípica, ou só tomaram conhecimento depois do choque?” “Eu tomei conhecimento quando o avião com atraso da aeronave da GOL, somente nesse momento tomei conhecimento que havia uma irregularidade. Seria um atraso. A aeronave estava atrasada para entrar na nossa aérea”. Veja só. Então isso o supervisor. “Muito bem. Em nenhum momento durante a operação o senhor teve ciência da gravidade do problema que estavam enfrentando. Chamado às cegas, tentativa de contactar Manaus, a não tentativa posterior de chamar Manaus para resolver os problemas... Os coordenadores não chamaram os supervisores para dizer que enfrentavam o problema”. “Não senhor, não fui informado”. Isso o supervisor. “O senhor só teve conhecimento depois que o acidente aconteceu e começaram a perceber o atraso do avião da GOL. Foi isso?” “Exatamente. É comum uma aeronave eventualmente não conseguir contato devido a vários problemas de frequência. Por ser de costume talvez o operador não tenha achado necessário acionar o supervisor naquele momento”. “O Sargento Antônio Francisco Costa de Castro que é outro supervisor também não foi alertado em nenhum minuto do que acontecia? Então ali não se estabeleceu uma situação de anomalia, ninguém percebia que estava prestes a acontecer um grave acidente?” Aí vem o Sargento Antônio Francisco Costa de Castro. “No momento do acidente eu só fiquei sabendo realmente após o acidente. Em nenhum momento fui alertado”.

Então veja só, o que parece é que ninguém teve consciência que aquilo era negócio de rotina. Ninguém se apercebeu que ali poderia estar acontecendo um acidente grave. Os supervisores não auxiliaram o Jomarcelo a passar, nada disso. Então eu pergunto, na opinião dos senhores, pelo que nós lemos aqui, há um não uma desarticulação nesse setor entre os contro-

ladores e os seus supervisores? Como justificar tal desarticulação no contexto de insegurança e de in experiência que cercava o Sargento Jomarcelo? Será que eles não tinham percebido o supervisor? Porque o supervisor tem que ter mais experiência, que o Jomarcelo precisava de uma assistência? O supervisor Alexandre Barroco ao tentar justificar a atitude dos controladores asseverou: “Por ser de costume, talvez o operador não tenha achado acionar o supervisor naquele momento”.

Qual a opinião dos senhores sobre esse aspecto? Haveria uma acomodação por parte dos controladores diante dos problemas recorrentes? Quer dizer, isso é um hábito?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Posso falar primeiro agora? Excelência, eu concordo. Eu subiria essa escala hierárquica até o comandante do CINDACTA. Agora, quem deveria ser convocado para falar sobre isso também são os comandantes da época. E não comandante atual. A minha opinião com todo respeito. E em relação... Eu tenho receio, Senador, com todo respeito, que se fuja. Que isso seja um grande... Enveredar por esse caminho. Claro que tem que ser responsabilizado e tudo, mas que não haja uma mudança de foco, não seja uma grande mudança de foco em relação a todo o sistema que está aí grave, problemas sérios. Os pilotos com medo de voar. Os relatórios estão aqui, de acidentes, de repórter de acidentes constantemente... Isso não é ficção está acontecendo no nosso País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso são os relatórios de perigo?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Os relatórios de perigo estão aqui. Os três CINDACTAs. Menos os de Brasília. E são recentes, recentíssimos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Vamos ter acesso.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Estou deixando com V.Ex^a. Tenho essa preocupação dessa mudança de foco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.Ex^a já deu sua opinião. Eu perguntaria ao Dr. Alessandro. V.Ex^a acha também que o militarismo nesse caso é um problema? V.Ex^a é a favor da desmilitarização? Ou V.Ex^a não quer entrar nessa...?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Na verdade a posição oficial do Ministério Público do Trabalho é que essa é uma questão de Governo e refoge as nossas atribuições.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Mas de toda sorte, como eu disse aqui, a questão do

tríplice regime incomoda. Porque nós temos controladores militares estatutários e celetistas com regimes diferentes de leis com direitos e deveres.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para encontrar uma solução para três categorias. Ou seja, eles têm que ter um tratamento uniforme.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Uniforme. É o que nós pregamos. Não pode haver um controlador que receba oito mil e outro receba dois mil

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Eu comungo da idéia do seguinte, de todos os ramos o Ministério Público do Trabalho é o único ramo que tem uma posição clara, política. Mas a política no sentido de lado bom político. Vamos dizer. Política no sentido de transformação. Porque o Ministério Público ele é o efetivador, o Ministério Público do Trabalho é o efetivador dos direitos sociais. Então ele tem um lado, a opção dele é o trabalhador.

Então, e nessa questão de transformação, eu não vejo como melhorar as condições de trabalho. É por isso que eu emito essa opinião até porque tem a opinião da OIT nesse assunto. Trata-se de um documento não vinculante, tudo bem, mas é uma orientação a ser seguida, é um norte, então eu tenho essa opinião. Acho que sem dúvida alguma é uma atitude, é uma decisão política que tem que ser tomada, mas nem por isso eu posso não deixar de me manifestar como cidadão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Claro. Gostaria de colocar na Mesa uma questão que talvez pelos senhores serem do Ministério Público do Trabalho vale a pena investigar, não sei se está na órbita de atuação, a INFRAERO gasta cerca de 40 milhões por ano para manter dentro da estatal um batalhão de assessores, gerentes e assistentes. No início desse mês a empresa contabilizou 263 contratos especiais sendo 37 na navegação aérea. Nenhum desses funcionários é servidor de carreira. São parentes de servidores, afilhados e familiares de políticos e amigos de amigos. Os donos nesses cargos de confiança com salários que variam de 7.400 a 12.400 foram apelidados de “jabutis”, porque ninguém sabe exatamente como eles subiram até postos tão altos. Quantos são e o valor mensal dos contratos especiais da INFRAERO? Contratos especiais, 226. Custo mensal, 2 milhões, 640 mil. Contratos especiais da navegação aérea 37. Custo mensal, 429 mil e 200 reais. Total de contratos especiais, 263. Custo mensal total, três milhões, 120 mil. Fonte: Superintendência de marketing e comunicação social da INFRAERO.

Para o Procurador do Trabalho, Fábio Leal, uma estatal como a INFRAERO não pode contratar esse contingente sem concurso público. Isso é ilegal? Segundo o Dr. Fábio Leal a maioria dos contratos de trabalho pode ser encarado como nula. Os senhores têm conhecimento se foi aberto algum procedimento investigativo por parte do MPT para apurar irregularidades nessas contratações pela INFRAERO? Se afirmativo quais os resultados até o momento obtidos?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Não tenho informação se há procedimentos. Comungo da manifestação do Dr. Fábio Leal que estava presente até pouco tempo que deveria haver a elaboração de concurso público por tratar-se da INFRAERO, mas eu não tenho aqui agora informação. Posso verificar e mandar para o senhor se há alguma investigação e inclusive mandando o resultado dessa investigação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em algumas localidades há vagas excedentes de controladores?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Como eu disse, a legislação, as vagas são fixadas por lei. E existem hoje cerca de 244 vagas a serem supridas. Agora, verificando a quantidade de controladores por órgão de controle prevista por lei e existentes, nós verificamos, enfim, que em Afonso no Rio de Janeiro há um controlador a mais, Santa Cruz no Rio de Janeiro, em Brasília no CINDACTA I, 14. No DTCE de Brasília, 10. Em Pirassununga, em São Paulo e São Luis do Maranhão um controlador excessivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, faltando em alguns lugares e sobrando em outros. O que dá a entender que pode haver uma proteção. O que V.Ex^a pensa?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Não, na verdade, eu não posso afirmar isso. Mas uma das nossas proposições é que haja um redimensionamento do quantitativo de controladores por órgão de controle. Porque esses cálculos foram feitos há muito tempo então é preciso que sejam refeitos para saber qual o efetivo que deve conter em cada órgão de controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nessa emergência pode haver contratação de estrangeiros ou militares da reserva para exercer a função de controlador de tráfego aéreo?

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Com relação aos estrangeiros, enfim, qualquer controlador vai ter que passar pelo curso de formação. E qualquer controlador a contratação vai ser ou por concurso público ou aqueles contratos temporários como ocorreu esse ano se não me engano 40 militares da reserva por prazo indeterminado. Não me parece inte-

ressante essa contratação de estrangeiros porque de toda sorte vão ter que passar pelo curso de formação, vamos colocar de nove meses, um estágio...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Até aprender português...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ministério do Trabalho, Ministério da Justiça.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: É. Enfim, você vai contratar esses estrangeiros para de repente eles irem embora. Então seria melhor você formar e bem formar trabalhadores. Enfim, que vão continuar no nosso tráfego aéreo.

Com relação aos aposentados, bem, eles também vão ter que passar por esses cursos de formação, principalmente se eles trabalhavam em um órgão de controle e vão ser chamados para outro. Então, vai ter que haver essa formação. Geralmente é por prazo determinado e se esse aposentado está na reserva há muito tempo, e como se não fosse controlador. Vai ter, passar pelo curso de novo. Então, não me parece interessante. De toda sorte nesse caso específico os aposentados eles saem da aposentadoria e deixam receber a aposentadoria e voltam a receber salário normal. Os soldos, né, no caso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Ministério Público do Trabalho fez um levantamento da quantidade de aquartelamento já ocorridos? Qual a consequência desses aquartelamentos para os controladores de tráfego aéreo?

SR. FÁBIO DE ASSIS FERNANDES: Voltando, Excelência, sobre a questão da INFRAERO, até falam a INFRAERO é composta de muitos “fabianos”. Não de Fábio, mas FAB. Força Aérea Brasileira. Muitos desses cargos que V.Ex^a se referiu são de ex-militares, ou seja, militares da reserva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Olha, mas eu tenho aqui uma informação que diz o seguinte. O ex-Deputado Federal Leur Lomanto atual Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, emplacou o irmão Marco Antônio de Brito Lomanto como Assessor I. Remuneração 10.387,32 em junho de 2006. E o primo Edson Lomanto como Assessor III no Aeroporto de Paulo Afonso na Bahia. A ex-mulheres do líder do Governo na Câmara Henrique Eduardo Alves também conseguiu emprego na Superintendência Regional do Centro-Oeste. Mônica Infante de Azambuja trabalha com o cargo de Assessor II, salário de 8.700 no Aeroporto de Brasília. O Senador João Ribeiro, PR do Tocantins indicou funcionários para trabalhar no Aeroporto de Palmas. Entre eles o próprio filho. João Ribeiro Júnior, que ocupa o cargo de Assistente I na estatal, cuja remuneração é 5.300,00. Na INFRAERO também há cargo de con-

fiança ocupados por irmãos que entraram na estatal graças a indicações políticas. Em Palmas trabalham Mário Reis de Sousa com a função de assistente do Superintendente do aeroporto. Ele é irmão do braço direito do Brigadeiro José Carlos Pereira, o Assessor Pessoal do Presidente Josenvalto Reis de Sousa que também é classificado como “jabuti”. Ainda parentes de servidores concursados como o irmão e a cunhada da diretora de engenharia Eleuza Theresinha Manzoni dos Santos Lores. Eleuza é alvo de investigação do Ministério Público de São Paulo, do Tribunal de Contas da União e da Controladoria-Geral da União. Jorge Fernando Manzoni é Superintendente do Aeroporto São José dos Campos, e Kátia Villa Nova B. Manzoni dos Santos foi nomeada em 2004 como Assistente II no Aeroporto de Campinas.

Então tem uma grama aí muito boa também fora dos quadros de aposentados. Acho que merecia uma investigação até porque em alguns Estados o Ministério Público tem exigido a demissão de parentes. Já tem até ações judiciais julgadas procedentes nesse sentido. Eu perguntaria sobre os aquartelamentos.

SR. ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA: Nós fizemos esse levantamento no CINDACTA, principalmente, o aquartelamento é chamado de “plano de reunião”. Significa que o controlador militar vai ter que ficar sobreaviso no órgão de controle.

Então, no CINDACTA I em Brasília, houve quatro acionamentos do centro de controle de área e seis do Centro de Operações Militares entre 2005 e 2006. E anteriormente esse período não há nenhum registro. No CINDACTA II, em Curitiba, dois acionamentos em 30 de março agora desse ano no Centro de Operações Militares. No CINDACTA III um acionamento há quatro anos, e tanto no CINDACTA IV quanto no serviço regional de proteção ao vôo não houve acionamento de plano de reunião. Agora eu ressalto que como há aquela estipulação da carga de trabalho mensal mínima e máxima e geralmente a escala já sai fechada no fim do mês anterior ao de serviço, se você tem uma escala que prevê uma quantidade de horas a trabalhar próximo ao máximo, se tem esse sobreaviso, você pode extrapolar essa carga de trabalho mensal. Então nós não indicamos devido a especificidade da função nós não indicamos a prestação de trabalho sobre a jornada até pelas responsabilidades, pelo grau de atenção, de descanso mesmo que os controladores devem ter. Então nós levantamos. Teve esses aquartelamentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Estou feliz com o depoimento de V.Ex^{as}.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Indago se o Senador João Pedro não tem nada a

tratar. Então só quero agradecer ao Dr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho, Dr. Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente pela enorme contribuição que trazem à CPI. Muito obrigado pelos senhores.

Está encerrada a presente Sessão. Próxima Sessão será na quarta-feira, às 11h, quando faremos a leitura e colocaremos em discussão o primeiro Relatório do Senador Demóstenes Torres sobre a chamada crise do apagão que é a primeira etapa do trabalho judiciosamente encaminhado por ele as causas do acidente em si. Às 11h de quarta-feira.

*Reunião encerrada às 21h39 Senador
Tião Viana, Presidente*

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO,
CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007,
DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDI-
ÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS
AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO
SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO,
BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO
PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDEN-
TE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO
DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA
GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN
EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO
MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS
CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO
EM 30 DE MARÇO DE 2007**

**Ata da 8ª reunião de 2007 realizada em 06 de
junho de 2007**

Ata Circunstanciada da 8ª Reunião de 2007, realizada em 06 de junho de 2007, quarta-feira, às 14 horas e sete minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a apreciação do Primeiro Relatório Parcial do Senador Demóstenes Torres.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator
Tião Viana (PT-AC) - Presidente
Sibá Machado (PT-AC)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Gilvam Borges (PMDB-AP)
Wellington Salgado (PMDB-MG)

Romeu Tuma (PFL-SP)

Ideli Salvatti (PT-SC)

João Pedro (PT-AM)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-

AC): Declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401 de 2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy, que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo, ocorrido em 30 de março de 2007. Esclareço que a pauta desta reunião destina-se a apreciação do relatório parcial do Senador Demóstenes Torres, Relator da Comissão.

Neste momento, a Presidência passa a palavra ao Relator para iniciar a leitura do relatório, enquanto os demais Senadores chegam ao Plenário para acompanhar, discutir e votarmos a matéria. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Srs. Senadores, a presente Comissão Parlamentar de Inquérito CPI, conhecida pelo nome de CPI do Apagão Aéreo, foi criada pelo requerimento 401 de 2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy da American ExcelAir, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo, ocorrido em 30 de março de 2007.

A presente CPI, nos termos da proposta de trabalho aprovada, adotou três linhas básicas de investigação: a) as causas do acidente com o voo 1907 da Gol; b) os problemas do sistema de tráfego aéreo brasileiro; e c) os ilícitos administrativos e penais na Infraero. Este Relatório Parcial está circunscrito às causas e consequências do acidente aéreo entre o Boeing da Gol e o jato Embraer Legacy da ExcelAir, análise feita com base nas conclusões do inquérito policial federal (IPL) nº. 670/2006, da Superintendência da Polícia Federal no Estado do Mato Grosso, do laudo pericial do Instituto Nacional de Criminalística da Polícia Federal, da denúncia do Ministério Público Federal oferecida nos autos do Processo nº. 2006.36.03.006394-2 e nos depoimentos e documentos colhidos por esta CPI.

2. OS FATOS.

Em 29.09.2006, às 14h50min (horário de Brasília), ou 17:50 (no horário internacional para aviação, denominado horário UTC), a aeronave modelo Embraer Legacy, prefixo N600XL, de propriedade da empresa americana ExcelAir Services Incorporation, decolou do Aeroporto de São José dos Campos/SP com destino ao Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus/AM.

No mesmo dia, por volta das 16h33min – horário de Brasília ou 19h33min no horário UTC – a aeronave modelo Boeing 737-800, prefixo PR-GTD, da empresa brasileira Gol Linhas Aéreas, decolou do Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus/AM, com destino ao Aeroporto Internacional de Brasília/DF. Às 16h56min (horário de Brasília), ou 19h56 (hora UTC), no espaço aéreo sobre o Estado de Mato Grosso, correspondente ao município de Peixoto de Azevedo, as aeronaves se chocaram no ar, vindo a aeronave da Gol Linhas Aéreas a cair no solo, causando a morte de 154 pessoas, entre passageiros e tripulantes, não havendo nenhum sobrevivente. A aeronave Legacy N600XL, pilotada pelos americanos Jan Paladino e Joseph Lepore conseguiu manter-se no ar, e pousou, cerca de 20 minutos depois, na Base Aérea da Aeronáutica na Serra do Cachimbo, no Estado do Pará.

Após o trágico acidente, considerado o maior da história da aviação brasileira, desencadeou-se um cenário de problemas no controle do espaço aéreo, com panes em equipamentos e sistemas de radar, manifestações promovidas por controladores do tráfego aéreo e turbulências nos aeroportos, tendo como consequências atrasos e cancelamentos de vôos.

No relatório do IPL nº. 670/2006, o delegado de Polícia Federal indiciou os cidadãos americanos Jan Paul Paladino e Joseph Lepore pelas incursões nas penas do artigo 261, § 3º, combinado com artigo 263, com pena cominada pelo artigo 258, combinado com artigo 121, § 4º, todos do Código Penal, pela prática do crime de exposição de aeronave a perigo, na forma culposa, com resultado morte. O delegado de Polícia Federal deixou de indiciar os sargentos da Aeronáutica que atuavam como controladores de vôo no dia dos fatos, e que, por suas condutas, poderiam ter concorrido para o resultado, sob o argumento de que, no seu entendimento, tratava-se de crime militar. Apontou, contudo, de forma circunstanciada em seu relatório, as condutas individualizadas dos militares.

O Ministério Público Federal ofereceu denúncia contra os cidadãos americanos Jan Paladino e Joseph Lepore, e também em relação aos sargentos da Aeronáutica Jomarcelo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José de Barros e Felipe Santos dos Reis, considerando-os como culpa-

dos pelo acidente baseado nas provas colhidas pela Polícia Federal.

O procurador da República Thiago Lemos de Andrade considerou que a conduta dos militares não estava prevista no Código Penal Militar, e sim no Código Penal, razão pela qual decidiu pelo oferecimento de denúncia contra todos na mesma ação penal, perante a Justiça Federal em Sinop/MT. A denúncia foi recebida integralmente pelo Juiz Federal de Sinop, dando-se início, portanto, à ação penal.

A par da investigação conduzida pela Polícia Federal, a Aeronáutica, através do CENIPA – Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos –, vem desenvolvendo procedimento investigatório que, ao contrário daquela desenvolvida pela autoridade policial, não visa apontar culpados, mas conhecer todos os fatores contribuintes para o acidente, seja a conduta humana, sejam fatores operacionais e sistêmicos, sejam falhas relacionadas a equipamentos, para permitir que medidas sejam tomadas a fim de evitar a recorrência de novos acidentes. O Coronel-Aviador Rufino Antonio da Silva Ferreira preside o procedimento do CENIPA, tendo dez anos de experiência em investigação de acidentes aeronáuticos. A previsão é de que o trabalho do CENIPA encerre-se até o final deste ano.

Para a elucidação dos fatos que envolvem o acidente, foram ouvidos por esta CPI: a) No dia 24.05.2007, o Primeiro-Sargento Wellington Andrade Rodrigues, controlador de vôo de Brasília e o Sr. José Carlos Botelho, Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo; b) No dia 28/05/2007, os controladores de vôo sargentos da Aeronáutica Jomarcelo Fernandes dos Santos, Lucivando de Tibúrcio de Alencar, Leandro José de Barros e Francisco Roberto Agostinho Freire, os supervisores dos controladores sargentos Antonio Francisco Costa de Castro e Alexandre Xavier Barroca, e o Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Rufino, Chefe do Cindacta I; c) No dia 29.05.2007, os oficiais da Aeronáutica Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, chefe do CENIPA e o Coronel-Aviador Rufino Antonio da Silva Ferreira, Presidente da Comissão de Investigação do CENIPA; o Sr. Edgard Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos; o Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol Transportes Aéreos S.A. e o Sr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A; d) No dia 30.05.2007, o delegado de Polícia Federal Renato Sayão Dias, que presidiu o IPL 670/2006; o Sr. Lucas Rocha Furtado, Procurador Federal do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União; e o Sr. Cláudio Candiota, Presidente da Associação dos Passageiros de Transporte Aéreo,

ANDEP; e) No dia 04.06.2007, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; o Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil; o Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, membro do Sindicato Nacional dos Aeronautas; o Sr. Plínio de Aguiar Júnior, Presidente da ANATEL; o Sr. Fábio de Assis Fernandes, Procurador do Ministério Público do Trabalho; e o Sr. Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho.

3. A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO. O controle do espaço aéreo brasileiro é atribuição exclusiva da Aeronáutica, conforme previsto no artigo 18 da Lei Complementar nº. 97/99, modificada pela Lei Complementar nº. 117/2004, que dispõe: Art. 18. Cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares: II – prover a segurança da navegação aérea; Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Aeronáutica o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como “Autoridade Aeronáutica” para esse fim e aí segue.

As regras do ar e serviços de tráfego aéreo constam da Instrução do Comando da Aeronáutica 100-12 (ICA 100-12), aprovada pela Portaria DECEA nº. 42/SDOP de 03.12.2005, em vigor a partir de fevereiro de 2006.

4. AS CONCLUSÕES DA POLÍCIA FEDERAL E A ANÁLISE DOS ELEMENTOS COLHIDOS PELA CPI. O relatório do IPL nº. 670/2006, analisa o acidente sob quatro aspectos: 1. O plano de voo, sua dinâmica no caso analisado e regras do ar aplicáveis; 2. Os equipamentos aeronáuticos transponder e TCAS, seu funcionamento e operação pelos investigados e regras do ar aplicáveis; 3. As comunicações aeronáuticas e regras aplicáveis; 4. A prestação do serviço de controle do espaço aéreo no caso em concreto e as regras do ar aplicáveis. O depoimento prestado pelo delegado Renato Sayão Dias nesta CPI, seguiu fielmente as conclusões de seu relatório.

4.1. O PLANO DE VOO. Em relação ao plano de voo, constam as seguintes conclusões no IPL (páginas 12 e seguintes do relatório):

5. O plano de voo descrito nas fls. 60 dos autos, traduzido e explicado nas fls. 13ss do laudo pericial e na informação de fls. 747ss dos autos, a decolagem da aeronave Legacy do Aeroporto de São José dos Campos, seria feita às 17h30min (horário UTC). A aeronave deveria subir gradualmente até atingir o nível de voo 370, correspondente a 37.000 pés, aproximadamente 11.277 metros.

Seguiria a aeronave no sentido da cidade de Poços de Caldas/MG, onde está localizado um ponto de auxílio da navegação aérea designado como PCL. Nesse ponto a aeronave ingressaria em uma aerovia existente no espaço aéreo brasileiro, denominada UW2, cujo sentido de deslocamento é único e apontado para Brasília, ou seja, para outro auxílio à navegação aérea, designado BRS (quanto ao conceito de aerovia, solicito consulta às fls. 750ss dos autos). Isso aqui como está transcrito eu coloquei da mesma forma isso está dentro do inquérito policial e dentro, principalmente do laudo pericial, que foi feito pelo Instituto Nacional de Perícia da Polícia Federal. Então muitas das páginas aqui referidas como é uma transcrição *ipsis literis*, então, dizem respeito ao que nós temos aqui e o que está dentro do inquérito policial, como eu estou transcrevendo eu não poderia suprimir.

6. Ao atingir Brasília, a aeronave passaria a voar em outra aerovia destinada a Manaus e designada como UZ6, essa com duplo sentido de deslocamento. Nessa aerovia o plano de voo previa sua descida para o nível de voo 360 até atingir o ponto de notificação compulsória denominado TERES, existente na UZ6. Atingido este ponto, a aeronave ascenderia para o nível 380 até chegar ao Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus, cuja sigla é SBEG. Isso aqui é só para alertar, aqui diz que é duplo sentido de deslocamento, realmente é, no sentido Brasília-Manaus o nível mão é sempre par. E, no sentido Manaus-Brasília, o nível que é considerado mão é o nível ímpar.

7. Conforme bem explicado na informação de fls. 751ss, a aerovia UZ6 possui duplo sentido, ou seja, aeronaves nela voam em sentidos contrários, como se fosse uma espécie de mão dupla. Faz-se necessário, então, a aplicação de regras para o chamado voo RVSM, separação mínima vertical reduzida, em que é estabelecida a distância vertical de 1000 pés entre as aeronaves.

Para as aeronaves que vêm do norte do país, descendo pela UZ6, os níveis utilizados são os ímpares – de FL 290 a FL 410; para aquelas que vêm do sul do país, subindo pela UZ6, os níveis utilizados são os pares – de FL 300 a FL 400.

8. As cartas náuticas juntadas nas fls. 761/762 trazem em si estas informações, sendo documentos de consulta rotineira dos aeronautas.

9. O plano de voo apresentado, portanto, estava de acordo com as normas acima descritas.

10. O plano de voo foi elaborado a pedido da EMBRAER pela empresa Universal Weather e submetido eletronicamente pela Embraer ao Centro de Controle de Tráfego.

11. Conforme apurado nas investigações, o plano de voo, contudo, não foi seguido, tendo a aeronave Legacy seguido todo o tempo, em piloto automático, a 37.000 pés.

12. As regras do ar e serviços de tráfego aéreo constam da Instrução do Comando da Aeronáutica 100-12, ICA 100-12, aprovada pela Portaria DECEA nº. 42/SDOP, de 03.11.2005, em vigor a partir de fevereiro de 2006.

As regras deste diploma normativo se aplicam a todas as aeronaves que utilizem o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, item 1.2 ICA 100-12.

13. Aplicam-se ao caso ora investigado as seguintes regras:

a) Conforme o item 3.4.1. do ICA 100-12, o piloto é o responsável para que a operação se realize de acordo com as regras do ar, somente podendo delas se desviar quando absolutamente necessário ao atendimento de exigências de segurança.

b) Conforme o item 3.4.2.1, o piloto, antes de iniciar o voo, deve ter todas as informações necessárias ao planejamento de voo, estabelecendo o item 3.4.2.2 às informações básicas necessárias.

c) Conforme o item 4.3.3, todas as mudanças introduzidas em um plano de voo devem ser comunicadas de imediato ao órgão ATS, órgão de controle de espaço aéreo correspondente.

d) Conforme o item 4.6.2, toda aeronave deve ater-se ao plano voo em vigor, qualquer modificação no plano de voo deverá ser previamente solicitada ao órgão de controle do espaço aéreo e só pode ser realizada, após o órgão de controle do espaço aéreo emitir nova autorização.

15. Ressaltaremos as comunicações relevantes estabelecidas entre São José dos Campos (GNDC/TWR/APP/SJ) e o piloto da aeronave Legacy N600XL. Transmissão do nível de voo e cotejamento pelo piloto: Horário: 17:41:57; Autor: o controlador de tráfego aéreo João Batista da Silva; Diálogo: November seis, zero, zero x-ray lima, ATC permissão para Eduardo Gomes, nível de voo três, sete, zero, direção Poços de Caldas, código squawk do transponder quatro, cinco, sete, quatro. Após a decolagem faça partida Oren. Horário: 17:42:26; Autor: piloto Joseph Lepore, Diálogo: Ok senhor, eu peguei a pista um cinco para So... Ah SBEG, nível de voo três, sete, zero eu não peguei o primeiro fixo, squawk quatro, cinco, sete, quatro, partida Oren. Isso aqui está Joseph Lepore é John Lepore, que é só para corrigir. Isso para manter a harmonia do texto em dois momentos, o Senador Tião Viana já se apercebeu.

Percebe-se que não houve a transmissão completa do plano de voo por parte do órgão ATC; não

houve, por sua vez, qualquer contestação por parte do piloto acerca do limite daquela autorização. Conforme previsto no plano de voo, logo após este último contato, às 18:55:28, a altitude planejada deveria ser de 36.000 pés, nível 360. Claro está, conforme consta nas fls. 20 e 21 do laudo pericial, que a aeronave não alterou sua altitude ao passar por Brasília.

Conforme previsto no plano de voo, às 19h33min, aproximadamente, ao passar por TERES, a aeronave deveria subir a 38.000 pés, nível 380.

16. Em que pese a constatação de falhas do controle do espaço aéreo, que devem ser objeto de investigação pela Aeronáutica, em procedimento de competência da Justiça Militar, isso foi o concluído pelo Delegado naquela ocasião, conforme explicaremos mais adiante, não houve, por parte dos pilotos a conduta de seguir seu plano de voo ou caso supusessem ter sido o mesmo alterado pelo órgão ATC, questionar de forma clara, se a partir daqueles momentos deveria seguir o plano ou manter a altitude de 37.000 pés (sic), isso aqui está do jeito que está escrito.

17. Existem dois tipos de serviço radar: serviço de vigilância radar e serviço de vetoração radar. O primeiro é disciplinado no item 14.11 do ICA 100-12; o segundo, no item 14.12 da norma.

18. Nota-se que, às 18:51:14, no diálogo acima transcrito, o controlador define que a aeronave está sob vigilância radar, e não sob a vetoração radar, é aquele diálogo, aqui fala, acima transcrito, porque está transcrito no inquérito, que é aquele diálogo em que o piloto ao se aproximar do de Brasília ele diz que está a 37 mil pés e o controlador diz que está ok.

Então, naquele momento ele fala: “Segue vigilância radar” e não: “Vetoração radar”.

19. Aduz o item 14.11.4 que durante a prestação de serviço de vigilância radar, a responsabilidade de navegação é do piloto em comando da aeronave.

20. A vetoração radar, ao contrário, transfere ao controlador de voo a responsabilidade pela navegação da aeronave, devendo transmitir para a mesma as alterações de proa e mudança de níveis necessárias, item 14.12.1.

21. Não há nos diálogos travados qualquer menção ao início de prestação de serviço de vetoração radar, razão pela qual a responsabilidade pela navegação da aeronave era do piloto.

22. Até mesmo em caso de vetoração radar, conforme diz o item 14.12.3 do ICA 100-12, o piloto em comando deverá confirmar e, se necessário, solicitar instruções complementares, sempre que uma proa ou altitude autorizada for julgada incorreta ou inadequada para a segurança da aeronave.

23. Concluímos, portanto, que houve culpa dos pilotos na manutenção indevida da aeronave na altitude de 37.000 pés. O serviço prestado pelo órgão ATC, era o de vigilância radar, que não exime o piloto da responsabilidade pela navegação da aeronave.

Os pilotos deixaram de questionar a autorização recebida, tendo sido negligentes em supor, como alegam os advogados dos mesmos, que receberam autorização para voar a 37.000 pés, contrariando o plano de voo previsto e a carta de navegação, que prevê níveis de altitude pares para quem voa no rumo magnético de 180° a 359°, conforme descrito nas fls. 751 do inquérito; sem em momento algum questionar uma altitude incorreta e inadequada para a navegação naquela aerovia. [grifos nossos]

Nota-se a atribuição, pelo delegado de Polícia Federal, de culpa concorrente entre os pilotos americanos e os controladores do Cindacta I em Brasília. Os pilotos, por não estudarem com a devida atenção o plano de voo e a rota propostos para viagem e por não questionarem uma autorização de plano de voo flagrantemente incompleta e capaz de induzir a erro, e que ia de encontro ao previsto na carta aeronáutica.

Aponta ainda o relatório a culpa do controlador do espaço aéreo que autorizou um plano incompleto, sem obediência às normas aplicáveis, deixando de fazer constar o limite da autorização concedida, gerando o falso entendimento de que o plano autorizado previa a ida até Manaus, na altitude de 37.000 pés; altitude esta, ressalte-se, já autorizada para o Boeing da Gol--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Presidente, só para um esclarecimento em razão de--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Observação sua no final do relatório, quando V.Ex^a., se refere ao controlador aí neste momento, está se referindo ao controlador de Brasília ou de São José dos Campos?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Neste caso é o controlador de Brasília que passou a autorização.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que nós não ouvimos porque ele disse que não queria se ouvido e foi à Câmara e chegou lá e disse que tinha o direito constitucional de permanecer calado, tinha--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E permaneceu. Então, por isso nós... Porque se não nós perderíamos mais uma sessão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Claro, perfeitamente.

Altitude esta, ressalte-se, já autorizada para o Boeing da Gol, que viria em sentido contrário; altitude esta, enfim, que contrariava a carta de rota, eis que colocou o Legacy na contramão de direção em relação à aeronave da Gol. No relatório, afirma o delegado, que o plano de voo da aeronave Boeing estava conforme as regras do ar.

O Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Rufino, Chefe do Cindacta I, ao responder às indagações deste Relator, na condição de piloto experiente, afirmou que, em seu entendimento, o plano de voo transmitido ao Legacy pelo centro de controle teria, de fato, autorizado a aeronave a seguir direto a Manaus a 37.000 pés.

Extraí-se de sua fala, contudo, que todo piloto deveria saber da situação de contramão do nível ímpar a partir de Brasília até Manaus, e que, se fosse o Coronel Rufino o piloto, solicitaria não só uma confirmação da autorização, mas principalmente os limites da autorização. É o que se extrai dos seguintes trechos de seu depoimento: Senador Demóstenes, Relator: “Agora, veja só, o que nós estamos perguntando é porque o que nós temos aqui, se o Senhor quiser até leio para o Senhor, já li aqui, mas se precisar leio novamente. O quê acontece? O piloto pede lá em São José dos Campos... Eu acho interessante ler, por que... Então, o que diz o controlador? “November 600 X-RAY Lima, ATC, permissão para Eduardo Gomes”, que é em Manaus, permissão para Eduardo Gomes, “nível de voo 370, direção Poços de Caldas. Código squawk do transponder 4574. Após decolagem faça partida Oren”. Aí o Piloto: “Ok, Senhor. Eu peguei a pista 15, para SO A SBEG. Nível de voo: 370. Eu não peguei o primeiro fixo. Squawk 4574, partida Oren”.

Então, o que nós percebemos? Que o plano de voo passado para o piloto no momento da decolagem faz referência tão-somente ao nível 370. Coronel Avia-dor Eduardo dos Santos Rufino: “Justamente. De acordo com que o Senhor está lendo, essa autorização foi dada até Eduardo Gomes no nível 370”. - Eu: “É uma coisa que já foi perguntada. O Senhor é Piloto, não é?” - Coronel Rufino: “Sim, Senhor”. - Relator: “Muito bem. Se o Senhor recebesse aquele comando de São José dos Campos: “November 600 X-RAY Lima, ATC, permissão para Eduardo Gomes, Manaus, nível de voo 370, direção Poços de Caldas, código squawk do transponder 4574. Após a decolagem faça partida Oren”. Se o Senhor como Piloto, o Senhor sairia de São José dos Campos e iria para Manaus no 370?”

- Coronel Rufino: “Eu solicitaria uma confirmação da autorização, como já aconteceu várias vezes de receber uma curta autorização e ser uma rota extensa, eu sempre peço... Eu pediria toda a autorização da rota. Nem sempre é possível dar, mas aí no clearance limit que ele me daria, no caso, Brasília, 370 até Brasília, após vamos confirmar se vai manter o 370, se vai mudar de nível ou não. Eu solicitaria a confirmação desse tipo. O Piloto nesse caso aí entendeu que estava autorizado até Manaus”. - Relator: “Até porque americano não sabe desse padrão. Possivelmente, ele nem sabia que a partir de Brasília era contramão na 370”. - Coronel Rufino: “Deveria saber. As cartas de aviação de rota informam isso”. - Relator: “Também então? Bom, então é mais um motivo para se saber que o Piloto também contribuiu”. - Coronel Rufino: “Porém, se autorizado pelo controlador nós seguimos o que o controlador determinou”. - Relator: “E o controlador determinou que fosse até Manaus em 370?” - Coronel Rufino: “Pela autorização, sim”.

As conclusões preliminares da Comissão de Investigação da Aeronáutica corroboram perfeitamente as conclusões defendidas pela autoridade policial federal, conforme se depreende do seguinte trecho do depoimento do Coronel-Aviador Rufino Antonio S. Ferreira, presidente da comissão que destaca a contribuição tanto dos pilotos, quanto dos controladores para o evento no que tange ao plano de voo: Coronel-Aviador Rufino Antonio da Silva Ferreira: Qualquer piloto, ele sabe que ele voa em função das clearance recebidas. E ele tem, por obrigação, se certificar dessas clearance. As clearance, vamos traduzir é uma autorização. Então, tanto aqui como nos Estados Unidos, os limites a serem cumpridos, eles são essenciais para qualquer piloto, para saber o que ele tem a cumprir. Então, se o senhor me permite eu vou ler aqui a norma 84.9, que fala do conteúdo das autorizações de controle de tráfego aéreo. As autorizações conterão, na ordem indicada o seguinte: Identificação da aeronave, limite da autorização - que foi isso que faltou nessa autorização -, a rota de voo, o nível ou os níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma e pelas mudanças de níveis se necessário. Se a autorização para os níveis envolver somente parte da rota é importante que o órgão ATC, especifique um ponto até ao qual a autorização se refere aos níveis que se aplica”. - Relator: “Ou seja, ao mencionar apenas Eduardo Gomes, Manaus, ele pode ter dado a impressão, para o piloto norte-americano que o nível único era o 370”. - Relator: “A clearance, ela tem que ser completa, se o piloto não tem certeza do limite da autorização ele tem que requerer essa autorização”. - Relator: “Perfeito”. - Relator: “A norma não foi cumprida na informação que deveria ser dada”.

- Relator: “A norma não foi cumprida pelo controlador?” - Coronel Rufino: “Pelo controlador, sim senhor. E no caso, compete ao piloto certificar desse limite”. - Relator: “Perfeito”. - Coronel Rufino: “Tanto o senhor pode ter o limite de voo a ser voado ou usar a expressão clearance westfield, conforme preenchido no plano. Nenhuma das duas foi utilizada. Logo, esse nível 370, ele realmente ficou sem é... Sem uma clareza quanto ao seu limite, até onde ele deveria ser voado.”

4.2. O TCAS E O TRANSPONDER. Em relação aos equipamentos TCAS e transponder, constam as seguintes conclusões no inquérito da Polícia Federal, páginas 16 e seguintes do relatório:

1. A operação em espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida RVSM, está definida no RBHA 91, Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica e no Manual, AIP-BRASIL, ENR 2.2.1, do Comando da Aeronáutica - COMAER, podendo ser definido como o espaço aéreo em que o controle de tráfego aéreo (ATC – air traffic control), separa verticalmente as aeronaves por um mínimo de 1000 pés entre os níveis de voo FL 290 e FL 410. Espaço aéreo RVSM, requer operador e aeronave aprovados pelo DAC, é dizer: homologado para voar RVSM.

Alguns termos que estão colocados aqui são retirados do inquérito, então, não tem condição de mudar e nem de fazer qualquer correção, ainda que gramatical.

2. Conforme o item 1.11, da ANR 2.2-2 do COMAER, antes do ingresso no espaço RVSM, o piloto em comando de aeronave aprovada RVSM, deverá certificar-se de que está funcionando normalmente, além de outros equipamentos, transponder SSR modo C ou S.

3. Conforme o item 1.12.6 da mesma norma, em caso de falha do transponder SSR modo C ou S, o piloto deverá notificar o órgão de controle do tráfego aéreo quanto a essa falha, usando a fraseologia “negativo RVSM”.

4. É fundamental a existência de um sistema de radares proporcionados pela Aeronáutica para voos nessas condições especiais (voo por instrumento).

5. O laudo pericial fornece as definições de radares primário e secundário utilizados na aviação. O radar primário seria aquele que não depende de ação por parte do alvo que está sendo detectado, sendo que o sinal captado pela antena radar é apenas a reflexão do pulso que ela mesma havia transmitido.

O radar secundário é um sistema cooperativo. O radar secundário recebe em solo um sinal que é ativamente transmitido pelo alvo toda vez que recebe um sinal interrogador. Para tanto, a aeronave alvo deve estar equipada com um equipamento apto a receber

e compreender o sinal interrogador, bem como apto a transmitir uma resposta. O equipamento que realiza tais tarefas é o transponder.

6. Na explicação dada pelo Diretor da EMBRAER, Sergio Mauro de Moraes Rego Costa, em depoimento de fls. 83: “O transponder é, portanto, um equipamento criado para estabelecer uma comunicação entre a aeronave e os radares do centro de controle do espaço aéreo, de forma a permitir que o controlador saiba exatamente qual é a aeronave que ele observa em determinado ponto do espaço aéreo ou com a qual mantém uma comunicação”.

7. O transponder possui um código numérico de quatro algarismos que é selecionado pelo piloto conforme instruções do controlador do espaço aéreo, exigindo, portanto, uma ação do piloto para entrar em funcionamento.

8. Outra função do equipamento é fornecer ao centro de controle a altitude da aeronave. Conforme explicado na página 10 do laudo pericial, os transponders podem ser operados em três modos de operação, nos interessando os modos C e S que são aqueles obrigatórios para vôos em espaço RVSM.

9. No modo C, o transponder informa, além do código transponder, a altitude determinada pelo sistema de altimetria por pressão da aeronave, com grande exatidão.

10. No modo S, o transponder informa os mesmos dados do modo C e outras informações específicas, tais como velocidade, direção, altitude, status – solo ou vôo e outras.

11. O código transponder é fornecido pelo centro de controle do espaço aéreo e programado no equipamento pelo piloto. Os códigos 7600 e 7700 são, respectivamente, utilizados para perda de comunicação por rádio e para emergência geral.

12. O TCAS é um equipamento que visa à detecção de outras aeronaves bem como a posição relativa, tanto no plano horizontal como no vertical, em relação àquela aeronave. Conforme consta nas fls. 10ss do laudo pericial, o TCAS detecta outras aeronaves utilizando o transponder, através do qual interroga aeronaves que possam estar próximas. Se estas aeronaves próximas forem equipadas com transponder em funcionamento, elas responderão às interrogações.

13. As aeronaves objeto deste inquérito eram equipadas com TCAS II, capaz de oferecer dois tipos de alerta: TA (aviso de tráfego) e RA (aviso de decisão). TA representa o nível mais baixo de alerta e na sua ocorrência o sistema dispara um alarme sonoro na cabine anunciando “traffic, traffic”. RA representa o nível mais elevado de alerta e visa recomendar manobras evasivas ao piloto. O sistema dispara, portanto,

um alarme sonoro anunciando a manobra que o piloto deve realizar.

14. As aeronaves Legacy e Boeing possuíam, ambas, TCAS II e homologação para voar no espaço aéreo RVSM.

4.5. Da ausência de funcionamento do conjunto TCAS/transponder como causa fundamental para a ocorrência do evento. Da conclusão pela existência de negligência ou imperícia imputadas aos pilotos americanos.

1. Conforme o item 5.7 de fls. 59ss do laudo pericial, o TCAS da aeronave Legacy 600 recebe dados fornecidos pelos transponder das aeronaves próximas, que podem incluir a identificação da aeronave, sua altitude e direção.

2. Conforme já explicado no item 4.3. acima, o TCAS é o equipamento capaz de evitar uma colisão durante o vôo, fornecendo ao piloto inclusive subsídios para, de imediato, decidir quanto à manobra a ser realizada.

3. A existência de transponder e TCAS funcionando durante todo o vôo da aeronave Legacy 600 N600XL, teria evitado a ocorrência do evento danoso. O desligamento dos equipamentos, portanto, foi condição sem a qual o evento não teria ocorrido.

7. Os peritos analisaram parâmetros relativos a sistemas que poderiam afetar a operação do transponder, levando ao seu desligamento. Foi analisado em particular o estado dos barramentos elétricos DC Bus 1 e DC Bus 2, que são os responsáveis por alimentar os módulos transponder 1 e 2.

Concluíram os peritos que não foi detectado, entre as informações armazenadas no FDR da aeronave N600XL, nenhum mau funcionamento nos barramentos elétricos existentes na aeronave.

26. Por fim, os equipamentos transponder/TCAS e rádio comunicação da aeronave Legacy N600XL foram retirados após o acidente pela Comissão de Investigação do CENIPA/COMAER, e levados para os Estados Unidos da América, onde foram submetidos a testes nas instalações das empresas fabricantes Honeywell e ACSS. Conforme atesta o ofício do CENIPA juntado às fls. 743 do inquérito, das análises efetuadas não foi constatada discrepância no funcionamento e tampouco nas características operacionais dos equipamentos. Não há, portanto, qualquer indício de falha mecânica nos aparelhos referidos.

27. Descartando-se a improvável falha mecânica, e pelos indícios acima arrolados, foram os pilotos indiciados em 07.12.2006 pelo Delegado de Polícia Federal Ramon Almeida Silva, que então presidia o inquérito, pela prática do crime de exposição de aeronave a perigo na modalidade culposa, com resultado

morte, tipificado pelos artigos 261, § 3º, combinado com o artigo 263 e 258 do Código Penal.

28. Considerou a autoridade policial que os pilotos possuíam o dever de monitorar constantemente os instrumentos da aeronave, certificando-se de que os mesmos estavam em plenas condições; considerou que os pilotos negligenciaram o dever de cuidado esperado e exigido de um profissional durante o voo, cuidado este que certamente impediria o resultado, qual seja, a exposição do tráfego aéreo a risco e a conseqüente colisão das aeronaves e o resultado morte.

31. Há que se ressaltar, por fim, que a Instrução do Comando da Aeronáutica ICA 100-12, já citada anteriormente, obriga o piloto a operar o transponder, mantendo-o em funcionamento, e selecionando os modos e códigos que lhe sejam informados pelo órgão de controle do espaço aéreo, mantendo-o acionado durante todo o voo, item 14.4. da ICA 100 -12.

No relatório do Inquérito Policial, o delegado ainda transcreve dois diálogos que apontam para o desligamento dos equipamentos TCAS/transponder, um deles captado na cabine de comando, no qual, logo após o choque, o piloto, que havia se ausentado por alguns minutos, indaga ao co-piloto se o TCAS está ligado, ao que este responde que não; no outro diálogo, travado entre o piloto e o Comandante do Cindacta IV, logo após o pouso em Cachimbo/PA, o Coronel da FAB questiona por três vezes, se o TCAS estava ligado, ao que o piloto responde que não.

Por fim, mais um indício apontado no relatório do inquérito, de que o equipamento fora desligado, é que, tão logo ocorre o choque, o transponder é religado, o código de emergência 7700 é digitado e a aeronave imediatamente passa a ser captada pelo radar de Brasília.

Corroborando as conclusões da Polícia Federal, o Coronel Aviador Rufino Antonio S. Ferreira, que preside a Comissão de Investigação, afirmou em seu depoimento que: “De acordo com o documento de descrição e suas certificações, o sistema de transponder de comunicação e sistemas TCAS não apresentaram erro do projeto ou de integração. Eliminada a hipótese de falha material, partimos para a hipótese de falha operacional. Aí os quatro pontos focais que já me referi - isso o Coronel-Aviador Rufino - Funcionamento do transponder e equipamentos. Por favor, conforme falei, de acordo com os documentos e descrições, suas certificações, os sistemas de transponder, de comunicação e do TCAS, não apresentaram erro de projeto ou de integração. Ou seja, funcionavam como tinham que funcionar. Da parte então, isso nos remete a quê? Que o fator material, ele agora, ele sai das nossas pesquisas e passa a ficar mais em cima do fa-

tor operacional, ou seja, a relação da operação do ser humano com aquele, com aquele sistema.

Em outro trecho em seu depoimento, indagado acerca do transponder, novamente respondeu o Coronel Rufino nos termos em que a questão foi colocada no IPL: - Coronel Rufino: “O transponder parou de funcionar. Fizemos todos os testes para tentar excluir a possibilidade de uma falha técnica do transponder. Não encontramos nenhum defeito. O equipamento funcionou dentro das características. Passamos então à parte operacional. O que eu tenho a dizer ao senhor com toda a segurança, eu não tenho nenhuma indicação de que os pilotos teriam desligado esse transponder intencionalmente. Eu não tenho, pelo CVR não há nada que indique uma ação relativa aquele equipamento”. Perguntei eu Relator: “Mas o senhor também não tem nenhuma indicação de que o transponder tenha deixado de funcionar por um problema técnico?” - Coronel Rufino: “Sim, senhor, não tenho nenhuma indicação de que ele tenha deixado de funcionar”. - Relator: “Então, casando as duas informações, ou seja, não deixou de funcionar por problema técnico nem porque os pilotos desligaram” - Coronel Rufino: “Intencionalmente”. - Relator: “Intencionalmente, sobressai-se aí a possibilidade grande que pode ter sido desligado o aparelho involuntariamente”. - Sr. Presidente Tião Viana: “E me permita, Relator, e que consideração o senhor teria para o fato de o transponder voltar a funcionar imediatamente após o acidente?” - Coronel Rufino: “É, isso, Presidente, já que o senhor avançou, isso para nós nos dá a seguinte indicação: Primeiro, que o equipamento tinha condição de funcionamento uma vez que ele volta a ser ativado. A outra é quanto a percepção de uma situação que, inicialmente, não era percebida pelos pilotos. Naquele momento ficou muito claro, tanto pelos dados dos registradores como pela como pela apresentação da informação na tela do controlador de voo, que o equipamento foi religado. Então, houve a percepção dos pilotos de que o equipamento estava desligado anteriormente, então, foi religado, inclusive alocando o código previsto para emergência que eles se encontravam naquele momento.

4.3. FALHA DE RADAR E DE COMUNICAÇÕES

No relatório do inquérito policial, consta que a aeronave Legacy N600XL ficou por quase 60 minutos sem estabelecer comunicação bilateral com os centros de controle de Brasília e/ou Manaus.

Imputa a autoridade policial aos pilotos o descumprimento do item 7.14.4 da ICA 100-12 que determina os procedimentos de segurança em caso de falha na comunicação. Um dos procedimentos seria o acionamento, pelo piloto do código 7600, ocasião em que constataria que o aparelho estava desligado, podendo

religá-lo e evitar a tragédia. Entre os fatores técnicos que contribuíram para o acidente, conviria destacar o seguinte trecho do depoimento dos controladores do Cindacta I que estavam em serviço no dia do acidente: - Relator: “E segundo, os controladores trabalham de uma forma sobrecarregada, excesso de horas de serviço, excesso de aeronave para monitorar ao mesmo tempo? Qual o diagnóstico que os senhores fazem do sistema que tem hoje. Vamos começar com o Jomarcelo, aí nós fazemos de lá para cá e encerramos”. Sr. Jomarcelo Fernandes dos Santos: “Na minha opinião o sistema é falho, sim. E há sobrecarga de trabalho, sim”. - Relator: “Se quiser detalhar, pode”. - Lucivando Tibúrcio de Alencar: “Confirmo. Realmente é um sistema falho, é um sistema que a gente não confia, é um sistema onde o controlador atua sempre à frente dele, presumindo que ele possa induzir ou fazendo com que o controlador cometa erros.

Então eu pela minha experiência, passei por três quedas de radares, por duas quedas de frequências e uma que não funcionou. Então, eu trabalhava sempre me precavendo porque eu não confiava no sistema. É um sistema falho, ele pisca, ele apaga, ele multiplica, a aeronave está voando num setor e aparece em outro setor. Então, infelizmente eu trabalho contra a carta na manga que é objetivando a segurança das aeronaves. Então, como eu sempre tomei essa postura e tentei meus contatos com a aeronave do Legacy, porque o sistema induz o controlador de voo ao erro, isso é um fato verdadeiro, e onde o problema de frequências e problemas de radar são frequentes e há muito tempo desde os meus seis anos que eu tenho de CINDACTA, sempre houve reclamação de frequência, então eu não trabalho com segurança com esse sistema. Eu trabalho sempre à frente, sempre buscando a segurança, me precavendo de alguma pane, de algum apagão, porque eu já passei por cinco experiências amargas com esse mesmo sistema. Três apagões e duas quedas de frequência. E sempre que aconteceu, quando acontecia problema eu assumia a minha responsabilidade. Isso não me melindrava, eu tentava fazer o melhor que eu podia, ajudava outros operadores. Até operadores mais modernos. Então, eu sempre trabalhei querendo estar à frente do sistema, objetivando segurança”. - Jomarcelo: “Eu particularmente acho que há problemas de frequência, de radar e... Há falhas. Na minha opinião há falhas. Eu já passei por uma por uma queda já, então eu digo que há falhas no sistema”. - Lucivando: “Com relação ao sistema, infelizmente existem várias falhas. Porque a nossa profissão é uma profissão que qualquer erro leva ao que infelizmente aconteceu, um acidente. Então deveria ser um sistema que não houvesse falhas devido a uma falha oca-

sional repercutir o que aconteceu. Então, deveria não haver falha, mas infelizmente existem essas falhas e são reais e são diárias e são contínuas. - Relator: “Só para fazer uma... Pois não”. - Lucivando: “Só complementando o meu raciocínio. É um universo eletrônico que a gente confia nessas informações. É um software que é colocado num sistema Console X-4000 o qual a gente não confia. Inclusive no modelo operacional do CINDACTA, eles aconselham o controlador de voo a trabalhar com a ficha de papel, porque a qualquer momento pode apagar para poder justamente ter um backup. Caiu o sistema e tem o papel, os papéis, porque o sistema ele imprime o papel. Então aquele papel ali serve como backup em caso de apagão de radar. Mas pela qualidade e pela tecnologia do sistema, eu entendo que aquilo ali é mais um fator que divide a atenção do controlador de voo que pode distrair sim, a atenção do controlador de voo. Então é um software a qual eu não confio, porém quanto eu trabalhei com responsabilidade objetivando a segurança, procurei sempre estar à frente do sistema. Sempre.

Essas informações foram confirmadas pelo sargento Wellington Andrade Rodrigues, presidente da Associação dos Controladores de Voo do Grupo Dacta”. - Relator: “Bom, após esse momento, após a colisão, o Legacy realizou nove chamadas ao Centro de Brasília. 16h57m47, 16h58m09, 16h58m47, 17h01m45, 17h02m40, 17h03m11, 17h03m41 e 17h03m50 e 17h04m03. Ao total foram 17 ...” Pode continuar para mim Senador João Pedro? Minha voz realmente está indo embora, a partir... Eu vou ler até o --

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu só tenho uma ponderação aqui meu caro, Relator, eu não estou lembrando agora, se em outros momentos do relatório está também registrado de forma escrita, que o controlado quando passou no ponto Teres do Legacy tentou contato seis vezes com ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Tem mais a frente nós--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Tem mais à frente? Então está bom.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mais à frente nós falamos sobre isso também. Até para apontar a responsabilidade dele está lá frente.

“...Ao total foram 17 chamadas do Legacy para Brasília sem sucesso. Como explicar esse fato? Repito: É um ponto cego? Isso ainda existe? Seria um ponto cego da malha do tráfego aéreo brasileiro? O senhor confirma a existência de outro ponto cego próximo a Recife? O senhor mostrou mais ou menos”. Se o senhor puder, Senador João Pedro. Vamos lá.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Wellington Andrade Rodrigues: “Quanto à visualização radar. Na época eu confirmo, sim, que era um ponto cego que o controlador não vê. Aí tem o surdo e o mudo. Também não vê e não fala. Mas essa área do acidente eu confirmo que Brasília não via. Isso eu confirmo. Que Brasília não tinha a visualização radar, que era um ponto cego no sentido de que o controlador não estava vendo. Manaus via. Hoje ainda nós temos pontos que o controlador não vê no radar. Mas a cobertura de frequência também ela ainda hoje tem bastante dificuldade, ontem mesmo vários pilotos reclamaram que não estava conseguindo receber o centro. Entendo que, de todo o exposto acima, é possível concluir que a responsabilidade dos pilotos pelo não cumprimento do plano de voo deve ser minorada, em face dos seguintes fatores:

A. A autorização transmitida pelo controlador aos pilotos, sugere que o nível de voo seria de 37.000 pés até Manaus/AM. O Coronel Rufino, em seu depoimento, afirma, inclusive, que essa forma entenderia a autorização que foi emitida pelo órgão de controle do espaço aéreo;

B. Os pilotos são norte-americanos, e nos Estados Unidos o normal é a transmissão de um só nível até o aeródromo de destino;

C. Parece-me que os pilotos entenderam que estavam autorizados a seguir até Manaus no nível 370, inclusive porque, ao passarem por Brasília, não receberam qualquer instrução em contrário do órgão de controle do espaço aéreo.

4.4. FALHA DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO. O IPL ainda aborda a conduta dos controladores de voo, imputando aos sargentos controladores de voo Jomarclo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José de Barros e Felipe Santos dos Reis a responsabilidade por condutas que teriam colaborado, de forma decisiva a ocorrência do delito. Em suma, o delegado Renato Sayão Dias afirma, nas páginas 34 e seguintes do relatório que:

A. A autorização que foi transmitida pelo sargento Felipe Santos dos Reis, do Centro de Controle de Brasília o ACC Brasília, para o controlador de São José dos Campos que a retransmitiu aos pilotos americanos não seguiu o preconizado nos itens 8.4.9, 8.4.10.1 e 8.4.10.3 da ICA 100-12, deixando de transmitir o limite da autorização dada, e os pontos onde deveriam ocorrer a mudança de rota e nível de voo;

B. O Sargento Jomarclo Fernandes dos Santos, de Brasília, por seis minutos teve na tela do radar a visualização da aeronave Legacy a 37.000 pés após passar por Brasília, enquanto tinha no strip eletrônica

o plano autorizado para 36.000 pés a partir daquele trecho e não ordenou a descida da aeronave.

O mesmo controlador deixou de tomar providências após a perda de sinal do transponder da aeronave, deixando de cancelar o voo nas condições RVSM, omitindo-se em separar a aeronave das demais, avisando o centro de Manaus daquela condição. Este controlador ainda informou ao que o sucedeu que a aeronave estava a 36.000 pés, e não lhe informou a situação anômala em que estava, sem comunicação e sem contato com o radar secundário. Tais condutas teriam infringido os itens 14.4.9, 14.4.10 e 14.4.11 da ICA 100-12;

C. O sargento Lucivando Tibúrcio de Alencar, de Brasília, recebeu do sargento Jomarclo a informação da aeronave como estando a 36.000 pés, sem qualquer problema quanto a comunicações e visualização no radar. A informação que tinha na tela, contudo, era de que não havia sinal de radar secundário, não sendo precisa, portanto, a altitude que lhe era mostrada pelo radar primário. Suspeitou do funcionamento do transponder e tentou oito contatos com a aeronave sem, contudo, tomar as providências previstas nos itens 7.14.1 e 7.14.2 da ICA 100-12, que prevê os procedimentos relativos a aeronave com falhas de comunicações;

D. O sargento Leandro José Santos de Barros, mesmo sabendo que a aeronave Legacy estava sem comunicações e sem visualização no radar secundário, coordenou a sua passagem ao centro de Manaus como se estivesse a 36.000 pés, e com comunicações, não alertando o próximo centro sobre as condições anômalas da aeronave.

Os principais momentos relativos ao controle do espaço aéreo constam nas páginas 37 e seguintes do relatório do IPL: “Às 18:55:28, a informação exibida na tela radar foi atualizada automaticamente pelo sistema, de modo a exibir o novo nível de voo previsto a partir daquele momento: 360, conforme demonstrado nas Figuras 5 e 6. A partir desse momento, o piloto deveria, em cumprimento ao seu plano de voo e após solicitar e receber autorização do controlador, proceder à descida para o nível 360”. Aí tem a figura 5, 18:55:23 Altitude Planejada 370, e Altitude Planejada 360.

Até 19:01:43, a etiqueta de dados do voo N600XL indicou o símbolo “=”, significando que a altitude apresentada era fornecida pelo transponder da aeronave, e que esta encontrava-se em voo nivelado. Até esse momento a aeronave mantinha a altitude de 37.000 pés, conforme visto na Figura 7.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É muito interessante essa figura, as duas figuras nós podemos fazer comparação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na figura da esquerda está aí, 307=370.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): 60.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não, da esquerda. Na figura da esquerda: 370=370, figura 5.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso quer dizer o seguinte. Do lado esquerdo é efetivamente voado, qual a atitude real, 370. E do lado direito a altitude autorizada, 370. Então, a aeronave até Brasília voou dentro do previsto a altitude 370, significa 37 mil pés igual a 37 mil pés que era autorizado. Vejam que ao passar por Brasília, esse momento que foi tirado do computador da tela do controlador mostra o seguinte, que lado esquerdo o vôo era 370, ou seja, a altitude voada era 37 mil pés. Enquanto que a altitude autorizada do lado direito era 36 mil pés.

Se tivesse olhado o controlador Jomarclo naquele momento aqui, ele perceberia que ele teria que mandar rebaixar o vôo real para 36 mil e, não que o piloto continuasse a 37 mil pés. Quando ele passou por Brasília, deveria ter mudado a altitude e continuou com o transponder ligado por mais seis minutos, aí o transponder foi desligado.

Ou seja, o Jomarclo teve na tela essa figura que os senhores têm aí no relatório por seis minutos. E é por isso, que o Procurador da República considera que a falha dele foi tão grave, foi a mais grave de todos os controladores, ao ponto de denunciá-lo por crime doloso, ou seja, assumir o risco de produzir o resultado.

Então, é por essa falha grave e a outra que se seguiu. Eu já recuperei a voz, mas eu vou precisar de V.Ex^a., novamente.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu sou seu auxiliar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito obrigado. Na figura, tem aí às 19:01:43, contato com radar primário e secundário. A partir das 19:01:53, o alvor da aeronave N600XL, deixou de apresentar o círculo que significa contato com o radar secundário, que é o chamado transponder, conforme mostrado na figura 8, que vem em seguida, ao mesmo tempo, a etiqueta de dados passou a apresentar o símbolo “Z”, indicando que a altitude apresentada era fornecida pelo radar primário do ACC-BS.

Então, o que isso significa? Veja figura 08, os senhores têm aí. Às 19:01:53, como aparece a figura “Z”, no lugar de igual, os senhores estão vendo aí 370Z360, desaparece o igual e o Z quer dizer, a partir daquele momento o transponder já não está funcionando, mas a última altitude fica aqui registrada. Ele estava voando efetivamente a 37 mil pés, quando era a 36 mil pés a autorização, mas esse nível já não era mais confiável porque o transponder foi desligado.

7. A aeronave, portanto, passou Brasília já fora do plano de vôo autorizado, e que constava na strip eletrônica do controlador - strip é isso aí que os senhores estão com ele na mão, todos os Senadores. Esse visor aí - e assim permaneceu; pior, teve o transponder desligado logo em seguida, ficando o controlador sem informação precisa quanto a altitude. Pior, às 19:30:08, a aeronave simplesmente desapareceu da tela, ficando sem contato o radar primário.

8. Ressalte-se o seguinte trecho do laudo pericial página 24 do laudo: “Quando o contato com o radar primário foi restabelecido, às 19:31:28, o sistema de controle de tráfego não dispunha de informações para estabelecer automaticamente a correlação do alvo com a aeronave N600XL, de modo que o identificador do vôo e a etiqueta de dados deixaram de ser exibidos, conforme mostrado na figura 13.”

Na figura 13, mostra simplesmente que já não tem mais nada.

9. O laudo pericial ainda ressalta bem a falha ocorrida na transferência da aeronave N600XL do ACC-BS para o ACC-AZ. Vejamos o trecho de páginas 57/58 do laudo: “A coordenação de transferência de controle da aeronave N600XL foi realizada do ACC-BS para o ACC-AZ, poucos minutos após a coordenação da aeronave PR-GTD. A comunicação em que foi feita a transferência é mostrada na transcrição nº. 120, contida na folha 51 do apenso II, enquanto o áudio está registrado no arquivo “TGC 120 195332 a 195352 – COORD N 600XL BS – AZ.wma”. No ACC-BS a transferência foi novamente coordenada pelo assistente do controlador posicionado na console 8. O trecho de interesse é mostrado na Tabela 23.

Eu gostaria que os senhores prestassem atenção nesse diálogo, quando da tentativa ou da transferência da coordenação de Brasília para Manaus. Horário, autor e áudio. Às 19:53:30, ACCAZ, quer dizer, é o controlador ao Amazonas. Diz: “Oh, Brasília”. Às 19:53:32, responde o ACCBS, Brasília: “November meia zero zero, X-RAY-Lima, tem?”. Então, está perguntando para Manaus, se tem na tela, se tem radar primário. Às 19:53:35, o Amazonas responde: “Tem aqui”. Às 19:53:37, Brasília: “Ele está entrando na tua área, já aí”. Manaus responde: “Tenho sim, tenho sim”.

Brasília: “Beleza. 360, tá te chamando aí”. Manaus: “Tá, beleza”. Brasília: “Valeu”.

Ou seja, o acidente quase acontecendo e Brasília não teve nenhuma atitude os controladores de Brasília não tiveram nenhuma atitude, para avisar Manaus da gravidade. E o que leva a crer que também os controladores, por uma série de falhas que nós já apontamos e outras que nós vamos apontar, que eles também não tinham a noção do perigo efetivo naquele momento.

A coordenação desta aeronave apresentou alguns problemas. O primeiro consistiu no nível de voo atribuído à aeronave, 360, quando na verdade, a aeronave encontrava-se no nível de voo 370. O assistente também não fez nenhuma referência ao fato da aeronave estar sem contato radar secundário, informação essa exibida na tela radar. Aquele Z, dizia que o transponder não estava funcionando.

Ademais, o controlador responsável pela aeronave N600XL vinha tentando, sem sucesso, estabelecer contato com a aeronave, conforme visto no capítulo V.4.1. No mesmo minuto em que se dá a coordenação, às 19:53:38, conforme pode ser visto na tabela 12, o controlador transmitiu a frequência do ACC-AZ às cegas, ou seja, sem saber se a mensagem foi recebida.

O assistente, ao realizar a coordenação, deixou de informar as dificuldades de comunicação com o N600XL - que é o Legacy - vinha enfrentando e afirmou que a aeronave iria chamar o controle em Manaus: “Tá te chamando aí”. Em relação ao plano de voo, foram interrogados por esta CPI os sargentos controladores de voo acima citados.

O sargento Felipe Santos dos Reis não foi ouvido nessa CPI. Ele já havia afirmado - que é um dos indiciados - conforme noticiou a imprensa, que nada falaria sobre o acidente e seu comportamento profissional naquele dia. Sua intenção de ficar em silêncio foi confirmada quando intimado a depor na CPI da Câmara dos Deputados. Se nada falou à Câmara, foi claro em seu depoimento ao delegado Sayão, não deixando dúvida de que sua conduta foi penalmente relevante para o desfecho do acidente. Disse à autoridade policial. Então, esse depoimento é importante por quê? Porque ele não veio depor aqui e mesmo na Câmara ele foi e ficou calado, por isso nós não o chamamos, mas para o delegado ele disse: “Que, por ocasião da passagem do plano - então quem era esse senhor, o senhor Felipe Santos dos Reis? Ou quem é? Naquele momento era a pessoa que em Brasília, estava encarregado de aprovar o plano e de passar o plano para São José dos Campos - que, por ocasião da passagem do plano de voo da aeronave N600XL, da sala de plano para a posição “assistente S1”, o declarante é quem ocupava essa posição; Que o tráfego nesse

momento poderia ser considerado de baixa intensidade; Que nessa ocasião recebeu apenas a “strip eletrônica” que retratava o plano de voo, apenas no que se referia ao setor do declarante-S1; Que não tinha, nessa ocasião, o declarante a informação de que a aeronave pretendia, em seu plano, modificar o seu nível de voo em Brasília, nem na posição Teres, pois essas informações não lhe eram visíveis na “strip eletrônica”; Que as informações relativas à continuidade do plano de voo nos setores posteriores ao do declarante, poderiam ser acessadas através do acionamento de tecla especial, contudo, por se tratar de um plano e de uma autorização normal e pela responsabilidade do declarante se restringir ao Setor 1, o declarante não entendeu necessário acessá-las - ele não pegou a informação geral - Que em seu estágio, o declarante, absorveu conhecimento de que as autorizações relativas a plano de voo que previam vários níveis de voo eram emitidas pelo assistente do primeiro setor, contendo a especificação apenas sobre o nível de voo a ser seguido no respectivo setor, exatamente por conta da limitação das informações contidas na “strip”; Que por essas razões, o declarante, efetivamente, ao receber a ligação do órgão de controle de São José dos Campos - SP, que solicitava autorização para o plano de voo da aeronave N600XL, emitiu essa autorização mencionando o nível 370 e o rumo necessário para que a aeronave interceptasse a aerovia pretendida; Que perguntado se tal autorização foi completa ou parcial, respondeu que a sua autorização se compôs das informações essenciais, não estando presentes as informações complementares e que se tratou de uma autorização parcial; Que ao ser lida ao declarante a comunicação telefônica travada com o órgão de controle de São José, na qual tal autorização foi passada e perguntada ao mesmo declarante, novamente sobre o caráter parcial de tal autorização, reforçou o declarante que sua autorização previa nível e proa a serem voados na aerovia que conduz até Brasília e em Brasília termina, de forma que não poderia ser entendida como completa tal autorização; Que o trecho na comunicação em que São José menciona a locução “São José Eduardo Gomes” foi interpretada pelo declarante, como apenas uma forma de identificação de qual voo e aeronave se estava tratando e não da extensão completa da autorização que seria recebida; Que tem conhecimento e entende que não infringiu o disposto no ICA - 100/12, item 8.4.9 e item 8.4.10.1”.

Relatou ainda, no mesmo depoimento à Polícia Federal, sua pouca ou quase nenhuma experiência em controle de tráfego aéreo: “Que após a sua formatura, em novembro de 2005 e a fruição de afastamentos regulamentares, iniciou seu trabalho no CINDACTA 1

em janeiro deste ano, tendo permanecido de janeiro até junho em treinamento em simuladores de controle do espaço aéreo; Que iniciou, portanto, seu efetivo trabalho como controlador em junho deste ano, permanecendo de junho a agosto na condição de ‘estagiário de assistente’; Que no início do mês de setembro houve um conselho de controladores que exerciam função de instrutor dos estagiários, conselho esse que homologou o declarante para o exercício pleno da função de assistente, somente permanecendo numa condição de estagiário, no que se referia ao exercício da função de controlador propriamente dita”. Ou seja, ele estava na condição de estagiário e tinha pouco mais de um mês de experiência.

Em que pese a justificativa apresentada pelo controlador Felipe Santos dos Reis em seu depoimento, a autorização dada foi emitida por ele em desconformidade com o que preconiza o ICA 100-12, que dispõe sobre “Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo”, e consubstancia o mais importante diploma normativo atinente ao tema. Reza o item 8.4.9 do ICA 100-12 que: “As autorizações conterão, na ordem indicada, o seguinte:

A. Identificação da aeronave;

B. Limite da autorização;

C. Rota de voo;

D. Nível ou níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma e mudanças de níveis, se necessários.

Aí nós voltamos naquele trecho quando ele passa para São José dos Campos e o controlador repete, como ele fala: “São José, Eduardo Gomes, 37 mil”, se a autorização fosse parcial ele deveria dizer: “São José, Brasília 37 mil”, se a autorização fosse completa: “São José, Eduardo Gomes”, ele teria que dizer: “37 mil até Brasília, a partir daí 36 mil até o ponto Teres partir daí 38 mil, até Eduardo Gomes”. Ou seja, qualquer que seja a explicação ele falhou.

Ora, se a autorização para os níveis envolver somente parte da rota, é importante que órgão ATC especifique um ponto até o qual a autorização referente aos níveis se aplica. Nessa linha, estatui o item 8.4.10.3: As instruções incluídas nas autorizações referentes a níveis constarão de: A. Níveis de cruzeiro ou para subir em cruzeiro, uma série de níveis e, se necessário, o ponto até o qual a autorização é válida, com relação aos níveis - aqui merece também registro o comportamento do controlador João Batista da Silva.

Quando inquirido pela Polícia Federal, afirmou... João Batista da Silva é aquele que apresentou atestado médico e não veio aqui depor. O que disse João Batista da Silva na Polícia Federal? “Que tinha conhecimento do plano de voo da aeronave que previa três níveis distintos, quais sejam: inicialmente o nível 370

até Poços de Caldas, posteriormente mantendo 370 até a vertical do auxílio à navegação designado “BRS” (Brasília) e, posteriormente, descer para o nível 360, já em outra aerovia, no caso UZ6, prosseguindo nessa aerovia até o ponto denominado TERES e neste elevando-se ao nível 380 e, prosseguindo nesse nível até Manaus: QUE passou esse plano para órgão de controle competente em Brasília e recebeu como resposta “autorizado o nível 370 na proa de Poços de Caldas” e o Código Transponder a ser alocado à aeronave; QUE transmitiu essa autorização recebida, nesses exatos termos, à aeronave; QUE apesar de saber que o plano originariamente apresentado pela aeronave previa três níveis, não questionou a autorização recebida do centro Brasília, que se limitava a identificar o primeiro nível mencionado apenas a proa de Poços, pois, primeiro, é corrente e usual em situações dessa natureza só se informe o primeiro nível, pois é comum que a cada setor de controle dentro do espaço aéreo do Centro Brasília, haja coordenação entre um setor e outro e eventuais e possíveis determinações de mudança de nível, segundo, o declarante ocupava uma posição de subordinação operacional ao Centro Brasília, entendendo, portanto, que não lhe cabia perguntar ao Centro acerca da limitação da autorização passada; Que tais considerações derivam também da idéia de que a dinâmica de um voo longo como esse, pode ser marcada por variações ou alterações do plano de voo no curso do voo; QUE perguntado sobre a observância ou não especificamente do item 8.4.10.3, o declarante respondeu que o conteúdo das autorizações é de responsabilidade do centro, de forma que essa regra e as demais, postas no Capítulo 8 da ICA 100-12, se referem as responsabilidades dos órgãos de controle de área, chamados “Centro” (ACC) e não às responsabilidades do declarante que ocupava naquele momento a posição solo (GNDC), cabendo-lhe apenas a função de retransmissor do conteúdo das autorizações emitidas pelo “ACC”; Que trabalha como controlador de voo há mais de 32 anos, sendo que possui uma experiência em operação em torre (TWR) de aproximadamente 30 anos, atuando em São Jose dos Campos/SP há 21 anos; QUE possui a qualificação de controlador de torre e de controle da aproximação (APP), conhecendo, portanto, a dinâmica de aprovação e autorização de um plano de voo”.

Em que pese a subordinação do controlador João Batista da Silva em relação ao Centro de Controle de Brasília, pesa contra o mesmo o fato de possuir 32 anos de experiência como controlador de voo e, o fato de que sabia que o plano do Legacy previa três níveis de vôos distintos, que deveria ser questionado o Centro de Controle de Brasília acerca da ausência de limite

da autorização concedida no plano de voo transmitido por aquele. Portanto, houve uma omissão no que se refere ao cumprimento do item 8.4.10.3 do ICA 100-12, a saber: As instruções incluídas nas autorizações referentes a níveis constarão de:

A. Níveis de cruzeiro ou, para subida em cruzeiro, uma série de níveis e, se necessário, o ponto até o qual a autorização é válida, com relação aos níveis - o senhor pode continuar lendo pra mim?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Com muito prazer.

O sargento Leandro José dos Santos Barros, indagado por este Relator acerca da mudança de nível que deveria ter sido feita em Brasília, aponta a omissão ocorrida neste centro de controle, corroborando as conclusões do inquérito policial, conforme trecho a seguir transcrito: Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Mas quando chegou aqui então os controladores teriam que autorizar a descida para 360. É isso?” - Sr. Leandro José dos Santos Barros: “Sim” - “Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “E essa autorização foi feita?” - Sr. Leandro José dos Santos Barros: “Não”.

Fica patente a falha do controlador Jomarclo Fernandes dos Santos que, embora tente imputar a falha ocorrida a uma imprecisão do sistema utilizado, deixa claro que sabia que a aeronave Legacy deveria descer a 36.000 pés após Brasília. É fato ainda que, ausente pedido de autorização por parte da aeronave para mudar de nível, em momento algum foi-lhe determinada a mudança pelo próprio controlador. É o que se extrai do seguinte trecho da oitiva do mesmo por esta CPI: Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Perfeitamente. Então volto a pergunta para o Sargento Jomarclo. Qual foi a autorização dada para voo? O senhor tem conhecimento da altitude?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “No momento que o Legacy me chamou ele estava no nível 370”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “370”. - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Afirmativo”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Muito bem. E autorização para ele voar, o senhor sabe se foi dada autorização 370 até Manaus ou até Brasília?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Não sei. De acordo com o plano de voo que eu tinha, a informação que eu tinha a partir de Brasília nível 360, após Teres, nível 380”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Muito bem. E quando o senhor... Quando a aeronave passou por Brasília o senhor de acordo com o plano autorizado o senhor determinou que ele descesse para 360? Chegou aqui em 370. Confere?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Confere”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “O senhor determinou que descesse para 360?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Não”. - Sr. Relator

Senador Demóstenes Torres: “Por quê?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “O plano que eu tinha do Legacy, a informação que eu tinha a partir de Brasília que já estaria 360. A informação do plano de voo, então eu não tinha porque pedir para descer”. - “Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Muito bem. Então, o senhor agora está dizendo o seguinte. O plano autorizado era sair de São José dos Campos a 370, em Brasília descer para 360, e no ponto Teres subir para 380. Mas quando o avião passou por Brasília o sistema lhe deu que estava a 360. É isso?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Afirmativo”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Então embora o avião voasse a 370, o sistema lhe dava que estava voando a 360 é isso?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Afirmativo”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Esse sistema costuma ter esse tipo de falha?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Pelo conhecimento que eu tenho, ainda tem”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Ele altera deliberadamente, ou seja, algum software indica que a altitude é uma, mas altitude pode ser outra?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Afirmativo”.

Na verdade, o controlador Jomarclo tinha a informação do plano de voo da aeronave Legacy na chamada strip eletrônica, como sendo 36 mil pés após Brasília. Desta forma, bastaria ter observado a aeronave que passava por Brasília a 37 mil pés - pois esta informação esteve em seu campo de visão por cerca de seis minutos após Brasília, antes do transponder perder o contato com o radar primário - e, notando uma discrepância com o plano de voo que constava em sua strip eletrônica, contatar a aeronave para determinar a alteração.

A omissão ainda ocorreu pela complacência em relação ao não-funcionamento do transponder, situação que o próprio depoente não considerou anormal. Por fim, o depoente Jomarclo deixa claro que sabe que a altitude de 37 mil pés naquela aerovia significa contramão. Podemos destacar os seguintes trechos de seu depoimento, e que mais uma vez corroboram as conclusões até aqui expostas sobre as falhas do centro de controle: Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Para o erro. O senhor disse tinha outras aeronaves. Por que é que o senhor citou as outras aeronaves, se o senhor era capaz de mencionar esse erro? Ou de mensurar esse erro? Porque veja só, isso não é invenção minha. Está aqui claramente que durante seis minutos, seis minutos, passou por Brasília o transponder ainda funcionou mais seis minutos. Dizendo que estava a 37 mil pés. E o senhor disse: Pergunto só mais uma vez. Não, mas o sistema me dava 36 mil pés. Mas o transponder dava 37 mil pés. E o transponder funcio-

nou por mais seis minutos. E o senhor monitorou o vôo por mais meia hora. Por que isso aconteceu? Não vou nem lhe perguntar se houve erro porque V.S.^a já disse que não. Por que é que aconteceu isso? Se o senhor tinha informação de que a aeronave deveria estar a 36 mil pés que estava 36 mil pés, mas que o transponder da aeronave lhe dava 37 mil pés. Por que é que aconteceu isso e o senhor não tomou providência?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Como eu disse tinha outras aeronaves, tinha outras situações a resolver e as informações que eu tive ao ver o vôo do Legacy da strip Eletronic era 360”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Pois não”. - Sr. Presidente Senador Tião Viana: “Eu quero... Sargento, uma pergunta. No momento que o transponder deixou de emitir o sinal para a sua tela. Isso é comum ocorrer? A interrupção da informação do transponder para a sua tela?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Não entendi. Pode repetir?” - Sr. Presidente Senador Tião Viana: “O transponder foi desligado. Seis minutos após o senhor não teve mais a mensagem do transponder. Certo? Está compreendendo? Concorde?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Estou compreendendo. Pode falar”. - Sr. Presidente Senador Tião Viana: “Isso é comum com outras aeronaves ou foi um caso muito especial de ocorrência?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Não é comum”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “O senhor desce para isso, o senhor sobe para isso... O senhor sobe para essa altitude, desça para essa altitude... Muito bem. Então, o senhor poderia ter feito a alteração. Até porque, me diga, eu quero lhe fazer essa pergunta: 37 mil pés daqui de Brasília para o ponto Teres é contramão de vôo ou é mão de vôo? 37 mil pés?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Contramão”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Já foi dito aqui que não era o senhor que controlava no momento do acidente, e sim o Sargento Lucivando e o Sargento Leandro. Um controlador e um assistente. Qual foi a instrução que o senhor passou para o sargento Lucivando?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Que a aeronave estava no nível 360”.

O controlador justificou a falta de atenção ao não comparar o nível de altitude informada no plano de vôo de tela e o nível informado pelo transponder em razão do fato de estar operando outras aeronaves ao mesmo tempo. No entanto, naquele momento, o controlador apenas operava quatro outras aeronaves, quando o máximo recomendado pela Associação Internacional da Aviação Civil (ICAL) são 14. Ou seja, estava com uma carga de trabalho muito aquém do limite.

Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “O senhor admite uma falha do senhor?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Não admito”. - Sr. Relator

Senador Demóstenes Torres: “Mas por que não fez isso?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “No momento não tinha só o Legacy. Tinha outras aeronaves, outras situações para resolver”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Então o senhor admite que se descuidou do controle do Legacy até em decorrência. Veja só. Quantas outras aeronaves o senhor controlava nesse momento? Ao mesmo tempo?” - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Mais umas quatro”.

Esse ponto é esclarecido quando das perguntas feitas ao supervisor do Cindacta I:

Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Isso quer dizer que um operador quando trabalha com cinco aeronaves é algo absolutamente normal?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “Sim. Cinco aeronaves é normal”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Cinco aeronaves é uma quantidade de aeronave operando ao mesmo tempo plenamente suportável para um controlador?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “Sim”.

O controlador também admitiu em seu depoimento na CPI que, quando do acidente, apenas contava com um ano de experiência como controlador de vôo, fato estranhado pelo Procurador do Ministério Público do Trabalho, Alessandro Santos de Miranda, segundo o qual, para operar no Cindacta 1, o Centro de Controle mais movimentado do País, o controlador deveria reunir mais tempo de experiência.

Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Só mais uma pergunta. Disse que era a última, mas só... À época do acidente, qual o tempo de experiência de cada um? Jomarclo. - Sr. Jomarclo Fernandes dos Santos: “Cerca de um ano”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Lucivando”. - Sr. Lucivando de Tibúrcio Alencar: “Um ano e meio fui escola de especialista e depois mais um ano e meio fiquei na fase de instrução e totalizando quatro anos e meio a cinco anos de experiência radar”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Sargento Leandro?” - Sr. Leandro José dos Santos Barros: “Três anos, três anos e meio”. - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “E o Sargento Roberto Freire”. - Sr. Francisco Roberto Agostinho Freire: “Por volta de quatro anos”.

Segundo informou outro Procurador do Ministério Público do Trabalho, Fábio de Assis Fernandes a esta CPI, em depoimento no dia 04.06.2007, o sargento Jomarclo só ingressou no quadro de controladores, após ser reprovado por quatro vezes no exame de ingresso. Apenas na quinta oportunidade conseguiu passar para o quadro de controladores, e praticamente “à força”, segundo o Procurador. Portanto, além de inexperiente, provavelmente não reunia as condições acadêmicas necessárias para o desempenho da função.

No dia do acidente, o controlador também não estava acompanhado de assistente. Além disso, o supervisor dos controladores, conforme o Procurador Fábio de Assis, necessariamente deveria acompanhar o trabalho desempenhado pelo sargento Jomarclo, em especial quando da passagem do serviço para o outro controlador. No depoimento dos controladores e supervisores, constatamos a seguinte situação: - Sr. Relator Senador Demóstenes Torres: “Supervisores. Sim. Qual é a função do supervisor dentro de um local onde os coordenadores trabalham?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Nós temos várias funções. Entre elas a parte... Dar condições para o controlador, fazer o intercâmbio com a técnica, solicitar para que as panes sejam corrigidas, e fazer coordenações com órgãos adjacentes também para os procedimentos, para os diversos procedimentos que são adotados durante o turno, briefing operacional com os controladores, enfim, a gente dá todo o apoio para a continuidade da operação”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Conforme se depreende do texto colacionado, ao supervisor compete, entre outras atividades, fazer um briefing operacional com os controladores a fim de dar continuidade à operação. Em tal briefing são transmitidas informações acerca do tráfego aéreo em curso. Essas questões foram frisadas no Relatório da Atuação Conjunta e Integrada do Ministério Público do Trabalho, na Questão dos Controladores de Tráfego Aéreo.

Portanto, quando o sargento Jomarclo passou as informações para o controlador que iria substituí-lo, deveria ter sido assistido pelo supervisor. Pelo que parece, não o foi. Nesse caso, teria ocorrido omissão do supervisor responsável. Eu queria que os senhores prestassem atenção nisso, porque lá na frente, uma das recomendações é que o Ministério Público Federal, acompanhe a conduta, ou verifique a conduta do senhor Alexandre Xavier Barroca, que era supervisor e que se omitiu nessas tarefas. Deixou de cumprir uma norma específica, um cuidado objetivo que ele deveria ter.

Em outro momento do depoimento, ficou clara a completa desarticulação entre os controladores e os supervisores: O Relator: “O supervisor, ele pode ser chamado para numa emergência ajudar o controlador na operação do sistema?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Pode. Ele pode ser solicitado. Com certeza, ele pode ser solicitado”.

- O Relator: “Naquele dia os senhores se encontravam no momento em que as dificuldades começaram até a colisão com as duas aeronaves?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Sim. Nós estávamos presentes.

Estávamos juntamente com a equipe”. - O Relator: “Quando aconteceu de o avião passar por Brasília, ficar seis minutos com o transponder ligado, em seguida o transponder sumir, perder o contato secundário, essa situação foi imediatamente comunicada a qualquer dos dois?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Não, não foi comunicada”. - O Relator: “Nenhum dos dois sabia. Durante toda essa operação até a colisão, em algum momento os senhores foram chamados pelos controladores para dizer que vivia ali uma operação atípica? Ou só tomaram conhecimento depois do choque? - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Eu tomei conhecimento quando o avião, com o atraso da aeronave da GOL. Somente nesse momento tomei conhecimento que havia uma irregularidade. Seria um atraso. A aeronave estava atrasada para entrar na nossa área”. - O Relator: “Muito bem. Em nenhum momento durante a operação, o senhor teve ciência da gravidade do problema que estavam enfrentando. Chamadas cegas, tentativa de contatar Manaus a não tentativa de contatar Manaus... Os coordenadores não chamaram os supervisores para dizer que enfrentavam problema, não chamaram?”. - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Não senhor. Eu não fui informado”. - O Relator: “O senhor só teve conhecimento depois que o acidente aconteceu e começaram a perceber o atraso do avião da GOL. Foi isso?” - Sr. Alexandre Xavier Barroca: “ Exatamente. É comum a aeronave eventualmente não conseguir contato devido a vários problemas de frequência. Por ser de costume talvez o operador não tenha achado necessário acionar o supervisor naquele momento”. - O Relator: “O Sargento Antônio Francisco Costa de Castro, também não foi alertado em nenhum minuto o que acontecia? Então, ali não se estabeleceu uma situação de anomalia. Ninguém sabia que estava prestes a acontecer um grave acidente?” - Sr. Antônio Francisco Costa de Castro: “No momento do acidente eu só fiquei sabendo realmente após o acidente e em nenhum momento fui alertado”. Todos esses fatos colocam em xeque a organização institucional de preparo e supervisão dos controladores de voo, o que custou, em 29 de setembro de 2006, a vida de 154 pessoas.

O Coronel-Aviador Rufino Antonio da Silva Ferreira, em depoimento, refutou a existência de uma falha do sistema, afirmando que este funcionou perfeitamente e que o sargento Jomarclo tinha todas as informações necessárias e corretas para agir: O Relator: “Mas antes disso, também gostaria de chegar aí, mas ao passar pelo VOR Brasília, que o senhor definiu. Aí o nível já teria que ser baixado para 360. Tanto é que o transponder continua funcionando por mais de seis minutos durante esse período”. - Coronel Rufino: “Perfeito”. - Relator: “E ele tem na tela a informação, o que

ele chama de falha do sistema. Quando, na realidade, como V.S^a. esclareceu é o voo autorizado deveria-- - Coronel Rufino: “Uma característica”. - Relator: “Não é isso?” - Coronel Rufino: “Sim, senhor”. - Relator: “Então, nesse momento não há como esconder que houve a falha do controlador de voo, concorda?” - Coronel Rufino: “O que eu posso dizer ao senhor, é que o equipamento funcionou exatamente dentro das características e dentro daquilo. - Relator: “Perfeito, mas como o nível continuou 360, passando sobre Brasília, já na contra-mão por mais de seis minutos, antes de perder. - Coronel Rufino: “O transponder. O contato com o radar secundário”. - Relator: “O contato, o transponder, então nesse momento o controlador poderia ter corrigido?”. - Coronel Rufino: “Eu posso garantir ao senhor que ele tinha na tela todas as informações necessárias para que ele tivesse a informação de que o nível não estava de acordo com o plano de voo autorizado”.

O controlador que sucedeu o sargento Jomarcelo, sargento Lucivando, deixa claro, em determinado ponto de seu depoimento, que, de fato, deveria ter sido ou autorizado pelo controlador a descida do Legacy ao nível 360 após Brasília, caso o piloto o indagasse, ou o próprio controlador deveria ter determinado a descida.

A constatação é que, conforme apontou a Polícia Federal, a falha pode ser imputada não só aos pilotos, que deveriam ter solicitado uma mudança de nível, como ao controlador, que deixou de determinar a mudança necessária. Vejamos: Sr. Lucivando de Tibúrcio Alencar: “Mas o controlador de voo ele tem que fazer, sim, as críticas, tem que observar as... Fazer as correções, mas a iniciativa de fazer essas correções, as mudanças de plano de voo, acompanhar seu plano de voo, mesmo o piloto recebendo do serviço de vigilância radar, a navegação quem é responsável por isso é o piloto. Então a iniciativa de passar em Brasília, de solicitar mudança de seu nível é iniciativa do piloto. O controlador de voo apenas vai autorizar porque pode haver um tráfego para ele. A iniciativa parte do piloto. O controlador durante o serviço ele faz as correções que o piloto não faz... Porque o piloto, vendo, percebendo que estava num nível errado na aerovia de mão dupla, teria que questionar ao controlador de voo até que ponto ele tem que manter aquele nível”. - Relator: “Muito bem. Aí eu volto a perguntar então a V.S^a.. O voo 370... Vamos supor que o piloto tenha entendido mal. Até porque eu já li aqui o diálogo inicial lá em São José dos Campos só fala 370. Correto? Mas, ao aproximar... Porque toda essa mudança de nível tem que ser autorizado pelo controlador. O senhor concorda?” - Sr. Lucivando de Tibúrcio Alencar: “Afirmativo”. - Relator: “Então quando ele chega a Brasília e diz: Estou

em 370. Ok? Ok. Quando o controlador dá o ok, que foi também o diálogo que eu li aqui, isso significa... Por que para baixar ele tinha que ter uma determinação do controlador. O senhor concorda?” - Sr. Lucivando de Tibúrcio Alencar: “Afirmativo”.

Em momento posterior, esta CPI irá verificar a confiabilidade do sistema de controle do tráfego aéreo adotado pelo Brasil, analisando os aspectos administrativos, as questões de segurança, a situação dos controladores, entre outros.

5. A VERSÃO DO COMANDO DA AERONÁUTICA. Em nota à imprensa, o Comando da Aeronáutica deu a sua versão oficial sobre os fatos, nota essa lida pelo Comandante da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Juniti Saito nesta CPI. Segundo o esclarecimento: Os controladores envolvidos no caso tinham, no máximo, seis tráfegos sob sua responsabilidade, abaixo do limite de 14 previsto em norma; não há, até o momento, nenhuma indicação de influência da cobertura radar, por ineficiência ou deficiência dos equipamentos, no acompanhamento das aeronaves envolvidas; o sistema emitiu todos os alertas previstos e conhecidos pelos controladores, cabendo destacar que foi exibida para o controlador a informação do próximo nível a ser voado pelo Legacy 36 mil pés, ao mesmo tempo em que mostrava que a aeronave mantinha o nível de 37 mil pés. Cabe destacar que essa é uma funcionalidade do software de controle do espaço aéreo utilizada desde os anos 80; e o transponder do Legacy deixou de funcionar (desaparecimento do círculo ao redor da cruz na tela radar), e que a etiqueta da aeronave apresentou a letra “Z” no lugar do sinal “=”, ainda na área do CIN-DACTA I, significando que a altitude exibida não era confiável para efeito de separação vertical entre tráfegos e, portanto, demandava intervenção imediata do controlador. A Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) nº. 100-12, documento que normatiza o controle do tráfego aéreo, padroniza, em seu capítulo 14, com relação ao uso do radar, os seguintes itens:

14.4.9 O controlador deverá informar ao piloto quando o interrogador de terra ou transponder da aeronave estiver inoperante, ou operando com deficiência e isso não aconteceu.

14.4.11 Quando o transponder de uma aeronave deixar de apresentar o sinal de resposta desejado, o controlador deverá solicitar ao piloto que proceda a uma verificação de funcionamento do transponder, isso também não aconteceu.

Por fim, o Comando da Aeronáutica destaca que a investigação continua em andamento, para que possam ser apurados todos os fatores que contribuíram para o acidente e reafirma que: o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro é seguro e confiável, e

que todo espaço aéreo em nosso país é controlado, seguindo rígidos padrões de segurança; nos últimos 17 anos, enquanto a frota de aeronaves civis brasileiras cresceu 49% (de 7.494 para 11.182), o número de acidentes caiu 82% (de 118 casos por ano em 1990, para 34 casos por ano em 2006); nos níveis de vôo da aviação comercial, a cobertura radar e de comunicações é plena; e, existem, atualmente, mais de 5.500 equipamentos para o controle do espaço aéreo no Brasil, funcionando 24 horas por dia, 365 dias por ano que apresentam uma disponibilidade operacional diária acima de 98%.

O Comando da Aeronáutica, em resumo, identifica como a principal causa do acidente o erro humano, o que está em harmonia com as conclusões deste Relatório.

6. CONCLUSÕES. Dos elementos colhidos por esta CPI em relação ao acidente aéreo envolvendo o Boeing 737-800 da Gol Linhas Aéreas e o Embraer Legacy 600 da ExcelAir, ocorrido em 29.09.2006, é possível apreender que vários fatores contribuíram para o acidente: possíveis falhas técnicas, falhas dos pilotos e erros dos controladores de vôo.

Não obstante, na análise do fato, conclui-se que o fator humano sobressai-se como causa principal. Eliminados os erros humanos da cadeia causal, o acidente não teria ocorrido. Os controladores de vôo, segundo os depoimentos colhidos, estão acostumados com as falhas – se e quando acontecem – de radar, de software e de comunicação por rádio.

O próprio controlador Lucivando frisou que, por causa delas, costuma atuar de forma preventiva em sua atividade. Se os pilotos do Legacy não tivessem desligado o transponder, o acidente não teria ocorrido. Se os controladores de vôo tivessem atuado de forma diligente e responsável, conforme a natureza da atividade exige, o acidente não teria ocorrido. O Juiz Federal em Sinop/MT já recebeu a denúncia contra todos os envolvidos, que passam à condição de réus, devendo a questão, doravante, ser decidida pelo Juiz competente.

A CPI considera suficientes os elementos colhidos, considerando, também, que o inquérito da Polícia Federal investigou de forma satisfatória a questão, não havendo discrepância significativa com os demais elementos colhidos por esta CPI, razão pela qual encerra esta etapa dos trabalhos investigatórios.

7. QUALIFICAÇÃO DE CONDUTAS. O trabalho de investigação exposto neste Relatório forneceu a esta CPI, elementos suficientes para concluir pela existência de indícios que permitem qualificar as condutas das pessoas citadas nos seguintes termos:

JAN PAUL PALADINO – incurso nos arts. 261, § 3º, exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e, na forma do art. 70, todos do Código Penal; o que significa que pode haver, com as qualificadoras uma penalização máxima de até cinco anos, o que é mais do que homicídio culposo que poderia se chegar a três com a qualificadora de um terço e acrescido de um terço, até quatro anos uma pena máxima.

JOSEPH LEPORE – incurso nos arts. 261, § 3º exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e na forma do art. 70, todos do Código Penal;

JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS – incurso nos arts. 261, § 3º exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e na forma do art. 70, todos do Código Penal; aqui há uma observação a fazer.

O Sargento Jomarclo, foi denunciado pelo Ministério Público Federal por exposição de aeronave a perigo, na modalidade dolosa. Ou seja, na opinião do Ministério Público, como o Sargento Jomarclo ele teve uma responsabilidade maior do que o dos demais controladores, a sua culpa foi mais intensa, então o Ministério Público Federal, o Procurador que atuou no caso considerou que ele assumiu o risco de produzir o resultado. Ou seja, como estava na sua órbita de previsibilidade, ele Jomarclo, teria assumido o risco de produzir o acidente.

A minha conclusão é menos gravosa. Eu acho, eu penso, pelos dados que nós coletamos que nesse caso pensamos igual ao Delegado de Polícia que concluiu, o Dr. Renato Sayão, que a culpabilidade sim, a culpabilidade dele é mais intensa. Ele tem uma maior participação no delito, mas na nossa opinião ele não agiu com o dolo eventual, agiu com culpa consciente.

Qual que é a diferença do dolo eventual com a culpa consciente? No dolo eventual a pessoa assume o risco de produzir o resultado, ela tem a previsibilidade e para ela tanto faz se acontecer ou não o evento. Na culpa consciente também a pessoa antevê o resultado, só que ela sinceramente, deseja que o resultado não aconteça. E, pela sua omissão, ou pela sua imperícia ou pela sua imprudência, o resultado acaba acontecendo.

Então nesse aspecto, a Justiça que vai decidir já está colocado na Justiça, já está posta a demanda na Justiça, já há denúncia. Discordo de maneira muito respeitosa, da qualificação que foi dada na denúncia, preferindo eu, incriminar ou inculpar o Sr. Jomarclo

Fernandes dos Santos, com a mesma responsabilidade dos demais.

Isso não significa que a pena dele será igual porque o Juiz quando vai dosar a pena, ele vai no artigo 59 do Código Penal, ali ele vê o grau de culpabilidade; como é que cada qual contribuiu para que o acidente pudesse acontecer.

Então, embora a pena em tese é cominada a todos seja a mesma, o Juiz vai decidir no caso concreto quem contribuiu mais ou menos para que aquele acidente acontecesse e, a pena aí deve variar de acordo com o grau de culpabilidade de cada um.

Faço essas explicações por que nesse caso há uma divergência de entendimento da minha parte em relação ao Ministério Público Federal. Somente nessa parte.

LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR – incurso nos arts. 261, § 3º exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e na forma do art. 70, todos do Código Penal;

LEANDRO JOSÉ DE BARROS – incurso nos arts. 261, § 3º exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e na forma do art. 70, todos do Código Penal;

FELIPE SANTOS DOS REIS – incurso nos arts. 261, § 3º exposição de aeronave a perigo, na modalidade culposa, combinado com art. 263 forma qualificada, pelo resultado morte, com pena cominada pelo art. 258 e na forma do art. 70, todos do Código Penal.

8. **ENCAMINHAMENTOS.** Esta CPI decide encaminhar cópia do presente relatório:

a) Ao Ministério Público Federal, para que analise de forma mais detida a conduta do supervisor do Cindacta I, **ALEXSANDRE XAVIER BARROCA** e do controlador de tráfego aéreo, **JOÃO BATISTA DA SILVA**, para, se for o caso, complementar a denúncia apresentada.

O que nós entendemos? Nós não estamos sugerindo ao Delegado o indiciamento porque essa fase já passou. O Delegado já fez o seu trabalho e remeteu ao Ministério Público Federal, então, nós estamos entendendo que o supervisor tinha que obedecer normas técnicas específicas, fazer o briefing, acompanhar a transmissão do trabalho do Jomarclo para Lucivando e Leandro e ele assim não procedeu.

Ele primeiro: não cumpriu com a sua obrigação legal e segundo, também não acompanhou essa transmissão de turno de serviço do Jomarclo para o Lucivando, tendo como assistente o Leandro e, nesse caso ele também contribuiu para o acidente. Só o Ministério

Público Federal poderá dizer ou aditar a denúncia para incluí-lo também como co-responsável, embora, com uma intensidade de culpa menor.

E do controlador de tráfego aéreo, **João Batista da Silva**, que estava em São José dos Campos, tem 32 anos de experiência, sabia que de Brasília, o senhor **Felipe** passou de forma incompleta e até equivocada o plano de voo. E ainda assim, ele transmitiu esse plano de voo *ipsis literis*, conforme recebeu de Brasília, para os pilotos do Legacy. Também tendo agido de forma omissiva, porque ele poderia passar de forma completa até porque tem experiência muita, 32 anos de experiência - segundo ele mesmo nesse sentido - e compreende muito bem que o trecho poderia ser passado de forma parcial ou de forma total e ele não passou de forma correta, nem o parcial e nem o total.

b) Enviar as nossas conclusões ao Departamento de Polícia Federal;

c) Ao Comando da Aeronáutica;

d) Ao presidente da CPI congênere da Câmara dos Deputados;

e) Ao presidente do Senado Federal.

Em síntese agradecendo a enorme contribuição que nos foi dada pelo Ministério Público Federal, pela Polícia Federal, pelo Tribunal de Contas da União, pelo Comando da Aeronáutica, pelos controladores de voo, por todas as Sr^{as}. e Srs. Senadores, agradecendo a todos, concluo o trabalho na modalidade que acabei de expor, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Senador Demóstenes Torres, o judicioso trabalho de relatório parcial, quanto no que diz respeito a acidente envolvendo o avião Legacy e o Boeing da GOL.

A Presidência coloca a matéria em discussão, considerando a todos os Senadores a importância do tema que estamos em discussão neste momento, que envolve a qualificação de conduta perante o Código Penal de profissionais que estavam envolvidos quando do acidente das duas aeronaves.

Então, um assunto muito delicado e solicito a presença dos Srs. Senadores, membros dessa CPI que estão acompanhando nos gabinetes para a decisão ser tomada em relação ao relatório apresentado pelo Senador Demóstenes Torres. Vale ressaltar que temos três etapas da CPI, a etapa do relatório agora apresentado sobre o acidente, posteriormente a situação do apagão aéreo e, posteriormente a situação que envolve a Infraero.

Então estamos cumprindo a primeira etapa quando o relatório do Senador Demóstenes Torres é convergente com o que foi o relatório do Ministério Público Federal e da própria Polícia Federal.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Presidente.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Pela ordem é que eu vou viajar agora.

SENADOR IDELI SALVATTI (PT-SC): Pela ordem, Sr. Presidente, eu também tenho um vôo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a palavra o Senador Romeu Tuma e depois o Senador Leomar Quintanilha e Senadora Ideli Salvatti.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Desculpe Senador Leomar Quintanilha, dois segundos, que eu vou pegar o vôo agora, mas não poderia deixar de cumprimentar o Senador Demóstenes, pela conduta de todos os depoimentos que colheu durante este período, preliminar que eu estou entendendo que é a primeira fase, porque os fatos que tem um nexo com o apagão será a posteriori investigado.

E aqui foi citado alguns problemas de equipamentos de pista e tudo isso.

E uma coisa aqui Senador - eu até já assinei - V.Ex^a., comigo fica sossegado que já assinei, mas uma coisa que eu achei interessante e importante é o problema de consciência do Senador Demóstenes, quando analisou o fato do comportamento do Jomarclo, é isso mesmo? Que teria o dolo, que ele preferiu a culpa com agravante.

Eu acho que é muito correto que se dê esta oportunidade, porque eu não poderia, eu não aceitei com muita tranquilidade de coração que alguém operando tivesse o desejo de ver a morte, mesmo que ele pudesse num lance de conhecimento ter participado para evitar, mas dizer que ele queria matar 150 pessoas com o dolo caracterizado e, não uma agravante pelo descuido como o Senador tão bem colocou. Eu acho que para mim ele terá sem dúvida nenhuma a chance de poder discutir e comprovar, porque se entra no dolo direto é muito difícil Senadora, conseguir revolver essa situação, o que trouxe um protesto geral de praticamente todos os operadores que merecem o nosso respeito.

Então, eu queria cumprimentar a V.Ex^a., e o Senador Demóstenes pela condição daqueles que ele convocou direitinho um por um, as perguntas corretas sem nenhum descuido no tratamento ético e cordial com os depoentes.

Então, parabéns e acho que continuaremos aqui se for necessário mais para aprender do que para dar palpite.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Ex^a., Senador Romeu Tuma.

Com a palavra Senadora Ideli Salvatti e a seguir Senador Leomar Quintanilha.

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): Agradeço Sr. Presidente, até porque da mesma forma como o Senador Romeu Tuma - acho que vamos no mesmo vôo Senador - eu também estou me dirigindo ao aeroporto, mas queria aqui em primeiro lugar, fazer o registro do nosso voto favorável ao relatório apresentado pelo Senador Demóstenes.

Queria deixar aqui o registro parabenizando a condução dos trabalhos da CPI, a seriedade, a responsabilidade com que vem sendo colhidos os depoimentos e o objetivo muito claro que vai se concretizando neste relatório parcial de nós fazermos um trabalho eficiente, rápido, ágil, sem paixões, sem grandes turbulências no desenrolar do trabalho agora, sempre levando em consideração de que do resultado do trabalho desta Comissão nós teremos algumas consequências.

E, portanto, acho que o próprio cuidado que o [soa a campainha] Senador Romeu Tuma colocou no sentido de não colocar o dolo da intenção do controlador eu acho que foi absolutamente pertinente porque já tive oportunidade de dizer isso na abertura da CPI. Do nosso trabalho nós poderemos dar elementos substanciais para algo que não podemos esquecer que vai acontecer que é a indenização das famílias dos 154 mortos no acidente.

Portanto, esta indenização que não será uma indenização pequena - não será uma indenização pequena - tem muitos interesses em jogo e, portanto, nós precisamos mesmo fazer o nosso trabalho com toda a seriedade e responsabilidade. E mais, o conceito da Aviação Brasileira o conceito da segurança do espaço aéreo brasileiro, que não é qualquer coisa em termos de imagem e de desenvolvimento do país também está em jogo.

Portanto, eu só posso aqui louvar o trabalho extremamente responsável, que tanto na presença na pessoa do Presidente da CPI, Senador Tião Viana, como da relatoria do Senador Demóstenes, vem sendo dado à condução desses trabalhos, porque tem muita coisa em jogo, muita decorrência do resultado do trabalho que esta CPI está desempenhando.

Por isso que a gente vota - a assessoria se debruçou, detalhou. A gente teve oportunidade eu não tive - eu vou ser bem sincera - eu não fiz a leitura integral fiz apenas da parte final das conclusões com as quais a gente concorda e não poderia fazer um voto diferente, mas não poderia também deixar de fazer um registro da responsabilidade com que os trabalhos vêm sendo desenvolvidos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradecemos a V.Ex^a., Senadora Ideli.

Com a palavra o Senador Leomar Quintanilha, a seguir Senador João Pedro.

SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Senhor Presidente, [soa a campainha], eu sei que nós ainda não temos quorum para votar esse relatório parcial e que abrangeu especificamente a questão relacionada com o acidente envolvendo um avião da GOL e o Legacy ExcelAir.

Nós acompanhamos o trabalho e queremos cumprimentar o Relator, pela eficiência que ele imprimiu no seu trabalho desde a primeira oitiva, a análise da documentação experimentada, a apreciação dos relatórios expendidos pela Polícia Federal e pelo Ministério Público. E enfim, a conclusão a que ele chegou que estou seguro Sr. Presidente, expressa o sentimento e a concordância da maioria ou da totalidade dos membros dessa Comissão.

De forma que nós vamos só aguardar o quorum suficiente para votar esse relatório parcial, reiterando os meus cumprimentos ao Relator pelo belo trabalho que realizou.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Ex^{a.}, Senador João Pedro tem a palavra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente Tião Viana, Senador Demóstenes, Relator, para registrar eu li ontem a noite, assim que recebi o primeiro exemplar e eu tenho plena consciência de externar o meu apoio ao meu voto favorável a esse relatório.

Quero destacar aqui primeiro as sessões, sem nenhuma marola - sem marola - com muito equilíbrio a condução por parte do nosso Presidente Tião, por parte de V.Ex^{a.}, e de todos aqueles que participaram. Eu quero destacar aqui o relatório da Polícia Federal, a contribuição da Polícia Federal no seu inquérito que muito ajudou em detalhes, no sentido da gente buscar uma transparência em todos os momentos desse lamentável episódio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu até queria fazer um registro, concordando com V.Ex^{a.}, ontem à noite depois que chegou a primeira versão do relatório, nós conversamos, aí houve uma necessidade de alterar o relatório porque eu tive uma dúvida.

Então o Delegado já estava se preparando para ir embora, o Dr. Renato Sayão ficou aqui, foi embora só hoje para o Mato Grosso, para nos ajudar a resolver esse problema. Então, nós ficamos... Tanto é que tem uma segunda versão por quê?

Porque na realidade nós acabamos não ouvindo o Felipe, e o Felipe ele não foi ouvido, naturalmente, porque ele se recusou a ser ouvido, inclusive compareceu na Câmara e ficou calado. Mas eu precisava ter o depoimento dele - já que nós não o ouvimos - para

inserir aqui, senão ficaria assim algo como a minha palavra contra, quando na realidade nós precisamos provar, não é?

E o Delegado foi muito diligente ele conseguiu trazer de imediato e até quero agradecer aqui a Secretaria da CPI, os Assessores, porque essa noite...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Foi longa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nós ficamos sem dormir, muitos ficaram literalmente sem dormir mesmo, porque nós precisamos provar, não precisamos só falar porque se não fica algo muito vago. E como nós não tivemos oportunidade de ouvi-lo trabalhamos intensamente para suprir essa falha.

Então eu quero agradecer ao Dr. Cairo que estava aqui até um instante, o Assessor do Dr. Paulo Lacerda, que nos ajudou muito, ao Delegado Renato Sayão e a toda a Assessoria que confesso fez um trabalho muito importante, muito decisivo para que o relatório saísse bom. Não é um relatório que trouxe assim grande novidade, mas é um relatório correto.

O relatório das atividades que nós no Senado fizemos e conseguimos chegar a mesma conclusão ou praticamente as mesmas conclusões da Polícia Federal, do Ministério Público Federal e do Comando da Aeronáutica. O difícil seria aqui inventar alguma coisa e isso nós não fizemos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Correto. V.Ex^{a.}, fala também do que eu iria registrar.

A contribuição quer dizer o trabalho feito pela Justiça Federal de Mato Grosso que faz parte do relatório e essa conclusão. V.Ex^{a.}, foi brilhante com a Assessoria do Senado, enfim, com as participações todas de ter um documento preliminar. Mas com certeza é uma peça que busca a verdade, que busca o esclarecimento, acerca de um acidente tão dolorido na história da Aviação Brasileira e das famílias que perderam seus entes queridos.

Então, eu quero parabenizar e externar aqui a minha manifestação de concordância com preliminar relatório. Muito obrigado

[soa a campainha].

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a Vossas Excelências e as manifestações tão favoráveis e ainda não temos outros Senadores, Gilvam, se estiver de acordo fica aprovado o relatório do Senador Demóstenes Torres, nos termos regimentais.

SENADOR GILVAM BORGES (PMDB-AP): Nos associamos às manifestações e o Senador Demóstenes com toda a sua competência e se associou também a todos os órgãos que investigaram.

Sem dúvida é um belo relatório que contribuirá, sem dúvida para que possamos abalizar as punições e as decisões futuras, para que não possamos ter este terrível período que nós vivenciamos nesses últimos oito meses.

E parabenizar a V.Ex^a., por estar me fitando de forma tão séria e compenetrada. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V.Ex^a., e a Presidência deixa claro e sei que também é do Relator, o sentimento que não nos traz nenhum tipo de alento denunciar ou apresentar culpa a quem que seja.

Gostaríamos aqui de estar reconhecendo valores, condutas e elevando atividades profissionais no Brasil, mas é dever desta CPI, investigar, apurar os fatos e ao mesmo tempo concluir a interpretação dos fatos ocorridos. Foi o que fez de maneira judiciosa e com elevada responsabilidade o Senador Demóstenes Torres e tenho certeza que em nada o trabalho do Relator até esse momento subtrai da importância, o valor profissional, o valor humano que têm os controladores de voo no Brasil, bem como o sistema de controle do tráfego aéreo.

É um trabalho de apoio de respeito e, sobretudo, um trabalho que impõe o cumprimento do que são as normas constitucionais e regimentais aos Senadores deste Parlamento, que nessa hora são obrigados a exercer este papel que a CPI determina. Então, eu só tenho a cumprimentar o Relator e a toda a equipe de apoio da CPI, pela cooperação e pela qualificação profissional como nos auxiliou nesse trabalho do Relator, que é a primeira etapa de três etapas que temos que cumprir.

Então a Presidência antes de encerrar coloca em votação ainda os requerimentos: “Sr. Presidente - do Senador Demóstenes Torres - requeiro nos termos do art. 148, do Regimento Interno do Senado Federal, seja submetido a votação do Plenário desta Comissão, o pedido ora formulado de convocação do Dr. Cláudio Carvas, para prestar esclarecimento a esta CPI, sobre os graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo o Boing 737 da GOL e o jato Legacy da American ExcelAir, que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo, ocorrido em 30 de março de 2007”, nos mesmos termos a convocação do Dr. Osíres Silva, para que venha a CPI prestar os devidos esclarecimentos.

Está faltando mais um requerimento, que eu peço a Secretaria da mesa. Antes de fazer a leitura e de colocar em votação o outro requerimento, a Presi-

dência esclarece que os trabalhos serão reiniciados na terça-feira, às 10h30min, para que nós possamos continuar as oitivas com esses três nomes que estão sendo ditos, dois que eu já apresentei e nos mesmos termos dos requerimentos anteriores do Comandante Jefferson Vaz de Oliveira.

Os Srs. e Sras. Senadores que aprovam permanecem como se encontram. Aprovado. Os mesmos estarão convocados a comparecer a essa CPI, na próxima terça-feira, às 10h30min para oitiva.

Está encerrada a presença sessão. Nada mais havendo a tratar, considerando, ainda, a aprovação da ata anterior, dispensando a sua leitura. Está encerrada.

Sessão encerrada às 16h34. Senador Tião Viana, Presidente

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 9ª reunião de 2007 realizada em 12 de junho de 2007

Ata Circunstanciada da 9ª Reunião de 2007, realizada em 12 de junho de 2007, terça-feira, às dez horas e trinta minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos Senhores Ozires Silva, Ex-Presidente da Embraer, Varig, e Ex-Ministro da Intra-Estrutura; Jéferson Vaz de Oliveira, Comandante Especialista em Aviação; Cláudio Carvas, Diretor da ATECH; e Rubens Teixeira Alves, Consultor.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator
Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Mário Couto (PSDB-PA)

Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Gilvam Borges (PMDB-AP)
Wellington Salgado (PMDB-MG)
Raimundo Colombo (PFL-SC)
Romeu Tuma (PFL-SP)
Ideli Salvatti (PT-SC)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)

Esteve presente ainda o **Senador Eduardo Suplicy (PT-SP)**, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Havendo número regimental declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007 destinado a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do País evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo em Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy, que tiveram o seu ápice no movimento de paralização dos controladores de voo ocorrido em 30 de março de 2007.

A pauta desta reunião destina-se à oitiva dos Srs. ex-Ministro Ozires Silva, ex-Presidente da EMBRAER, da VARIG, ex-Ministro de Infra-Estrutura, Dr. Jeferson Vaz de Oliveira, Comandante, especialista em aviação, Dr. Cláudio Carvas, Diretor da ATECH, Dr. Rubens Teixeira Alves, Consultor.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa a colocou em votação propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

A Presidência então inicia os trabalhos de hoje passando a palavra inicialmente ao Dr. Ozires Silva, que com muita honra aceitou nosso convite de vir prestar sua experiência de vida, seu trabalho e sua observação sobre o Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro e as perspectivas do sistema aeroportuário nosso. Indago o senhor tem apresentação em power point? Então não havendo observação do Relator e dos Srs. Senadores inicialmente têm a palavra o Dr. Ozires Silva. Muito bem vindo, com a palavra V.Exª.

SR. OZIRES SILVA: Srs. Senadores, senhoras e senhores, bom dia a todos e queria agradecer, Senador, o convite de vir aqui e me confesso um pouco surpreendido pelo convite porque embora tenha me dedicado à vida toda à aviação, a Aeronáutica de modo geral, e acompanhando o desenvolvimento do transporte aéreo e da aviação civil de uma forma bastante ampla na área internacional não imaginaria que pu-

desse ser convocado por essa CPI para dar algumas das informações.

Eu trouxe para orientar a apresentação, que eu prometo que seja bastante rápida para dar oportunidade para as perguntas, eu queria começar a projeção lembrando apenas, como V. Exª já leu, os itens de convocação da forma pela qual eu recebi que são questões relativas à possibilidade de aperfeiçoamento do sistema de transporte aéreo no Brasil, especialmente nos aspectos relativos à segurança de voo, controle aéreo e do estabelecimento da malha aeroviária. E ainda que acrescente o ofício de convocação que mister se faz à identificação de possíveis medidas a serem envidadas pelas autoridades prospectivamente ao presente momento. De modo que os senhores Senadores, senhoras e senhores, eu me concentrei nesses itens.

Eu ampliei um pouco aqui o escopo, porque no Brasil culturalmente se faz uma confusão da aviação civil com o transporte aéreo. A aviação civil é algo bastante mais amplo do que o transporte aéreo. Embora o transporte aéreo seja efetivamente o segmento importante. E na realidade, nós temos que trabalhar em cima do item aviação civil, porque não só os aviões de grande porte, os chamados ônibus aéreos, mas os aviões corporativos, os aviões executivos, todos eles para sua segurança, para seu deslocamento dependem do mesmo sistema de proteção ao voo que foi instituído em todos os Países do mundo.

Uma coisa bastante interessante a colocar sobre a aviação civil de um modo geral é que desde 2002 eu coloquei 2002 porque 2001 houve aqueles sérios ataques terroristas em Nova York nos Estados Unidos que teve um impacto impressionante, não só na economia mundial, mas também no tráfego aéreo de um modo geral e esse impacto não foi grandemente sentido no Brasil, mas determinou mudanças bastante fortes no transporte aéreo nacional e internacional e no sistema de aviação civil. Um dos impactos sem dúvida nenhuma foram os problemas de segurança em terra, segurança dos passageiros, não afetando grandemente o setor de transporte aéreo que de qualquer maneira foi afetado, mas não na mesma intensidade.

O número que impressiona é que em 2006 o transporte de passageiros no mundo atingiu 2 bilhões e 200 milhões de passageiros. E isso é um dado da Associação Internacional de Transporte Aéreo que congrega hoje 264 empresas e esses... Volta um pouco, por favor. E os dados colocados pelos analistas indicam que esse número continuará crescendo bastante em nível mundial da ordem de 5 a 6% ao ano e aqui no Brasil estamos crescendo a dois dígitos por ano. Portanto, em menos de uma década no mundo se dobra o transporte de passageiros. Eu não acredito

que isso vá acontecer linearmente porque nós vamos chegar com 2/3 da população da terra voando, que é um número realmente impressionante. Mas sem dúvida nenhuma no caso brasileiro que nós estamos numa cifra aproximada de 80 milhões de passageiros por ano, esse crescimento de dois dígitos por ano é qualquer coisa que vai nos trazer um problema de impacto sobre a infra-estrutura que nós temos que enfrentar de alguma maneira para conseguir lidar com esses aviões que carregando vidas humanas com nível de segurança requerido.

Eu queria trazer o exemplo do que aconteceu com os Estados Unidos. Em 2003 houve um alarme nos Estados Unidos sobre os potenciais problemas causados pelo aumento de tráfego. Os americanos têm crescido da ordem de 5 a 6% também e em 2006 transportaram 750 milhões de passageiros. O que equivale a fazer voar três vezes a população americana em cerca de 850 mil vôos. E quando ocorreu isso as autoridades se preocuparam e começaram a projetar para o futuro esse crescimento e tentar ver como poderiam analisar e se comportar perante a infra-estrutura que seria necessária. Se por ventura esse número de 750 milhões de passageiros do transporte aéreo, nós colocamos segmento da aviação civil, nós podemos considerar que os números são dobrados. O que vale dizer que se deslocam por aviões os americanos somente em território dos Estados Unidos, e aí também entra a área internacional de uma forma não muito expressiva, esses números simplesmente dobram, fazendo com que o transporte aéreo precisa enfrentar os dois problemas fundamentais: A segurança e a eficácia. Quer dizer, garantir o deslocamento desses aviões de modo que eles possam efetivamente se deslocar com segurança e sem os retalhos que hoje estão acontecendo inclusive dos Estados Unidos.

Agora, 2006 foi um ano diferenciado no transporte aéreo americano. Houve um recorde de atrasos e cancelamentos naquele País. Portanto problemas de tráfego aéreo eu gostaria de acentuar que nós brasileiros não estamos sozinhos com problema. Esse é um problema que está afetando a comunidade internacional bastante acentuadamente e o atual Presidente da Associação Internacional do Transporte Aéreo que é um italiano, Bisignani ele em todos os discursos que ele tem feito em todos os lugares do mundo ele tem acentuado a necessidade de que o mundo tem que rever efetivamente os parâmetros básicos do sistema de transporte aéreo porquanto grande parte desse sistema ainda é regulado pela Convenção de Chicago de 1944, e que por mais brilhante que tenham sido esses convencionais há 60 anos, evidentemente eles não

poderiam preparar o mundo para o Século 21 como nós estamos vivendo agora.

Continuando o exemplo dos Estados Unidos, as preocupações são muito grandes sobre ações de curto prazo e as de longo prazo, é claro, para modernizar e tornar o ATC, como eles falam, que é o sistema de tráfego aéreo mais seguro e eficaz. Foram identificados necessidades de novos e pesados investimentos, e um item que aqui no Brasil nós estamos um pouco distantes, as nossas bases científicas e tecnológicas não é tão acentuadas como nos Estados Unidos, a identificação da aplicação de novas tecnologias. E tudo está caminhando, essas pesquisas, empresas foram contratadas, quer dizer, tem contratos governamentais sólidos para criar novas tecnologias e é uma idéia central de se fugir do controle à base do ser humano, com a convicção que todos têm hoje que o ser humano não será capaz sem uma automação industrial, sem uma robotização do sistema, entrando na área da mecatrônica, etc, que a capacidade limitada de controlar do ser humano vai ser superada pela avalanche do tráfego aéreo com esses números que são realmente muito acima da nossa capacidade de julgar.

Ainda nos exemplos dos Estados Unidos, eles tomaram uma série de ações a partir de 2003. O Congresso e o Executivo fizeram pacto para trabalharem juntos medidas legislativas e financeiras para dois horizontes básicos. 2015 e 2025. Esses anos não foram escolhidos aleatoriamente. 2015 o tráfego aéreo norte-americano vai movimentar um bilhão de passageiros. Em 2025 deve chegar a dois bilhões de passageiros. Então podem imaginar quando nós falarmos em milhões de vôos, milhões de passageiros, veja o impacto que pode causar na infra-estrutura. E o mais importante de tudo é que os americanos em particular estão convencidos, aliás, não precisa fazer muita força nessa direção que a aviação civil é um extraordinário vetor de propulsão do desenvolvimento das nações. Quer dizer, não é possível nós, por exemplo, aqui no Brasil saltamos de 1990 até agora, o ano passado, de dois milhões de telefones instalados no Brasil há 17 anos nós temos hoje 140 milhões de telefones instalados. Quer dizer, as comunicações orais e de vídeo estão permeando o mundo de uma forma intensa. E as comunicações físicas, quer dizer, de cargas e de passageiros, estão bastante retardadas em relação ao que está acontecendo nas comunicações de voz e de vídeo. E isso nós podemos tranquilamente numa análise determinar que efetivamente vai ter que ter necessidade de nós darmos uma mobilidade muito maior para as populações e, sobretudo, para a condução dos negócios. Foi criado então um Projeto que eles chamam projeto conjunto de planejamento e de

envolvimento. GPDO, em função desse pacto, desse acordo que foi feito entre o Congresso e o Executivo. Foram convidadas as comunidades oficiais e privadas e criando o NGATS que é na realidade a nova geração de sistema de controle de tráfego aéreo. Baseado, portanto, num processo completamente diferente do que temos hoje.

Foi criado então o sistema do Next Generation, ou seja, a próxima geração, e isso... Uma espécie de agência foi colocada para cuidar desse assunto e eles estão caminhando na direção de sistemas de satélites operando com altos graus de automação e com novas concepções de comunicação terra-avião ar e no solo. Porque o solo também representa um problema muito sério. Quer dizer, se nós olharmos que o está acontecendo hoje em Congonhas, por exemplo, não tanto em Guarulhos lá no centro, na área de controle de São Paulo, nós vamos ver que Congonhas em particular o problema de estacionamento do avião está muito mais sério do que o problema do tráfego aéreo. Quer dizer, em função exatamente de... Foi aí que os americanos se centraram com bastante intensidade. E informações meteorológicas *on time*, quer dizer, ao mesmo tempo. E isso hoje tecnologicamente falando é muito possível porque os aviões hoje eles têm aqueles displays em tubos de raios catódicos e nesse display pode-se colocar qualquer tipo de informação que o piloto pode comandar e receber sem ficar com aqueles elementos mecânicos e fixos que caracterizavam os aviões do passado. Os aviões modernos todos já têm, esses aviões. Inclusive os aviões fabricados aqui no Brasil que estão sendo vendidos para fora.

Então, é muito fácil hoje fazer comunicações visuais, sem que fique com o problema da voz, o problema de sotaque, de assentos, de compreensão e coisa dessa natureza. Quer dizer, passar para a comunicação gráfica ao invés da comunicação oral.

No mundo as ações são equivalentes, na Europa e na Ásia, e estão sendo conduzidas em nível mundial e o Brasil está participando através da Aeronáutica brasileira para estabelecer estratégias conjuntas para concepção e instalação de sistemas integrados e que se comuniquem, porque o avião com a maior sem cerimônia do mundo cruza fronteiras. Quer dizer, não foi possível colocar polícia marítima numa fronteira impedindo que um avião voe dentre os territórios. A preparação dos investimentos na União Européia e nos Países asiáticos, sobretudo, nos Países asiáticos de sistema Ásia, na área da China, da Índia, aonde o tráfego aéreo cresce a proporções maiores do que essa média mundial colocada pela IAPA. O sistema de controle de tráfego precisa responder a esses desafios, e esses desafios passam efetivamente por inves-

timentos em tecnologia, tecnologias novas, e além de investimentos de infra-estrutura para uma movimentação aérea que é extremamente importante nós termos na cabeça que não pára de crescer e não parará de crescer porque a demanda efetivamente existe e é absolutamente fundamental para os Países hoje competirem no mundo. Porque no fundo o que aconteceu com as comunicações internacionais. Hoje os Países, o produto de todo mundo são comprados e vendidos em todo mundo. Então nessas condições a internacionalização do consumidor faz com que esses produtos se transitem com uma velocidade bastante grande no mundo todo e se tornou efetivamente um elemento básico que permita aos Países estabelecer sua estratégia de crescimento e de progresso.

Na visão da IATA, a IATA é a Associação Internacional de Transporte Aéreo, como eu mencionei, são 264 empresas e eles estão prevendo um crescimento linear, eu não acredito que vai ser linearizado, isso poderá ter uma sintota(F), mas de qualquer maneira de 6 a 7% ao ano pelo menos até 2015. Quer dizer, nos próximos 7 a 10 anos.

Por outro lado, parece que agora está começando a haver uma reversão. Até o ano passado, as 264 empresa tinham atingido um prejuízo total de 42 bilhões de dólares. O que é um risco muito grande porque as companhias não tendo uma lucratividade adequada pode imaginar que o risco para a segurança é bastante grande. É claro que isso tem uma razão. Aliás, mais de uma razão. Imagine que o preço dos combustíveis tem derrubado essa lucratividade. Cada vez que o preço do petróleo vai para 60, 70 dólares, a conta do querosene cresceu. E, por exemplo, nos últimos dois anos cresceu para mais cem bilhões de dólares por ano nos últimos anos. As empresas de baixo custo têm um impacto bastante grande. Elas ainda não são exatamente internacionais, mas podem esperar que mesmo conceito de baixo custo e nível nacional daqui a pouco estará em nível internacional, inclusive eu próprio estou trabalhando num Projeto de empresa de baixo custo do norte para o sul, quer dizer, da América do Norte para o Brasil e há um potencial enorme.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Seria tipo JETBLUE, tipo...

SR. OZIREZ SILVA: JETBLUE...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A GOL entraria?

SR. OZIREZ SILVA: A GOL vai ter presente. E, sobretudo, uma revolução que dá uma chance enorme para o nosso País que são as substituições de aviões de frotas antigas para aviões novos e eficientes. Porque o custo dos combustíveis hoje pesa efetivamente nas contas das companhias de transporte aéreo. Isso

vai gerar uma demanda extraordinária de aviões. Só para dar um exemplo, a EMBRAER lançou aviões pequenos agora, jatos de seis e nove lugares. Esses aviões ainda não voaram, o protótipo ainda não voou e já tem 400 encomendas desses aviões. E segundo informações que o mercado mundial dá, os jatos de pequeno porte estão vendidos com base na atual produção internacional para os próximos quatro ou cinco anos. Quero, significa que todas as posições de produção estão ocupadas. Imagine esses aviões todos entrando em serviço. Esses aviões todos entrando em serviço, o impacto sobre a infra-estrutura vai ser imenso. O que faz com que nós tenhamos que pensar aqui no Brasil no problema aeroportuário, quer dizer, nós temos hoje um monopólio colocado pela INFRAERO que cuida de 67 aeroportos brasileiros, mas nós precisamos desenvolver a rede de aeroportos secundários, porque do contrário o colapso virá e de uma maneira extremamente necessária.

Na visão da IATA ainda está demonstrado hoje que o avião é o meio mais seguro para se viajar. Independente dos acidentes que têm ocorrido não se compara. Talvez se colocar um pouquinho de humor nisso, nós podemos dizer que o único meio de transporte mais seguro que o avião é o elevador. Porque ele bate todos os demais em termos de segurança. As falhas técnicas hoje não contam mais do que 1% dos acidentes ocorrido. Os acidentes ocorrem por fatores externos do que por fatores técnicos que afetam os aviões. É realmente fantástico o que o um avião hoje carrega em termos de equipamentos, componentes, sistemas, e absolutamente certificado cada um deles e garantindo efetivamente uma vida longa e segura para os aviões. O negócio do transporte aéreo precisa ser simplificado. Nós temos que colocar medidas corajosas de simplificação, tem que ser livrado de regulamentações governamentais, hoje já sem sentido prático nenhum. Quer dizer, temos que fazer uma real revolução para fazer o transporte aéreo efetivamente um vetor de apoio ao desenvolvimento de um País gigantesco como é o nosso, País continental que precisa das comunicações físicas de carga de passageiro para conduzir negócio. Ninguém pode imaginar, por exemplo, que vai fazer um negócio em Manaus e vai por outro meio de transporte que não seja por avião. Quer dizer, seria impensável qualquer coisa dessa natureza.

Uma expressão atribuída ao Presidente da IATA ele diz que as empresas de transporte aéreo foram as primeiras empresas internacionais a operarem globalmente, mas por força dessa regulamentações têm sido as últimas a serem beneficiadas pela mesma globalização. O que mostra que há uma dicotomia, uma contradição que precisa ser superada.

E finalmente a última parte da visão da IATA que como eu mencionei anteriormente que disposições estabelecidas pela convenção de Chicago de 1944 ainda em vigor precisam ser revistas e trazidas para o Século 21. Simplificadas melhor servindo aos passageiros e aos negócios de empresas mundiais de transporte aéreo.

Em resumo, há necessidade dos governos começarem a cooperar no sentido de com as empresas na busca de melhores índices de eficiência global. E de segurança, é claro. Operar o sistema de controle de tráfego aéreo de forma mais moderna para garantir a crescente segurança eficiente tanto no solo quanto em voo. Cooperar para que o setor possa oferecer contribuições mais positivas à melhoria do meio ambiente, embora os dados que nós temos hoje indicam que em relação aos meios de transporte os aviões estão contribuindo apenas com 3% do efeito estufa, e da poluição de um modo geral. É necessário que haja uma preocupação nessa área e a própria IATA tem vários estudos nessa direção. E finalmente trabalhar para restaurar a lucratividade do setor por via de uma desregulamentação necessária e urgente porque não pode continuar o setor a operar no nível de prejuízo que está operando agora. O Brasil é uma razoável exceção, a TAM e a GOL que hoje têm aproximadamente 85% do tráfego aéreo brasileiro estão operando em regime lucrativo e nós gostaríamos que isso continuasse talvez até pudesse ser expandido.

No Brasil, em resumo, nós não podemos ficar alheio a esse esforço internacional. Nós temos que participar disso intensamente porque o avião ele, como disse anteriormente, ultrapassa fronteiras de forma absolutamente livre. Então nós temos que conversar com os Países vizinhos, temos que conversar com outros continentes para obter, para tentar obter posições e defender os nossos pontos de vista básicos.

Eu queria fazer um pequeno resumo sobre o trabalho da Aeronáutica na área do controle de tráfego aéreo. A partir de 1967 o Estado Maior da Aeronáutica e a Aeronáutica de modo geral passaram a olhar com preocupação o problema do tráfego aéreo do futuro. Foi quando então criou-se a idéia do sistema integrado do CINDACTA, Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Com isso foram implantados esquadrões de aviões Mirage, foram os primeiros, começaram a operar no Brasil em 1972, para exatamente começar a preparar o País para os vôos supersônicos e o controle de tráfego aéreo em função do acréscimo de velocidade os aviões a jato estavam entrando em serviço multiplicando a velocidade por dois. Todos estão lembrados quando os aviões tinham hélices nossos típicos vôos eram de 400, 350,

400 quilômetros por hora. Quando os jatos começaram entrar em serviço saltou para 800 km/h e o cenário mudou completamente.

Recentemente eu tive o privilégio de assistir uma palestra do Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo DECEA, da Aeronáutica, eu confesso aos Srs. Senadores e a distinta audiência que fiquei impressionado com o planejamento feito. Eles colocaram em data colocação extremamente lúcidas a respeito de como o tráfego aéreo poderia ser controlado de uma forma segura e eficaz de uma forma, Senador, que realmente impressionou. E o Diretor-Geral fez aquela apresentação e eu vi que felizmente pelo menos num segmento o Brasil tem um planejamento para o futuro, coisa extremamente séria, e que precisa efetivamente ser implementado. Eu não sei se ele terá os recursos necessários. Recentemente tivemos oportunidade de almoçar com o Ministro Mantega, e chamei atenção para isso e o Ministro Mantega assegurou, falou que para um planejamento dessa natureza não faltará dinheiro. De modo que eu espero que isso efetivamente isso possa acontecer porque a Aeronáutica está perfeitamente preparada para enfrentar esse desafio do futuro pelo que eu assisti nessa exposição feita pelo Diretor do DECEA.

A preocupação de controle de tráfego aéreo, embora nós possamos falar em aerovias, as aerovias são completamente diferentes das rodovias. As rodovias têm limitações físicas. As aerovias não têm. De modo que o controle de tráfego aéreo tridimensional é absolutamente essencial. E nós temos que... E as regras de voo em altitude vão ser modificadas, porque hoje elas ainda são limitadas pelas precisões dos instrumentos disponíveis e esses instrumentos indicam, apresentam erros que obrigam que em elevadas altitudes, acima de 30 mil pés de altitude o nível de separação cresce para 600 metros. Nós usamos na baixa altitude nível de separação 300 metros. E como todos os aviões hoje a jato precisam voar em grande altitude, quer dizer, é necessário diminuir esse nível. E a diminuição de nível coloca um problema de extrema importância na área do tráfego aéreo. Nós temos que--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só me permita. Eu não entendi. O senhor falou que há uma tendência a querer aumentar para 600 metros?

SR. OZIREZ SILVA: Não, não. Para reduzir de 600 a--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Abaixo de 28 mil.

SR. OZIREZ SILVA: Acima de 28 mil.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Hoje não é 300?

SR. OZIREZ SILVA: Não, acima é 600 metros. 600 metros de separação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas por exemplo, o RVSM não é 300 metros?

SR. OZIREZ SILVA: Ah sim, mas já com uma nova tecnologia.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ah, tá bom, tá bom.

SR. OZIREZ SILVA: Eu estou me referindo aos aviões convencionais que voam com instrumentos de pressão, indicadores de pressão, indicadores barométricos que não tem a precisão necessária devido o ar mais rarefeito de altitude. Mas evidentemente... Mas para isso tem que ter o sistema de tráfego aéreo possa fazer esse controle. Porque esse controle não vai ser simplesmente mais feito com instrumento de pressão que nós fazemos hoje.

Um elemento importante a colocar é a cultura de aprender com os acidentes. Por exemplo, esse acidente que nós temos em foco agora do GOL e do Legacy, e tentar aprender com esse acidente e retirar dele todos os ensinamentos necessários para que ele não se repita. Quer dizer, eu acho que esse conceito é o elemento mais importante desses acidentes. Os excepcionais índices de segurança de voo que se atingiu hoje foi consequência desse tipo de cultura nas investigações de acidentes. E no caso dessa CPI trazendo o Congresso Nacional envolvido com essa problemática, eu acho que é muito importante que o setor político participe deste processo e que nós possamos efetivamente tentar retirar desse acidente muitas das coisas que talvez ainda não estejam evidentes por causa da separação dos órgãos envolvidos. Mas de qualquer maneira o que se aprendeu a respeito de acidente é que levou os índices de segurança de voo aonde nós temos hoje. Portanto, o papel dessa CPI é crucial. E eu gostaria de sugerir, Senador, que muito menos do que ir buscar culpados nós buscarmos razões pelas quais os acidentes ocorreram e que a gente possa colocar uma estratégia vigorosa e corajosa de enfrentar o futuro e dizer nós vamos chegar ao futuro com segurança de tráfego.

A aviação civil no futuro. Como eu mencionei já algumas vezes, é um vetor fundamental como base para o desenvolvimento econômico. As projeções de crescimento das operações são realmente fantásticas e trazendo números que nós não estamos habituados a lidar com eles. Os grandes aeroportos sob a tendência de grande contingenciamento mexendo com massas humanas bastante grandes poderá ser amenizada com aeroportos periféricos, o que nos obriga a caminhar a uma estratégia de proliferação de aeroportos, quer dizer, ao invés de gastar dinheiro em grandes aeroportos

concentrados começar a abrir o nosso tráfego aéreo. Eu não sei sabem, mas o tráfego aéreo brasileiro não atinge hoje mais do que 130 cidades no Brasil. Um País com mais de dois mil aeródromos, e com mais de 5.500 Municípios. Quer dizer, não está prestando serviços como nós gostaríamos. Portanto a idéia dos aeroportos periféricos faz enorme sentido. E há uma tendência clara para utilização intensa de aviões menores em grande quantidade de operações. Portanto, o tráfego aéreo muito mais intensificado do que nós temos hoje. De modo que precisamos efetivamente olhar... Nós temos que olhar para o futuro e nos prepararmos para que esse impacto possa ser ajustado com níveis de segurança adequado protegendo as vidas humanas que estarão em jogo.

De modo que, já encerrando, eu diria que a aviação civil precisa ser olhada como um todo. Ela é muito mais do que simplesmente o transporte aéreo. Nós temos que ter uma visão bastante maior porque a aviação civil vai ajudar a resolver o problema de movimentação de cargas e de passageiros para o futuro em escala bastante grande. E que seria, diria, um erro fundamental priorizar o transporte aéreo criando restrições às atividades corporativas e privadas de modo geral que tem sido essas políticas governamentais até agora. Quer dizer, qualquer aeroporto que se congestionasse o primeiro ato é manter o ônibus aéreo e tirar o avião particular, o avião privado. E na realidade isso não deveria acontecer. Quer dizer, nós deveríamos tratar de todos os dois problemas simultaneamente para que efetivamente pudesse colocar todo esse sistema na velocidade do avião a serviço do desenvolvimento de uma Nação de dimensões continentais.

Muito obrigado. Agradeço, fiz rapidamente a apresentação, espero não tenha feito nenhuma confusão, Senador, mas de qualquer maneira fico às ordens para qualquer pergunta que possa existir e que efetivamente que eu possa responder. Muito obrigado. [soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência agradece de modo muito distinto ao nosso ex-Ministro Dr. Ozires Silva a brilhante exposição, a grande contribuição que traz à CPI e àqueles que têm responsabilidade em achar saída para o Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro e passo a palavra ao Relator neste momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Senador, gostaria de agradecer imensamente também a oportunidade que nos dá o Dr. Ozires Silva por essa exposição brilhante, e as perguntas que farei a V.S^a são perguntas que V.S^a até mesmo já respondeu em grande parte durante a exposição que fez.

V.S^a foi aqui chamado por sugestão da Comissão por ser um especialista, um homem dedicado, a vida toda dedicada a esse setor, a esse sistema, e, portanto, sabe muito, e como V.S^a disse, um dos objetivos dessa CPI é justamente levantar os problemas da aviação civil brasileira, e apontar as soluções para que no futuro nós possamos voar com segurança.

Eu perguntaria a V.S^a, que é um pioneiro da aviação brasileira, que acompanhou o desenvolvimento dessa mesma aviação nessas últimas décadas. V.S^a poderia nos dizer como, aliás, disse que tem havido um crescimento extraordinário do transporte aéreo, segundo V.S^a, 6 a 7% ao ano no mundo e na casa de dois dígitos no Brasil. E há também um barateamento das passagens. Isso acaba beneficiando uma grande parte da população que até recentemente não viajava de avião. O que nos preocupa é a sobrecarga que existe sobre os aeroportos e o sistema de controle do tráfego aéreo. Como equacionar esse problema? V.S^a já mencionou, por exemplo, os aeroportos periféricos. Também os aeroportos de distribuição, eles devem se proliferar, devem se espalhar pelo interior do Brasil? Qual é a opinião de V.S^a para que nós consigamos resolver esse problema estrutural?

SR. OZIREZ SILVA: Senador, muito obrigado pela pergunta. Ela é bastante pertinente. E de fato pelo que nós estamos olhando no mundo hoje essa preocupação não é só nossa. Eu diria que nós precisamos conversar com o mundo todo para ver quais são as soluções que estão sendo colocadas. Eu vi uma informação fantástica recentemente dizendo que sobre Paris entre às 10h da manhã e 14h, em quatro horas, portanto, devem cruzar perto de dois mil aviões. Quer dizer, é humanamente impossível controlar isso com a capacidade de discernimento das pessoas e mesmo com o controle de voz e coisa dessa natureza. De modo que nós temos que enfrentar o processo de uma forma fundamental. Mexendo no sistema tecnológico. O que implica em investimentos. Quer dizer, nós temos que encontrar novos mecanismos que hoje a tecnologia já coloca como disponível. Por exemplo, a rede de satélites, GPS, coisa dessa natureza já são itens que poderiam ser incorporados no sistema oficial de transporte aéreo que ainda não está. Quer dizer, são usados ainda, mas não estão. Isso no que se refere em vôo. Quando nós estamos falando em vôo nós temos que fazer com que o tráfego aéreo flua com eficiência, com eficácia e segurança. Isso é absolutamente fundamental. Agora, V.Ex^a menciona também a questão dos aeroportos. Evidentemente um avião que decola tem que pousar. E muitas vezes o avião não pode esperar ele tem que pousar em determinados momentos porque nós sabemos efetivamente que

o peso do combustível a bordo ele luta contra a carga paga. Então a tendência é de voar cada vez com menos combustível e fazendo navegações de maior precisão para que os vôos sejam mais econômicos e respondam efetivamente ao custo de operação e que responda à expectativa do usuário pagar menos pela passagem aérea. Quer dizer então que isso faz parte de todo um sistema econômico, operacional e técnico que precisa ser observado.

Eu acredito fortemente que a construção de aeroportos periféricos que possam ser feitos pelo setor privado, operados pelo setor privado que possam efetivamente ajudar a desconcentração dos aeroportos, dos grandes aeroportos, porque tudo está indicado no mundo hoje que os passageiros, sobretudo, os passageiros frequentes não gostam mesmo mais de serem limitados nos aeroportos, os problemas de *check-in* demorado, esperas longas para poder decolar, voarem pesados os ônibus aéreos, e aí vale a pena citar um pouquinho a estratégia da AIRBUS e a estratégia da Boeing. A AIRBUS fabricando o maior avião do mundo, o 380, que vai iniciar com 550 passageiros podendo chegar a 800 passageiros. A Boeing está votando mais nos aviões de 250 lugares, quer dizer, para proliferar a quantidade de aviões 250 lugares. De companhias como a nossa a EMBRAER que participa ativamente do mercado de tráfego aéreo internacional ela está votando nos aviões também de pequeno porte. Hoje nós temos aviões de 70 a 110 lugares e agora entrando aviões de seis a nove lugares também em serviço além daqueles que estão disponíveis para venda, embora as vendas tenham caído bastante, os aviões de 30 a 50 lugares. Mas de qualquer forma esses aviões todos vão precisar de pista. Vão precisar de aeroportos, vão precisar de pátios amplos o suficiente para os aviões poderem estacionar.

De modo que eu diria que o sistema precisa ser atacado ponto de vista da infra-estrutura na proliferação de aeroportos, evidentemente o Poder Público não vai poder enfrentar esse desafio, tem que abrir para o setor privado através de... Quem sabe através PPP, ou de concessões mesmo que sejam dadas para o setor privado, de modo que capitais privados possam ser utilizados nessa direção.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa era uma questão que eu gostaria de abordar com V.S.^a a respeito disso. Talvez mesmo as PPPs nós já não consigamos, o Governo já não consiga, pelo levantamento que foi feito pela ANAC, nós teríamos que colocar até 10 bilhões de reais até 2010. Oito bilhões mais o sistema que faz chegar até o aeroporto, isso daria 10 bilhões. Então, com a solução apontada...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [pronunciamento fora do microfone]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente. Três, e com previsão do PAC parece que de mais seis até bem adiante. Então o volume de recursos previsto já é bem aquém do que se necessita. Então eu perguntaria a V.S.^a: Mesmo o sistema de PPPs parece que já não acudiria. Talvez a privatização para alguns casos naturalmente, abrindo essa possibilidade, pudesse ser uma boa solução.

SR. OZIREZ SILVA: Bom, a Aeronáutica já se antecipou. Nós temos dois casos já. O aeroporto de Macaé, o aeroporto de Porto Seguro já são privatizados. Esses aeroportos privados, quer dizer, pode usar isso como prova de conceito e ver que são absolutamente... É possível fazer coisa dessa natureza.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Está dando certo essa [inaudível]?

SR. OZIREZ SILVA: Está dando certo. Está dando certo. Inclusive o aeroporto de Macaé tem um tráfego aéreo bastante grande porque apóia as plataformas da PETROBRÁS.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Quantos anos já têm essa [inaudível]?

SR. OZIREZ SILVA: Ah, é recente. É recente. Eu diria que não chega a dois anos. É recente ainda. Mas são provas de conceito que podem ser analisadas e orientar soluções. Sem dúvida. Agora, no exterior isso acontece com muita frequência. Porque efetivamente não se pode atribuir o Poder Público atender a esse tipo de infra-estrutura com intensidade que seja necessária. E o mais bonito de tudo é que capitais privados existem. Embora eu diria que nós temos que aculturar um pouco mais os brasileiros para o negócio aviação. Eu não sei se concordam, mas o negócio aviação não é entendido como negócio pelo setor empresarial brasileiro. É uma coisa curiosa isso. Parece que aviação é coisa do pessoal da Aeronáutica, coisa um pouco distante, o sujeito não imagina investir e ganhar dinheiro e prosperar no setor de negócio. Mas eu andei fazendo alguns cálculos, eu queria colocar esses cálculos *sub judice*--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sim, sim.

SR. OZIREZ SILVA: Até porque não tenho muita certeza deles, são cálculos pessoais, mas o negócio aviação é um negócio de um trilhão de dólares por ano e gerando da ordem de 700 mil empregos. É um negócio impressionante. Quer dizer, e nós estamos fora desse negócio porque esse negócio fica amarrado pela regulamentação excessiva que eu mencionei em função de parâmetros do passado que não se aplica mais no Século 21.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Uma pergunta que eu faria a V.S^a. O que significa essa desregulamentação do setor para ter maior lucratividade? O que V.S^a pensa a respeito disso? O que seria essa desregulamentação?

SR. OZIREZ SILVA: Senador, eu poderia... Eu não tenho de cabeça, mas o Presidente da IATA publicou recentemente num pronunciamento que ele fez, eu creio que em Genebra, 60 itens extraídos das regulamentações atuais que precisam ser modificados. Quer dizer, talvez fosse um ponto de partida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Com certeza. O senhor tem como nos mandar...?

SR. OZIREZ SILVA: Tem, sim, senhor. Eu mandarei para V.Ex^a, e esses 60 itens eu não diria que todos eles podem ser aplicados ou aplicáveis, mas efetivamente o sistema hoje é extremamente regulado. Quer dizer, no Brasil em particular muito mais acentuado, porque nós temos uma cultura que a nossa Legislação ela caminha muito na direção de se proteger contra os faltosos não levando a hipótese de que a maioria dos cidadãos são bons. Isso é uma característica da nossa cultura mesmo. Quer dizer, V.Ex^a está envolvido no processo legislativo sabe que isso acontece. Então o resultado, o tratamento dos aviões no solo, até se me permite um pouquinho de ironia, eu diria que a liberdade do voo é tão grande que quando o avião chega ao solo, o pessoal do solo se vinga. Quer dizer, criando uma série de embaraços que é absolutamente desnecessários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Até gostaria de perguntar a V.S^a nesse sentido. A impressão que se tem, primeiro as autoridades colocam todo o problema que nós estamos enfrentado, que é conhecido como apagão aéreo como se fossem eventos isolados. Eventos que estão acontecendo aqui e ali e isso acaba gerando um transtorno aos passageiros. Quando nós estamos percebendo que justamente a normalidade é que se transformou na exceção.

Então, isso me parece evidente, até pela palestras que V.Ex^a proferiu, que nós já estamos vivendo, como o mundo também está vivendo, uma crise de infra-estrutura muito grande.

SR. OZIREZ SILVA: É verdade. Não é só nossa, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Então eu perguntaria a V.S^a que tem cálculos a esse respeito, V.S^a acha que hoje a questão aeroportuária nossa, a questão principalmente da construção dos nossos novos aeroportos, ainda que aeroportos periféricos, isso nos cálculos que V.Ex^a tem,

se tem esses cálculos, isso precisaria de um investimento de quanto hoje?

SR. OZIREZ SILVA: Bom, é difícil dizer. Eu estou participando de três hipóteses. O Aeroporto de São José dos Campos, o Aeroporto de Guarujá, e o aeroporto de... Lá perto de Vitória, aquela estação de águas... Guarapari. Quer dizer, e tentando ver como é que nós podemos equacionar. Eu estou usando os exemplos de Macaé e de Porto Seguro para ver como é que nós poderíamos fazer em relação a esses aeroportos. Mas eu não teria grande preocupação a respeito do dinheiro disponível. Porque se por ventura nós transformarmos o aeroporto num negócio e que realmente é um negócio, nós efetivamente podemos atrair a quantidade de dinheiro que seja necessária porque o mundo hoje tem muito dinheiro. E mesmo aqui no Brasil que pese a dificuldade que temos de formação de capital em real, eu creio que existirão muitos investidores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Agora, se isso ficar na mão do Estado obviamente que o Estado não vai dar conta. Ou seja, nós vamos aprofundar essa crise.

SR. OZIREZ SILVA: E eu creio que uma abertura do Estado no sentido de dar essas concessões, porque o Estado ocupou todo esse território.

Então, vamos dizer, isso tecnicamente falando é uma propriedade do Estado. Então, portanto, tem que ser concencionado. Quer dizer, tem que haver concessionários para isso. Tem que simplificar o processo. Mas por exemplo, um item de regulamentação muito curioso que eu coloco aqui, tipicamente brasileiro, nós gastamos um bocado de dinheiro, mas muito dinheiro quando projetamos os aviões e fazemos uma coisa chamada intercambiabilidade. Quer dizer que as peças sejam intercambiáveis. Quer dizer, uma peça fabricada para esse avião possa servir para todos os aviões do mesmo modelo. Isso é muito importante porque vamos supor, o senhor está esperando no aeroporto, tem um defeito técnico, o desejável do senhor é que o seu avião seja corrigido para decolar o mais rapidamente possível. E essa intercambiabilidade é absolutamente fundamental. E isso custa uma fração muito séria do Projeto do avião.

Bem, a Receita Federal não permite que peças, outras peças sejam utilizadas por causa do problema fiscal.

Então, tem que se reparar a peça e colocar a mesma peça com o mesmo número de série dentro do avião. Quer dizer, então veja, gasta-se um dinheiro enorme para a intercambiabilidade depois uma disposição fiscal não permite.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nós precisaríamos dessa... O senhor tem esses detalhes?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Podemos convocar a Receita Federal para dar os esclarecimentos posteriores para ajudar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Se o senhor tivesse mais detalhadamente... Isso é um exemplo.

SR. OZIREZ SILVA: Eu não quero acusar os meus amigos da Receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não...

SR. OZIREZ SILVA: Mas na realidade é um exemplo. Mas exemplos dessa natureza, por exemplo, a própria Aeronáutica no preenchimento de um plano de voo, os pilotos têm que levar para preencher um plano de voo praticamente toda a documentação do avião. E não pode haver voo sem plano de voo. Nos Estados Unidos voo abaixo de 600 metros de altitude o voo é livre. Quer dizer, coisas dessa natureza que hoje fazem com que efetivamente há uma espécie de manietamento do sistema e tornando o sistema caro, complicado, e nós temos que enfrentar realmente um banho de cultura, de abertura, e partindo da premissa de que as pessoas são corretas e honestas. Não quer dizer que cada pessoa vai tentar fraudar porque vai fazer um voo, coisa dessa natureza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a questão desses aeroportos distribuidores? O senhor acha que se criasse os aeroportos periféricos não haveria necessidade de aumentar o número de aeroportos distribuidores?

SR. OZIREZ SILVA: Bom, dependendo desses números, esses números que foram apresentados aí são números enormes, como V.Ex^a viu. São números imensos. Vai precisar das soluções dos dois lados. Grandes aeroportos e aeroportos periféricos. V.Ex^a tem uma idéia, por exemplo, da área terminal de São Paulo. Imagine um aeroporto em Guarujá, por exemplo, que nós estamos conversando com o comando da Aeronáutica para que esse aeroporto possa operar de uma forma privada. Já está discutido, já está pronto para assinar até o convênio entre a Aeronáutica e a Prefeitura da cidade do Guarujá para que a Prefeitura seja a operadora do aeroporto. Eu gostaria de dar um pulo para frente, que fosse uma operação realmente privada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SR. OZIREZ SILVA: Imagine V.Ex^a a participação de um aeroporto na baixada santista. Não contribuiria para melhorar Congonhas?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Com certeza.

SR. OZIREZ SILVA: Com certeza. E atenderia. Não quer dizer que o pessoal da Praia Grande, por exemplo, não precisa ficar bravo conosco. Faça outro aeroporto em Praia Grande também. Quer dizer, a idéia não é concentrar, a idéia é descentralizar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu perguntaria a V.S^a, nesse momento de dificuldade de infra-estrutura, muito se tem falado sobre o papel da ANAC. E uma acusação que se faz com frequência à ANAC é que ela teria autorizado números excessivo de vôos para determinados aeroportos nesse momento de dificuldade, como Congonhas. Isso tem algum sentido? A ANAC realmente nesse momento de dificuldade, ou um pouco antes, ela ajudou a causar esse problema todo fazendo com que novas autorizações fossem dadas? Eu perguntaria a V.S^a que conhece muito o sistema: Que modelo V.S^a propõe para locação de slots em aeroportos congestionados?

SR. OZIREZ SILVA: Bem, os slots, eles... Primeiro que tem o interesse competitivo dos próprios... Eles querem voar de uma maneira extremamente intensa. É um problema complicado se fixar uma política geral para todo o País. Eu acho que aeroportos pequenos deviam ser absolutamente livres. E aeroportos com super capacidade também absolutamente livres. Mas em aeroportos como o caso de Congonhas em particular que é o aeroporto bastante crítico hoje não é possível construir uma nova pista, evidentemente isso tem que acontecer. Outro dia eu estava pensando nessa pergunta que V.Ex^a coloca com relação aos táxis de uma cidade. O Poder Público limita os táxis de uma cidade. Vamos supor que o Poder Público abra para quem quiser ser motorista de táxi seja motorista de táxi. Acho que todos quebram. Quer dizer, então eu diria que é difícil ver uma solução geral para o problema. As soluções têm que ser centradas. Mas se, porventura, nós tivermos aeroportos abertos, razoavelmente livres para as operações, acaba-se desenvolvendo outro sistema. Pegamos São Paulo, por exemplo, nós temos em torno de São Paulo, São José dos Campos, Atibaia, Jundiaí, Sorocaba, podemos falar no Aeroporto de Guarujá e falar também no novo aeroporto metropolitano que possa ser construído em São Paulo. Quer dizer, coisas dessa natureza. A hora que nós abrimos isso aí, o cenário muda por completo. Agora, ficar todo o pessoal concentrado em Congonhas, é fácil compreender que nem se aplica. Vamos supor que se completa o rodão de São Paulo. Em torno do rodão poderia haver uma quantidade expressiva de aeroportos que pudesse atender com circulação rápida e tirando esse ônus que nós temos de pensar sempre em Congonhas

que tem que pousar em Congonhas. Porque na realidade mesmo que se coloque tecnologias novas dificilmente a gente vai conseguir colocar um avião no solo em menos de um minuto. Tem que ter pelo menos um minuto de intervalo. E São Paulo devido ao problema da proliferação de residências em volta do aeroporto, o aeroporto de Congonhas virou uma espécie de porta-aviões, quer dizer, evidentemente não é possível concentrar tudo em Congonhas. Então a idéia da descentralização facilita, inclusive, esse tipo de decisão da ANAC que eu considero uma decisão, do ponto de vista operacional, difícil. Muito difícil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Os controladores de voo têm dito aqui que dos graves problemas que tem eles para fazer esse controle do espaço aéreo é justamente o fato do controle ser militarizado. Como o senhor avalia esse modelo, a desmilitarização seria benéfica ou prejudicial? O que pensa V.S^a?

SR. OZIERES SILVA: V.Ex^a vai permitir, eu devo minha carreira à Aeronáutica. E prezo muito a Aeronáutica. E acho que a Aeronáutica tem feito um bom trabalho. Agora, fica difícil para eu entender que dentro de um uniforme da Aeronáutica não tenha um brasileiro. Quer dizer, eu não imagino que trocando a roupa desse brasileiro que nós podemos encontrar a solução. A solução para mim é outra. É de atacar o problema globalmente como coloquei, descentralização dos aeroportos, novas tecnologias, investimentos, o trabalho da Aeronáutica a partir de 1967 de fazer a concepção do CINDACTA foi simplesmente fantástico. O CINDACTA foi uma visão de futuro, e se nós voltarmos atrás em 67, 68, 69, quando a Aeronáutica fez as proposições legais e tomou as ações necessárias, foi colocado um programa de investimento de sustentação de investimento e de financiamento das operações que se não tivesse feito isso esses 30 anos que decorreram de quase 40 anos de 1967 até agora, nós teríamos tropeços muito maiores do que estamos vivendo nessa CPI. Aqui mesmo no arrazoado da criação da CPI foi colocado que o acidente do Legacy com o GOL detonou todo esse sistema colocando, vamos dizer, o rei está nu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Evidenciou o problema.

SR. OZIERES SILVA: Evidenciando o problema. Mas na realidade durante esses anos todos foram feitos investimentos adequados, treinamento de pessoal de uma maneira bastante intensa e o que me leva, eu que não conheço tão intensamente a operação--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.S^a. acha que o problema salarial dentro do sistema militarizado tem condição de ser

resolvido? Porque o que querem os sargentos controladores é ter perspectiva de no mínimo dobrar o seu salário. Porque segundo comparações feitas, na área civil eles teriam essa possibilidade. O senhor acha que esse fato de eles não terem uma perspectiva de um aumento substancial de seu salário dentro da militarização, porque um aumento para o Sargento implica aumento para toda...

Então, isso pode... Na visão deles isso atrapalha. V.S^a acha que isso realmente pode atrapalhar? Perguntando diretamente, V.S^a acha que esse problema será resolvido sem se resolver a questão salarial dos controladores?

SR. OZIERES SILVA: Eu acho muito difícil porque afeta toda a força. Afeta todas as três forças na realidade. A lei brasileira é absolutamente clara nesse sentido. Agora, eu não sei se isso realmente é uma expectativa de todos os controladores. Porque os controladores que eu conheço e o trabalho que esse pessoal fez ao longo desses anos todos foi um trabalho excepcional. Gente de primeira qualidade acreditando da responsabilidade das suas obrigações e executando um excelente trabalho. Eu não sei se seria uma reivindicação de todos eles ou se alguns dirigentes que estão colocando nessa direção e aproveitando essa oportunidade para colocar aumentos salariais grandes. É claro que nós sabemos que o Brasil infelizmente é um País de custos altos e salários baixos. Isso daí é claro no nosso País. Mas enfim, eu creio que através do desenvolvimento se nós trabalharmos forte no desenvolvimento nós podemos um dia superar isso e não ficar olhando com inveja o que está acontecendo na China, na Ásia ou coisa dessa natureza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A regra mundialmente é que seja militarizado ou civil? Antes o nosso Senador queria...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Só colocar dentro dessa questão que me deixou muito preocupado, interrompendo o nosso Relator, foi colocado aqui por quase todos os controladores [interrupção no áudio], alguma autoridades, de que não era uma totalidade. 2.700, me parece, controladores, que não eram todos que estavam insatisfeitos. Então isso deixa bem claro que há uma parcela insatisfeita. Uma das autoridades da Aeronáutica, não, mas não são todos. São 2.700, mas não são todos. E também o Sargento Wellington deixou claro que não eram realmente todos. Mas por aí 500, 600 controladores de voo realmente não estão satisfeitos. Acham que são poucos, acham que estão sendo mal pagos, acham que tem deficiência de equipamentos, enfim, uma série de coisas que foram colocadas aqui até chegaram a dizer que teriam uma pressão de cima para baixo e que teriam

controladores estressados, desmotivados, poderiam a qualquer momento chutar o equipamento. Isso preocupou todos que assistiam essas colocações. O que me deixa muito preocupado e queria até perguntar a V.S^a, é que continua o problema de atraso nos aviões. Continuam. Esse final de semana V.S^a deve ter visto através da imprensa o que aconteceu. Atraso em todas as companhias. Não foi só numa companhia. Em todas as companhias. A que se deve isso? Quando se terá um fim nisso? Por que continua? Será que não tem solução imediata? Solução nós temos, V.S^a já colocou aí uma série, e parabéns pela sua explanação, traz realmente mais conhecimento para todos nós, foi muito importante e necessária a sua vinda hoje aqui. Eu fico muito feliz em vê-lo e ver a sua explanação muito consciente e, muito explicativa para todos nós, mas me preocupa, volto a falar, me preocupa ver que metade ou parte da classe de controladores de vôo seguramente tem problema. Até na colocação agora de V.S^a dizendo que não são todos. É a terceira vez que eu ouço: Não são todos. Sargento Wellington disse que não eram todos, o Coronel disse que eram não são todos, V.S^a. vem e diz, não são todos. Então há concretamente uma parcela de controladores que não estão satisfeitos. Estão desmotivados por uma série de situações que foram colocadas aqui. Isso nos preocupa. E preocupa muito. Porque coloca em risco a segurança das pessoas. Como V.S^a colocou o aumento de vôo, aumento de passageiros, lógico que nós percebemos que toda essa estrutura vai ter que ser modificada para melhor. Para que a gente possa ter mais segurança. Mas hoje, hoje, na utilidade, isso lhe incomoda? Essa parcela de controladores de vôo desmotivados de estar seguramente com afirmação segura de que existe mesmo, isso não preocupa também V.S^a como auto conhecedor do assunto?

SR. OZIERES SILVA: Senador, o que eu diria é o seguinte, eu tenho um bocado de experiência empresarial. A minha vida depois que eu deixei a Força Aérea e já faz tempo em 1972, eu enfrentei muitas greves comandadas pelos mais variados sindicatos. E o argumento era o mesmo. Exatamente o mesmo. Dizendo que o pessoal estava desmotivado por questões salariais. Evidentemente havia reivindicações, enfrentei greves, algumas delas até virulentas, coisas desse tipo, mas sempre com esse tipo de argumentação. E a minha experiência indica que a grande maioria é de gente séria. Devotada a seu trabalho. E, sobretudo, os controladores que têm uma noção nítida da responsabilidade que eles têm. E eu tenho certeza que uma grande maioria não é capaz de fazer uma questão de troca. Porque o salário está ruim fazer com que o serviço não ande e não atenda a sua responsabilidade.

Difícilmente eu acreditaria nisso, porque algumas das greves que eu tive com bastante virulência, comandadas por sindicatos bastante extremados, eu notava que a grande maioria estava até perplexa dos empregados das empresas que eu comandeie, algumas empresas grandes, eu comandeie a EMBRAER que chegou ao meu tempo com 12 mil empregados, posteriormente a PETROBRÁS, a VARIG, quer dizer, são companhias grandes com grande poder de mobilização, e eu sentia que a grande, mas a esmagadora maioria de gente boa. De gente que merece o nosso respeito, sobretudo os controladores. E isso não é moeda de troca. Isso não é passe de mágica. Vamos supor, dobra o salário dos controladores eles que estavam desmotivados passam a ser motivados. Sinceramente eu posso fazer um enorme esforço para acreditar nisso, mas o que eu tenho constatado ao longo da minha vida não é isso. Quer dizer e de depredação também do patrimônio que eles utilizam, sinceramente se isso acontecer eu vou acentuar com bastante firmeza que isso vai ser coisa de uma minoria que possivelmente não é expressiva. E essa minoria muitas vezes se impõe e chega até a intimidar a grande maioria de gente boa que nós enfrentamos. Eu conheço muitos controladores, sempre fui amigo de meus empregados, nas empresas que eu comandeie eu tinha uma ligação muito intensa com os empregados e o diagnóstico que eu trago desses quase 40 anos de dirigir empresas é no sentido de que as pessoas se motivam muito mais dos estímulos que sejam dados para uma grande... Mostrando o tipo de serviço que faz, ter orgulho da empresa a que serve, produto que fabricam, coisa desse tipo, do que efetivamente fazer o dinheiro uma moeda de troca se ele vai dar a sua colaboração ou não vai dar a sua colaboração. Sinceramente, Excelência, pode ser que eu esteja errado, mas eu acredito fortemente que a quantidade de pessoas boas, honestas, e sinceramente devotadas para o cumprimento do seu dever são muito maiores do que a variação da folha salarial, do que eles recebem no fim do mês.

SENADOR EDUARDO SUPPLY (PT-SP): Sr. Presidente, se me permite o Senador Demóstenes, gostaria de cumprimentar a colaboração que esta CPI está dando, cumprimentar o ex-Presidente da EMBRAER, da VARIG, ex-Ministro da Infra-Estrutura Ozieres Silva que tem dado uma colaboração tão importante em todas as áreas em que trabalhou e eu tive a oportunidade de interagir com o senhor, e sempre o respeitei pela sua colaboração à frente destas empresas e mais uma vez vejo hoje dando esta colaboração importante pelo seu conhecimento e experiência.

Eu gostaria, Presidente Tião Viana, Senador Demóstenes Torres, Relator, inclusive relacionado ao que

mencionou o Senador Mário Couto, pois ele mencionou que continuam muitas vezes a ocorrer os problemas nos aeroportos e nos aviões. E quando isto ocorre, como aconteceu ainda ontem à noite, eu peguei um avião às oito e vinte para São Paulo que chegou, embora o tempo estivesse ótimo, dois para meia-noite em Congonhas, a dois minutos apenas de pagar a luz do aeroporto. E felizmente conseguimos chegar, mas com mais de duas horas de atraso. E obviamente o que se passa? Todos os passageiros vendo um Senador no avião e agora? “O que os senhores estão fazendo?” “Olha, estão havendo duas CPIs no Congresso, uma na Câmara e outra no Senado”. “Mas por que é que demora tanto para solucionar?” “Estamos ouvindo pessoas como o Sr. Ozires Silva e tantos outros que aqui têm estado”. E sabe, Presidente, Sr. Relator, eu inclusive conversei com o comandante da VARIG, resolvi ligar no CINDACTA, pedi o 102, liguei no controle da Defesa Aérea de Brasília, perguntei para explicar um Sargento passou para outro Sargento, que passou para outro Sargento, eu não posso propriamente dar explicações, vou passar para o Sargento superior. Daí o Sargento superior falou: “Olha, agora só mesmo no outro CINDACTA”. E, enfim, até a hora que felizmente acabou fechando a porta. Porque o próprio comandante da VARIG não tinha outra explicação a dar aos próprios passageiros se não, “olha, a torre nos informou que o avião vai precisar estar aguardando. Nós somos o oitavo da lista e vai haver um intervalo de 10 minutos entre um e outro em função de problemas que estariam ocorrendo no tráfego aéreo, congestionamento e tal”. Mas me pareceu, e esta foi a sensação, estava inclusive no avião o Assessor de Relações Internacionais do Presidente da República, Marco Aurélio Garcia, obviamente para ele também os passageiros queriam falar. Mas eu quero dizer primeiro da importância das Comissões como essa, mas da expectativa da população de que possa haver logo uma solução, mas, sobretudo, também um aspecto que acho que a CPI pode de pronto colaborar. É que possa ser garantido pela INFRAERO, pelo CINDACTA, para os próprios comandantes de voo, para as próprias colaboradoras, as aeromoças e tudo, que elas pelo menos estejam dando a informação correta se está havendo apenas uma operação padrão por parte dos controladores, e eu acho que o Sr. Ozires Silva falou muito positivamente a respeito deles, da dedicação, da vontade de estar colaborando, que inclusive eles têm a responsabilidade de fazer com que as pessoas não sejam prejudicadas e todos sabem que ali num avião como aquele havia ali, por exemplo, com diabetes sem alimentação adequada iria ter problemas esperando muito mais e assim por diante.

Mas então, Sr. Presidente, eu quis cumprimentar o trabalho dessa CPI. Eu não sou membro, mas... E do depoimento tão valioso do Sr. Ozires Silva, mas também transmitir essa preocupação que é de todos os que usam a aviação aérea brasileira e cada vez que nós pisamos num avião, no aeroporto, mais o Presidente e o Relator estamos sendo cobrados, a população quer soluções mais rápidas possíveis para superar essa problemática. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Certamente, Senador Suplicy, esse é um dos desafios da CPI, apontar soluções e cobrar soluções e acompanhar as soluções propostas por parte do Governo e dos órgãos competentes. Com a palavra novamente... Pois não, Dr. Ozires.

SR. OZIRES SILVA: O tecido, Senador, o tecido não diria que está esgarçado. Quer dizer, e se nós procurarmos analisar esse caso que o Senador Suplicy traz, nós podemos ver que é um problema possivelmente de congestionamento do próprio aeroporto, é o problema do tráfego aéreo, é um problema da demanda que está crescendo mais depressa do que a oferta, quer dizer, de tudo tem um pouco. Quer dizer, então uma explicação fica difícil. A gente fica mais ou menos naquela situação da--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): O problema é que antes do acidente estava normal.

SR. OZIRES SILVA: Não, não estava muito normal, não. Senador, não estava. É que não tinha visibilidade pública que nós estamos tendo agora. Os sintomas disso são bastantes antigos. Quando eu mencionei aqui no caso dos Estados Unidos, 2003, isso estava sendo notado inclusive nos Estados Unidos, e desde 2003 eles estão trabalhando no problema porque o ritmo de crescimento do tráfego aéreo provoca todas essas doenças que estão acontecendo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): E quem mostrou a doença foram os controladores.

SR. OZIRES SILVA: Sim.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): A doença foi mostrada por eles.

SR. OZIRES SILVA: É, foi mostrada por eles em termos. Porque eles entraram para a chamada operação padrão que ocorreu no fim de março, por exemplo. Mas eu diria que os sintomas todos que estamos discutindo aqui não são novos. Quer dizer, há necessidade de ampliar a rede de aeroportos. Por exemplo, São Paulo agora, por exemplo, eu trago sempre exemplo de São Paulo, não porque seja de lá, mas é porque é uma cidade que necessita de movimentação e que está tudo centrado no aeroporto de Congonhas. Há anos que precisa construir outro aeroporto metropolitano em São Paulo. Há muitos anos. Quer dizer, era um aeroporto

projetado para 12 milhões de passageiros por ano, já atingiu 18 milhões. Com essas reformas aí quem sabe ocupando aquela região da VASP que está *sub judice* toda aquela região ali talvez possa levar o aeroporto para 22 milhões de passageiros. Mas, olha, não vamos nos enganar. 22 milhões de passageiros não vão ser suficientes da capacidade de Congonhas para atender o tráfego aéreo de São Paulo. Não vão ser. Absolutamente claro. E aí então vamos dizer a mangueira velha vai ter mais buracos ainda. [soa a campanha]

De modo que eu queria dizer que temos que atacar o problema com coragem e nos seus fundamentos para evitar problemas pontuais como esse levantado pelo Senador e que tem muito que estão acontecendo nesse preciso momento agora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perguntaria então só pelo conhecimento que V.S.^a tem do setor, a regra internacional é que esse controle seja feito de forma militarizada ou desmilitarizada?

SR. OZIREZ SILVA: Depende de recursos. Na maioria dos Países é com a participação militar. Porque existe obrigação constitucional da defesa do espaço aéreo que isso é a carga dos militares basicamente. Nos Estados Unidos eles têm dois sistemas separados. Custo muito maior. Eles têm dois separados. E dizem, muitos comentaristas dizem que o ataque terrorista de 2001 só foi possível porque demorou de um sistema civil passar o controle para a área militar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aí eu perguntaria a V.S.^a porque as autoridades brasileiras ligadas à Aeronáutica, as autoridades da Aeronáutica estiveram aqui e afirmaram que o nosso sistema de controle é tão moderno que os americanos estariam migrando para o nosso sistema. Isso é verdade?

SR. OZIREZ SILVA: Não tenho informação, não conheço em detalhes o sistema americano. Agora, que os investimentos feitos pela Aeronáutica do Brasil foram significativos, foram.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nós podemos dizer que o nosso sistema ele é seguro como dos Estados Unidos, como os da Europa, como de alguns Países modernos da Ásia? O nosso sistema de segurança de voo ele é bom?

SR. OZIREZ SILVA: Senador, V.Ex.^a pode ver pelos resultados. Os nossos índices de segurança global na operação do tráfego aéreo são bastante similares ao que V.Ex.^a observa no mundo. eu acho que pelos resultados a gente pode medir e responder afirmativamente, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A nossa atualização tecnológica é sa-

tisfatória, e há uma programação para o futuro? V.S.^a mencionou que assistiu uma palestra do Comandante Ramon?

SR. OZIREZ SILVA: Do DECEA, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Disse que nós temos inclusive uma programação tecnológica muito boa para o futuro.

SR. OZIREZ SILVA: É. Não sabemos se existirão recursos necessários para tanto. Mas que efetivamente existem esses planejamentos, existem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Brasil integra o sistema mundial de salvamento COSPA-SARSAT. Foi informado aqui nessa CPI que o COSPA-SARSAT é de grande utilidade, pois em caso de acidente, a aeronave emite um sinal captado por satélite que informa o local dos destroços. Nesse sentido, se o sinal for na frequência 121.5 megahertz ter-se-á um raio de busca de 10 a 20 quilômetros. Se o sinal for de 406.0 megahertz essa área diminui 1/3 do quilômetro quadrado. O registro de LT EPIRB PLB 406 megahertz é obrigatório no Brasil. Todas as aeronaves devem tê-lo.

Pergunto: Uma aeronave como o Boeing da GOL não estava conectada ao COSPA-SARSAT? E em caso afirmativo, por que a dificuldade em se encontrar os destroços na opinião de V.S.^a inicialmente. O sistema COSPA-SARSAT é falho ou o seria capacidade de detecção do nosso sistema DACTA?

SR. OZIREZ SILVA: Não são todos os aviões que têm o sistema que responde a esse... Ao sistema de segurança internacional. Essa frequência 121.5 ela é consagrada muitos anos e envolve inclusive a área marítima também. De modo, portanto, é um sistema global de segurança. Agora, o avião da GOL era um avião traço 800, 737-800, portanto, a probabilidade que o sistema estivesse instalado no avião é grande. Eu não sei. Não tenho essa informação para dar a V.Ex.^a. No caso do Legacy, era um avião recém recebido. Tinha ficado pronto na véspera. Ficou pronto, foi recebido pelo comprador e estava em deslocamento para os Estados Unidos. Provavelmente o sistema também estava instalado.

Agora, o que aconteceu com o avião da GOL nessa colisão é que a hipótese mais provável, é que o inglete(F), aquela barbatana que tem na ponta da asa do Legacy tenha rasgado o revestimento externo da asa do avião da GOL. E como essa asa estava sustentando o avião, evidentemente era uma zona de tensão. Quer dizer, estava sendo tracionada por conta das cargas de voo. E nessas condições é que deve ter rasgado e 1/3 da asa pelo menos deva ter saído. Esse avião deve ter enfrentado, estava a 800 quilômetros por hora mais ou menos, deve ter enfrentado um rodopio

tão violento que provavelmente tenha estraçalhado o avião e inclusive o seu sistema fundamental, o sistema elétrico para que alimentava o sistema de resposta.

Então, isso aí, vamos dizer, são conjecturas que eu não tenho os dados todos a mão. Mas certamente a Aeronáutica deve ter feito isso na investigação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Então V.S^a. disse que o grande problema da operação de salvamento, de resgate podemos dizer que foi pela peculiaridade do acidente. Não por defeito das nossas equipes.

SR. OZIREZ SILVA: Não. Acredito que não. Mas evidentemente não tenho as informações internas e necessárias para responder com segurança a V.Ex^a.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O CNS/ATM é um conceito operacional global de gerenciamento de tráfego aéreo em que toda a parte de comunicação não ocorre pela voz, mas sim pela transmissão de dados. Ganha-se com isso agilidade e tempo e pode controlar muito mais aeronaves do que atualmente. Trata-se de navegação por satélites em que as aeronaves são controladas da decolagem ao pouso. O CNS/ATM é novo e ainda estaria em fase de implantação no Brasil. Como V.S^a avalia o emprego desse novo sistema para a segurança e o controle do tráfego aéreo no Brasil? V.S^a tem conhecimento de onde ele já está instalado e adotado? E mais, se naqueles locais funcionam com eficiência. Realmente corresponde a essa expectativa.

SR. OZIREZ SILVA: Não tenho conhecimento, Excelência. Só sei que essas medidas têm que ter caráter internacional. O Brasil é signatário da maioria dos acordos internacionais de segurança, e eu não sei se este sistema em particular, que é um sistema comercial norte-americano se ele já foi aceito em nível internacional para ser utilizado de uma forma compulsória por todos os operadores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Foi dito aqui anteriormente que o CONAC está tendo uma atuação inexpressiva, que nem se reúne, e que o sistema de controle de tráfego aéreo e todo o sistema aéreo no Brasil em decorrência disso sofre com essa ausência até de reuniões. V.S^a acredita que isso seja verdade? O CONAC realmente é ineficiente?

SR. OZIREZ SILVA: O processo de implantação da ANAC foi extremamente lento, Senador. V.Ex^a sabe que mesmo aqui no Congresso foram quase quatro anos de debate até implantação da ANAC. E o processo de implantação da ANAC também não está sendo feito com a velocidade necessária. Houve uma desativação do departamento de aviação civil, o CONAC respondia ou responde diretamente ao Departamento

de Aviação Civil e está no processo ainda de transição. Agora, realmente eu confesso a V.Ex^a que como observador externo, ligado à Aeronáutica, eu sinto que isso está sendo feito com uma lentidão muito grande. Não sei se é problema de recursos humanos ou recursos materiais ou recursos financeiros, mas o fato é que a implantação da ANAC está demasiadamente lento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Eu perguntaria a V.S^a, foi dito aqui pelo Procurador-Geral do Ministério Público do Tribunal de Contas que atua junto ao Tribunal de Contas da União, perguntei, devido a explanação feita pelo Dr. Lucas Furtado, se o Ministério da Defesa era quase uma perfumaria. O Dr. Lucas respondeu: “Não. É uma perfumaria”. Segundo ele, o Ministério da Defesa foi criado, mas está praticamente sem atribuições e sem efetivamente efetuar essa coordenação dos diversos órgãos que compõem o nosso sistema. V.S^a acredita que realmente o Ministério da Defesa, se não é, ao menos tem atuado como uma perfumaria?

SR. OZIREZ SILVA: Excelência, não tenho acompanhado de perto isso. Agora, de qualquer maneira nós sabemos que a agilidade administrativa não é uma tônica permanente no Brasil. Quer dizer, o Brasil é um País lento e caro. E eu diria que o Brasil é caro por ser efetivamente um País de lentidão das decisões. E a lentidão das decisões governamentais são em geral acentuadas. Quer dizer, isso acho que faz parte talvez do nosso DNA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Muito obrigado.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Dr. Ozires Silva, eu vou aproveitar antes de passar ao próximo inscrito, e fazer algumas considerações, gostaria de ouvi-lo. Primeiro o senhor deixa muito claro aqui uma expectativa de colapso no sistema do tráfego aéreo e do sistema aeroportuário caso medidas efetivas de atualização da infra-estrutura não ocorram. Ou seja, teremos passageiros demais nos aeroportos, nos aeródromos, teremos passageiros demais dentro das aeronaves precisando de pistas e não as teremos, e teremos a dificuldade de gestão desse processo que envolve financiamento, que envolve todo tipo de demanda que a infra-estrutura aeroportuária necessita. Então eu lhe consideraria o seguinte, faria a indagação ao senhor: O mercado doméstico aberto, por exemplo, um acordo internacional de 1945, onde os Estados Unidos já romperam com esse processo estável e quase perene de não abrir para uma competitividade em relação ao mercado doméstico de aviação, pelo menos para a abertura da aviação regional que nós temos uma precariedade enorme da aviação regional

em termos de empresas atuando, nós não poderíamos pensar nisso? Parece que há um dogma no Brasil que discutia o mercado doméstico aberto para a aviação internacional seria, como disse uma vez um representante de uma empresa de aviação brasileira, um tiro na nuca da aviação brasileira. Aí ao mesmo tempo eu olho algumas dessas empresas segundo consta tem cinco bilhões de dólares na Bolsa de Nova York. Por que não tem mais investimento interno no nosso País então? Então o debate da privatização em si, a terceirização da atividade aeroportuária, a opção de vôos domésticos para empresas internacionais seria um mal ao Brasil ou esse debate tem necessidade de ser travado agora? O senhor já ilustrou o aeroporto de Macaé e o aeroporto de Porto Seguro. Então eu gostaria de ouvir um pouco mais sobre isso. O Brasil deve ter coragem de enfrentar esse debate ou é um debate muito cauteloso ainda?

SR. OZIERES SILVA: Bom, eu tenho a impressão que nós já enfrentamos esses debates em coisas extremamente sensível com excelente resultado. Eu citaria o caso da telefonia. Telefonia também era o monopólio estatal, e foi aberto isso a partir de 1990 pelo setor privado, em particular o telefone celular, e hoje nós temos uma telefonia completamente diversa do que nós tínhamos há 17 anos. Quer dizer, portanto nós já enfrentamos isso. Eu falei alguma vez aqui que precisa de uma coragem administrativa para nós fazermos as mudanças que sejam necessárias. É claro que a convenção de Chicago de 1944 ela determina a bilateralidade. Quer dizer, os Países a multilateralidade ainda não foi aceito no tráfego aéreo internacional.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Estados Unidos, alguns Países europeus e Austrália já abriram.

SR. OZIERES SILVA: Já abriram. É chamado “Open Sky”. Aqui na América do Sul o Chile, por exemplo, abriu “Open Sky” com os Estados Unidos, mas o Chile são três milhões de habitantes, quer dizer, é um mercado pequeno. Não pode nem pleitear contrapartida, mas nós devemos, se tivermos que abrir--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, o senhor acha necessário que esse debate seja travado?

SR. OZIERES SILVA: Ah, sem dúvida nenhuma.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Porque existe no Brasil uma situação que alguns Estados das regiões menos ricas sofrem de ser apenas um depósito de serviços de vôos noturnos quando as aeronaves estariam dormindo elas podem prestar serviços a esses Estados periféricos chamados. Então parece uma coisa da falta de competitividade, da falta de atenção, além disso, a grave ausência de uma

melhor ocupação da aviação regional nessas regiões periféricas. Então é uma situação grave. Quando o senhor fala nesse investimento de 400 aeronaves já compradas de pequeno porte que poderiam servir a esse tipo de mercado, então abre uma expectativa que esse debate é oportuno e necessário segundo o senhor então.

SR. OZIERES SILVA: Sem dúvida. Sobretudo quando essa nova geração de jatos eles têm um custo de propriedade equivalente a aviões comerciais. Se V.Ex^a pegar, por exemplo, o preço de um avião de transporte novo, e divide pelo número de assentos, o senhor chega a mais ou menos a 320 mil dólares por assentos, como custo de propriedade. Esses novos jatos que estão saindo por aí estão mais ou menos ao mesmo preço também. Quer dizer, avião de seis lugares dá dois milhões de dólares, coisa dessa natureza. Portanto tornando viáveis essa opção que V.Ex^a coloca.

O Brasil é um País diferente dos Estados Unidos porque os Estados Unidos se desenvolveu leste-oeste. Então, vamos dizer, o dia útil dos Estados Unidos tem três horas a mais que nós por causa do fuso. Nós nos desenvolvemos norte-sul. Ou sul-norte. Resultado, grande parte da economia brasileira está no nosso fuso. O fuso de Brasília, o fuso de São Paulo, fuso de Fortaleza, coisa desse tipo.

Então, quer dizer, isso que V.Ex^a mencionou, o avião dormir, o avião não precisa dormir. Por que é que o avião tem que dormir devido a medidas legais que sejam colocadas que não possa voar de noite ou não possa ir para outro aeroporto? Acho que isso está manietando o desenvolvimento de um vetor, como eu tenho insistido o vetor do transporte é muito importante.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu lhe perguntaria ainda, então. Nós temos a INFRAERO e a EMBRAER geradas quase simultaneamente com perspectivas de proximidade, tanto do ponto de vista da visão estratégica e do que elas representariam para o setor no Brasil. Por que é que a EMBRAER seguiu um curso tão distinto da INFRAERO e que saída o senhor veria para a INFRAERO neste momento já que a EMBRAER é uma empresa tão sólida com perspectiva futura tão promissora e a INFRAERO é um ambiente sombrio, de baixa expectativa da sociedade brasileira pelo que ela representa hoje em termos funcionais e em termos de visão estratégica? E de gestão também.

SR. OZIERES SILVA: Bem, a visão estratégica da EMBRAER foi colocada que ela precisava ir ao mercado internacional. Todos os cálculos que nós fazíamos a respeito do número de aviões que nós tínhamos que fabricar para chegar ao número ótimo de fabricação de aviões, diziam que nós teríamos que fabricar aviões

ao número superior que o mercado interno brasileiro pudesse absorver. De modo que a EMBRAER partiu para a área internacional logo nos primeiros anos de sua vida. Tanto é que hoje quando tem, eu diria que é um exagero, a EMBRAER vendeu o ano passado 97% de sua produção para o exterior. Quer dizer, nós não temos praticamente aviões brasileiros voando no Brasil. Por razões várias que não cabe aqui explicar. Mas o fato é que ela partiu para essa área internacional e na área internacional ela tinha que ter competitividade. E ela não procurou nunca, a EMBRAER nunca procurou ser autoridade de Governo. Ela nunca se imiscuiu com isso. Ela era uma empresa e ficou uma empresa e ela cresceu. Agora, a Empresa Brasileira de Infraestrutura, a INFRAERO, não. Ela está entrando nessa área de tentar regulamentar, fiscalizar, servir Governo que efetivamente não caberia para uma empresa na acepção da palavra.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Lhe agradeço, e uma última consideração. O senhor tem algum temor ou acha que é justo o tipo de ambiente que se cria para a eventual ameaça de risco do Brasil ser rebaixado no seu sistema de controle de tráfego aéreo?

SR. OZIREZ SILVA: Corre o risco.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Em razão de quê?

SR. OZIREZ SILVA: Em razão desses problemas desses debates públicos que estão atingindo a imprensa internacional.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas a pergunta é o seguinte, no que diz respeito hoje a segurança do sistema para o deslocamento das aeronaves. Tem este risco?

SR. OZIREZ SILVA: É difícil dizer, Presidente, mas na realidade a gente sabe que o mundo funciona por percepções. E normalmente o grande xerife do mundo é o Estados Unidos. E se por ventura as autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos colocam em dúvida, mesmo que não seja correto isso as condições de segurança do Brasil, há uma tendência mundial de acompanhar o posicionamento das autoridades americanas. Através do FAA, e do NTSB que é o serviço de segurança de voo dos Estados Unidos, eles têm uma capacidade enorme de produzir regulamentações que são aceitas no mundo inteiro, e passam a ser parâmetros colocados. Por exemplo, idéia americana de certificar aviões privados segundo o esquema de regulamentado os aviões de tráfego aéreo de outro sistema foi adotado no mundo inteiro. O momento no jargão aeronáutica é chamado parte 23 ou parte 25 coisa dessa natureza que são itens da regula-

ção norte-americana e isso é mencionado em todos os Países do mundo.

De modo que se um País como os Estados Unidos coloca em desconfiança, sendo verdade ou não o nosso sistema de segurança, V.Ex^a pode ter certeza que estão correndo enorme risco de a degradação das características de voo no Brasil. E incorrendo diretamente em custo. Porque as companhias de seguro imediatamente vão requerer--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu só consideraria o seguinte, Dr. Ozires, o Comandante da Aeronáutica esteve aqui e afirmou com absoluta convicção que o nosso sistema é dos melhores do mundo e absolutamente capaz de atender todas as necessidades de proteção ao voo no Brasil.

SR. OZIREZ SILVA: Ele pode ter razão. Agora, acontece é que é uma questão de percepção, como eu falei a V.Ex^a. Se as autoridades americanas não tiverem a mesma percepção do Comandante da Aeronáutica pode ter certeza que isso pode acontecer.

No caso da EMBRAER que eu lutei muito por um acordo bilateral que assinamos em 1978 com as autoridades da aeronáutica para termos certificação recíproca do próprio debate da ANAC, nós começamos a ter dificuldade para certificar os nossos aviões porque a ANAC não era aprovada pelo Congresso Nacional. E em nada isso afetava a correção com que o Centro Técnico Aeroespacial de São José dos Campos fazia certificação dos aviões em consonância com a regulamentação norte-americana, mas devido ao processo, vamos dizer, legislativo que estava ocorrendo no Brasil o próprio FAA que é o organismo de administração da aviação norte-americana começou a colocar em dúvida a qualidade da certificação que era feita no Brasil. E não houve modificação absolutamente nenhuma. As mesmas pessoas, os mesmos técnicos, dignos da confiança dos inspetores norte-americanos e tudo isso, simplesmente o fato legislativo de que a ANAC ficou em debate no Congresso durante quatro anos, colocou problema na certificação dos aviões brasileiros.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a palavra o Senador Mário Couto, a seguir o Senador Romeu Tuma e Senador Renato Casa-grande.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Dr. Ozires, o caos continua. Ainda há pouco o Senador Sulyc disse que foi até questionado no aeroporto. Eu lhe pergunto: Queria a sua opinião. A opinião de um mestre no assunto. O Tribunal de Contas da União nos fornece dados dizendo que a INFRAERO deixou de repassar para a Aeronáutica nos anos 2000/2006, 282 milhões.

Eu lhe consulto: Em função do caos que ainda existe, a falta de investimento contribuiu para este caos? Se a Aeronáutica deixou de receber 282 milhões da INFRAERO, nós temos necessidade de investimento no setor, a falta de investimento contribuiu ou foi o principal motivo para o caos?

SR. OZIREZ SILVA: Senador, eu não tenho conhecimento dos números que V.Exª coloca. Mas evidentemente o setor é um setor que precisa investimentos permanentes. Quer dizer, acho que ficou claro por todas as discussões, perguntas--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Os números são reais. São fornecidos pelo Tribunal de Contas da União.

SR. OZIREZ SILVA: Se bem que 280 milhões de reais, eu diria num sistema de controle de tráfego aéreo, Senador, é pouco. É muito pouco.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Sim, mas de qualquer maneira deixou de entrar.

SR. OZIREZ SILVA: Sim, soma. Diferente de zero. Mas é muito próximo do zero. Não sei se afetaria. Agora, a Aeronáutica tem sido muito séria nessas colocações. E tenho certeza que deve ter cobrado. E a INFRAERO não tem autonomia para impedir isso porque inclusive essas transferências são legais. E eu brigo com a empresa legalmente.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): São legais e não foram repassadas.

SR. OZIREZ SILVA: Não foram feitas, é.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Logicamente que isso aí causou um prejuízo muito grande.

SR. OZIREZ SILVA: Pode ter causado prejuízo, agora eu sinceramente não posso responder a V.Exª a relação de causa e efeito. Não acompanho o problema intestino a ponto de poder fazer uma afirmativa dessa natureza.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Ok. Dr. Ozires. Quero mais uma vez agradecer a V.Sª por ter vindo--

SR. OZIREZ SILVA: Eu que agradeço a V.Exª.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): --e quero afirmar a V.Sª que a sua palestra contribuiu muito para enriquecer o nosso conhecimento. Muito obrigado.

SR. OZIREZ SILVA: Eu que agradeço também. Obrigado.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Muito obrigado, Senador Mário Couto. Senador Romeu Tuma com a palavra.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Meu querido Brigadeiro Ozires. Eu acho que o conheço há uns 30 anos. [risos] Então eu sei a cultura Aeronáutica e a cultura em geral, principalmente na área de engenharia

que V.Exª sempre demonstrou, não só nacionalmente como internacionalmente que eu acompanhei algumas viagens, principalmente a época que o Brasil tinha uma indústria bélica mais convincente e mais eficiente. E que depois de algumas pressões acabou se desfazendo e V.Exª sabe melhor do que eu tudo que tem acontecido a essa época para nós perdermos essa condição.

É claro que perguntar para o senhor a INFRAERO e a EMBRAER. Eu acho que elas não se misturam. Que a EMBRAER é uma empresa que é estatal, mas ela praticamente é gerenciada como uma empresa normal. Ela vai buscar o seu cliente, vai buscar nova tecnologia, a ciência do desenvolvimento aeronáutico e tem sido sucesso. Ela não se vincula automaticamente a decisões governamentais. Por quê? Porque o Presidente saiu, substituiu outro e continua com a mesma vocação de produzir e vender avião. Eu mesmo tenho ido uma vez ao ano para os Estados Unidos e Nova York a Cleveland, só vôo em avião da EMBRAER. Que são aviões regionais de pequeno porte, mas eficiente no vôo, então se as companhias americanas usam deve ter um resultado. O resultado é sempre econômico. Eu vi o senhor falar cada poltrona custa 320 milhões? É isso? 320 mil dólares. Tanto o avião de grande porte, quanto o do pequeno.

SR. OZIREZ SILVA: Isso é uma média, Senador.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Então é compensador talvez o vôo regional. Porque o Brasil foi perdendo ao longo do tempo, hoje não tem mais vôo regional quase, nem em São Paulo e nem em outros Estados. Principalmente no nordeste e norte, Senador Renato Casagrande, a pessoa tem que às vezes sair do Estado do nordeste vir para São Paulo para depois voltar para o norte. Quer dizer, são coisas que não dá para atender muito essa dificuldade de se ter a aviação regional. Quando se pergunta de terceirização, eu pergunto se é porque os vôos internacionais, aviões internacionais não podem fazer vôo doméstico. Só internacional. É esse o acordo. Por exemplo, a AMERICAN AIRLINES, se quiser fazer Brasília, o nordeste, e depois ir para os Estados Unidos ele não pode fazer isso.

SR. OZIREZ SILVA: Não, não pode.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): E o Brasil também não pode. Tem que fazer acordos internacionais para poder fazer o transporte interno. Isso eu acho que traz um prejuízo para as companhias aéreas ou falta de uma clientela maior. Ficam mais ou menos estabilizadas.

Então o senhor vê diferença entre a criação da ANAC e a supressão do DAC como alguma coisa que tenha... Tem e retardou que V.Exª disse que ficou qua-

tro anos na expectativa deve ter trazido um prejuízo à época. Hoje ela praticamente a ANAC substitui o DAC sem nenhum tipo de prejuízo? Isso que eu pergunto. E quando se faz um aeroporto, ou uma reforma de um aeroporto, a cronologia das prioridades vê primeiro a segurança ou o conforto do passageiro? Por que é que eu pergunto isso? Porque São Paulo reformaram o aeroporto de Congonhas. A reforma aumentou, mas não dava praticamente conta do aumento do número de passageiros. E a pista foi levada a um segundo plano. Quer dizer, o grande problema do apagão em São Paulo foi a falta de ter pistas em condições de operacionalidade principalmente por causa das intempéries. E a falha do sistema de computação é muito grande dentro das próprias companhias aéreas. Eu não sei também, V.Ex^a conhece bem o SIVAM e SIPAM porque acompanhou de perto. Quando foi feito o sistema na Amazônia, numa exposição que foi feita falaram tiraram alguns radares determinados das áreas para tirar o CINDACTA da Amazônia.

Então, algum lugar ficou no buraco. Não sei se hoje já substituíram ou se aqueles que foram para a Amazônia são tecnicamente ultrapassados. Eu estou fazendo essa pergunta por que eu sei a competência de V.Ex^a, agradeço e cumprimento pelo senhor ter vindo até aqui nos dar algumas explicações a respeito do que vem ocorrendo.

SR. OZIERES SILVA: Muito obrigado, Senador, pelas suas considerações. Eu queria acentuar que como V.Ex^a mencionou, a EMBRAER e a INFRAERO, embora as duas tenham sido criadas vinculadas ao antigo Ministério da Aeronáutica, elas seguiram caminhos absolutamente diversos. E a EMBRAER, mesmo como estatal, ela buscou a eficiência de companhias privada. Nós chegamos a ter no período estatal aviões brasileiros operando em 50 Países do mundo. Hoje nós temos, nossos aviões operando em 67 Países do mundo. Mas foi uma questão de cultura. Cultura essa que passou depois para o setor privado e a EMBRAER continua com esse tipo de cultura de conquistar o mercado internacional o que é absolutamente vital, porque o mercado interno não produz demanda. Nós não temos aviões brasileiros voando no mercado comercial brasileiro.

Agora, quando V.Ex^a menciona o transporte regional e por que é que não prospera... Por causa dos custos. Hoje nós sabemos que é claramente estabelecida a vontade do passageiro pagar cada vez menos pela passagem aérea. As promoções estão proliferando de uma maneira geral. E hoje nas condições brasileiras operacionais brasileiras é praticamente impossível fazer dinheiro com um avião de 50 lugares. No passado o problema era 30. Hoje com o encarecimento das coisas

e com a receita em queda devido ao chamado preço médio das passagens que se fatura por cada passageiro é impossível ter o transporte regional desenvolvendo no País se não tiver um mecanismo qualquer que facilite isso ou renúncia fiscal, ou subsídio ou coisa dessa natureza que nos Estados Unidos em particular existem constitucionalmente nos Estados Unidos o transporte aéreo regional é subsidiado, quer pela Prefeitura, pelo Estado ou pela União Federal.

V.Ex^a pergunta também sobre a questão de companhias estratégias fazerem cabotagem. Essa é uma restrição que vem efetivamente da chamada Convenção de Chicago de 1944. Agora recentemente um acordo ainda no nível de polêmica com os Estados Unidos autorizando a BRITISH AIRWAYS da Inglaterra operar, fazer uma cabotagem, um ponto de cabotagem nos Estados Unidos, mas isso não está implementado porque embora a Inglaterra não participe do mercado comum, o mercado comum se julga prejudicado se for colocado. De modo que essa bilateralidade é um dos pontos importantes dessa convenção de Chicago.

Por outro lado, sua colocação seguinte, V.Ex^a menciona que a implantação da ANAC é uma realidade e tem que ser uma realidade. Porque em nível internacional é muito pouco aceito a atividade civis executadas pelas autoridades militares. Aconteceu no Brasil, o Ministério da Defesa é necessário para ter um comando civil sobre as Forças Armadas, da mesma maneira da ANAC, passou por cima do Departamento de Aviação Civil, porque essa situação dos militares brasileiros da Aeronáutica controlarem essas atividades civis começou ficar esdrúxula e pressionado pelas autoridades internacionais de modo que o Governo Brasileiro andou bem no sentido da criação da ANAC. O que nós poderíamos dizer simplesmente é nós de uma vez por todas o problema é com a ANAC e vamos fazer isso se desenvolver e só o Departamento de Aviação Civil e ela assume tudo, inclusive, com essa observação do Presidente quando mencionou o funcionamento do CONAC. O CONAC é um órgão importante que precisa ser evidentemente implementado. Eu não tenho notícia se está indo bem ou não está. Mas o fato é que autoridade da ANAC precisa ser confirmada e, inclusive, num mundo que se globalizou. Hoje não é mais possível nós ficarmos pensando que nós podemos fazer coisas no Brasil que não são aceitas pela comunidade internacional que nós não vão muito longe.

V.Ex^a coloca uma pergunta pouco complicada agora. Dizendo que o conforto do passageiro contra a segurança de vôo. Os dois itens precisam ser considerados. Quer dizer, sem dúvida nenhuma. Agora, o que nós estamos observando é que está crescendo uma rejeição dos passageiros para os grandes aero-

portos. Grandes multidões se acotovelando em aeroportos, longas filas de *check-in*, confusões enormes, tudo isso, e parece que está surgindo uma tendência que já está sendo aplicado em alguns Países de descentralização através de aeroportos de pequeno porte. Mesmo porque nós não podemos subestimar o que vai acontecer no futuro. No futuro nós vamos ter muito mais aviões corporativos voando, aviões pessoais, aviões de corporações, coisas dessa natureza, e vai entrar ainda o outro avião, o chamado avião sem tripulante. Quer dizer, vôo automático. Isso vai entrar também de alguma maneira. Quer dizer, então imagine o tráfego aéreo como vai se situar. Nós temos que planejar isso e fazer com que o futuro possa acontecer de uma forma controlada. Quer dizer, e não imaginar que as quebras de paradigmas tecnológicos que nós temos hoje, não poderão ser modificadas por decisões no futuro. Eu dou alguns exemplos que ocorreram, por exemplo, a troca de motores na aviação, do motor a pistão por motor a jato foi um ganho enorme. Muita gente dizia que o motor a jato não pegaria quando começaram a fazer o Projeto. Hoje, por exemplo, estamos fazendo investimentos grandes em combustível alternativo para o motor de combustão interna. Eu digo, olha, esse motor vai acabar, vai entrar o motor elétrico. É inevitável a entrada do motor elétrico.

Quer dizer, então toda essa infra-estrutura que é colocada numa certa direção às vezes vem um paradigma tecnológico que quebra. Eu dou exemplo muito prosaico, Presidente, eu quando eu era aluno do ITA no meu curso de engenharia, fiz um esforço enorme para comprar uma régua de cálculo. Mal sabia eu que essa régua de cálculo estaria repousando placidamente numa gaveta de meia do meu armário. Absolutamente inútil. Eu não podia imaginar que um computador viesse, inclusive, fazer falir a companhia, a companhia chamava Pickett que fabricava isso, era a maior fabricante de réguas de cálculo. Quer dizer, então nós temos que estar atentos por isso. Na aviação, quebra de paradigmas vão ocorrer e nós temos que começar a fazer os planejamentos para isso e nós nos adaptarmos. Eu mencionei durante a minha exposição que assisti uma palestra do Brigadeiro Ramon, Diretor do DECEA, que realmente me impressionou pela visão lúcida de futuro sobre como as coisas deveriam acontecer. Se ele vai ter recursos para isso ou não, aí caberá evidentemente às autoridades proporcionarem.

Na questão do SIVAM e do SIPAM, infelizmente, eu não posso falar sobre a especificação do equipamento que foi colocado. Mas tanto o SIVAM como SIPAM receberam prioridades muito acentuadas da Aeronáutica Brasileira e tenho certeza que como Aeronáutica já tem feito de uma maneira bastante ampla, não posso

imaginar que estejam deteriorando por problemas de tráfego aéreo ou problemas de recursos assistência que possa dar a nossa Amazônia. Mas infelizmente não tenho informações.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O que me preocupa, Brigadeiro, é a falta de investimentos que são paralisados. Não são liberados. E nós estamos lutando aqui pelo *royalty* que a Aeronáutica deve ter o direito por proteger a Amazônia Azul. E que se esses equipamentos estão começando a ser ultrapassados, já deve ter um investimento imediato.

SR. OZIREZ SILVA: Sem dúvida.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): Porque se não nós daqui a pouquinho... Porque é que nem o avião que V.Ex^a... Avião não pode dormir. Se ele dormir, ele se prescreve primeiro que o medicamento, né?

SR. OZIREZ SILVA: Senador, apenas rapidamente. Eu diria que nós podemos afirmar hoje que 90% dos produtos que estão sendo fabricados hoje em 10 anos não estarão mais em fabricação. O ciclo tecnológico está apertando com uma velocidade espantosa. Quer dizer, o que obriga que os planejadores tenham que pensar nas alternativas do futuro e encontrar mecanismos que a gente possa se manter atualizado e não impor ao País prejuízos que certamente poderão ocorrer.

SENADOR ROMEU TUMA (PFL-SP): O que eu queria falar era contingenciar. [risos]

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Bem, olha eu estou inscrito, mas eu vou só dar encaminhamento aqui na nossa reunião. Eu quero agradecer muito a presença do Ministro Ozires Silva, que eu tive a honra de...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Não, de convidá-lo para estar presente junto conosco. Não pude acompanhar sua exposição por ser Relator na Comissão de Educação de um projeto que não podia passar de hoje e na Comissão de Assuntos Econômicos. Mas o Relator, Senador Demóstenes já me relatou aqui a precisão da sua exposição, e eu tenho certeza que o senhor contribuiu muito para o nosso trabalho aqui na CPI.

Então eu quero agradecer a sua vinda, a sua disponibilidade, a sua contribuição aqui para todos nós Senadores e Senadoras nessa CPI. Muito obrigado. E...

SR. OZIREZ SILVA: Me permite um instantinho, eu queria acentuar a V.Ex^a que educação é o nome mágico. A falta que V.Ex^a fez aqui não fez falta. Porque eu tenho certeza que somou muito na área da educação.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Ah, com certeza.

SR. OZIREZ SILVA: A educação nesse País precisa efetivamente de também de ter um futuro redesenhado.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Muito obrigado.

SR. OZIREZ SILVA: E gostaria de enfatizar muito isso a V.Ex^a. O projeto de fabricação de aviões no Brasil é a vitória da educação. Através da iniciativa que a Aeronáutica fez em criar o ITA. De modo que eu gostaria, fico contente que V.Ex^a não tenha estado presente porque estava tocando em áreas da educação e insistir que educação realmente é construção desse Brasil grande no futuro que todos nós aspiramos. E muito obrigado pela gentileza.

SR. PRESIDENTE SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Obrigado ao senhor pela sua contribuição. Eu estou aqui acertando com o Relator, quero propor aos Senadores, nós estamos com o quórum muito baixo por que as pessoas também tiveram fome. E foram almoçar. Nós temos três ainda exposições. Do Comandante Especialista em Aviação, o Jeferson Vaz de Oliveira, do Diretor da ATECH Cláudio Carvas e do Consultor Rubens Teixeira Alves. Eu queria perguntar a eles se tem prejuízo se a gente suspender para almoço até 14h30 e retornarmos às 14h30? Alguém ficará prejudicado com essa mudança de horário? Agora são 13h27. Nós suspenderíamos por uma hora. Alguns dos expositores têm dificuldades? Tem problema? O Sr. Jeferson. Quem é? Concorda? Cláudio concorda? E o Rubens? Então, vamos suspender por uma hora para que a gente possa almoçar e retornaremos às 14h30. Obrigado, Ministro Ozires Silva.

Reunião suspensa às 13h28.

Reunião reaberta às 15h14

[soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Estão reabertos os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito, estando em sua 9ª Reunião, estamos na fase de oitiva dos senhores Dr. Rubens Teixeira Alves, consultor, a quem eu já convido para compor à Mesa; Dr. Cláudio Carvas, Diretor da ATECH a quem também eu já convido para compor à Mesa e o Dr. Tomaz Jeferson Vaz de Oliveira Comandante, especialista em aviação a quem também convidamos.

Então, atendendo sugestão do Relator nós iremos ouvir primeiro o Dr. Rubens Teixeira Alves, a seguir o Dr. Cláudio Carvas e posteriormente o Dr. Tomaz Jeferson Vaz de Oliveira para que o Relator então possa fazer a sua série de indagações.

Com a palavra então o Dr. Rubens Teixeira Alves, consultor que irá expor por um período de até 20 minutos.

[soa a campanha]

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Muito obrigado. Srs. Senadores, eu primeiramente gostaria de agradecer o convite, também para mim inesperado de vir aqui falar, dar a minha opinião sobre problema do nosso sistema aéreo. Talvez, o convite tenha chegado a mim, porque nós criamos um grupo de estudos, de PPP e concessões em São Paulo, que está estudando exatamente a aplicação dessa nova lei ao sistema de infra-estrutura aeroportuária. O que eu posso dizer é que com base no que a gente tem estudado, o nosso sistema de infra-estrutura precisa de investimentos muito acima do que está previsto no PAC, não é? Talvez mais do que o dobro. E esse levantamento tem sido feito por especialistas no setor aeroportuário. Quer dizer, eu estou falando apenas da infra-estrutura aeroportuária. E para que o governo tenha certeza de que há interesse da iniciativa privada em colaborar com a INFRAERO, nós estamos apresentando ao governo, por esses dias, uma documentação formal, uma manifestação de interesse formal no sentido de que existem grupos privados interessados em colaborar com a INFRAERO para a expansão do sistema de infra-estrutura aeroportuária, e nós estamos sugerindo ao governo aplicar a Lei de PPP.

Só para lembrar um pouco sobre a Lei de PPP, a Lei de PPP brasileira ela era uma extensão da Lei de Concessões e o nosso sistema de PPP brasileiro ele criou dois tipos de concessão: A concessão patrocinada e a concessão administrativa. A concessão patrocinada é aquela em que a Receita do concessionário vem da tarifa e da complementação tarifária. A concessão administrativa 100% da Receita vem do Poder Público, ou seja, do contratante. Na concessão administrativa então a prestação de serviço se dá à autoridade pública e não diretamente ao usuário final.

Então, nós estamos sugerindo para o caso INFRAERO a adoção de concessões administrativas, ou seja, que a concessão seja feita a autoridade, mantendo, portanto, a INFRAERO na gestão dos aeroportos. Essa é uma forma que, vamos dizer, que a nossa Lei de PPP permite, está certo? Ela pode cobrir uma situação em que você exija ao mesmo tempo investimento e prestação de serviços ao longo do tempo num prazo até 35 anos. Ou seja, um prazo suficiente para que haja recuperação dos investimentos.

Portanto, o que eu posso dizer é que a crise do setor aéreo brasileiro, ela está trazendo para nós essa oportunidade de abrir o mercado de infra-estrutura aeroportuária para o investimento privado. E nós te-

mos grupos nacionais com capital e com experiência dispostos a investir no setor, na infra-estrutura aeroportuária.

Um pouco de descrição do nosso sistema, nós temos hoje no Brasil, 5 aeroportos cuja movimentação anual é superior a 5 milhões de passageiros por ano. E temos outros 6 aeroportos com uma movimentação superior a 3 milhões de passageiros por ano, esses 11 aeroportos eles já estão num nível de atratividade comercial internacional, ou seja, se o governo quisesse transformar cada aeroporto desses numa unidade de negócios independente, teria interesse, não só das empresas brasileiras, mas também dos grupos internacionais relativos a esses 11 aeroportos. E os aeroportos principais, Congonhas, Cumbica, Brasília, que são os aeroportos acima de 10 milhões de passageiros por ano, são aeroportos extremamente atraentes. O Aeroporto de Congonhas é um aeroporto se fosse uma unidade independente de negócio seria uma unidade cujo faturamento anual seria de 100 milhões de dólares por ano, com uma margem hoje a margem que a INFRAERO opera é de superior a 30%. Ou seja, a margem de lucro, ou seja, a INFRAERO hoje opera...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Incluído a manutenção.

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Sim, sim. O que nós estamos propondo para a INFRAERO? Que os custos, quer dizer, os serviços de manutenção, manutenção civil, mecânica, custos de gestão da área comercial, tudo que não é estritamente vinculada a operação do aeroporto pode ser transferida para o privado, desonerando, portanto, a INFRAERO, vamos dizer, desses serviços auxiliares ao foco central da INFRAERO que é operar o sistema de pouso e decolagem nos aeroportos.

Então, isso é apenas um primeiro passo no sentido de permitir que o setor privado colabore com as autoridades públicas brasileiras para melhorar o sistema. Isso vai desonerar a INFRAERO para que ela possa então dirigir os seus esforços ao que é o foco exclusivo dela que é a eficiência na operação em si dos aeroportos, quer dizer, inclusive do controle aéreo.

Bom, era isso que eu tinha a dizer. Ou seja, existe no mercado interesse, aliás, está sendo formalizado essa semana perante o Governo Federal e a receptividade que nós estivemos é muito positiva, o Governo Federal está aberto a receber esse tipo de sugestões, portanto eu acho que temos aqui uma boa notícia. Obrigado. Estou à disposição então para as perguntas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nós passamos então a palavra. Ao Dr. Cláudio Carvas, Diretor da ATECH para sua exposição.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Boa-tarde a todos antes de mais nada eu gostaria de falar algumas palavras, para talvez colocar um pouco um contexto um pouco maior do sistema ao qual eu tenho participação em desenvolvimento. Mas falando um pouco da composição do sistema de espaço aéreo que visa o atendimento à sociedade brasileira, ao cliente, ao passageiro propriamente dito, que procura ser atendido com segurança, com qualidade, mas esse sistema é um sistema bastante complexo com vários atores, atores que dependem muito do bom funcionamento de cada um deles. São eles a agência reguladora, a própria infra-estrutura aeroportuária, o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo propriamente dito, transportadores aéreos de uma forma geral, órgãos federais e não podemos esquecer a meteorologia que é um fator significativo de influência no espaço aéreo brasileiro.

Falando um pouco mais do Sistema de Controle de Espaço Aéreo. De controle de tráfego aéreo, perdão, ele é composto basicamente de dois grupos, um grupo que eu posso chamar de essencial, que é sem dúvida nenhuma, o sistema de comunicação de tanto VHF quanto HF e do espaço aéreo, espaço aéreo esse que precisa ser estruturado e definido e através de procedimentos, eu friso procedimentos, procedimentos são extremamente importantes no controle do tráfego aéreo, a definição das rotas, definições de balizas significativas para controle desse espaço aéreo, a definição de frequências de comunicação e a implantação de auxílios à navegação. Existe um grupo que eu chamo de grupo de ferramentas de apoio à tomada de decisão que são, sem dúvida nenhuma, os sensores radares, o sistema de tratamento de visualização e de dados que dentro dele possui os tratamentos de todos os sensores radares, tratamentos de plano de vôo, tratamentos de visualização, tratamentos de gravação para que todos esses dados possam ser analisados quando necessário. E logicamente as posições de controle.

Um fator preponderante e fundamental sem dúvida nenhuma é o recurso humano, tanto qualificado, bem treinado à disposição, tanto para operar quanto para manter esse sistema. É importante dizer que esse grupo essencial que é formado pelo sistema de comunicação e o espaço aéreo estruturado ele é o passo inicial, vamos dizer do controle de tráfego aéreo, ou seja, os primeiros sistemas, inclusive no Brasil, dependiam única e exclusivamente de sistemas de comunicações e de ter esse espaço aéreo estruturado. Ainda hoje, rotas oceânicas são feitas através desse mesmo processo, ou seja, sistema de comunicação nesse caso HF que são mais de longo alcance e logicamente todo

procedimento e rotas para que possa fazer um cheque em relação a isso.

O Brasil hoje tem um sistema que hoje, os senhores conhecem bem como o sistema X-4000, ele é um sistema que apresenta redundância, de forma a manter um alto nível de disponibilidade para a sua operação, redundância essa do ponto de vista de redes locais, de servidores e até de consoles de operação visando sempre a estar a maior parte do tempo disponível à informação ao seu operador final que é o controlador. Além disso, inclui uma terceira alternativa que é sempre usada em casos mais catastróficos que a gente chama, que a gente define como catastróficos, como sendo a perda das redes locais ou a perda dos servidores, ainda seria outro servidor que permitiria a visualização dos sensores radares de uma forma independente em cada uma das consoles.

Esse sistema teve sua origem num processo que a Força Aérea Brasileira iniciou há muito tempo atrás. Em 1975, como o próprio Dr. Ozires levantou aqui, foi feito uma primeira aquisição de um sistema de tecnologia francesa, da empresa chamada Atonso(F), atualmente chamada Tales(F) que foi implementado em Brasília, no CINDACTA I juntamente com três radares junto com esse sistema. Era um sistema que dependia, fazia o Brasil depender excessivamente de fornecedor externo, mesmo para a modificação de alguns parâmetros bastante simples, não é? Que uma modificação, por exemplo, de uma aerovia, uma coisa do tipo, era necessário uma presença de consultor francês para poder fazer essa atualização. Então o Brasil resolve em 1980, no início de 1980 partir para um programa de independência desse... Do poderio estrangeiro, dessa tecnologia estrangeira e começa um programa de capacitação visando a ter domínio dessa tecnologia no Brasil. Esse processo de capacitação começa em 1980 com a aquisição de novos três sistemas, que contemplariam o CINDACTA II instalado em Curitiba novamente equipamento para o CINDACTA I, uma primeira modernização do CINDACTA I em Brasília e do CINDACTA III em Recife.

Esse projeto teve um processo paralelo de transferência de tecnologia, feito através do envio de treze engenheiros brasileiros que permaneceram praticamente durante quatro anos na França absorvendo essa tecnologia com o objetivo de manter a capacitação no Brasil. Esse programa de transferência de tecnologia teve um processo de transferência de responsabilidade gradativa, onde o desenvolvimento do *software* desse sistema foi feito em conjunto brasileiros e franceses. A implantação de todos os equipamentos foi de responsabilidade da empresa francesa, a implantação de todos os sistemas ou *softwares* em cada um dos

centros, a partir do primeiro centro já passou a ser de responsabilidade da equipe brasileira que foi formada durante esse tempo, antes de se proceder a instalação do CINDACTA I a própria Força Aérea já definiu novos requisitos que foram adaptados, ou seja, gerou-se uma nova versão desse sistema antes de fazer a implantação no CINDACTA II, repetiram no II, reinstalá-lo no II e implantá-lo definitivamente no III. Esse domínio dessa tecnologia trouxe uma flexibilidade muito grande para a Força Aérea Brasileira, permitindo que a Força Aérea Brasileira, pudesse escolher ou pudesse fazer análise melhor dos radares, dos sensores que iriam atuar dentro do sistema, fazer a aquisição independente de ser francês ou de outra tecnologia. Perdão, de outra tecnologia. Isso, logicamente, veio sendo evoluído, ou seja, a tecnologia, atualmente, os senhores acompanham é muito rápida, principalmente em nível de equipamentos e os equipamentos nesse sistema em 1980, eram totalmente proprietários, ou seja, equipamentos e *softwares* de base eram proprietários da tecnologia que foi adquirida. Isso veio evoluindo com o tempo, houve a flexibilização desse tipo de mecanismo e sem dúvida nenhuma, uma redução significativa de custo, ou seja, os equipamentos passaram a custar menos em termos de manutenção e tudo mais.

Essa, o acompanhamento dessas evoluções pelo Brasil, pela Força Aérea Brasileira, ou melhor, nesse programa de transferência de tecnologia, se focou em dois pontos principais que era o sistema de tratamento de visualização e logicamente as consoles de operação que eram de interesse de se ter a tecnologia.

Por decorrências diversas, na verdade, a área que prosperou, a área que continua sendo investida através de parceria com a Força Aérea Brasileira ainda continua sendo a área do sistema de tratamento e visualização que hoje a FAB mantém com a parceria com a ATECH. Em 1990, com a amadurecimento dessa tecnologia, desse conhecimento, e acompanhamento das evoluções tecnológicas, surgimento das *workstations*, as estações de trabalho e outros recursos de visualização com monitores específicos já bastante evoluídos, o Brasil resolve investir num novo patamar de tecnologia em termos de qualidade. Para isso ele procura apoio e colaboração de órgãos internacionais. Primeiro os norte-americanos se aproximaram da FAA, a equivalente do DECEA, vamos dizer assim, nos Estados Unidos e da AEROCNTRON. Houve uma semelhança muito grande com a FAA por se tratar de um País dimensões equivalentes ao do Brasil e com uma solução homogênea tal qual o Brasil gostaria de ter. A AEROCNTRON por envolver vários Países dependia de capacidade tecnológica de cada um desses Países por isso teria soluções diferentes. Então procuramos

Força Aérea, procurou aproximar-se da FAA e dos fornecedores da nova versão do sistema da FAA, isso por volta de 1991, 92. Procurou-se um acordo, esse acordo de parceria com o fornecedor americano se demonstrou extremamente custoso e inviabilizaria qualquer acordo. Isso, porque o volume do mercado americano é muito grande, sem dúvida nenhuma comparado com o mercado brasileiro, e isso gerava um custo muito pesado para a infra-estrutura que a Força Aérea poderia se dispor. Tal mesmo com essa dificuldade o Brasil resolve investir por conta própria num sistema com as mesmas características que preconizava tanto a FAA quanto a AEROCNTRON, e fruto de uma parceria de desenvolvimentos surge agora o sistema X-4000 que teve o seu início em 1993, 1994 onde os primeiros sistemas a serem instalados foram o sistema de aproximação do Rio de Janeiro e o sistema de aproximação de São Paulo, foram os primeiros dois sistemas brasileiros instalados com a versão de um software X-4000 com essa tecnologia mais atualizada. Isso nos permitiu fazer uma qualificação desses sistemas mesmo, porque as iniciativas da FAA e da AEROCNTRON nessa mesma tecnologia ainda não tinham obtidos os sucessos para que eles pudessem estar utilizando na aplicação de controle de tráfego aéreo. Isso permitiu ao Brasil qualificar tecnicamente esse *software* junto a FAA para que pudesse participar de licitações no território americano. Simplesmente isso não foi à frente, por causa do movimento americano que é o Buy American Act, que inviabilizou a compra de um sistema ou de um *software* brasileiro para suportar o controle de tráfego aéreo nos Estados Unidos.

Em 1997 com o início do processo do projeto SIVAM o CINDACTA IV na referente a controle de tráfego aéreo, houve uma nova possibilidade do Brasil fazer uma comparação de como estava atualizado ou não os sistemas que eram implementados no Brasil. Como os senhores sabem, o projeto teve uma participação da empresa americana Ration(F) que fornecia sistemas para a FAA e foi feito um comparativo dos dois produtos, tendo em vista que a Força Aérea já detinha um produto brasileiro. E a semelhança foi muito grande do ponto de vista tecnológico da forma que se decidiu fazer uma mescla dos sistemas e aproveitar o que foi identificado tecnologicamente como sendo melhor de cada um dos sistemas e assim foi gerado um sistema que está hoje sendo utilizado no Centro de Controle de Rota da Amazônia.

Brasil vem procurando sempre fazer o acompanhamento de evoluções, tem participado de encontros internacionais, junto com a FAA, junto com a AEROCNTRON para que possa estar sempre atualizada em relação as evoluções que vêm ocorrendo nesses

sistemas. O que eu posso resumir em termos de evoluções hoje em dia, tem sido muito no que nós chamamos de interface homem máquina, permitindo que o controlador ou o operador dessa console seja focado sempre nas informações mais necessárias, que ele não perca a atenção em informações que não são necessariamente o objetivo do seu controle. E, além disso, tem sido feito um tratamento, eu vou apresentar um pouco mais para frente, de fusão de informações de vários níveis. Ou seja, os radares hoje são a base do nosso controle, certamente estaremos proximamente usando navegação por satélite, são informações diferentes em termos de dado e essas informações precisam ser tratadas e apresentadas de uma forma bastante coerente ao controlador para que ele possa tomar as suas decisões. Feito isso, ou seja, essa previsão que hoje, isso é uma previsão internacional feita pela organização de Aviação Civil Internacional junto com os Países membros há uma previsão por falta de 2013, 2015 esse sistema deva estar entrando em operação. Para os senhores ter uma idéia essa previsão já foi 2010, mas como há a necessidade que todos os Países membros estejam atualizados para que isso possa entrar em operação isso já foi postergado devido ao atraso de alguns Países.

O Brasil cabeça através de estudo, até para que pudesse estar preparado para se engajar nesse processo internacional, investir num piloto e hoje existe um piloto implementado em 2003, ou seja, em funcionamento desde 2003 no CINDACTA III em Recife onde a tecnologia CNS/ATM já se encontra aplicada. É um teste, ou seja, ele não é utilizado para controle, ele é utilizado para monitoramento de sistemas de vôos de oportunidade, foi feito um acordo com as companhias aéreas VARIG e TAM que detinham aeronaves naquela época com os equipamentos a bordo que esse sistema permite e era feito uma monitoração.

Isso é interessante que mesmo não sendo um sistema de controle, já ocorreu um caso que eu gostaria de mencionar com o avião da SALSAFRICA(F) que não conseguia fazer contato com o sistema de controle na África do Sul, ele estava no meio do Oceano Atlântico, e sabendo da iniciativa do Brasil, ele fez uma comunicação com esse centro. Como trata de uma tecnologia CNS/ATM ele não usou nenhuma comunicação rádio, ele utilizou o que nós chamamos de um link de dados, ou seja, um canal de informação de mensagens que são passadas da cabine do piloto até o centro de terra, e a comunicação é feita através de mensagem não de canal de voz. O canal de voz no CNS/ATM, se os senhores não estão informados, é utilizado única e exclusivamente, em situações de emergência. A partir do momento que o CNS/ATM ti-

ver instalado todas as informações serão feitas através de link de dados.

Um ponto importante também é que esse domínio tecnológico ao Brasil permitiu o que Brasil se sobressaísse em relação aos Países da América Latina, o Brasil se tornou um foco de treinamento de outros Países, vários controladores de Países vizinhos ao Brasil vêm treinar no Brasil, no centro que a aeronáutica mantém em São José dos Campos, no ICEA. Hoje nós estamos recebendo hoje, hoje ou a partir de algumas semanas estaremos recebendo controladores venezuelanos que virão treinar dentro do CINDACTA II, porque esse domínio tecnológico também permitiu a exportação desse sistema. Hoje esse sistema está implementado tanto na área de aproximação como na área de controle de rota como na região de Maiquetía que é o centro principal da Venezuela e isso foi decidido pelo Instituto Nacional de Aviação Civil da Venezuela através de uma competição onde o sistema brasileiro foi comparado com o sistema norte-americano e sistemas europeus.

Para concluir o que eu gostaria de dizer que o Sistema X-4000 é um sistema hoje que respeita completamente as recomendações da OACI, que é o Órgão Internacional de Aviação Civil, cujas implementações são debatidas e são planejadas em fóruns internacionais, porque cada uma dessas implementações requer uma coordenação com algum País vizinho ou com algum órgão prestador de controle de tráfego aéreo vizinho. É um sistema que foi totalmente testado pela Força Aérea Brasileira, é estável, é atualizado, atende as recomendações de padrões internacionais e as necessidades estabelecidas pela Força Aérea Brasileira. Tem como base hoje instalada 4 centros de controle de rota, 11 centros de aproximação e 6 centros de aproximação e implementação.

Eu agradeço aí a oportunidade de falar e passo a...

[soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): CPI agradece ao Dr. Cláudio Carvas e passa a palavra ao Dr. Tomaz Jeferson Vaz de Oliveira, Comandante especialista em aviação, V.S^a. dispõe de até 20 minutos.

SR. TOMAZ JEFERSON VAZ DE OLIVEIRA: Muito obrigado, Exm^o. Senador Tião Viana, Presidente da CPI, Senador Demóstenes Torres, Relator, demais membros da Mesa, senhoras e senhores boa-tarde.

É com alegria e satisfação que eu venho a essa Casa transmitir um pouquinho dessa minha experiência em prol de uma coisa maior que é a minha especialidade em segurança de voo. E para falar um pouquinho da minha experiência, nada retratar onde eu colhi essa

experiência. Eu comecei a voar em 1970, estou voando até hoje na aviação executiva, 37 anos, dediquei a parte de segurança de voo na Força Aérea durante 16 anos dos quais 10 serviram no órgão central aqui em Brasília. O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes aeronáuticos. E o objetivo nosso é mostrar um pouquinho da nossa Experiência, e sentir os dramas que atualmente nós, pilotos estamos sentindo em voar nesse País. Parece que o divisor de águas até dia 29 de setembro, foi comentado aqui, estava tranquilo do dia 29 de setembro as coisas complicaram. E eu vou fazer uma retrospectiva rapidinha, mostrando quão importante também é a aviação de táxi aéreo no Brasil. Nós somos a segunda frota mundial de aeronaves executiva, a primeira os Estados Unidos, para atender uma demanda nesse País continental. E a nossa aviação, com todo o respeito, a aviação regular que também é muito importante, nós transportamos muitas vezes parte do Produto Interno Bruto dentro das nossas aeronaves, grandes empresários que deslocam para esses rincões do Brasil para, num poder decisório numa tomada de posição, resolve construir uma indústria, abrindo, centenas, milhares de empregos direto, quiçá outros indiretos, portanto a nossa aviação também é muito importante.

Eu gostaria de inicialmente fazer uma apresentação, é possível diminuir a luz? Ok, veja que eu estou colocando sempre o meu foco segurança de voo que é a minha especialidade que eu acho que é o nosso objetivo. A falha da segurança de voo no dia 29 de setembro contribuiu para o maior desastre da Aviação Civil Brasileira. E as empresas de táxi aéreo falavam uma visão sobre o cenário atual. Sobre esse cenário atual, por favor, as empresas táxi aéreo no Brasil são de fundamental importância para o País, já comentei, o transporte aéreo regular atende aproximadamente 110 aeroportos ou municípios, enquanto que o táxi aéreo operando, opera nos mais de 5 mil pistas espalhadas pelo Brasil, já dá a dimensão do nosso País. Os principais serviços atualmente prestados pela empresa de táxi aéreo. Claro, transporte de passageiros e cargas para todas as regiões, transporte de passageiros para diversos Países das Américas, Europa, Ásia, África, transporte por helicóptero de todo, todo o pessoal responsável pela operação das plataformas, PETROBRAS e similares, aonde só se chegam o transporte de Recursos Humanos de helicóptero, por favor, serviços de ambulância aérea, vôos, inclusive para o exterior, transporte de malotes bancários para as mais distantes cidades, rincões do Brasil, aonde que o malote a parte financeira chega pela aeronave, inspeção e reparo de linhas transmissões energizadas, a queda de uma torre de uma linha de alta transmissão, quantos

transtornos, falta de energia elétrica em várias cidades. Inspeção de oleodutos, gasodutos, manutenção aeronáutica da sua própria frota de táxi aéreo, bem como, para as aeronaves privadas, públicas, Polícias Militares, Civis, Polícia Federal, Polícia Rodoviária e outros clientes que adentram nesse... Representação dos mais importantes fabricantes mundiais de jatos executivos no Brasil. Então, nós temos, realmente, o Brasil é uma preponderância, Dr. Ozires falou a EMBRAER lançando o jato executivo e antes de voar o primeiro, 400 pela informação dele já foram vendidos ou estão com o contrato bastante firme para a sua conclusão, e quais seriam essas fortes restrições, operações de táxi aéreo na aviação executiva principalmente em Congonhas? Nós sentimos que Congonhas nos traz uma dificuldade enorme. Podemos dizer, o aeroporto de Congonhas, conforme determina a Portaria 188 de DGAC de 8 de março de 2005, destina primariamente as ligações Rio-São Paulo, e a ponte aérea essa é a função primordial do aeroporto de Congonhas. E uma segunda prioridade estabelece ligações Belo Horizonte, Brasília e Curitiba. Essa é uma segunda prioridade de Congonhas, e nós já vemos que nós embarcamos de Congonhas para Recife, Salvador, Porto Seguro, Porto Alegre, Florianópolis, aí vai cidades que não estavam inicialmente contempladas nessa Portaria que está em vigor. Ligações regulares de linhas regionais de curta duração, aviação regional os turboélices. Ele fala também atender outras ligações regulares a critério da autoridade aeronáutica, esse que é o grande óbice.

Finalmente atender os vôos de empresas táxi aéreo, aviação geral e por último os vôos charter. Então o táxi aéreo ele realmente parece que ele é relegado a um segundo plano, principalmente nessas dificuldades do dia-a-dia na região de Congonhas.

Congonhas opera com excesso de médio vôos de média e longa duração, claro, ofertando vôos para dezenas de cidades em todo o País. Isso faz com quê? Que o aeroporto apresente um congestionamento e impacto decorrente do excesso de operações, isso é sabido conhecimento de todos. O resultado tem sido a crescente diminuição de operações de táxi aéreo, aviações executivas, setores cuja característica de atuação encontram em Congonhas a compatibilidade entre o sítio aeroportuário e a infra-estrutura demandada pelas aeronaves utilizadas. Os grandes empresários não estão no meio da Amazônia, então entre Belo Horizonte, Rio, São Paulo, onde as matrizes precisam deslocam para esse País. As operações de táxi aéreo sofrem atrasos e exigem dos tripulantes algumas tarefas adicionais relacionadas ao plano de vôo com a possibilidade de ter ou não um slot, esse é o famoso slot uma janela para que eu possa decolar ou pousar

em Congonhas. Para o atendimento de fretamento as empresas de táxis aéreos contam com grandes investimentos em Congonhas onde alocaram milhões de reais e vem trabalhando sob constante tensão em relação a infra-estrutura disponível do aeroporto. Uma coisa vai puxando a outra.

As constantes pressões dos novos entrantes no transporte aéreo regular vêm afetando substancialmente as operações da aviação geral, porque a medida que as novas empresas entrantes regulares estão solicitando slots ou vaga para pousar e decolar quem está sendo prejudicado é a aviação executiva, de táxi aéreo que começa como se diz talvez sendo relegado a um segundo plano. Não sei. O táxi aéreo é o grande responsável pela complementação do transporte aéreo oferecendo soluções ao usuário não encontrado no transporte aéreo regular. Digamos que o nosso Presidente da CPI, Senador Tião Viana necessite agora, urgentemente decolar para Barreiras, Bahia, a aviação brasileira, a malha viária atende provavelmente não... Provavelmente ele deverá deslocar para Salvador, Salvador pegar outra regional, ou seja, talvez amanhã de tarde ele consiga chegar, mas o compromisso dele é hoje, urgente, então faz uso da aviação executiva de táxi aéreo.

Fatores reais da operação de táxi aéreo, da aviação. Veja, vou agora citar alguns exemplos interessantes para que os senhores acompanhem. A regra de tráfego aéreo que diz respeito a combustível, ela diz que A mais B mais C mais 45 minutos, isso é o mínimo legal em que o operador precisa para contemplar, realizar o seu vôo. Então, digamos que um vôo de Salvador-São Paulo, eu vou alternar Campinas e mais 45 minutos de vôo. Então o que é que seria isso? São Paulo- Salvador 2 horas de vôo. São Paulo-Campinas uma alternativa, 15 minutos e mais os meus 45 minutos de espera 10 mil pés é regra de tráfego aéreo. Eu teria numa situação normal, se eu fosse abastecer uma aeronave, a qual eu cito, 2.500 libras para Salvador-São Paulo, 400 libras para Campinas, mais 800 libras um total, 3.700. Essa é a regra existente estabelecida pela autoridade aeronáutica brasileira. Obviamente se eu estou saindo de Salvador para São Paulo o tempo está ruim dentro da possibilidade, dentro do peso máximo de decolagem a gente acrescenta algum combustível. É o que a gente chama das crianças(F). Então no dia 6 de março de 2007, uma aeronave da empresa Wilsk Del Charlie(F) decolou com 3.900 libras, 200 libras a mais. Tempo real de vôo. 3 horas. Houve espera em cima de Pirassununga, em cima de Sorocaba, em cima de Araraquara e o piloto quase declarou emergência, porque é humanamente impossível com o tempo momento bom o piloto imaginar que ele vai gastar 3 horas

dentro daquele planejamento, e ele pousou com quase baixo nível, quase declarando emergência. Pousou com 844 libras. Se no momento do pouso algum avião na frente estourasse um pneu, acontecesse qualquer coisa e ele tivesse que remeter para Campinas ele já iria pousar desesperadamente em Campinas com luz acesa de baixo nível e a tensão, o estresse, tudo podendo levar o quê? A afetar com toda a certeza a segurança de voo.

Outro fato que nós vamos, tenho que correr, dia 28 de fevereiro, o Wisk Del Charlie(F), rota proposta Joinville Foz do Iguaçu. O piloto declarou no plano de voo para decolar às 17 horas, houve um atraso de 2 horas e 30 para decolar no Estado do Paraná, e depois dessas 2 horas e 30, parece que o céu ali para Foz do Iguaçu acabou o tráfego aéreo. Parece que até aquele horário estipulado, não sei, não recordo, 20 horas, o Estado do Paraná fosse o atlântico norte, um movimento intenso de aeronaves. Uma terminal Bruxelas, uma terminal Ohara, um Atlantic City, Estados Unidos e depois das 20 horas como num passe de mágica, “OK, pode decolar”. Piloto informou que o tráfego aéreo estava super calmo e mais interessante pousou em Foz do Iguaçu. No aeroporto internacional, nenhum, nenhum avião no aeroporto só o dele pousando por volta das 22 horas.

Outro detalhe, volta um pouquinho, por favor. Nesse mesmo em Foz do Iguaçu, o avião estava em Joinville, nós temos uma, como se diz? Procedimento que é a jornada de trabalho, normalmente não podemos passar das 8 horas de jornada. Como a malha viária a empresa poderia mandar as 5 horas da tarde outro piloto e uma tripulação para Joinville, porque literalmente esse fator de planejamento não era do conhecimento da tripulação. E aconteceu que o piloto rompeu a jornada de trabalho. Mas esse é o gerenciamento de risco, não afetou que era uma etapa relativamente curta, decolou de Joinville pousou em Foz do Iguaçu, pernoitou sem problema. Mas o estresse... E aqui vale uma coisa interessante, no dia da sexta-feira negra em que nós todos sabemos, foi dito aí na mídia, aquela... O acesso dos passageiros no balcão, ou seja, no saguão dos aeroportos, o piloto de uma empresa regular está dentro do avião na sala de pilotos. “Completo 8 horas, ok, ele está indo embora a empresa já colocou outro piloto, mas nós pilotos de táxi aéreo e viação executiva, nós estamos do lado do passageiro que vira,” Comandante Jeferson eu fretei esse avião, paguei um preço absurdo, por que é que eu não quero decolar? O que é que está acontecendo?” Então nós sentimos na pele essa pressão que o piloto da aviação regular não sente a confusão está lá no saguão entre

o balcão e o atendimento. Nós estamos ali tête-à-tête com o nosso cliente.

No dia... Por favor, próximo, 4 de maio, Wisk Hotel Fox(F), uma rota proposta 11 horas da manhã para decolar, São Paulo-Belo Horizonte. Na véspera tentamos conseguir um slot não, foi possível, se tentou um slot de oportunidade e o controle São Paulo havia sito, informou um slot por hora, um slot por hora. Como o piloto chegou às 7 horas da manhã ele pegou o 4 slot e conseguiu então decolar às 11h10. Por sorte.

2 de março de 2007, o XL, esse é interessantíssimo, rota proposta São Paulo-Quirinópolis e voltando para a Marte. O tempo de voo de uma hora de São Paulo para Quirinópolis mais uma hora para a volta, ou seja, a regra de tráfego aéreo vai aplicar na volta, porque Quirinópolis não tem querosene de aviação. Então, o que aconteceu? A tripulação calculou o tempo para ir para Quirinópolis, e sair de Quirinópolis para voltar para Marte, Campo de Marte, mais os mesmos 15 minutos para a alternativa Campinas mais os 45 minutos. Total, 3 horas de voo. O piloto sabendo das situações, ele resolveu colocou quanto? 4 horas de voo, ele pousou em Quirinópolis, sem problema e decolou e depois esse, aliás, a ida para Quirinópolis, eu tenho que gastar uns 2 ou 3 minutos aqui. Ele fez um plano de voo Yankee. O plano de voo Yankee quer dizer o seguinte: Decola sob regras de tráfego aéreo por instrumento, modificando para regra de tráfego aéreo visual. Digamos para que a gente tenha uma concepção aeroespacial, digamos que alguém frete um avião saindo de Brasília para ir para uma cidade, digamos, de Conceição do Mato Dentro, eu sou de Belo Horizonte que fica uns 100 quilômetros de Belo Horizonte, não opera condições de instrumento. Então o piloto faria um plano de voo Brasília, Três Marias, Belo Horizonte, em cima de Belo Horizonte, muda-se a regra de tráfego aéreo e prossegue para a cidade de Conceição do Mato Dentro. O que aconteceu? O piloto fez o plano, plano aprovado em São Paulo, falou com o controle solo, o solo passou para a torre, decolou em cima de Bauru passou, o controle São Paulo mandou que ele mudasse a frequência para o Centro Brasília, ele prosseguiu até uma posição fixo que nós chamamos o fixo de aerovia Grap(F), e chegou em Grap(F) pediu para o Centro Brasília, “agora eu tenho que mudar regra de tráfego”, a 39 mil pés, e o controle, o Centro Brasília, falou, “negativo você volta para Bauru”, 40 minutos para trás, descer em cima de Bauru e sair em 7.500 pés para essa localidade. Olha, quem entende, piloto de jato sabe que tanto faz um jato Executivo, um jato pequeno, um Airbus, um Jumbo, não interessa. Se um Jumbo decolar de Guarulhos e for a 10 mil pés para Lisboa vai cair no meio do oceano, porque vai acabar

o querosene. O jato quanto mais alto mais econômico. Então é um absurdo uma situação dessa e o piloto fica sob pressão, centro mandar ele de volta para Bauru, descer em cima de Bauru, baixinho de Bauru para Quirinópolis.

Bom, então essas são as situações que tem afetado a segurança de voo, claro que tem. Entra no estresse a tripulação, entra no aspecto emocional e ali o passageiro, “Comandante eu tenho compromisso, já estou atrasado!” Nós sentimos isso na pele. Interessante como já foi dito, volto a dizer, dia 29 de setembro, antes não tinha, agora tem. Como consequência, nós temos o quê? Tripulantes estressados, pelo fato de não saber se irão decolar ou não, problemas operacionais com referência a autonomia, eu vou sair daqui de Brasília para Congonhas, o que é que tenho que colocar mais uma tonelada de querosene dentro do meu avião? Porque eu não sei o que é que vai acontecer. E veja, e na hora que nós temos um planejamento como esse, eu começo, o avião começa a ficar, vai com toda a certeza vai decolar pesado e eu vou ter que usar uma potência mais, combustível a mais e obviamente nesse voo que eu citei de Salvador para São Paulo que é previsto 2 horas nós gastamos 3 horas, o lucro da empresa já foi pelo ralo, com toda a certeza. Já que o vetor combustível é, se não o mais um dos mais fatores de despesa da aviação. O combustível hoje está realmente, pesa, pesa na hora do voo.

Alguém pode falar: Mas Jeferson isso aconteceu alguns dias atrás e não está acontecendo. Então eu estou com mais um exemplo aqui que eu peguei ontem, consegui estava em Belo Horizonte, me permita aqui a fazer essa leitura que são muitos dados. Esse avião ele saiu de Guarulhos no dia 6 de junho, semana passada, quarta-feira passada, se não me engano, o voo de Guarulhos para Pradópolis, fica a 33, 35 minutos de Guarulhos, com retorno para Guarulhos, a ida para esse localidade, também sem problema, sem combustível nessa cidade. Então o piloto calculou, vou com o meu combustível da ida com o meu combustível da volta, mais aqueles 15 minutos mais os 45 minutos. A volta quando ele decolou chegando em cima de Pirassununga o Controle São Paulo mandou que ele orbitasse durante meia hora. Após meia hora orbitando o Comandante perguntou: “Controle, quanto tempo eu vou ficar orbitando aqui?” “Mais meia hora”. Aí ele olha, com mais meia, uma hora de órbita, mas a minha ida, estou chegando o meu limite crítico. Pousou em Ribeirão Preto. Reabasteceu, outro plano de voo e posteriormente conseguiu pousar em Guarulhos. Isso com o passageiro não entendendo, porque é que ele está fazendo isso aí.

Então a minha experiência que a idéia que eu quero transmitir aos os senhores é que nós da aviação de táxi aéreo estamos sentindo na pele esses problemas. Como segurança de voo da empresa e pela minha experiência, eu tenho conversado com muitos comandantes, alguns chegam ao ponto de chegar, “Comandante. Faça alguma coisa!” Eu falei: “Nós estamos fazendo, nós estamos comunicando a quem é de direito”. Essas situações não podem, não devem acontecer. Porque foge todo o nosso padrão de planejamento. E eu volto a dizer que essas situações, embora não aconteçam na minha aviação, mas eu tenho informes que aviões que estão indo para Europa decolando de Guarulhos fazendo órbita de espera em São José dos Campos. Isso, olha, é uma coisa impossível de se entender. Por causa do quê? Do controle de tráfego aéreo, falta gente? Eu não sei. Mas é uma operação padrão? Provavelmente, sim. Como eu falei, o que é que aconteceu naquele voo de Joinville para Foz do Iguaçu? Até 8 horas da noite não podia decolar. 8h01 acabou o trânsito, o tráfego aéreo estava livre e vamos decolar.

Eu acho que essa, o meu tempo está acabando, falei bem rapidinho aqui, mas creio que haverá o debate para eu mostrar o anseio da nova aviação, a importância da aviação de táxi aéreo para o Brasil e como nós temos sido penalizados de forma operacional afetando com toda a certeza, toda essa estrutura, segurança, e queira Deus que não aconteça por causa desse estresse um piloto esquecer de dar um trem, esquecer de seguir uma orientação do controle de tráfego aéreo [soa a campainha] e acontecer uma coisa que só Deus sabe, pode imaginar as consequências. Ok. Era, muito obrigado, pela atenção.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com a palavra o Relator.

[soa a campainha]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Senador, senhores convidados, eu perguntaria inicialmente ao Sr. Rubens Alves. V.Ex^a. disse que o valor que consta do PAC para investimento aeroportuário é um valor bem aquém do que é necessário para que nós tenhamos uma boa infra-estrutura aeroportuária. V.S^a. pode precisar de quanto nós precisamos para que nós consigamos resolver esse sistema aeroportuário no Brasil?

SR. RUBEN TEIXEIRA ALVES: Olha, a própria ANAC divulgou um levantamento que ela fez mencionando uma cifra de 6,5 bilhões de reais. No PAC nós temos 3 bilhões de reais previstos para investimentos em 4 anos. Isso depende do que se quer fazer, depende do planejamento que se vai adotar para a utilização dos aeroportos, mas nos aeroportos que a gente está

estudando, a disponibilidade de recursos do PAC é muito inferior ao que se precisa fazer. O que a gente pode dizer é que apesar disso o setor aeroviário ele gera receitas tarifárias e receitas comerciais suficientes para sustentar esse investimento. Então, nós não vemos como um problema, ou seja, existem recursos no próprio sistema tarifários e comerciais que podem sustentar outro nível de investimento muito além do que está previsto no PAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.Ex^a. defende apenas a PPP ou defende também a privatização em alguns casos?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Nós não podemos ir além do que a gente historicamente tem feito. A nossa postura é a seguinte: Se no Brasil nós temos essa estrutura com a INFRAERO, com o DECEA nós temos que respeitar a história, ela não é uma história negativa, é positiva. Agora, em certos aeroportos, por exemplo, os aeroportos industriais, certamente poderia haver privatização. Existem vários aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os casos mencionados pelo Sr. Ozi-res Silva são aeroportos industriais? Ele menciona dois aeroportos

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Não, no sentido estrito não são industriais. No sentido que você tem que ter uma lei autorizando o aeroporto a ser industrial. Um dos aeroportos industriais brasileiros que já homologado pela aeronáutica é o Aeroporto de Confins, por exemplo, que é um aeroporto internacional de Belo Horizonte. O Aeroporto de Confins tem uma área de entorno de 16 milhões de metros quadrados que poderiam ser utilizados para um aeroporto industrial. Esse aeroporto podia ser feito uma privatização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa proliferação de pequenos aeroportos que foi defendida pelo Sr. Ozi-res Silva, V.Ex^a. também defende?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Olhando a experiência internacional não há nenhum problema de um centro como São Paulo, ter vários aeroportos. Por exemplo, a região de São Francisco da Califórnia tem 5 grandes aeroportos. Há uma divisão, então dos vãos entre os velhos aeroportos. Isso aumenta a segurança de voo e facilita a locação entre os vários aeroportos. Então, São Paulo, o sistema de São Paulo que tem Congonhas, Cumbica e Viracopos basicamente, ele poderia ser aumentado mais um aeroporto, por exemplo, o aumento de Campo de Marte, por exemplo, ou até a construção de outro aeroporto, isso não afetaria, quer dizer, não reduziria a segurança do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual é a experiência de V.S^a. no setor aéreo? Qual é a qualificação profissional de V.S^a.?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Eu sou engenheiro e trabalho hoje num escritório de advocacia liderando uma equipe especializada em PPPs e concessões. Então nós temos trabalhado a pedido de vários grupos grandes, importantes para modelar, fazer a modelagem institucional de PPPs e concessões. Então nós temos experiência já com vários outros projetos de PPP, principalmente na área de transporte público, não é? E também de saneamento e agora tivemos uma solicitação direta de estudar o assunto aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu perguntaria a V.S^a., V.S^a. disse que no mínimo precisaria o dobro dos recursos previstos, até porque a ANAC também diz isso. Mas para um prazo de 4 anos que é um prazo exíguo. Ou seja, a partir daí mesmo com investimento aí da ordem, digamos, de 7 ou 8 bilhões de reais, que foi o que disse aqui o Presidente da ANAC, nós teríamos a partir daí um estrangulamento também, porque nós teríamos resolvido o problema por 4 anos, mas nós recebemos aqui o Presidente da TAM e o Presidente da GOL eles têm planejamento para adquirir aeronaves até 2022, digamos assim.

Ou seja, nós temos uma expansão do nosso tráfego aéreo previsto para... Digamos mais 15 anos. No mínimo. Então, ainda que houvesse uma previsão de até o dobro de recursos, essa previsão seria também para um tempo bastante exíguo. Ou seja, como nós precisamos ampliar continuamente esse nosso sistema, os aeroportos, e tudo mais, V.Ex^a. poderia dizer que o caminho como a fonte pública é muito escassa é que o caminho pode ser esse mesmo, pode ser até um caminho preferencial o das parcerias público-privadas, com também eventualmente uma delegação para que a iniciativa privada operasse esses aeroportos.

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Sim, olha, o sistema inglês ele teve uma grande privatização em 1987, então a experiência de privatização, ou seja, venda total dos aeroportos para uma entidade privada surgiu na história recente na Inglaterra em 1987.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi boa a experiência?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: A experiência inglesa tem pontos positivos e tem pontos negativos. O que eu posso dizer hoje sobre a experiência inglesa, aliás, eu estive na Inglaterra estudando esse assunto é que há, ou houve deficiência de regulamentação. Então, no Brasil, nós temos, pelo contrário, nós temos uma entidade pública integralmente monopolisticamente dominando do setor que é a INFRAERO. Ela própria,

INFRAERO, faz as suas regulamentações o que é uma anomalia. Então, com a criação da ANAC nós criamos uma entidade que vai poder fazer a regulamentação do setor, portanto, a INFRAERO será regulada pela ANAC. E não só a INFRAERO, mas todas as outras operadoras no setor de infra-estrutura aeroportuária. Ou seja, a INFRAERO, com certeza pode esperar a concorrência. Agora, o caminho que a gente está imaginando o possível é a INFRAERO admitir a colaboração do setor privado mais intensamente. Ou seja, o contrário de PPP permitiria incluir num só contrato obras e prestação de serviços de longo prazo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): V.S^a. mencionou Inglaterra em que alguns casos houve a privatização. E os casos de parceria público-privada em outros Países? V.S^a. tem esses exemplos?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Tenho. O controle aéreo inglês foi feito uma PPP, mas no sentido dentro da legislação inglesa. Ou seja, lá 51% do controle pertence a um grupo de empresas privadas que não por acaso são as empresas aéreas, um conjunto de empresas aéreas inglesas. Os 49% pertencem ao governo. Esse é o sistema de controle aéreo inglês. Existe, isso chama PPP adotando na lei britânica. Agora no Brasil--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E em outros Países além da Inglaterra V.S^a. tem conhecimento de alguma outra experiência bem sucedida ou não?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Houve também uma tentativa de PPP na Suíça, não é? Em que tivemos um acidente aéreo grave na Suíça, exatamente no período dessa transição e os sistemas de controle aéreo eles são basicamente originários da autoridade pública, ou seja, eles nasceram dentro do governo. Então, o nosso sistema ele não é totalmente exótico, ou seja, é um sistema como qualquer sistema do mundo que nasceu dentro do governo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): V.S^a., eu diria que pelas constatações que têm, o desempenho da INFRAERO e da ANAC dentro da atual conjuntura é um desempenho insuficiente?

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Olha, o que a gente pode dizer é o seguinte. A visão que o INFRAERO tem do seu mercado está aquém do que mercado está esperando. Ou seja, a INFRAERO tem um planejamento com base em crescimentos que ela não teve no passado. Desde 2003 a taxa de crescimento da demanda aérea, ou seja, o número de passageiros circulando os nossos aeroportos tem crescido 13% ao ano. 13% ao ano e muito acima do crescimento

da economia. Então, o que nós estamos vendo hoje é excesso de demanda para uma infra-estrutura, vamos dizer, que não atende, acanhada. Eu acho que nós temos que ampliar a visão. Ou seja, nós temos que fazer projeções de um crescimento ainda muito maior, porque nós temos uma demanda--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E só o governo não dá conta. Essa é uma constatação que V.S^a. faz.

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: É, o que a gente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pelos estudos que V.S^a. e sua equipe fez...

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: O que a gente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Essa ampliação não se dará apenas com investimentos governamental.

SR. RUBENS TEIXEIRA ALVES: Não, eu acho que não. Eu acho que o setor público ele sofre muitas restrições, esses contingenciamentos, não é? Então, a INFRAERO, ela é uma empresa que está cerceada pelo próprio setor público. Ou seja, ela tem que proceder a licitações, isso é um problema... Quer dizer, ela tem todo um procedimento de uma estatal, de uma empresa pública. E a dinâmica do setor aeronáutico é outra, não é? Então hoje no mundo os grandes aeroportos são unidades de negócios. Aqui no Brasil, nós não temos ainda esse conceito, o Aeroporto de Congonhas se ele fosse uma unidade de negócios ele faturaria 200 milhões de dólares por ano, seria altamente lucrativo, eficiente. Então nós temos que partir para essa nova configuração institucional do setor. Ou seja, criar a possibilidade, talvez mantendo a INFRAERO, de os aeroportos serem constituídos como empresas, como negócio em si, de forma que eles possam atrair a movimentação que eles naturalmente atraem. Nós não podemos ficar mais restritos a capacidade de investimentos do setor público, isso sim, porque o setor público tem as suas limitações. Aliás, o PPP nasceu na Inglaterra exatamente, porque o setor público lá também tinha limitações de endividamento. Então aqui no Brasil nós temos essas limitações bem endividamento, ou seja, capacidade de endividamento. Nós já atingimos a nossa capacidade de endividamento. O setor privado que empresta dinheiro para o governo não quer mais dar dinheiro para o governo brasileiro. Então nós precisamos criar outra forma de financiamento. O setor aeronáutico brasileiro, é altamente positivo, ele é muito eficiente, ele gera tarifas, ou seja, é naturalmente um ambiente em que o setor privado teria conforto de atuar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Agradeço a V.S^a. Gostaria de perguntar ao Dr. Cláudio Carvas, Diretor da ATECH. Também V.S^a. poderia falar sobre a sua experiência no setor aéreo e a sua qualificação profissional?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu sou engenheiro eletrônico, formado pela Escola Politécnica de São Paulo, eu estou dentro do setor de Controle de Tráfego Aéreo e Defesa Aérea desde 1980, eu mencionei nas minhas palavras iniciais como processo de transferência de tecnologia iniciada em 1982 pela Força Aérea Brasileira, com envio de 14 engenheiros para a França, eu tive a satisfação de participar de ser um dos participantes desses 14 engenheiros.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Hoje, no mínimo há 25 anos.

SR. CLÁUDIO CARVAS: No mínimo há 25 anos eu presto serviço nessa área.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Muito bem. V.S^a. poderia descrever quais são as atividades desenvolvidas pela ATECH?

SR. CLÁUDIO CARVAS: ATECH é uma empresa integradora de sistemas que desenvolve *software* e implementa soluções. No caso do Sistema de Controle de Tráfego Aéreo nós desenvolvemos o *software*, o *software* é um *software* de propriedade da própria Força Aérea, da qual a ATECH mantém e faz evoluções de acordo com as necessidades e especificações da Força Aérea Brasileira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): V.S^a. poderia prestar quem são os proprietários da ATECH e também indo demais adiante alguém foi ou é vinculado as Forças Armadas?

SR. CLÁUDIO CARVAS: A ATECH é uma fundação de direito privado sem fins lucrativos. Então a ATECH não tem dono, a ATECH é fiscalizada, vamos dizer assim, pelo Ministério Público. Então ela não tem donos diretamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A Sr^a. Denise Abreu participa do gerenciamento dessa fundação?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu desconheço quem é essa senhora, perdão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Uma das diretoras da ANAC?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não. Não conheço e não faz parte do grupo da ATECH. Eu não conheço a pessoa e não faz parte do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E nem influencia, o senhor nunca ouviu falar nessa pessoa?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Nunca ouvi falar nessa pessoa, me desculpe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quando para que finalidade a ATECH foi contratada pela aeronáutica? Qual é o valor do contrato? Houve licitação prévia? Houve prorrogações? Qual é o vínculo atual da ATECH com a aeronáutica?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na verdade a ATECH iniciou os seus processos, os seus trabalhos em 1997 quando ela foi criada, e desde então a gente tem atuação junto à Força Aérea Brasileira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Anteriormente o senhor trabalhou prestando serviço também a aeronáutica e outra empresa?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Numa outra empresa. Uma empresa que faliu em 1995. Era empresa ESK(F) Engenharia--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Essa empresa que gerenciava o sistema brasileiro.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Essa empresa que prestava o serviço para a Força Aérea Brasileira, na área de controle de tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Até que a época em que faliu?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Até a época em que faliu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Nesse período de 2 anos V.S^a. pode dizer quem foi que gerenciou esse sistema no Brasil?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na verdade no período de 2 anos parte da equipe dessa empresa, algo em torno de 10% dessa empresa, teve um contrato de 2 anos diretamente ligado à Presidência da República, para que pudesse manter esse conhecimento à disposição do Governo Federal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Aí foi constituída essa fundação também com alguns servidores dessa antiga empresa ou não?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Exatamente. O grupo praticamente 100 pessoas que saíram dessa empresa a ESK(F) Engenharia, que era de 850 funcionários no total, 100 pessoas foram mantidas através de um contrato direto com a Presidência da República e depois com a instituição da fundação elas passam a ser funcionários dessa fundação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Podemos dizer então que essa empresa desde que ela foi constituída, ela foi constituída em 95 com objetivo principal de prestar serviços aeronáuticos.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A partir daí ela ganhou notoriedade e tem uma série de clientes muito dos quais dentro do próprio governo.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Exatamente. A maioria dos nossos contratantes é da área governamental apenas de nós temos alguns clientes na área privada, na área de energia. Nós não atuamos só na área de defesa, vamos dizer assim. Mas atuamos na área de energia, na área de saúde, em várias outras áreas prestando serviços para diversos órgãos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.S^a. tem noção do valor do contrato, se houve dispensa de licitação, se houve prorrogação desse contrato?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na verdade nós somos contratados dentro da Lei 8.666.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, com dispensa.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Com dispensa por notória especialização em alguns casos. Participamos de licitações, dependendo da situação, ou seja, no caso, por exemplo, de concorrência na área de energia, esse tipo de coisa, nós participamos de licitações, como qualquer outra empresa, vamos dizer assim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.S^{as}. têm concorrentes nesse setor específico no Brasil?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na área de controle tráfego aéreo e defesa aérea, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual é o vínculo atual da ATECH com a aeronáutica? Só para prestação e desenvolvimento desse *software*?

SR. CLÁUDIO CARVAS: A aeronáutica é a nossa contratante na prestação de serviço. Nós somos prestadores de serviço para a aeronáutica e é esse o único vínculo que existe entre a ATECH e a Força Aérea Brasileira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, a ATECH tem uma qualificação histórica já no desenvolvimento de *softwares* para controle aéreo.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Sim, sem dúvida...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E a manutenção desse serviço.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Sim, sem dúvida, e nós procuramos investir sempre que possível em novas tecnologias, em formação de pessoal... Esse pessoal, essa equipe de engenheiros e de técnicos que trabalham na ATECH é uma equipe altamente qualificada que tem que ser mantida, porque não se acha facilmente com essa capacitação em mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.S^a. disse que o desenvolvimento inicial do *software* se deu com auxílio de técnicos franceses. Esses técnicos ou essas empresas, ou empresa, elas faziam anteriormente essa manutenção e esse desenvolvimento no Brasil.

SR. CLÁUDIO CARVAS: É, como eu falei...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quando se optou por uma tecnologia nacional.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Exatamente. Em 1980 a aeronáutica decide não mais depender de tecnologia estrangeira ou não depender de presença estrangeira para poder fazer as atuações no Sistema de Controle de Tráfego Aéreo. Foi aí que ela inicia esse programa de transferência de tecnologia com uma empresa francesa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Desde quando podemos dizer que, embora tenha intercâmbio com outros Países, mas que o Brasil passou a ter pleno domínio as empresas para quais V.S^a. trabalhou, passou a ter pleno domínio dessa área?

SR. CLÁUDIO CARVAS: A partir... O processo de absorção de tecnologia como eu disse, demorou na fase de 3 a 4 anos. Tendo sido iniciado em 1982 com a transferência das pessoas na França. Então, a partir da implantação do CINDACTA II se deu em 1986 a equipe brasileira já tinha completo domínio dessa área, tanto que a Força Aérea Brasileira, depois de exercitar o sistema em Curitiba no CINDACTA II, já formulou novos requisitos que foram implantados totalmente pela equipe brasileira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os fabricantes de *hardware* ajudaram nesse desenvolvimento do *software* ou não?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não, os fabricantes de *hardware*, ou melhor, o *hardware* em si tem ajudado ou tem facilitado exatamente por causa da evolução tecnologia. Então, como eu disse, em 1980 todos os sistemas eram proprietários, tanto em termos de equipamento quanto em termos de *software* básico. Com a evolução tecnologia hoje já se tem várias alternativas de servidores, várias alternativas de sistemas operacionais com o custo mais baixo, com facilidades de encontrar em mercado para que possa ser mantido mais facilmente esse sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.S^a. definiria qualidade do nosso *software*, do *software* atualmente empregado no controle do tráfego aéreo como um bom *software*, um ótimo *software*? Em comparação com a tecnologia de outros

Países, europeus, Estados Unidos, como V.S^a. definiria a qualidade do nosso *software*?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu gostaria de deixar claro para V.S^a. e para todos os outros Senadores o que nosso sistema não deixa absolutamente nada a desejar de qualquer sistema, seja americano, seja europeu, em qualquer País hoje em dia na área de controle de tráfego aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): V.S^a. até chegou a dizer aqui que esse foi feito um comparativo que esse comparativo demonstrou isso que V.S^a. conclui agora. Quem foi que fez esse comparativo?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Esse comparativo foi feito com a Força Aérea Brasileira, associado a ATECH como suporte tecnológico e a empresa americana Rafian(F), com as três pessoas que foi uma das participantes do projeto SIVAM, e com as três entidades chegaram a conclusão da compatibilidade quase que 100%, desse sistemas, em termos de arquitetura, em termos de tecnologia, e foi daí que se definiu que o sistema a ser implantado no Centro de Controle de Rota Amazônico seria uma mescla das melhores partes de cada um dos sistemas para que pudesse o Brasil ter mais... A possibilidade de se ter tecnologia mais avançada no País.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os controladores do tráfego aéreo que foram aqui ouvidos disseram que o *software* X-4000 apresenta graves defeitos, e eles mostram, segundo eles, esses graves defeitos são: Informações imprecisas, duplicação de pistas e sinais fantasmas. Essas afirmações são verdadeiras, essas falhas existem, elas podem ser atribuídas ao *software*, ao *hardware*? O que é que... Primeiro, realmente isso acontece? Se acontece por que acontece? E se acontece isso gera insegurança no sistema? Ou é uma característica do sistema

SR. CLÁUDIO CARVAS: Se o senhor me permite esclarecer um pouco mais, ou seja, o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo como eu disse, ele tem um componente que são sensores radares. Os sensores radares eles participam com emissão... Transmissão e recepção de sinais. Na verdade um radar que é chamado de radar primário ele emite uma onda eletromagnética que por reflexão e a análise dessa reflexão é que se faz a determinação do posicionamento de uma aeronave. Essa reflexão ela tem várias influências no meio físico que ela transita que é o ar. Podem ser efeitos meteorológicos, podem prejudicar essa informação, eu vou dar um exemplo que ocorreu no início da implantação do CINDACTA II nos idos de 1987. Havia uma formação de informações de pistas

duplicadas, ou seja, de aeronaves, de informação de aeronaves duplicadas e foi feita uma análise, descobriu-se que havia um galpão em uma fazenda na região de Curitiba que tinha um teto metálico de zinco e isso fazia uma reflexão da onda emitida pelo radar que gerava uma pista duplicada. Então foi feito todo um tratamento de tinta anti-reflexiva para diminuir esse processo. Então como a onda eletromagnética do radar transmite no meio físico que podem ter as suas interferências essas coisas podem acontecer. Elas precisam ser analisadas--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Intempéries...

SR. CLÁUDIO CARVAS: Intempéries, não importa. Assim como na comunicação também há uma interferência de intempéries.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso nos radares primários, isso também acontece em qualquer lugar do mundo.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Em qualquer lugar do mundo e isso é tratado, ou seja, existe uma necessidade, a aeronáutica faz isso nós temos ciência que cada informação de pista falsa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Portanto é uma característica do sistema.

SR. CLÁUDIO CARVAS: É uma característica do sensor radar que tem as suas limitações de tratamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Do primário.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Do primário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Enquanto que o outro transponder é mais preciso.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Transponder é mais preciso. Ele é na verdade, uma interrogação que é lançada do ar, e é respondida pelo equipamento transponder da aeronave.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que é o radar secundário.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Que é o radar secundário. E nessa interrogação existem alguns acertos que precisam ser feitos, principalmente na frequência de emissão dessa interrogação, mas isso ajuste com o pessoal da própria Força Aérea está capacitado a fazer as regulações necessárias.

Recentemente, ou seja, os radares principalmente de origem francesa que Brasil possui hoje, passaram por um processo de modernização bastante completo, que manteve praticamente a antena desses radares e toda a eletrônica foi modificada. Então esses parâmetros estão sendo verificados a cada um dos radares,

a cada sinalização que um controlador fornece para que seja analisada e os parâmetros seja adequada vez mais ajustados para que elas possam diminuir o máximo possível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, é possível se fazer um ajuste, contar até com o sistema auxiliar sempre o que controlador tem uma dúvida se há duplicação, se aparece um sinal que ele considera fantasma. Ou seja, o sistema primário pode ser corrigido por outro secundário e a cada ocorrência que um controlador faz a empresa e a própria aeronáutica procura buscar as causas até corrigir isso que existe. É isso que V.S^a. disse.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Exatamente. Isso mesmo no caso da análise da Força Aérea Brasileira, ela analisa, inclusive, do ponto de vista de sensor, na verdade deve ter um contrato de fornecimento e de garantia com a empresa francesa que fez a modernização dos radares para que ela possa solicitar alterações no *software* de tratamento no radar para que ele possa tratar esse motivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Há pontos cegos na nossa cobertura, no território nacional? Há pontos cegos?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Essa é uma informação que... O que eu posso afirmar é que todas as aerovias hoje brasileiras estão cobertas por radares implementados pela Força Aérea Brasileira

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas os controladores insistem que alguns lugares somem completamente radar primário, radar secundário que não há possibilidade de comunicação, que os vôos às vezes acontecem pelo menos em 2 pontos no Brasil quase que às cegas. O senhor acredita que isso possa acontecer?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Pode até acontecer. De novo, os sistemas que nós entregamos a Força Aérea Brasileira hoje tem, só para mencionar o sistema de CINDACTA I, ele hoje pode chegar até a conexão de 32 radares, o Brasil não tem isso conectado hoje no CINDACTA I e todos os radares são definidos pela Força Aérea Brasileira para compor melhor a cobertura do espaço aéreo brasileiro, os parâmetros é um sistema totalmente parametrizado, ou seja, os parâmetros de definição de qual melhor radar num determinado ponto do espaço aéreo é uma definição feita pelos próprios técnicos da aeronáutica que opera o sistema que são treinados para fazer isso.

Então, se em algum ponto há essa noção ao controlador que existe ponto cego, isso pode ser feito um tratamento de acerto, seja de base de dados ou de parâmetros de definição de algum radar para que isso possa estar sendo eliminado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas V.S^a. admite que possa haver pontos cegos?

SR. CLÁUDIO CARVAS: É possível que haja pontos cegos. Eu desconheço a definição completa da base de dados de cada um desses centros, mas pode estar havendo algum ponto cego.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Na época do acidente, o Sargento Wellington afirmou aqui que na época do acidente tinha... Exatamente aonde aconteceu o acidente tinha um ponto cego, é verdadeira essa afirmação? E depois foi corrigido exatamente por causa do acidente.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu realmente não sei dizer se houve correção ou não, o que eu posso dizer é que toda aquela região é coberta por radares. Toda aquela região é coberta por radares. Eu precisaria investigar, e eu confesso que até que não teve acesso aos dados que pudessem permitir uma análise mais detalhada do acidente, ou seja, eu tenho a informação que a imprensa divulgou e que os relatórios que foram publicados e que tiveram tido acessos. Não tenho mais informação do que isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas V.S^a. acredita que naquele local possa haver? Quer dizer, V.S^a. não tem, mas em tese é possível que haja?

SR. CLÁUDIO CARVAS: É possível que haja. Pode ser que, precisaria analisar bem os dados, como eu disse, todos os dados são registrados no sistema, a própria Força Aérea já divulgou--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permita uma interrupção, V.S^a. acabou de dizer que toda aquela região é coberta por radares.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Toda a região é coberta por radar.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E ao mesmo tempo V.S^a. disse que é coberta por radar, mas pode haver ponto cego.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Pode, porque a informação contida, definida na base de dados, como eu disse é feita pelo próprio pessoal operacional da Força Aérea. Eu precisaria analisar a base de dados dos sistemas para ver o que estava definido naquela região específica onde aconteceu o acidente. E de novo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, há cobertura radar, mas V.S^a., sem o levantamento da aeronáutica não pode dizer se há ou não.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Se há ponto cego ou não. Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que V.S^a. tem a sugerir para que

haja o aperfeiçoamento do controle do tráfego aéreo nacional? V.S^a. acha que esse novo sistema via satélite vai resolver? V.S^a. participa também empresa de V.S^a., perdão, a fundação ela gerencia também esse novo sistema via satélite?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Como eu disse, nós em parceria com a Força Aérea Brasileira implantamos uma console com a tecnologia CNS/ATM para que a própria aeronáutica pudesse exercitar os conceitos antes de partir para uma implementação ou para a definição de uma implementação. Essa console, como eu disse, está em funcionamento desde 2003, utilizando vôos de oportunidade, não são vôos controlados, são vôos monitorados, o controle continua sendo feito via rádio, mas a tecnologia exercitada. Ou seja, comandos são passados do controlador para a cabine do piloto e assim por diante. Então esse sistema, sem dúvida nenhuma, vem eliminar um problema... Uma variável do sistema que é a transmissão por voz. Com o próprio Dr. Ozires falou, ou seja, sotaques, dificuldade de falar inglês esse tipo de coisa certamente vão ser eliminados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Passa a ser impresso, né?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Passa a ser impresso. Ou seja, o controlador se ele quiser comandar uma alteração de altitude, subir para um nível X ele vai fazer um comandamento através do seu mecanismo de entrada de informações e vai partir uma mensagem que vai ser traduzida numa tela, vai aparecer um comandamento na tela da cabine do piloto, que o piloto vai dizer, aceito, não aceito ou não posso por causa disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Há outro País que utiliza o nosso *software*?

SR. CLÁUDIO CARVAS: O nosso *software* hoje está exportado para a Venezuela, está implantado no Aeroporto de Maiquetía, executando as funções de controle de aproximação do Aeroporto de Maiquetía exercitando também a função do controle de rota da região da Venezuela onde Maiquetía é o centro principal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): É o mesmo *software* que é utilizado para a defesa aérea?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não, o *software* que está instalado na Venezuela, é o *software* de controle.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Não, não... Já sem a Venezuela. O *software* utilizado na Aviação Civil é o mesmo utilizado para a defesa aérea?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não são *softwares* de aplicações diferentes também desenvolvidos pela ATECH e implementados, no caso de defesa aérea hoje só no Brasil. Existem alguns acordos internacionais

da Força Aérea Brasileira com outros Países que está permitindo, talvez, a exportação de parte desse sistema de defesa aérea para a troca de informações na fronteira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A participação brasileira na elaboração, manutenção e aperfeiçoamento dos *softwares* é quase que exclusiva ou tem participação estrangeira também?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Nesse *software* é totalmente exclusiva, brasileira, não há participação nenhuma estrangeira, tanto na parte de controle de tráfego aéreo como na... Principalmente na parte de defesa aérea. Ninguém de defesa aérea estrangeiro trabalha no processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): V.S^a. pode dizer que o desempenho dos nossos controladores de vôo em decorrência do número, do preparo, da carga horária, do salário que o desempenho dos nossos controladores é insuficiente?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu, antes de mais nada queria dizer que o trabalho do controlador, ele certamente é um trabalho estressante. Ele lida com vidas humanas, assim como é estressante um médico que está com o paciente numa mesa de cirurgia, assim como é um piloto de aeronave que tem os seus passageiros a bordo. São profissionais extremamente estressantes. O Brasil tem uma classe de controladores de nível extremamente elevado, treinada, que eu não posso dizer que eles não sejam competentes. Eu acho que são muito competentes, são conscienciosos, têm uma responsabilidade muito grande quando estão fazendo o trabalho que estão fazendo. Alguns deles em horas que podem até ser horas de pico, têm a sua saturação, mas dão muito conta do resultado, da responsabilidade que eles têm para que eles possam resolver os problemas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Qual o problema do apagão, então? Não tem problema com o sistema, não tem problema com os controladores, por que é que nós estamos vivendo essa crise?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu acho que a crise, é como eu falei o sistema de controle do espaço aéreo é um sistema bastante complexo, o próprio Dr. Ozires mencionou que o nosso crescimento no Brasil vem crescendo há 2 dígitos, ou seja, acima dos 10%, isso é uma constante, nós tivemos uma queda nesse crescimento logo depois--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O problema é de infra-estrutura, então?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Logo depois do incidente ou do acidente, o ataque terrorista Nova Iorque houve uma queda que estava completamente fora dos planejamentos da Força Aérea Brasileira e depois de 2 ou 3 anos, essa tendência se reverteu e começou a aumentar, já passou o estado que estava, vamos dizer, em 2001 quando do atentado terrorista, e é crescente. Ou seja, hoje em dia eu acho que todos precisam estar preparados, as transportadoras aéreas são para transportar, as companhias aéreas. O próprio espaço aéreo talvez precise de alguns acertos em algumas áreas, por exemplo, São Paulo é um gargalo como o Rubens disse. São aeroportos que têm a sua limitação, existem estudos para a ampliação de Congonhas para que ele possa atingir um movimento maior, mas eu não sei, eu como brasileiro não sei se brasileiro e morando em São Paulo, paulista eu não sei se é essa a solução, ou seja, aumentar para Congonhas para 22 milhões de passageiros, eu não sei se a cidade vai agüentar esse tipo de coisa. Então eu acho que tem, é o sistema complexo, precisa ser muito bem analisado e chegar a uma solução. Eu não tenho dúvida de que nós temos pessoas competentes para chegar a essa solução.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Porque o problema explodiu após o acidente, qual a razão? Até então funcionava de alguma forma, nós já tínhamos esses problemas. Porque é que esses problemas foram evidenciados a partir do acidente?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu acho que o acidente sem dúvida nenhuma, a situação extremamente trágica e extremamente significativa. Ela, na verdade, deve ter despertado uma série de reações decorrentes disso.

Então, eu acho que tudo vai, se tornou mais evidente a partir daquilo. Ou seja, mesmo problemas com os próprios controladores como o senhor mencionou, como V.S^a. mencionou de pistas falsas ou informações duplicadas, não que o controlador convivesse com isso naturalmente, ele sempre fez os seus reportes, mas após o acidente começou a se ter uma intensificação com mais critério dessa sinalização.

Então, eu acho que o acidente trouxe a sensibilidade mais expostas para esse tipo de movimentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nós podemos dizer que a partir do acidente nós passamos a ter um espaço aéreo mais seguro? As pessoas passaram a operar com mais cautela diz V.S^a., diz V.S^a.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Pode se dizer até que sim. Eu acho, talvez até quando a gente escuta que certos centros de controle estão fazendo operação padrão ou operação que a gente chama de convencio-

nal, isso sem dúvida nenhuma traz segurança maior ao espaço aéreo. Provavelmente gera atrasos no uso desse espaço aéreo, porque as aeronaves são mais espaçadas, mas sem dúvida nenhuma é um procedimento que traz mais segurança. De novo. Nossos sistemas, os nossos sensores, todo o nosso pessoal treinado pela Força Aérea Brasileira têm capacidade e não há hoje limitações que poderiam evidenciar que eles deveriam manter o sistema convencional. O sistema não possui falhas, o sistema é confiável e está estabilizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Os controladores querem a desmilitarização, o que V.S^a. pensa disso?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Esse assunto eu acho que é um assunto que eu hoje não tenho uma opinião formada nem a favor nem contra, eu acho que é um processo que precisa ser muito bem analisado, muito bem planejado, ele deve ser ter se analisado todas as variáveis de formação de controle, de segurança, de qualidade para não acontecer... Nós temos um exemplo muito próximo que é o exemplo da Argentina, onde se mudou de controle de tráfego militar para controle de tráfego civil com uma canetada de um dia para o outro e hoje eles estão enfrentando seriíssimos problemas de controle de tráfego aéreo na Argentina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agradeço a V.S^a. Eu perguntaria ao Sr. Tomaz Jeferson.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu pediria ao Relator para fazer uma complementação de modo objetivo Dr. Carvas, houve aquele momento mais difícil, me parece da crise em relação aos controladores sem ser esse episódio do suposto motim, foi aquela véspera do Natal quando houve uma falha, uma espécie de blecaute do sistema. Eu gostaria que o senhor fizesse uma consideração bem objetiva para eu poder indagar. Que envolveu o *software*, o problema de *software* ou foi pelo menos o argumento apresentado.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na verdade não houve um problema de *software*, houve um problema de queda de energia, aqui na região de Brasília onde o centro de CINDACTA I ele tem na verdade, duas cadeias de baterias que suportam os sistemas em caso de falha de energia. Na verdade a informação que eu tenho, eu não sei se já saiu em algum relatório oficial, mas a informação que eu tenho é que houve uma manipulação do operador técnico das baterias que deixou o sistema completamente sem energia, e nesse caso não adianta as redundâncias todas que o sistema tem de servidores e de rede, porque a hora que cai ener-

gia completamente o sistema derrubado e não existe como se fazer outra alternativa.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não foi a sua empresa acionada para dar o suporte via causa do problema do *software*, por exemplo, placa invertida ao ser colocada na instante de placas e de códigos que apontavam que teria havido uma inversão a um operador colocar uma placa, não foi isso.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não. Essa inversão foi, mas foi exatamente no mecanismo de chaveamento das baterias.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não tem nada a ver com o *software*.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Não, não. Na verdade nós damos manutenção na parte de *software* e damos assessoria nos equipamentos do processamento de dados dos radares.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Qual é a empresa que dá o suporte tecnológico as baterias?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Na parte de baterias eu não sei dizer, mas como eu falei todo o pessoal da aeronáutica é treinado e quem deu a manutenção nesse processo foi um técnico da aeronáutica, que eu saiba.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): então a informação que teria vindo um técnico italiano para dar cobertura e suporte não é verdadeiro.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Isso foi no sistema de comunicação. Houve também uma pane de sistema de comunicação, eu não sei se foi no CINDACTA I ou no CINDACTA II, mas houve uma falha do processo de comunicação, e esse sim, a empresa italiana chamada CIT que fornece todos os postos de operação de comunicação da sala dos centros.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E a razão dessa pane ela foi prontamente reparada ou houve uma falha, se demonstrou ali que não há uma checagem sistemática, que não há um sistema de vistoria permanente dinâmico por parte da empresa?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Isso, eu não tenho essa informação para lhe dar, porque eu não trato diretamente com isso. Eu conheço a empresa como a gente como é fornecedor do sistema, de consoles, nós estamos, temos que interfacear com essa empresa para que o equipamento possa ser bem encaixado na console. Mas o processo de relacionamento dessa empresa com a aeronáutica eu não tenho a informação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Relator.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Presidente, eu só tenho uma pergunta a fazer e uma solicitação a fazer a V.S^a. Eu queria então propor, Relator

eu não tenho pergunta nenhuma a fazer aos outros, só a ele se V.S^a. permitir eu já...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não, por favor.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eu já esgotei aqui a minha participação na tarde de hoje. Eu ainda não estou convencido, não consigo, sinceramente, Dr. Cláudio entender, porque o sistema vinha tranquilo antes do desastre e depois o sistema não conseguiu mais a tranquilidade necessária.

Veja bem, está aí novamente posto o problema. Essa semana nós tivemos vários e vários e vários aeroportos, companhias congestionados, aeroportos congestionados, companhias com problema, atraso, eu mesmo peguei um avião com 2 horas, 3 horas de atraso. Muita confusão no aeroporto, cobranças do Senador. Então eu não estou convencido. Esse problema quando vai terminar? Depois que construir aeroportos, depois que aumentarem o número de pessoal, aumentarem salário. Não há uma sugestão a se fazer de imediato para que a solução venha logo? Para que a população brasileira tenha tranquilidade. Ou nós estamos ter que esperar 3 anos, 4 anos para se solucionar o problema? E haja atraso de avião, e haja população ter problemas. Quem vai pagar, sinceramente, essa pergunta tem que ser feita. Quem vai pagar todo esse constrangimento? Quem vai pagar? Olha que a população brasileira está sofrendo muitos constrangimentos, muitos. V.S^a. pode observar na televisão insatisfações enormes, chega a ponto de saturação, chega até ter problemas de ordem de agressões como houve agora, não é só um não, mais de um.

Então, por que mudou assim rapidamente? Eu não consigo entender. Dr. Ozires me falou, o senhor falou também, mas eu não estou satisfeito. Eu não consigo entender. Não, já vinha o problema, então só por que aconteceu o desastre o problema não termina, começou e não termina mais. Não havia nada antes, está tudo normal? Eu não consigo, sinceramente eu não consigo.

SR. CLÁUDIO CARVAS: É eu...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eu acho que a explicação não me convenceu. As explicações dada aqui tanto por V.S^a., me desculpe quanto pelo Dr. Ozires não me convenceram, não me convenceram.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu como técnico na área de desenvolvimento de *software* e controle de tráfego aéreo eu vou dar a minha opinião pessoal como passageiro que também sou do serviço do espaço aéreo. E acho que o que Dr. Ozires tem bastante sustentação, ou seja, o crescimento do volume de tráfego aéreo é bastante intenso como ele falou.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Mas já não tinha o crescimento antes do desastre, doutor? Já tinha, doutor. Foi em setembro que aconteceu o acidente.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Tinha, eu concordo plenamente. Apesar --

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Então, e por que era tudo normal?

SR. CLÁUDIO CARVAS: O que eu devo de novo frisar é que o sistema de controle espaço aéreo é complexo, ou seja, depende de toda a logística, por exemplo, das companhias aéreas, nós tivemos um evento que foi ligado a TAM na época do final do ano com a parada de cinco ou seis aeronaves, eu não lembro exatamente, isso sem dúvida nenhuma interferiu em toda a logística da TAM. Isso eu não tenho dúvida, está certo? E isso demora algumas horas, senão alguns dias talvez para se repor essa logística toda e ter normalizado a logística toda, ou a definição das aeronaves em cima disso. Então o que eu acho que nós, nem a sociedade, nem ninguém presente aqui neste Plenário precisa esperar 3 a 4 anos para se ter uma resposta, para se ter uma infra-estrutura aeroportuária mais folgada para que possa ser utilizada, mas eu acho que precisa se promover com o encontro de todas as entidades envolvidas no espaço aéreo. Companhias aéreas, INFRAERO como uma infra-estrutura aeroportuária, a própria Força Aérea Brasileira que detém hoje o controle de tráfego aéreo, para se chegar a uma solução planejada de eliminação desse problema, ou minimização--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): De imediato.

SR. CLÁUDIO CARVAS: De imediato. Então isso para mim é estruturação e planejamento que não pode depender só da Força Aérea Brasileira como sendo ela a prestadora de serviço de controle de tráfego aéreo. Ela depende de muito mais informações de outros atores nesse processo e que tem uma influência muito pesada. Não adianta, por exemplo, o dia que nós tivemos, hoje nós estamos com uma pista só operando em Congonhas, se por acaso com o próprio Sr. Jeferson mencionou, houve um problema, uma aeronave que pouse errado, quebre a bequilha e interdite a pista, isso vai ser um caos para o Controle de Tráfego Aéreo Brasileiro, não vai ser só na região de São Paulo, porque a maioria dos vôos se dirigem a São Paulo, então vai parar o Brasil todo. Então isso precisa ser estudado, precisa se criar alternativas. É lógico que Congonhas trabalhar com uma pista só é um problema já atualmente, então tem que se tentar solucionar o mais rápido o problema, essa segunda pista voltar a liberação e assim por diante. Ou seja, hoje a

infra-estrutura é pequena, nós temos que mantê-la o mais tempo possível disponível para a aviação senão vai gerar congestionamento onde quer que seja.

Então eu acho que isso, para não se esperar 3 anos, e se ter uma nova infra-estrutura tem que se fazer um planejamento conjunto com a cooperação de todos esses atores para que haja uma solução a curto prazo.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Obrigado. Eu sugeri, Relator, à presidência se pudesse, se fosse impossível é óbvio, se pudesse... Eu gostaria de ter acesso à relação das pessoas que integram a ATECH e a cópia do contrato da ATECH com a aeronáutica. Eu gostaria de ter acesso a esses dois documentos se houver a possibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu preparo para o senhor.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Eu agradeço.

SR. CLÁUDIO CARVAS: Só para frisar, na verdade, a ATECH não tem um único contrato, nós somos contratados por projetos, então nós temos hoje com a aeronáutica, se não me falha a memória, algo em torno de 4 ou 5 contratos em execução, um deles, por exemplo é a modernização do Centro de Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo de Curitiba.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Se for possível eu gostaria de ter acesso a todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Vamos preparar o Requerimento e já aprovar agora, Senador. Eu perguntaria a V.S^a., a Aeronáutica pretende contratar auditoria internacional para verificar a confiabilidade do Sistema de Controle do Tráfego Aéreo Brasileiro. Qual que é a opinião de V.S^a. a respeito disso?

SR. CLÁUDIO CARVAS: Eu como fornecedor e desenvolvedor para a aeronáutica, e até como procurando expandir as áreas de atuação da ATECH no mercado exterior, eu vejo com muito bons olhos esse tipo de homologação. A nossa homologação hoje, na verdade, é a própria Força Aérea, que faz testes extremamente detalhados em cada um dos nossos sistemas, nós temos na verdade duas fases de testes, uma fase de teste que a gente chama de “infábrica” que é dentro da própria ATECH e uma fase de testes em campo que é já no local definido com o sistema já implantado. Após isso os nossos sistemas passam normalmente por um período de 6 meses de operação em validação desse sistema antes dele entrar em operação. Então isso para nós já é sem dúvida uma certificação que os nossos sistemas estão atendendo as necessidades da Força Aérea Brasileira. Mas eu vejo com muito bons olhos que a Força Aérea como

ela própria detentora desse conhecimento, desse sistema procure uma homologação internacional que sem dúvida nenhuma isso vai ser, vamos dizer assim, mais um cartão de visita para que se facilite a exportação desse sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Agradeço a V.S^a. Perguntaria ao Tomaz Jeferson Vaz de Oliveira. Com os casos mencionados por V.S^a. podemos concluir que há um boicote por parte dos controladores?

SR. TOMAZ JEFERSON VAZ DE OLIVEIRA: Bem, pelos fatos que apresentei seria talvez um boicote uma palavra pesada, mas greve branca, operação padrão, operação tartaruga. Porque como o senhor observou, Senador, eu não entendo, eu acho que Senador não entende um vôo entre Joinville, Foz do Iguaçu até 7h30 da noite não se consegue voar e as 7h31 o espaço Aéreo fica céu de brigadeiro, sem nenhuma aeronave. O outro exemplo como se gasta 3 horas de vôo numa etapa a Salvador-São Paulo quando normal seriam duas horas. Obviamente que o mal tempo, uma espera, 10, 15, 12 minutos, isso até é compreensível e admissível. Agora, eu não tenho não poderia, seria bastante leviano falar que seria uma operação tartaruga, mas o que a gente sente na pele como operador, Senador é que parece que há uma, não sei se má vontade seria a palavra certa, mas talvez tentar forçar a sociedade para provocar alguma coisa para atender os anseios da classe, como foi dito aqui. Eu acho que os controladores são bem treinados, a grande maioria tem um... Exerce o seu lado profissional com eficácia, mas sou, por questões eu não sei, eu volto a dizer eu não entendo os exemplos que nós citamos aqui, e são freqüentes, são freqüentes. Eu citei o último da quarta-feira passada, que eu consegui ontem fazer levantamento na minha empresa. Olha, essa postura que a gente começa, por que é que antes do dia 29 de setembro estava ok e depois do dia 29 de setembro não está mais ok. Por que é que acontecem essas demoras? Eu acho que uma, talvez um dinamismo, não seria a palavra certa, falta de profissionalismo? Eu acho que não. Os controladores são profissionais. Agora, por que é que motiva essas demoras--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A questão é salarial, o que é que V.S^a. imagina?

SR. TOMAZ JEFERSON VAZ DE OLIVEIRA: Sem dúvida pode até em um segundo plano a questão salarial estar aí embutida nesse contexto, uma maneira de atrasar aviação para que as empresas, os proprietários façam junto ao governo os seus anseios para aumentar a salário, alguma coisa nesse sentido. Ou seja, pode, pode estar Senador. Pode estar. Mas

eu como usuário, volto a dizer, eu não entendo, eu literalmente não entendo essas demoras e que afetam a segurança de vôo com toda a certeza. Com toda a certeza. Nós podemos ter um acidente aí, não da magnitude do acidente do dia 29 de setembro, mas uma aeronave caindo por falta de querosene, por falta de combustível, que ela não conseguiu chegar na alternativa, porque houve uma espera demorada naquela rota proposta e o combustível foi consumido.

Então esse aspecto dessa operacionalidade tem que ser olhada com muito carinho, tem que ser revisado e faço das suas palavras as minhas também, Senador. Eu não entendo, eu não entendo, porque estão acontecendo esses fatos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.S^a. é capaz, V.S^a., aliás, já se debruçou sobre a questão da militarização e da desmilitarização. Os controladores querem a desmilitarização, porque o salário vai aumentar. Entre outros motivos. V.S^a. acha que esse pode ser um fator, a desmilitarização, ou seja, isso poderia contribuir para regularidade da nossa aviação, ou para a segurança?

SR. TOMAZ JEFERSON VAZ DE OLIVEIRA: Senador, vamos olhar dois aspectos: Um, como já foi dito, eu acho que o Ministro Ozires Silva, a parte militar, isso na Suécia, na França, a defesa aérea ela faz parte, como o próprio nome diz do militar. Defesa aérea é inquestionável. O aspecto de fazer uma desmilitarização do controle de tráfego aéreo seria uma solução? Eu pergunto ao senhor: Esses controladores que estão segurando a gente no solo em ar se eles recebessem um aumento 100% resolve o problema? Como se a falta de recursos humanos com um aumento salarial ele vai repor essa falta, ou essa necessidade? Eu também não tenho certeza. Eu encaro que, primeiro: A defesa aérea tem que continuar com a Força Aérea, a parte dessa desmilitarização que foi dito o exemplo aqui da Argentina, tem que ser pensado, seria bastante prematuro tomar uma posição. Seria leviano da minha parte dizer a solução é essa. Eu creio que não. Há necessidade de um estudo mais profundo para que não aconteça no Brasil o que nós estamos vivenciando na Argentina. Essa seria a minha posição, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito obrigado.

[soa a campainha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço ao Dr. Rubens Teixeira Alves, ao Dr. Cláudio Carvas, ao Dr. Tomaz Jeferson Vaz de Oliveira e a presidência ainda tem requerimentos que passa a ler e a colocar em votação.

Nos termos do disposto do art. 3º e do art. 58 da Constituição Federal, bem como do art. 148 do re-

gimento interno do Senado Federal, requeiro convite ao Sr. Hélio Costa, Ministro das Comunicações para prestar depoimento a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Os mesmos termos ao Dr. Gustavo Soares Silbert, Diretor-Presidente da Star One para prestar depoimento nessa Comissão e também a convocação do Dr. Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL, bem como do Senador Mário Couto solicitando cópia dos contratos em vigor firmadas entre o comando da aeronáutica e a Fundação ATECH, além da relação de pessoas vinculadas à Fundação ATECH que são os chamados colaboradores. Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovados.

Então, a presidência coloca ainda a Ata da reunião passada sobre a Mesa em votação, Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Nada mais havendo a tratar está encerrada a presente reunião convocando os Srs. Senadores para a próxima quarta-feira quando daremos início há 10ª reunião. Não há no dia de amanhã, mas a quarta-feira da próxima semana. Às 10h30, 11h, em razão da reunião da CCJ.

Está encerrada a presente Reunião.

*Reunião encerrada às 17h00. Senador
Tião Viana, Presidente*

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO,
CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007,
DESTINADA A APURAR AS CAUSAS,
CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES
RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VE-
RIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE
DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS
AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A
PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM
29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM
BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY
DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM
SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO
DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM
30 DE MARÇO DE 2007**

**Ata da 10ª reunião de 2007 realizada em 20
de junho de 2007**

Ata Circunstanciada da 10ª Reunião de 2007, realizada em 20 de junho de 2007, quarta-feira, às nove horas e cinquenta e quatro minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva dos

Senhores Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL, Gustavo Soares Silbert, Diretor-Presidente da Star One, e do Major-Brigadeiro-do-Ar, Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Tião Viana (PT-AC) – Presidente

Mário Couto (PSDB-PA)

Sérgio Zambiasi (PTB-RS)

Leomar Quintanilha (PMDB-TO)

Gilvam Borges (PMDB-AP)

Romeu Tuma (PFL-SP)

Ideli Salvatti (PT-SC)

João Pedro (PT-AM)

Inácio Arruda (PCdoB-CE)

Esteve presente ainda a **Senadora Fátima Cleide (PT-RO)**, não membro da Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo requerimento 401 de 2007, destinada a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no Sistema de Controle do Tráfego Aéreo, bem como nos principais Aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing da GOL e um jato Legacy, que tiveram o seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo, ocorrido em 30 de março de 2007. A Pauta desta reunião destina-se à oitiva dos senhores Dr. Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL, a quem já convido para compor a Mesa; Dr. Gustavo Soares Silbert, Diretor-Presidente da Star One, a quem já convido também para compor a Mesa e, numa segunda etapa, teríamos a confirmar ainda se será hoje o Major-Brigadeiro Ramon Borges Cardoso. Não está definido ainda se poderemos fazer hoje. E a Dra. Silvia Pfeiffer.

Então, a Ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa. Coloca-a em votação, propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado. Passo a palavra ao Senador Leomar Quintanilha, designado pela Presidência como Relator *AD HOC*, para que possa conduzir a oitiva. Indago, antes de passar a palavra ao Relator, se o Presidente da EMBRATEL, Dr. Carlos Henrique Moreira, gostaria de fazer uma apresentação anterior à oitiva? Eu creio que seja do interesse de V. Sa. Então...

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Seria importante, Presidente, ouvir primeiro a manifestação do Presidente da Embratel.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC):

A opinião do Relator também... Esclareço a quem possa estar tendo início ao contato com os trabalhos da CPI que uma das etapas que nós estamos vivendo, já vivemos um relatório parcial sobre o acidente, já foi debatido e aprovado o relatório parcial, interpretando as causas do acidente, as devidas responsabilidades que a CPI tinha o dever de apontar, e agora nós estamos numa fase de discussão e definição sobre a situação do Apagão. Qual a realidade que nós estamos vivendo e quais as perspectivas de proteção a um Sistema de Controle de Tráfego Aéreo mais eficiente no Brasil. E nós estamos vivendo uma realidade de transferência tecnológica, onde o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo brasileiro está saindo do chamado Sistema Controle Radar para um Sistema Controle Satélite e a EMBRATEL e a *Star One* são empresas envolvidas com essa perspectiva de avanço tecnológico, que o Brasil passará a viver em muito... Em breve. O Comando Militar da Aeronáutica também tem opiniões a tratar sobre o tema e o fará, na figura do Dr... Brigadeiro Ramon Borges Cardoso. E, por essa razão, nós estamos ouvindo, nesse momento, o Dr. Carlos Henrique Moreira e posteriormente, o Dr. Gustavo Soares Silbert.

Então, passo a palavra ao Presidente da EMBRATEL e lhe dou as boas-vindas, em nome de toda a CPI.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA:

Sr. Presidente, nós estamos honrados aqui com esta presença no Senado e à disposição para poder ajudar naquilo que for necessário para que os trabalhos da Comissão possam realmente ter uma conclusão razoável. Também agradeço ao sub-Relator essa honra de estar aqui, Senador Leomar Quintanilha. Eu queria comentar um pouco, até para a gente não perder o foco de que a EMBRATEL é uma empresa que tem 42 anos de existência; é uma empresa de âmbito nacional; é uma empresa que foi pioneira na introdução de todas... De novas tecnologias no país e continua sendo. É uma empresa que trouxe comunicações por satélites para o Brasil, desde o início. Então, nosso grupo de satélites na EMBRATEL tem praticamente, a própria vida da EMBRATEL. Eu tive a oportunidade de fazer parte desse grupo de pioneiros de engenheiros de satélite, há 40 anos. E o país, hoje, tem um *know-how* em comunicações por satélite, em 200 engenheiros brasileiros que dão continuidade a toda essa dinâmica de evolução da tecnologia.

A EMBRATEL também, do ponto de vista de empresa de telecomunicações, é uma empresa nacional, está presente em todo o Território Nacional; ela está integrada globalmente por satélites, por cabos submarinos. Ela também tem sido pioneira na liderança

de... Não só de novas tecnologias, mas também como de serviços, lembrando sempre a questão da votação eletrônica no país, que é toda feita pelas redes da EMBRATEL, não é? O sistema de votação, o sistema de pagamentos bancários, as soluções bancárias do Banco do Brasil, dos grandes bancos, Caixa Econômica, são sempre soluções da EMBRATEL junto com satélites, complementadas por satélites. Lembro também que o sistema de satélites da EMBRATEL, ele propicia a Integração Nacional, e nesse momento, sabemos que a TV Senado está sendo transmitida para o Brasil inteiro, via satélite da EMBRATEL. E atingem a 14 milhões de residências, residências essas que recebem televisão via satélite. É a parabólica, que se vê muito nas periferias de grandes cidades no exterior. Hoje já são 14, cerca de 14 milhões de residências que recebem e são integradas culturalmente, socialmente ao país, via os satélites da *Star One*, satélites da EMBRATEL. Lembrando que a *Star One* não é subsidiária da EMBRATEL; a EMBRATEL tem 80% do controle dessa empresa.

Então, essa era apenas uma abreviação para lembrar que é uma empresa gerenciada por brasileiros. Nós temos 4300 engenheiros brasileiros, sendo que 200 especializados em satélites e que fazem toda essa dinâmica, essa liderança; nós nos consideramos muito atualizados tecnologicamente, em telecomunicações, no mundo inteiro. Eu tinha uma pequena apresentação especificamente em relação à vinda aqui, que eu gostaria de seguir. É muito rápido, não é? Então, nós temos aí a... Qual é o papel da EMBRATEL no Sistema de Controle Aéreo Brasileiro e o uso de satélites, inclusive um pouco de Banda X e algumas obrigações. Podemos mudar.

Basicamente, em telecomunicações, telecomunicações o que é? É uma infra-estrutura. Os usuários é que provêm o conteúdo, a aplicação. Não é diferente, no caso do Controle de Tráfego Aéreo. A EMBRATEL tem uma rede de telecomunicações brasileiras, tem satélites também que complementam essa rede e o grande usuário é o Ministério da Defesa, é a Aeronáutica, que tem a sua rede, que tem a sua inteligência, que realmente é o Ministério da Defesa, que é o grande usuário da rede de telecomunicações da EMBRATEL, e ela, então, é que tem toda a liderança e o conteúdo; são eles é que têm. Eu tirei outro gráfico que mostra isso claramente, quer dizer, dá para ver... Dá para ver, nesse gráfico, que... A Aeronáutica tem os CINDACTAS todos, e tem uma rede em São Paulo grande, um centro em São Paulo grande. A Aeronáutica contrata serviços da EMBRATEL, redes terrestres, e aqui tem fibra ótica, têm cabos submarinos, que integram o Brasil inteiro, rotas alternativas; nós temos, para cada link

desse, no mínimo, três rotas alternativas, para dar confiabilidade. E existe um complemento via satélite; o satélite entra aqui, da EMBRATEL, da *Star One*, para complementar essa rede.

Agora, todo o sistema de gerenciamento da rede, da informação, quem opera a rede, é o usuário, que é o Ministério da Defesa, que é a Aeronáutica. Então, nós prestamos serviços, como prestamos aqui para o Senado, com a TV Senado. Prestamos um serviço, a TV Senado usa os satélites da EMBRATEL para retransmitir seu sinal para o Brasil inteiro. Então, da mesma maneira que o conteúdo é do Senado, o Senado é que edita, que programa, a mesma coisa aqui. Inclusive, com relação à segurança, à questão de criptografia, à questão do sigilo, é o usuário que tem que... Que faz o seu controle. A EMBRATEL apenas garante que, dentro da rede dela, ela garante qualidade e segurança. Então, isso é o que é hoje.

Se nós formos caminhar para o que é o próximo *slide*, a banda L. O que quê é a Banda L? Nesses satélites modernos, já têm lá uma frequência específica, chamada Banda L, que está sendo usado para comunicações. E hoje, quer dizer, para comunicações mesmo, para as pessoas falarem, não para navegação e vigilância, ele já é usado. A Banda L existe nos satélites da IRMASAT. A IRMASAT é um grupo internacional que tem uma série de satélites, que fornecem comunicações para aviões e comunicações também para navios e embarcações. São vários satélites comerciais. Aqui tem uma Banda L. Esse sistema, para usar para navegação e para vigilância, está no seu início. Eu acho que, depois, o Brigadeiro poderá explicar melhor. Mas, o que nós sabemos é que a Banda L está em fase experimental há dois anos; os Estados Unidos têm uma experiência; existe também na Europa e... Em suma, em navegação está numa fase experimental. E o sistema é muito parecido com o que nós já temos hoje, quer dizer, o satélite, a banda do satélite é comprada, de um satélite comercial... Quer dizer, não é muito diferente do que é hoje. Quer dizer, essa Banda L, quando ela estiver disponível em satélites que o Governo Brasileiro queira usar, ele vai comprar, pode comprar de um satélite comercial existente, porém, toda a gestão, administração... Será feito pelos órgãos do Governo, como é nos Estados Unidos, pela FAA, como é na Europa também por essa organização que tem essa função. Eu poderia passar para...

Quer dizer, para navegação... Aqui é Banda L, para navegação, que está em fase experimental nos Estados Unidos e na Europa. Para navegação, é muito mais para o próprio avião poder se orientar. Hoje, o uso do GPS e, com a Banda L, vai melhorar a qualidade do GPS, quer dizer, fazer um GPS aumentado

e vai dar uma precisão melhor do posicionamento do avião. Então, o piloto vai saber exatamente onde ele está com uma precisão muito maior. Isso se chama sistema de navegação. Então, essa é uma fase que está em experiência lá fora, nos Estados Unidos e Europa. Da mesma forma, em vigilância. Essa vigilância que está se comentando agora aqui—

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Essa é a Banda L, que está hoje sendo testada nos Estados Unidos.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [pronunciamento fora do microfone].

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: A *Star One* e a EMBRATEL não fizeram ainda esses satélites que tem essa Banda L. Nós podemos fazer nos próximos satélites. Nós temos dois satélites que vão ser lançados daqui a três anos, que nós poderemos comprar com essa banda, que é uma frequência específica. Os satélites que nós temos hoje não foram construídos com essa banda. Existem outras empresas que têm essa banda. Por exemplo, o IRMASAT, que é um consórcio, tem essa banda. O Governo americano está usando essa banda do IRMASAT, que é um consórcio Internacional, é uma empresa internacional. Mas, em havendo interesse comercial do Governo Brasileiro, a EMBRATEL poderá, no seu próximo satélite a ser lançado, além do que ele faz hoje, botar uma frequência específica para uso de Navegação Aeronáutica. A previsão tem um satélite a ser lançado, daqui três a quatro anos, que é a substituição do B-3, e nós temos que começar a encomendar esse satélite ainda esse ano, até o final do ano. Leva dois anos fabricando, quase três fabricando, para ser lançado--

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Tem essa possibilidade? Há a possibilidade?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: A possibilidade é real. Nós tivemos essa possibilidade no C-1 e C-2, que são satélites que estão sendo lançados agora em novembro. Há dois anos, tivemos em contato com o Ministério da Aeronáutica, na ocasião e, naquela ocasião, esse assunto não estava maduro, é experimental, está em fase de consolidação. Acho que o próprio Ministério da Defesa está estudando qual é o melhor caminho aí. Que tem caminhos alternativos aí.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Qual a informação que a EMBRATEL tem?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Nós não temos, nós não somos conhecedores disso, que é muito mais do usuário; nós até somos chamados, muitas vezes, pelo Ministério da Aeronáutica, para ajudar em discussões e tudo, mas a liderança é toda ela... O conhecimento é realmente do Ministério da Aeronáutica, é das Forças Armadas, do Ministério da Defesa.

Mas o que está se usando hoje é basicamente para navegação e é para os aviões poderem ter uma localização melhor. Quer dizer, melhorando o GPS. O GPS hoje é uma... É uma informação que existe de satélite, mas é do Governo Americano, Militar, em que ele usa isso e dispõe para a sociedade, mas têm prioridades para eles. Então, em determinado momento, eles tiram, usam mais para fins deles. Então, esse sistema vai permitir que a gente melhore o GPS. O piloto do avião vai poder se localizar melhor.

A segunda aplicação, de vigilância, essa que está se comentando agora aqui, que é para substituição do radar, quer dizer, isso, ainda... Estão começando agora os testes, não está disponível ainda. É uma coisa muito experimental. O que se fala muito é que vai ser sistema via satélite, mas sempre com *backup* do radar. O radar sempre será um *backup*, que é o que está aqui. Nós escutamos também, aí, sem ter ser muito conhecedores de causa, que existe a alternativa da Banda L a usar também os sistemas terrestres, que o Governo Americano está estudando, o FAA está estudando também. Por isso que eu acho que o Brigadeiro, quando estiver aqui, pode informar melhor, porque eles estão muito a par disso aí. A Aeronáutica tem conhecimento do que está se passando no mundo e eles vão poder explicar bem direitinho como é que está a evolução disso aí. Hoje não é uma coisa ainda disponível, nem todo mundo está usando; está em fase experimental. Tem apenas dois anos essa experiência toda aqui. E nós escutamos que o FAA ainda tem dúvidas se o caminho é Banda L ou se é ter um sistema mais terrestre, complementado por radar e Banda L. Tem aí alternativas sendo estudadas, mas não é uma coisa ainda que se possa dizer... O Brasil quer agora, não está disponível, seria um sistema experimental. É possível, se o Governo Americano, quiser comprar, estudar, que satélites, que empresas hoje têm Banda L disponível, nós podemos ter, em três anos, se houver interesse, mas já existem outros satélites, acho que é uma decisão muito mais do próprio Ministério da Defesa em saber se vai ou não começar esse projeto agora. É... Eu tenho a impressão de que eles estão bem a par de tudo o que está acontecendo e estão se preparando para tomar uma decisão, recomendar ao Governo Brasileiro. Mas isso, em nossa opinião, Banda L é uma coisa ainda experimental, não só para vigilância, como para... Vigilância e navegação. Para comunicação, já é usada Banda L. No IRMASAT se usa.

Eu teria mais outro *slide* aqui que é a questão da Banda X, que é um assunto que tem se falado muito e tem aparecido nos jornais a questão da Banda X. A Banda X é uma Banda que existe em satélites, os satélites da EMBRATEL têm, e que é para uso Militar. No

mundo inteiro, é para uso Militar. Então, é uma banda que nós fizemos um investimento, está lá, os novos satélites estão vindo também com essa banda. E nós temos... O nosso contrato com a ANATEL, ele prevê que isso aqui tem que ser investido e ter sido dada continuidade. Tem uma série de regras lá que fazem com que o Governo Brasileiro tenha total domínio, não só sobre a segurança, sobre a continuidade, sobre o sigilo, sob pena de perder a concessão. Então, a EMBRATEL tem um contrato muito claro e firme com o Governo Brasileiro e, se não performar corretamente, pode perder a concessão claramente no contrato de concessão.

Como é que funciona da Banda X no mundo? Também tem aqui um slidezinho, que é o próximo. É a mesma coisa, quer dizer, o satélite é um repetidor e quem opera a rede são... Normalmente, são as Forças Armadas. A Banda X é usada para segurança, Segurança Nacional. Quem opera essa rede são as Forças Armadas, que têm o seu sistema de sigilo, criptografia, eles definem isso aqui, como é... Eles têm os códigos fonte da criptografia, que permitem a eles total segurança. Nós não temos acesso; isso é fora da *Star One* e da EMBRATEL, isso é feito dentro das próprias instalações das Forças Armadas. Eles usam para uso Militar, segurança e comunicação também.

A EMBRATEL tem um satélite, a Banda X aqui, que é apenas um refletor, como é uma repetidora de celular; satélite nada mais é do que uma repetidora de celular. O sigilo das comunicações está em terra; se as Forças Armadas transmitem um sinal para cá, aqui eles criam um sistema de sigilo e criptografia, que ninguém pode acessar; você pode até receber o sinal, mas é um sinal todo ele criptografado, como todas as empresas têm, acho que até o próprio Senado deve ter sistema de sigilo de comunicações internas, aquelas que são importantes serem criptografadas.

Então, existe um pouco aí de mal entendimento do que é um satélite, a Banda X nada mais é do que um repetidor de microondas, no alto, como é um repetidor de celular. A questão do sigilo, do segredo, da segurança está pelo usuário; o usuário é o Ministério da Defesa. Então, isso é mais ou menos como funciona a Banda X. Nós estamos lançando um satélite, agora em novembro, vamos até ter o prazer de convidar o Senado a participar e ver como será o lançamento; é um satélite novo, e em fevereiro estamos lançando outro satélite. Os dois satélites vão buscar mais de um bilhão de reais e vão substituir outros dois satélites que estão em fase final de vida; o combustível do satélite vai acabando e ele morre. Um deles, o B-1 já morreu e nós tivemos que liberar um satélite, o B-4, para botar no lugar, dar continuidade de comunicação. O B-1 é

um satélite muito importante, toda a televisão usa B-1. As 14 milhões de residências que recebem televisão por satélite, gratuitas, usam esse satélite B-1. Nós já fizemos essa manobra, os engenheiros da *Star One* fizeram essa manobra e está tudo funcionando.

Em novembro, nós lançaremos um satélite novo, que terá também a Banda X e terá também as mesmas características dos satélites de hoje. E vai dar continuidade por mais 15 anos do programa de satélite brasileiro, com toda a garantia. Tínhamos apenas um último *slide*, que mostra as garantias que o Governo Brasileiro tem em relação a *Star One*, garantia de continuidade, de sigilo. Não pode trocar o controle da empresa sem aprovação do Governo. O Governo tem direito a fiscalizar. Nós temos responsabilidades de sigilo, aliás, é normal porque está na Constituição, as empresas de telecomunicações estão... Se não tiver essa responsabilidade, podem perder a concessão. Então, nós temos um documento aí que garante ao Governo Brasileiro, não só as telecomunicações normais, mas também a comunicação via satélite, em particular a Banda X.

Então, eram algumas informações adicionais que eu queria passar e dizer que a EMBRATEL é uma empresa de 40 anos no país; é uma empresa brasileira, 4300 engenheiros brasileiros. Talvez, seja o maior *know-how* de comunicações do país; é um grupo que continua com orgulho de inovar, de criar coisas, de estar participando, ajudando o país, tem uma credibilidade incrível, não é? Esse fato da televisão, da integração brasileira, foi feito pela EMBRATEL. Se o Brasil hoje está integrado culturalmente e socialmente, foi através das telecomunicações. 95% das residências hoje recebem televisão, sendo que, por satélites, são 14 milhões. Se não fossem os satélites, não teríamos televisão em 14 milhões de residências, e é televisão gratuita, não é uma televisão paga. É isso aí. Nós estamos, então, à disposição de perguntas e me sinto muito honrado de estar aqui nessa reunião.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu que agradeço ao Dr. Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL e passo a palavra ao Relator.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Presidente, não seria conveniente ouvirmos as manifestações do Sr. Gustavo Soares Silbert, Diretor Presidente da *Star One*?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Fica a seu critério de V. Exa, Relator.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eu gostaria de ouvi-lo primeiro.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Presidente, como eu já comuniquei a V. Exa, que eu tenho uma reunião de partido, agora, para decidir fatos importantes, eu quero, não questionar, mas quero fazer duas considerações. Se V. Exa. Permitir... Primeiro, eu quero agradecer a participação do Presidente da EMBRATEL, dizer que nós agradecemos algumas, alguns esclarecimentos de V. Exa, que são fundamentais para que se possa fazer uma análise para o nosso futuro. E parabenizar, principalmente, parabenizar a EMBRATEL pelo trabalho que presta ao nosso país. Eu quero dizer a V. Sa. que a EMBRATEL é uma empresa que tem 40 anos prestando serviço a esse país, a toda à nossa sociedade, e eu não gostaria de perder a oportunidade de, frente a V. Sa., para agradecer, em nome do meu Estado, em nome do meu país, os serviços que a EMBRATEL presta à sociedade brasileira. Parabéns pela vinda e parabéns pelo trabalho que a EMBRATEL presta. Muito obrigado. Sr. Presidente, era só.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V. Exa. Tem a palavra, então, o Dr. Gustavo Soares Silbert, Presidente da *Star One*, para fazer suas comunicações.

SR. GUSTAVO SOARES SILBERT: Bom dia a todos. Bom dia, aos ilustres Senadores. Queria também agradecer esse convite, essa oitiva, ao Presidente dessa Comissão, Senador Tião Viana. Creio que o Presidente da EMBRATEL, Carlos Henrique, colocou as mensagens importantes que a gente gostaria de passar. Eu, como Presidente da *Star One*, também tenho muito orgulho do trabalho que nós realizamos com os nossos engenheiros e de continuar a prestar esse serviço para o Brasil. Então, eu estou aqui aberto às perguntas que os senhores poderão ter.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço a V. Sa. Com a palavra, o Relator.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Presidente, senhores Senadores, ilustres convidados, nós registraríamos, inicialmente também, a admiração pessoal, particular que temos pela EMBRATEL, pelo sucesso tecnológico que ela tem tido, nos enche o peito de orgulho de termos uma empresa com essa tecnologia e com essa capacidade de ocupação do mercado. Nós temos aqui algumas perguntas, Dr. Carlos Henrique, com relação à EMBRATEL e gostaríamos de contar aí com a sua compreensão e as respostas. Quem são os Controladores da EMBRATEL? Qual é a composição societária da empresa e qual a participação do capital nacional da EMBRATEL? Sr. Presidente, eu imagino que seria melhor, porque guardaria mais firmeza às respostas, se o ilustre convidado pudesse responder à medida que nós fôssemos formulando as perguntas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Com certeza. Tem a palavra o Dr. Carlos Henrique.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: A EMBRATEL é uma empresa controlada pela TELMEX, que é um grupo mexicano. A TELMEX hoje tem cerca de 95% do capital da EMBRATEL. E ela, TELMEX em si, é uma empresa pública, que tem cerca de 48% de ações na Bolsa, inclusive de Nova Iorque, da Espanha, do México. Ela é uma capital aberta, aqui nós somos também abertos, mas com 95% já na mão. Esse ano passado houve uma oferta pública de compra de ações e os detentores de ações venderam para a TELMEX, publicamente, através da CVM, um processo todo dentro das regras do jogo, eles venderam e, realmente, a TELMEX ainda tem 5% na mão do público, mas ela é praticamente controlada pela TELMEX.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Qual que é a participação do capital nacional?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Cerca de 5% na mão do público.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Qual o faturamento e o lucro líquido da EMBRATEL? Quanto foi enviado ao exterior, na forma de remessa de lucros, nos últimos anos, de 2004 a 2006?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Senador, a empresa, a EMBRATEL, nesses últimos três anos, o que o acionista tem feito é injetar capital. A empresa... Nós encontramos a empresa numa situação praticamente falimentar; ela tinha uma dívida de cerca de oito bilhões de reais, contingências fiscais imensas. Então, desde a compra até agora, a empresa não... Para não dizer que não deu lucro, alguns trimestres tiveram um pequeno resultado positivo. Mas ela é deficitária. O acionista controlador já botou cerca de 6,5 bilhões de reais na empresa, para capitalizar a empresa, para pagar a dívida e para torná-la competitiva. Não foi remetido um tostão para fora. Pelo contrário, só entrou dinheiro; cerca de 6,5 bilhões de reais foram investidos, desde 2004, até agora, ela, praticamente, não deu resultado positivo e continua ainda com algumas contingências grandes, fiscais. Mas, o acionista tem confiança no país. Eu acho que telecomunicações é um investimento de longo prazo, não é? E a empresa, agora, está em condições de competir; nós estamos conseguindo já ser alternativa de competição no mercado, que não era antes. A EMBRATEL hoje já oferece serviço de telefonia local para grandes empresas; foi pioneira na introdução do *triple play*, junto com a NET, oferecendo telefonia junto com Banda Larga e televisão, que tem até aqui em Brasília também. E nós estamos come-

çando a crescer em receita, faturamento de cerca de 8,2 bilhões de reais, que foi o faturamento do ano passado. Mas sem gerar lucro. E só recebemos capital de fora para tornar a empresa competitiva [microfonia]. E é com isso que a EMBRATEL está conseguindo agora investir em satélites. Nós estamos investindo cerca de um bilhão e meio de reais por ano em renovação da rede, que era uma rede analógica, agora está sendo toda migrada para uma rede digital, para poder dar melhores serviços para os usuários finais.

Então, é uma empresa que hoje voltou a crescer. Voltou a dar orgulho para quem trabalha lá, porque o funcionário da EMBRATEL sempre foi muito orgulhoso da empresa, porque foi a EMBRATEL que teve as grandes iniciativas no país. Todas as novidades ligadas ao DDD, ligadas à Internet, tudo isso foi a EMBRATEL que lançou; Internet, no Brasil, quem trouxe foi a EMBRATEL; o DDD, quem trouxe foi a EMBRATEL. Isso criou um orgulho muito grande e a empresa estava numa fase muito ruim. Nesses últimos três anos, realmente, a empresa tomou uma nova vida. Hoje, a gente já enxerga lá luz nos olhos de todo mundo, sabe? Vibração com a empresa...

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Qual é a relação entre a EMBRATEL e a *Star One*? A *Star One* é uma subsidiária da EMBRATEL?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Exatamente, a EMBRATEL tem 80% da *Star One*, e a *Star One* tem um sócio estrangeiro, que hoje é a *General Electric*, que tem 20% da empresa; 80% estão com a Embratel e 20 com a *Star One*. Isso foi uma transação feita, a venda dessa participação acionária foi feita, acho que cerca... Em 2000, com a aprovação da ANATEL e eles têm lá uma presença, mas não são controladores, são minoritários.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Ela também é de capital aberto? Há outros membros?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não, só a GE. EMBRATEL e GE.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): EMBRATEL e GE.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: EMBRATEL tem 80% e a GE 20.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E qual é o faturamento líquido da *Star One*? Foram enviados recursos ao exterior também ou não? Nos últimos anos, 2004 a 2006?

SR. GUSTAVO SOARES SILBERT: Não. Faturamento o líquido da *Star One* ano passado foi 400 milhões de reais, aproximadamente 400 milhões de reais e os lucros são colocados como dividendos, colocados

como dividendos para os sócios, para... 80% para a EMBRATEL e 20% para o sócio minoritário.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Sim, o sócio anterior, que era a SES, ela recebeu os 20% dos dividendos sobre os lucros gerados para a *Star One*. *Star One* é uma empresa lucrativa por si só.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Como é que funciona a transmissão de dados por satélite?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: A transmissão de dados por satélite funciona como funciona para uma rede terrestre. O satélite é um espelho, o que o senhor enviar para lá... Se o senhor enviar dados, ele vai... Se enviar vídeo, imagem de televisão, transmite imagem de televisão; se enviar voz, ele transmite. Então, nós usamos muito o satélite para regiões remotas. O satélite tem uma capacidade limitada de transmissão, sabe? O espectro não é muito grande. Então, a região Amazônica, ela normalmente sempre foi uma área muito usada por satélites. Mas, nesse momento, a EMBRATEL acabou de entregar um sistema de fibras óticas, ligando Porto Velho a Manaus. Então, aquela região toda vai ter um aumento de comunicação... Era limitado pela capacidade dos satélites, fizemos um investimento--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Vai substituir a comunicação de satélites para fibra ótica?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Vai ficar como *backup*. Então, essa integração da região amazônica à rede terrestre, usando fibras óticas, está sendo disponível, aliás, já está disponível, está operacional. Foi investimento também nosso, nos últimos dois anos, para melhorar. Satélite é muito complementar, sabe? Ele não é... Ele não tem muita capacidade de tráfego.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Como se garante o sigilo da transmissão via satélite, a segurança da transmissão?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Senador, eu queria comentar, esse acho que é um ponto importante, o sigilo de comunicação por satélite é o mesmo sigilo que o senhor tem numa ligação telefônica. Então, o satélite é um repetidor. Se... E qualquer um pode receber, como recebe televisão, não é? O sigilo está na origem. Se o senhor quer uma comunicação de segurança, como as Forças Armadas o tem, você tem que investir num sistema de sigilo, de criptografia, tem que realmente, como o senhor faz hoje nas... Os órgãos de Governo fazem, aquelas entidades, até empresas privadas, que querem evitar espionagem industrial, isso tem uma dinâmica de tecnologia muito grande, espionagem contra-espionagem, espionagem

contra-espionagem; ele está ligado muito mais ao investimento do usuário, porque a EMBRATEL, ela não tem como... Não só isso, mas laço de fibras óticas, num laço telefônico aqui para o Senado, a empresa entrega aquele cabo, aquela linha lá, não é? Então, normalmente o que fazem as Forças Armadas quando usam satélites, eles usam sistemas de sigilo próprio, desenvolvidos por eles. E são desenvolvidos pelas Forças Armadas, eles têm um sistema de código lá, de estar mudando para evitar contra-espionagem. Isso é assim no mundo inteiro—

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Para garantir a segurança--

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: O satélite é um mero repetidor. Então, cabe ao usuário se proteger. Mais ou menos, dependendo da importância. As Forças Armadas não compram sistema de sigilo fora. Eles desenvolvem internamente para evitar, exatamente, a contra-espionagem.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O senhor mencionou que, numa região aí, no norte do país, a comunicação por satélite está sendo substituída por fibra ótica. É em decorrência da obsolescência do satélite?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não, não. O satélite, ele tem uma aplicação muito grande em regiões continentais do Brasil, que tem dimensões e tem localidades em todo o lugar. Então, se o senhor pegar, por exemplo, o Banco do Brasil, ele tem uma rede que usa a rede da EMBRATEL de dados, fibras óticas, mas, em determinadas localidades, agências ou subagências, ele põe uma anteninha lá, o Bradesco é a mesma coisa.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Onde, nas regiões mais remotas?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: É um complemento. É sempre complementar, o satélite é complementar. Para televisão, é muito forte; para televisão, ele ilumina o país inteiro. Todo o sistema de televisão brasileiro usa satélite, não só para interligar entre eles, por exemplo, uma televisão Globo transmite seu sinal daqui para Bahia via satélite e lá, retransmite pela retransmissora da Bahia, ou qualquer Estado. Pega um sinal, onde ele é gerado--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Daí a pulverização do sinal, por isso que nas regiões remotas, interior, você, com antena parabólica, via satélite pode ter receber o sinal.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: E foi assim que nasceu um sistema gratuito de televisão que não

foi construído para isso. As televisões compraram o uso do satélite para retransmitir seu sinal de um lugar para o outro e as pessoas começaram a botar antenas, como o satélite é um repetidor, começaram a receber a programação. Hoje já é uma conquista da sociedade, são mais de 14 milhões de residências que recebem gratuitamente, apenas apontando lá e é um direito--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Apenas comprando o aparelho.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Que custa hoje 100, 150 reais. E têm acesso às televisões, inclusive, à TV Senado, com excelente qualidade.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E qual o custo dessa transmissão via satélite?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: O custo depende. Eu não sei o valor porque o satélite, um satélite nosso, desse de comunicação nosso, tem 28 *transponders*, não é? Normalmente, uma televisão pode comprar meio *transponder* ou um *transponder* inteiro. Então, ele está comprando um vinte oitavos do satélite, então, tem um custo mensal, eu não sei o valor. Mas é um custo que...

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O senhor tem idéia de quanto que o Governo Brasileiro paga pelo uso do satélite?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não tenho. Eu acho que o senhor tem esse mesmo acesso pela TV Senado; a TV Senado é o mesmo preço.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Dependendo do volume de serviço.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Eu acho que a TV Senado, eu não sei usa meio *transponder*... Não sei se o Lincoln sabe aí...

SENADOR MÁRIO COUTO: Meio *transponder*.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Meio *transponder*. Mas o senhor tem por aí, o senhor tem a base de preço, de custo. É um valor bem... Eu não sei, assim, de cabeça. Posso, se o senhor quiser a informação, nós podemos--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E o controle de vôo por satélite vai ter um custo adicional?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: O controle de vôo é muito parecido com a situação atual, quer dizer, hoje a Banda L, para controle de vôo é uma frequência especial, que foi definida pelos organismos internacionais, chamada Banda L. Então, suponha que o satélite novo da EMBRATEL venha a ser lançado e haja um interesse do Governo Brasileiro de

que tenha a Banda L. Aí, nós vamos fazer um investimento para botar isso lá, eu não sei exatamente qual é o investimento. E, uma vez lançado, vai ser definido qual é o preço de venda do uso dessa frequência, da mesma forma que é feito hoje com satélite atual. Nós não temos... Eu não tenho condições de lhe dizer aqui qual seria o custo, mas teria um custo para usar aquele satélite, como teria também, se fosse usar o de IRMASAT, que hoje está disponível com Banda L. O IRMASAT pode disponibilizar alguma capacidade, se ele estiver disponível para o Brasil, que parece que tem, teria que se ver qual é o custo. Mas é um valor comercial, como é hoje a televisão pública, a transmissão de televisão, a transmissão de dados, quem aluga serviços. Empresas alugam também para transmissão de voz. Nós temos um usuário que botou antenas de satélites em todas as suas lojas, são mais de três mil lojas, que transmitem televisão e transmitem voz, quer dizer, uma rede toda integrada. Depende do usuário. Eu acho que o usuário...

Então, no caso da Banda L, se houver uma decisão do Governo Brasileiro de usar a Banda L, com certeza, ele vai olhar quais são as alternativas melhores, através da *Star One*, que teria que fazer um investimento ou através de outros satélites comerciais que estejam disponíveis. Mas a competência de usar, de decidir, é do Governo Brasileiro. “Olha, eu quero usar Banda L para Tráfego Aéreo, para vigilância e navegação”. Ele vai tomar essa decisão e vai se preparar para isso, vai usar essa tecnologia, seus operadores, toda a sua competência de usar uma banda, como eles têm hoje com a Banda X, por exemplo, eles operam. Nós nem sabemos o que eles fazem com a Banda X, mas eles estão renovando as antenas, eles compram as antenas para receber, se eles põem em navios militares ou se põem em equipamentos de guerra, nós não sabemos; é uma questão sigilosa deles, uso deles. Da mesma maneira vai ser a Banda L para tráfego, para navegação e vigilância, é uma decisão das autoridades que são responsáveis pelo Tráfego Aéreo.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Presidente, quais as dificuldades para a concessão da “*golden chair*” para o Governo Brasileiro?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Eu fiz uma apresentação, até tomei essa iniciativa porque é uma coisa que tem se falado muito. Na realidade hoje, a EMBRATEL, através da *Star One*, tem um contrato com o Governo Brasileiro, que dá todas as garantias de continuidade, de controle, de venda de controle acionário, e nós estamos à disposição para, se for uma demanda do Governo Brasileiro, de dar o que for necessário porque nós sabemos que é impor-

tante o sistema de satélite para o Governo Brasileiro. Então, todas as garantias que forem necessárias, nós estamos dispostos a estudar. A “golden chair”, ele entra por uma discussão societária, que também... Nós não estamos fechados a nada. O importante, que nós entendemos, e isso já foi feito quando a EMBRATEL botou no ar a Banda X, e que fez um contrato com o Governo Brasileiro, a *Star One* e a EMBRATEL podem perder a autorização e concessão se não performarem corretamente, se não mantiverem o sigilo, se não mantiverem a continuidade, se não fizerem os investimentos. Nós estamos fazendo investimento, agora, de um bilhão de reais, que envolve Banda X. Se nós não performarmos, nós perdemos a concessão, automaticamente. Então, se forem necessárias novas garantias ao Governo Brasileiro, para dar... O que está faltando a mais, nós damos. Nós discutimos, sentamos, vamos avaliar, dentro daquilo que é tudo legal e jurídico. Mas, o mais importante, o Governo já tem--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): A própria “golden chair” já seria uma forma de garantia que o Governo Brasileiro teria--

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Mas já tem hoje. Eu estou apresentando ao senhor até o contrato que nós temos com a... Eu vou dar a cópia aqui. Nesse contrato, dá todas as garantias que a EMBRATEL, através da *Star One*, é obrigada a dar ao Governo Brasileiro. Está no contrato de concessão. As garantias estão dadas. Se essas não são suficientes, nós damos as que forem suficientes. Estamos abertos para estudar. A “golden chair” virou um assunto da época da venda da EMBRATEL para a TELMEX, colocou-se isso aí. Fez parte, o grupo de empresas que queria comprar a EMBRATEL também, botou isso na mesa. E, desde aquela época, nós estamos à disposição. O que está faltando para dar as garantias que o Governo precisa para a continuidade do serviço, para segurança, para sigilo, para qualidade de serviço. Isso, eles colocaram isso no contrato de concessão e está no contrato de concessão. Se precisar de mais alguma coisa, a EMBRATEL está à disposição. Nós não temos problema de dar. Eu acho que nós somos prestadores de serviços, concessionários, autorizatários. Então, nós trabalhamos em nome do Governo, quer dizer, nós temos a responsabilidade, perante o Governo, de fazer tudo aquilo que ele quer. Se houver necessidade, se for julgado, o Governo Brasileiro diga: “Não, nós queremos mais garantias”. Nós estamos à disposição. Nós somos contratados pelo Governo para prestar serviço; nós não somos donos do serviço. Nós temos que praticamente cumprir os contratos. Agora, nós temos contratos de concessão. Por exemplo, a *Star One*, no

ano passado, renovou o seu contrato de concessão, de autorização e pagou 12 milhões de reais. E esse... Essas garantias que hoje fazem parte desse contrato foram vistas, foram dadas como suficientes. Isso em abril do ano passado. Então, nós assinamos esse contrato e não se falou em nada; aparentemente, as garantias que existem hoje são suficientes. Mas nós estamos abertos a discutir.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Perfeitamente. Quais as vantagens dos novos satélites? O C-1 e o C-2. E essa tecnologia desses novos satélites é nacional?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não... Satélite é uma coisa de capital intensivo. Hoje existem poucas empresas no mundo que operam satélite. Houve uma consolidação muito grande. A *Star One* é uma das poucas empresas pequenas; nós temos quatro satélites, não é? E, basicamente, os satélites são fabricados fora. O satélite que nós estamos comprando é comprado da ALCATEL, só que nós temos um grupo de engenheiros morando lá na França há três anos já. São seis engenheiros, estão sendo... Estão, há três anos, acompanhando a fabricação. Então, nós temos um domínio. A *Star One* tem um know-how de satélites, um conhecimento de satélites há 40 anos, dentro da empresa. Os primeiros satélites... O primeiro satélite que foi lançado no mundo a EMBRATEL participou. Então, nós temos o know-how de saber comprar bem e de saber operar bem. Nós operamos o satélite diretamente. Nós controlamos o satélite. Nós acompanhamos a fabricação; nós compramos o satélite; nós especificamos a compra e nós aceitamos o satélite. O satélite e o foguete também, o foguete, que é o lançador. Isso está custando agora mais de um bilhão de reais, os dois satélites que são mudados.

A tecnologia é uma tecnologia que não tem evoluído muito; é meramente um repetidor. O satélite é um repetidor. O sinal que sobe, ele desce. O que hoje, os satélites que estão sendo lançados agora, eles vão ter Banda X, para dar continuidade com os serviços do Governo, vão ter a Banda C, que é o que se faz hoje com a televisão, com tudo. E vamos ter a Banda K.U, que é uma banda usada hoje para Internet e também por TV por assinatura, essa banda pode ser usada para isso também. Mas o nosso objetivo maior é levar a Internet para as áreas remotas do país, como têm televisão, com 14 milhões de casas, nós queremos, com essa Banda K.U, poder levar Internet também para as áreas remotas do país. Essa oportunidade.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Permitir a sua efetiva democratização, para que toda a população possa ter acesso.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Exatamente. Aliás, o acesso nas áreas rurais, hoje, economicamente, só é feito por via satélite. É assim que existe nas 14 milhões de casas. E aí que tem uma oportunidade eventual, ainda que com custo alto, de levar a Internet para escolas rurais, inclusão digital em escolas rurais. Não tem outra alternativa a não ser via satélite, uma anteninha lá e os novos satélites vão permitir a Banda K.U, essa banda que é usada para... Tem essa possibilidade.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O Presidente da *Star One*... Que outros países usam o serviço da *Star One*? Quais as nacionalidades dos acionistas estrangeiros da *Star One*?

SR. GUSTAVO SOARES SILBERT: Hoje, 100% do serviço que a *Star One* presta está no Brasil e a nacionalidade dos acionistas, 80% da *Star One* é da EMBRATEL, empresa brasileira, e 20% de um fundo americano, que se chama de EECORD(F), do grupo *General Electric*. Então, hoje os nossos satélites cobrem 100% do território nacional e os serviços desses satélites, hoje, são somente para o Brasil.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sr. Presidente da EMBRATEL, é comum as Forças Armadas de outros países usarem os serviços de empresas privadas para transmissão de dados via satélite? E qual o tratamento dado à informação sigilosa?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Eu acabei de dar um exemplo aí na Banda L, já como navegação e vigilância. A FAA está usando satélites do IRMASAT.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Outros países usam também?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Usam. Está na apresentação que eu vou deixar consigo. Nessa experiência hoje do FAA, para uso da Banda L para navegação e vigilância, eles estão usando satélites do IRMASAT. Na Europa, têm outros exemplos. O satélite é um investimento tão grande, um risco tão grande de perder o satélite, que você tem que ter muitos satélites para poder fazer sentido. Por isso é que houve uma consolidação grande. A *Star One*, ela só sobrevive porque ela complementa a EMBRATEL. A gente sente que é importante para a EMBRATEL ter, para o nosso país--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E o satélite também um complementa o outro na informação?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Um serve de *backup* para o outro. Esse satélite B-1, que acabou

a vida dele, nós tivemos que esvaziar o satélite e botar no lugar dele.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Você vê, nesse uso aí do GPS, a sintonia dele é com dois, três satélites simultaneamente, não é isso?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Sim.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Exatamente para ter a segurança da informação?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Isso. Exatamente. E a Banda L vai permitir isso daí também.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eu teria mais uma última pergunta aqui ao nosso Presidente da EMBRATEL. Quais as vantagens e as desvantagens de um sistema unificado de Controle do Espaço Aéreo, Aviação Civil e Defesa, com relação à transmissão de dados via satélite?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Senhor Senador, eu posso comentar sobre a rede de telecomunicações que suporta isso. E a rede é uma rede hoje que é integrada, sistemas de fibras óticas com satélites. Ele sempre será... A maneira de se usar ou como sistema integrado ou com sistema não... Então, eu não tenho como opinar sobre a parte do usuário, nós não temos conhecimento nem domínio.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Não importa se é Aviação Civil ou se é Defesa?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não, não. Vai usar o nosso sistema. Vai usar. E é assim no mundo inteiro. Os órgãos que controlam e gerenciam a Navegação Aérea, eles usam serviços de terceiros. Eles não vão fazer uma rede... Ficaria totalmente não econômico, mas se contrata serviços porque têm diversas ofertas, não é? Os satélites de comunicação, eles não são exclusivos da EMBRATEL. Existem outros satélites que também estão disponíveis no Brasil, a INTELSAT tem satélites aqui, que cobrem o Brasil. Então, o usuário brasileiro pode sempre... No caso da Banda X, que é um caso que a gente fala muito, as Forças Armadas estão muito bem relacionadas com a *Star One*, com a EMBRATEL. Eles têm uma relação de... De tecnologia, de conhecimento, de informação. Nós trabalhamos muito em conjunto. E como nosso centro de controle é em Guaratiba, no Rio de Janeiro, a gente leva essa vantagem, porque o centro de controle é brasileiro, operado por brasileiros, em Guaratiba no Rio de Janeiro, tem um outro *backup* em Tanguá, Itaboraí, que dá também a segurança à Guaratiba.

Então, a gente tem uma competência brasileira. E esse é do Brasil, não importa se é privado ou se não

é. Porque nós hoje operamos por uma autorização ou por uma concessão. Autorização e concessão... É domínio público, não é? A gente opera seguindo as regras do país. Seguindo os contratos, aquilo que foi contratado, não é? Então, isso é domínio. O Brasil nunca vai perder isso aí. Nunca vai perder. Não tem a menor chance de perder, como não perderia também na parte de telecomunicações normais, que têm muito mais importância do que o próprio satélite. Se for dizer, por exemplo, hoje, o Tráfego Aéreo, o que quê é via terrestre, via, eu diria que 90%, 95% é via terrestre, fibras óticas, redes alternativas, é uma rede imensa que tem aí. O Brasil investiu, Senador, nos últimos oito anos, em telecomunicações 172 bilhões de reais. O senhor fala em pacotes de crescimento econômico, em telecomunicações, foi feito, nos últimos anos, 172... Nós temos a melhor tecnologia.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Uma verdadeira revolução no sistema de comunicação brasileira, não é?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Exatamente. Nós estamos... Não é EMBRATEL, todo o sistema brasileiro está perfeitamente equipado e adaptado, integrado globalmente, através de um investimento feito pela iniciativa privada, 172 bilhões. O ano passado foram 13 bilhões de reais, que foram investidos. A EMBRATEL investiu um bilhão e meio. Então, nós temos uma conquista da sociedade, que é esse sistema que está operando hoje aí. E é da sociedade, não é da EMBRATEL. Não se tira mais isso aí. É...

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Muito bem, Dr. Carlos Henrique, Dr. Gustavo, obrigado por suas informações. E eu estou satisfeito com as informações--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Uma consideração que eu ainda precisaria fazer aqui ao Dr. Carlos Henrique e também ao Dr. Gustavo, seria o seguinte: Em 2004, em junho de 2004, foi feito um anúncio oficial da suposta “golden chair”, Governo Brasileiro e *Star One*. E eu gostaria que os senhores pudessem informar, inclusive, com a presença sua, Dr. Carlos Henrique, as razões e a situação atual. Andamos como deveríamos ter andado? Estamos num momento propício e que significa toda uma involução favorável? A Força Aérea Brasileira tem o mesmo entendimento? Eu gostaria das considerações dos senhores sobre isso.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Sr. Presidente, em 2004, naquele processo de compra da EMBRATEL pela TELMEX, comentou-se e falou-se e... A TELMEX teve um contato com o Governo Brasileiro e com o Ministro das Comunicações e várias reuniões tiveram, com relação a essa possibilidade

da “golden chair”. E ela foi perdendo interesse, não pelo nosso lado, até porque, pelo nosso lado, o nosso pensamento é que o contrato que existe hoje entre a *Star One*, EMBRATEL e o Governo Brasileiro já dá todas as garantias. Mas havia aquele interesse de caminhar numa idéia de “golden chair”, praticamente replicando os mesmos direitos que já tinham no contrato de concessão, contratos de descida de autorização, não é? E como o interesse era do Governo e o Governo aos poucos foi deixando de falar, o assunto morreu. Não, obrigado. Ele morreu muito mais porque acho que todos sentiram que não havia necessidade e... Sr. Presidente...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Desculpa...

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Eu sei, sei... Sr. Presidente, o assunto “golden chair”, ele nasceu no processo de compra da EMBRATEL pela TELMEX. O outro grupo que estava interessado falou nessa questão de “golden chair” e o Ministro das Comunicações da época, Eunício de Oliveira, chamou a TELMEX para conversar sobre essa possibilidade. E foi iniciado um processo de se estudar; várias reuniões tiveram sobre esse assunto entre advogados da TELMEX e advogados... E um assessor do Ministro Eunício de Oliveira. Só que, como já existia esse contrato entre a *Star One* e o Governo e a ANATEL lá, que... Em que dá garantias, nesse trabalho que foi sendo feito, ele, aos poucos, ele foi parando de ter interesse pelo próprio Governo. O próprio Governo perdeu interesse. Nós sempre estivemos ali, chamados para todas as reuniões, fomos a todas e fomos negociando e negociando. E, no final, o que quê acabou a “golden chair”? A “golden chair” é um direito de veto que dá garantias ao Governo de uma série de... Só que todas essas coisas já estavam no contrato de concessão. Estão no contrato de concessão. E acabou o próprio Governo não falando mais, então, como--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O senhor acha que, com isso, não houve qualquer dano à Força Aérea Brasileira, que seria beneficiária, mais adiante, do sistema. Não teria havido, de forma alguma--

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não. Nada. Porque o que se falou, na época...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Porque a possibilidade de intervenção fica subtraída, quando não foi levada adiante.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não. Hoje, se nós não performarmos o contrato que tem aí, que existe, entre a *Star One* e a ANATEL, nós perdemos a concessão automaticamente. Perdemos até com possibilidade de reversão para o Governo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas, se não tem a “*golden chair*”, não vai ter a...

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Tem contrato que é mais forte do que a “*golden chair*”.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, o senhor fica absolutamente tranqüilo, pela força contratual--

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Estamos à disposição--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E acha que, com isso, não há prejuízo algum à Força Área?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não, nenhum. Eu entendo que as Forças Armadas estão muito satisfeitas com a EMBRATEL. Muito satisfeitas. Tiveram agora até, como nós estamos lançando o C-1 e C-2, e fizemos um investimento aí de cerca de 40 milhões de dólares...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Porque esse assunto foi muito debatido aqui, em discussões anteriores, com os setores que estariam vinculados à ANATEL, setores vinculados à ANAC, todos eles estabeleceram preocupações, deixaram nas entre linhas do debate as preocupações--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Mas é que Presidente afirmou que havia outras formas de garantia consignadas no contrato--

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: É que o próprio Governo acabou... Viu que eram as mesmas coisas que estão aqui nesse contrato...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Valor da “*golden chair*”.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: E, mais interessante ainda, Senador, naquela época, nós não tínhamos vencido o contrato. Em abril do ano passado, foi firmado um novo contrato. E esse seria um momento do Governo querer: “Não, as garantias estão boas ou não”. Mas não foi firmado porque, em 2004, houve essa questão da “*golden chair*”. Em 2006, que é esse contrato aqui, foi firmado, mantendo as mesmas garantias que existiam anteriormente, que são essas garantias aqui. Quer dizer, todas que... Nós não podemos vender, nós não podemos fazer nada, não podemos transferir controle acionário, tem que ter operação no Brasil, atendimento prioritário aos órgãos de Governo. Se tiver problema no satélite, nós temos que priorizar o Brasil; continuidade de expansão, e estamos cumprindo agora, investindo um bilhão de reais; atendimento preferencial aos órgãos da Presidência da República. Está tudo no contrato aqui. Eu vou deixar com o se-

nhor porque esse documento aqui, ele foi firmado o ano passado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então, risco de prejuízo de Segurança Nacional, de defesa, é zero por... Em razão da segurança contratual. Os senhores afirmam isso?

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: E mais ainda, senhor Senador. Nós estamos à disposição, se isso aqui não for suficiente, acrescentar. Nós perguntamos isso para a ANATEL, há algum tempo atrás. Se isso aqui não é suficiente, nós estamos abertos. Queremos dar toda a garantia ao Governo Brasileiro. Nós estamos abertos. Se isso aqui não é suficiente. Tem que ter o centro de controle de--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Entendi. Eu acho que isso dissipa qualquer preocupação a mais que tenham apresentado nos debates anteriores.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Não tenho dúvida. Nós somos autorizatários do Governo Brasileiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Perfeitamente. Indago se a Senadora Fátima tem alguma indagação a fazer. Então, a Presidência agradece muito ao Dr. Carlos Henrique Moreira, Presidente da EMBRATEL, e ao Dr. Gustavo Soares Silbert, Diretor-Presidente da *Star One*. Muito obrigado pela presença, que foi esclarecedora e em muito contribuiu para os trabalhos dessa CPI. Muito obrigado aos senhores.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Muito obrigado. Tenho três cópias aqui, do que foi feito, inclusive, com contrato de autorização que fala nessas garantias.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Obrigado.

SR. CARLOS HENRIQUE MOREIRA: Estamos aí à disposição.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Muito obrigado. A Presidência suspende os trabalhos por 15 minutos para reiniciar ouvido o Major-Brigadeiro Ramon Borges Cardoso

[sessão suspensa às 10h55].

[sessão reaberta às 11h05].

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): [soa a campainha]. Estão reabertos os trabalhos da CPI. Concedo a palavra, neste momento, ao Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, que irá expor exatamente qual a visão e qual o planejamento estratégico que tem a Força Aérea Brasileira, quais as expectativas que a sociedade pode ter em relação ao futuro do sistema do Controle de Tráfego Aéreo Brasileiro, bem como um levantamento situacional sucinto,

é claro, porque já tivemos a oportunidade de ouvir outros Brigadeiros que abordaram um tema atual. Agora, não tivemos, com mais detalhamento, uma expectativa futura de segurança e de plena tranquilidade à sociedade brasileira que creio, será um momento mais importante da CPI, transferindo a palavra e a condução dessa visão e dessa organização que tem a Força Aérea, numa visão, numa ação longitudinal, que diga respeito aos próximos 10, 15, 20 anos do sistema do Tráfego Aéreo no Brasil.

Então, com a palavra o Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges, a quem agradecemos o convite aceito para colaborar com os trabalhos da nossa CPI.

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Muito obrigado, Excelência. Eu vou fazer uma apresentação bastante rápida. Como o senhor disse, a parte nossa do Sistema de Controle do Espaço Aéreo já foi bastante vista e apenas alguns detalhes a mais sobre o planejamento. Nós temos uma política aprovada para o controle do Espaço Aéreo. Essa política foi aprovada em 22 de setembro de 2004 e que tem como objetivos manter o país no maior nível de qualidade possível, implantar novas tecnologias, aumentar a capacidade, sem diminuir a segurança, fazer investimentos na modernização e fazer a formação de controladores e de operadores do sistema. Isso foi transformado num plano de desenvolvimento para o Controle do Espaço Aéreo, a última versão aprovada em 21 de novembro de 2005, dentre os quais algumas ações que ficaram estabelecidas, foram a segurança do Tráfego Aéreo, o gerenciamento e o controle do Espaço Aéreo e ainda, mais uma vez, aperfeiçoamento e adequação do apoio ao homem.

Como resultado desses itens, nós temos o Programa Plurianual do DECEA, que foi aprovado em 25 de novembro de 2005, no qual estão estabelecidas as ações para o período de 2006 a 2009. Nessa documentação, definindo cenários os recursos e as prioridades. E é a partir dessa documentação e de acordo com os recursos orçamentários destinados ao DECEA que nós fazemos o nosso planejamento anual de trabalho.

Essa é a nossa área de responsabilidade, que já foi comentada aqui também pelo Comandante da Aeronáutica, o Brigadeiro Saito, nós temos 22 quilômetros de área de responsabilidade, sendo oito milhões e meio num território e também temos um relacionamento com 13 organizações Internacionais de Controle do Espaço Aéreo, que são as nossas vizinhas nessa atividade de controle. Do que nós éramos antes, três radares, em 1970, já mudamos para essa quantidade enorme de radares agora, são 151 radares primários e secundários, que são utilizados para fazer o controle das áreas terminais e dos centros, dando-nos uma

cobertura, como já foi explicado, acima do nível 290, nível 300, que é o nível da aviação comercial.

[soa a campainha].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Esses são alguns exemplos de radares, esse é um radar de longo alcance. Próximo, por favor. E este é um radar de pequeno alcance, que é utilizado nas áreas terminais. Essa parte da antena é o radar primário e a parte de cima o radar secundário, que é o que recebe as informações dos *transponders* das aeronaves, que é o grande futuro e que eu vou falar um pouquinho mais detalhado sobre esses radares, logo em seguida.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Podemos. Eu posso voltar a transparência, que eu mostro ao senhor aqui? Sim.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Então, esses radares aqui são 25 na área amazônica, de longo alcance, sete na área do Nordeste, de longo alcance; oito na área de Brasília e mais cinco na área de Curitiba. Esses são os radares de longo alcance.

SENADOR ROMEU TUMA (PT-SP): [pronunciamento fora do microfone].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Sim, senhor. É... A implantação do SIPAN-SIVAN é que deu... Era uma zona onde não existia nenhum radar até 2002. A partir--

SENADOR ROMEU TUMA (PT-SP): [pronunciamento fora do microfone].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Voava nessa região, apenas sendo feito controle por meio de comunicações.

SENADOR ROMEU TUMA (PT-SP): [pronunciamento fora do microfone].

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Ouvido, voz e ouvido. E depois, os radares de pequeno alcance, ele são colocados próximos aos aeroportos. Brasília, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Rio de Janeiro, então, todas essas cidades têm alguns radares desses de pequeno alcance para controlar o número de aeronaves que é maior. Então, a velocidade de rotação dele também é maior, para dar informação com mais velocidade. Pode passar, por favor.

E essa, então, é que é a nossa cobertura de comunicações, no país como um todo, também em altitude, porque, obviamente, algumas áreas nossas aonde não existem Aerovias, a cobertura é feita através de outro

tipo de comunicações de longo alcance. Mas, para o Controle do Tráfego Aéreo, esse é o tipo de cobertura utilizado para as aeronaves que fazem os seus vôos comerciais. Esse sistema, ele está dividido em vários subsistemas: meteorologia, cartografia, telecomunicações, auxílios à navegação, informações aeronáuticas, busca e salvamento, inspeção em vôo, gerenciamento do espaço aéreo e Defesa Aérea. E isso tudo é que faz com que ele seja integrado realmente, para permitir que os equipamentos sejam utilizados para ambos os sistemas, tanto para a parte de Defesa Aérea, como para o gerencialmente do espaço aéreo. Próximo.

Essa aqui é uma visão pictórica da rede de estações meteorológicas. Os senhores podem ter uma idéia de que realmente ela está espalhada em todo o Brasil. Essas vermelhas são estações meteorológicas de superfície e as amarelas estações meteorológicas de altitude. Essa estação de altitude, ela solta balões que fazem coletas de vários dados da atmosfera como temperatura, umidade, velocidade do vento e todas essas informações são passadas para um centro mundial que faz o prognóstico, e o Brasil é responsável também por fazer esse tipo de trabalho.

As cartas, que também são responsabilidade nossa, englobam todas as fases do vôo. Então, desde o momento em que o piloto está no chão com uma aeronave, ele fazer a sua decolagem, subida, vôo e rota, descida e pouso são cartas que são criadas pelo controle... Pelo Comando da Aeronáutica, especificamente pelo nosso Departamento de Controle do Espaço Aéreo, de modo que essas informações sejam fidedignas, confiáveis, para permitir que os vôos sejam realizados com a segurança. Essa também é uma responsabilidade de Estado e que nós executamos. Busca e salvamento. São dois sistemas COSPAS/SARSAT, americano e russo, que nós fazemos parte, com três estações localizadas em Manaus, Recife e Brasília, que recebem informações satelitais das aeronaves que tenham acidentes. De modo que isso nos facilita, dando uma área provável de impacto e, com isso, nós não perdemos tempo para descobrir o ponto onde a aeronave está, facilitando, dessa maneira, o resgate, que é muito importante, durante os acidentes, quanto mais cedo nós chegarmos ao local, maior a probabilidade de vida das pessoas que estavam envolvidas no acidente e que tenham sobrevivido a ele.

Esses são os equipamentos como um todo, também espalhados no Brasil, há uma quantidade bastante grande de equipamentos que nós temos que fazer a concepção, fazer a licitação, comprar e instalar, operar e manter, durante todo o ano, 24 horas por dia. O número total é... De radares, 174, que é um número bastante elevado e aí não apenas aqueles que estão voltados

para o Controle do Tráfego Aéreo, mas temos também radares meteorológicos, radares de aproximação e até radares que controlam as aeronaves quando elas estão no solo. Temos também vários auxílios à navegação, que são chamados por essas siglas VOR, DME e ILS, também espalhados em todo o país, e que facilitam ou aprimoram a qualidade da informação para permitir pousos e decolagens, saídas e chegadas com garantia para todos os aeroportos que estão catalogados dentro dessas classificações específicas, que é a operação de vôo por instrumentos. Não são todos os Aeródromos do país que podem operar por instrumentos. Alguns têm que operar apenas em condições de vôo visual e, nesse, não há esse tipo de equipamentos, que é uma coisa que vai ser mudada, que eu vou falar logo em seguida. Próximo, por favor.

Então, aqui nós vemos um grande número, 5877 equipamentos hoje instalados e sendo atualizados periodicamente. Próximo, por favor. As nossas organizações, também espalhadas em todo o país, são quatro centros integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo; temos um serviço regional de proteção, que está em São Paulo; temos 78 destacamentos de controle do Espaço Aéreo. Esses destacamentos, alguns são de comunicações e outros de comunicações e radar. E temos também os grupos da INFRAERO, que fazem o seu apoio à navegação, em número de 81, e estações permissionárias, que apenas transferem informações para as aeronaves que estão chegando a determinados Aeroportos que não têm maior apoio e que precisam dessas informações. Nós formamos esses operadores para que eles possam operar e atualmente são 512 estações que estão em funcionamento no país como um todo. Próximo, por favor.

Então, isso, Excelência, é que nos dá esse sistema integrado, porque nós podemos usar todos os equipamentos de radar e de comunicações, passando isso para uma síntese, que é utilizada de uma maneira única, tanto para o Controle de Tráfego Aéreo quanto para Defesa Aérea. E a grande facilidade nossa é que os *softwares* foram desenvolvidos por firmas brasileiras, contratadas pela Força Aérea, para que a gente tenha essa capacidade tecnológica de tratar de Controle de Tráfego Aéreo e são poucos os países que têm essa capacidade hoje. Esse *software*, inclusive, está sendo exportado; a Venezuela comprou um novo centro e fez uma licitação internacional e quem ganhou foi esse *software* que nós temos aqui. Próximo, por favor.

Dentre os projetos que nós temos em andamento, nós estamos completando e substituindo sistemas de comunicação nas áreas Sul, CINDACTA II e Nordeste, CINDACTA III. Estamos também fazendo a substituição do sistema de tratamento e visualização de dados,

que é o sistema que recebe as informações dos radares e transforma essas informações em dados para o controlador. Isso está sendo feito também na área de Curitiba e de Recife. Curitiba terminando em outubro desse ano, e Recife terminando em outubro do próximo ano. Esse mesmo sistema, nós estamos fazendo em vários controles de aproximação, que são Aeródromos como Belém, Fortaleza, Recife, Natal, Rio Branco, Manaus, Porto Velho, novos equipamentos que estão sendo instalados nessas localidades, em substituição aos equipamentos que lá estão.

Estamos também fazendo substituição de sistemas de energia e a parte de climatização, principalmente na área da Amazônia, que é muito importante para a gente manter a temperatura e umidade onde os equipamentos estão trabalhando e lá nós temos condições bastante adversas nas duas posições, tanto temperatura quanto umidade. Estamos fazendo também implantação de novos radares, tanto primários como secundários, e uma implantação de sistemas de meteorologia e de auxílios à navegação que possam aumentar a nossa capacidade de fazer planejamento. E, por último, a implantação do novo sistema CNS/ATM, que eu vou entrar em um pouquinho mais de detalhes, logo em seguida. Próximo, por favor.

Os radares também nós estamos fazendo um trabalho de longo prazo; começou em 2001 e vai até 2011. Fizemos já uma substituição de 40 radares secundários e já foram completadas as modernizações dos primeiros 39 radares primários. A segunda fase começou agora e estamos completando mais 26. E isso vai nos dar um aumento de 10 anos na vida útil de todos esses radares, com custo aproximado de 200 milhões de dólares para todos os radares. É um custo, mais ou menos 1/3 do valor de cada radar, e nós estamos aumentando a vida útil dele em 10 anos. Então, nos pareceu melhor do que comprar um radar novo. Próximo, por favor. Em termos de pessoal, nós estamos com essa lei de efetivos, que foi aprovada em 06 de julho de 2006, que nos permitiu aumentar a quantidade, principalmente, de suboficiais e sargentos para 26 mil e 200. Com isso, nós estamos aumentando a formação de controladores, que ela vinha num nível que era apenas o suficiente para suprir aqueles que estavam saindo, com poucos acréscimos, porque nós temos uma média de 60 controladores que passam para a reserva ou saem da Força Aérea, por ano, e nós precisávamos aumentar esse número. A partir, então, de 2002, foi aumentada a capacidade de formação da escola e, a partir de agora, de 2007, ela foi aumentada ainda mais, com novas turmas, o que vai nos permitir, em 10 anos, de 2000 a 2010, aumentar em 1100 o número de controladores existentes no país.

Mas, de modo que já, a partir de 2008, final de 2008, nós teremos um número de controladores adequado para as atividades atuais. Mas nós precisamos continuar aumentando porque obviamente o tráfego vai crescer. Mas hoje nós temos um déficit de aproximadamente 600 controladores que serão... 600. Grande. E eles serão repostos durante esses anos de 2007 e 2008. O nosso grande problema é a falta desses controladores. E é essa--

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Esse número se refere só a militares ou a civis também?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Só Militares. Essa é a nossa formação de Militares. Nós temos 67 se formando, agora, no final de junho; 72 se formando em novembro e uma turma extra, que vai terminar em dezembro, de mais 160. O que vai nos dar aí, aproximadamente, 300 controladores. Porque temos ainda 64 Civis que já iniciaram o curso e que ficarão prontos também em dezembro desse ano. Para o ano de 2008, nós temos 79 se formando em junho; 80 se formando em novembro e mais 160 se formando em dezembro. Então, esse é o universo dos 600 controladores que nós teremos até final de 2008 e, a partir daí, passaremos a formar 160 por ano, o que vai nos dar... Mantendo esse atrito de 60 que estão saindo, mais 100 a cada ano, que é o que nós imaginamos que seja a nossa necessidade. Por favor.

Dentro dessa formação, nós estamos aumentando a capacidade de formação do Instituto porque ele tinha uma capacidade limitada e estamos aumentando para que ele possa atingir esses 300 controladores/ano. Estamos também melhorando a capacitação da língua inglesa para atender a um padrão internacional, que foi exigido pela OACI, que, em março de 2008, nós temos que ter controladores com um nível de diálogo e não apenas nível técnico. É uma dificuldade para poder colocar todos os controladores nesse nível, e não só controladores, mas também pilotos. E esse treinamento terá que ser feito, tanto de pilotos e controladores, em todo mundo, para atingir esse nível. Estamos também fazendo treinamento, nos Estados Unidos, para os nossos Sargentos, que são instrutores, para que eles aprimorem a fraseologia e melhorem também o sotaque, e eles possam nos trazer informações para formarmos melhor os nossos controladores.

Estamos fazendo também viagens para os controladores, ao exterior, em aeronaves, para que eles possam sentir as dificuldades do piloto e ver como estão outros órgãos de controle, para que eles ganhem experiência e possam aprimorar o nosso sistema. E estamos começando a exigir também um nível de in-

glês mais elevado para os novos alunos da escola, de modo que nós não tenhamos que formá-los depois que eles estão já formados controladores, porque perderíamos muito tempo para colocá-los em condições de executar o seu trabalho. E, junto a isso, nós estamos também fazendo exigências de que as firmas que instalam equipamentos aqui no Brasil têm que formar firmas brasileiras, capacitá-las para executar a manutenção. E que nós não fiquemos dependentes das firmas estrangeiras para executar a manutenção dos nossos equipamentos.

Como nós não temos uma quantidade tão grande de Militares que possam assumir todas essas atividades, nós queremos que elas sejam feitas por firmas nacionais, com pessoal brasileiro, capacitado a executar esse tipo de atividade. E também fazer cursos de manutenção para técnicos de diversos sistemas que estão implantados no Brasil como um todo, e isso já está em andamento. Próximo, por favor. Mas isso é o dia-a-dia, é a nossa vida de hoje. O que nós temos de mudança, não é do Brasil; é um conceito mundial que foi chamado “conceito operacional ATM Global”. Isso aí foi estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional e, numa reunião do Brasil, 188 países se comprometeram a dar prosseguimento a essa atividade, que prevê a implementação de um sistema interoperável e global de gerenciamento de tráfego aéreo, que possa atender a todos os usuários, em todas as fases do voo, e que atenda, ainda, níveis de segurança operacional, operações que sejam viáveis, ambientalmente sustentáveis e que considerem os requisitos nacionais de segurança de cada país.

Esse sistema... Pode passar. Ele está baseado em informações satelitais. Alguns desses satélites já estão em funcionamento. É o sistema chamado GPS, *Global Positioning System*, que é americano. E várias aplicações que já estão entrando em funcionamento, tanto no Brasil, como no mundo. É importante nós falarmos sobre essa implantação porque o Brasil se destaca nos estudos, junto com as equipes americanas e as faculdades americanas, e também junto com o EUROCONTROL, porque nós estamos fazendo parte dos poucos países que desenvolvem conhecimento sobre essa aérea. É que essa atividade, utilizando satélite para todas as fases do voo, vai permitir que uma maior quantidade de aeronaves possa ocupar o mesmo espaço com maior segurança. Esta é a fase em que nós estamos trabalhando. Hoje o sistema satelital já existe. O sistema de apoio, que é chamado GBAYS(F), que é um sistema de aprimoramento baseado no solo, está em treinamento. Nós já temos um no Brasil, no Galeão; o conceito operacional já está aprovado e a fase seguinte, a partir de 2008, é implantar um equi-

pamento definitivo para que ele possa fazer o apoio às aeronaves que estão pousando e decolando, não só do Galeão, mas de todos os Aeroportos da aérea do Rio de Janeiro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Isso é um sistema em terra?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Sistema em terra, recebendo informações em satélite e passando informações automáticas a cada uma das aeronaves que esteja voando na área. Hoje, essa separação, a garantia desse sistema é de 10 milhas. A partir do ano que vem, ela vai ser reduzida para quatro milhas porque nós já temos capacidade de melhorar. E está previsto que, até 2017, essa redução seja para 0,3 milhas de segurança. E aí, unicamente por meio de satélites e os equipamentos do chão, que recebem informações de satélite e emitem as correções para as aeronaves. Próximo, por favor.

Isso é o que foi chamado de sistema CNS/ATM, que obedece às siglas de Comunicação, Navegação e o *Surveillance*, de vigilância. Ela faz parte desse gerenciamento de Tráfego Aéreo Global, em que é muito mais do que um controle, como ele é exercido hoje. Ele fala do Tráfego Aéreo, do gerenciamento de fluxo e do Espaço Aéreo, o que vai mudar bastante o conceito do que hoje é utilizado como Tráfego Aéreo. Porque hoje a responsabilidade da segurança das aeronaves é do controlador. Na implantação desse sistema, o controlador vai ser um Gerente do Espaço e a segurança vai ficar por conta dos equipamentos a bordo da aeronave. E essas letrinhas todas, que estão aqui, são as várias siglas dos diversos sistemas que estão sendo testados no mundo todo, para permitir que isso aconteça. Debaixo para cima, comunicação piloto/controlador por via de *datalink*. Isso já está em funcionamento. Nós já estamos operando no ACC Atlântico, que é a rota Europa/América do Sul. E vamos implantar, a partir de 2008, para todas as aeronaves que estejam voando do Brasil para a Europa. Isso vai permitir uma maior segurança dessas aeronaves.

Estamos implantando um sistema de vigilância dependente, onde a aeronave transmite a posição para o órgão de controle. E nós não precisaremos, então, apenas do sistema de voz do piloto dizer onde ele está. O próprio avião vai passar essa informação através de dados de satélite. Então, teremos maior garantia de segurança para as aeronaves voando na área do Atlântico. A RVSM é uma separação mínima, reduzida, entre as aeronaves, que já está em funcionamento em todo o mundo, de 300 metros. E essa RNP, é o que eu estava dizendo, do nível de separação entre aeronaves hoje, que nós estamos com 10 milhas e que vai cair para quatro milhas até chegar a 0,3 milhas. Esses sistemas

GBAYS(F), SBAYS(F) são siglas para aprimoramento satelital. É o que vai dar a confiança para a aeronave saber que ela está livre e que ela está fora de obstáculos e que ela conhece todo o ambiente que está ao seu redor para permitir a sua segurança.

E, por último, os modos de comunicação entre piloto e controlador, que vêm na grande diferença, que eles não serão mais feitos por intermédio de voz, mas de dados, de modo que tanto o piloto quanto o controlador, ele leia a mensagem e, com isso, nós evitamos mal entendimento de frases ou diferenças de linguagem, porque ela será exatamente na língua do piloto. Ele recebe a informação, como é padronizada, não importa se ela foi emitida em inglês, francês ou espanhol, que o nosso piloto vai receber em português porque o próprio sistema faz essa conversão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas escrita?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Escrita. E o controlador não tem que digitar, ele vai ter mensagens padronizadas, assim como o piloto, também não tem que digitar, ele terá mensagens padronizadas. A voz será usada apenas para as emergências, onde não existe, então, a informação padronizada. Então, esse é o sistema CNS/ATM. Em setembro desse ano, vai haver uma reunião da ICAO, em Montreal, onde os países vão assinar essas datas de implantação, que começam a partir de 2008, com previsão de instalação nos grandes Aeroportos, a partir de 2012; nos Aeroportos médios, até 2017 e, em todo o Brasil, até 2025, que é a data que foi estabelecida para todos os países. De maneira que, rapidamente, eu procurei dar uma idéia aos senhores de como nós estamos hoje trabalhando e quais são os nossos passos futuros, para permitir que a gente chegue nesse nível de controle. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Essa Presidência agradece muito ao Major-Brigadeiro-Do-Ar Ramon Borges Cardoso, que traz uma enorme colaboração aos trabalhos da CPI. Antes de passar a palavra ao Relator, eu faria uma indagação, que eu tenho certeza que é do interesse do Brasil inteiro. Diante do exposto, diante de toda a polêmica sobre o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro para vôos, o senhor diria que nós estamos... Nós detemos um sistema seguro, eficiente e que tranquiliza a sociedade brasileira ou que nós temos um sistema vulnerável, um sistema falho e um sistema capaz de impor riscos permanentes ou ocasionais à sociedade brasileira?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Eu posso responder ao senhor que o nosso sistema é seguro e, nos momentos em que essa segurança pode ser comprometida, nós fazemos o trabalho para separar mais aeronaves, inclusive, segurar as aeronaves no solo para que a segurança nunca seja comprometida. Estamos com o sistema atualizado. O nosso sistema está capaz, os equipamentos radares que nós temos estão no mesmo nível mundial de tecnologia. Os nossos *softwares* estão adequados. Estamos substituindo os *softwares* mais antigos, que estão instalados na área de Curitiba e de Recife, para os anos de 2007 e 2008. E uma idéia desse *software* é que, numa licitação internacional, um país que queria fazer um aprimoramento do seu controle de tráfego fez uma licitação e entraram firmas européias, americanas e brasileiras e ganhou o *software* brasileiro e é o mesmo *software* que nós empregamos aqui. É claro que a cada ano surgem modificações, surgem novas versões e nós vamos fazendo esse aprimoramento desse *software*. Mas eu posso assegurar ao senhor que o nosso sistema está íntegro, está seguro e é esse o objetivo maior de fazer a fluidez do tráfego com a segurança.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço e concedo a palavra ao Relator.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Obrigado, Brigadeiro Ramon, pelas informações preliminares que nos traz. E eu iniciaria perguntando sobre uma colocação que V.Sa. fez e reiterou, agora, a pergunta formulada pelo nosso Presidente com relação à segurança do Controle do Tráfego Aéreo. A exposição apresentada revela as preocupações que a Aeronáutica tem com o aprimoramento e a modernização do sistema, aspectos que podem ser resolvidos a curto e em médio prazo, sobretudo, se contar com as condições financeiras para esse atendimento. Há um outro problema que, na resposta ao Presidente Tião Viana, eu gostaria que V.Sa. nos colocasse, ao dizer que o sistema é íntegro, confiável, mas um aspecto abordado por V.Sa. com relação a um déficit no sistema, que é o déficit de controladores. E exatamente pela sua formação profissional, pela sua formação técnica, a demanda de tempo é relativamente razoável e é um insumo que nós não poderemos contar com ele, em curto prazo. Então, de que forma fica esse sistema íntegro e confiável, se há esse déficit de controladores, que não pode ser suprido imediatamente, e que nós observamos, na sua apresentação, que isso ocorreria já a partir de 2008. Nós estamos em 2007. Como é que ficaremos, entre 2007 e 2008?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Pois não, Excelência. Esse é o nosso grande problema. Porque, se nós estamos conseguindo fazer com que os equipamentos todos estejam em condições adequadas, eu tenho instalações que permitem controlar um maior número de aeronave do que o que nós estamos controlando hoje. A nossa capacidade instalada é maior, mas eu não consigo fazer isso porque não temos pessoal, controladores, especificamente, para operar em todas as posições durante esse tempo. Então, isso nos limita sobre o número de tráfegos que nós temos capacidade de controlar por dia, que é de aproximadamente quatro mil vôos por dia. Então, se houver necessidade de haver um incremento de Tráfego Aéreo, um crescimento de tráfego, eu tenho dificuldades para aprovar esse crescimento porque eu não tenho controladores para suprirem todas as posições. O que nós estamos fazendo? Juntamente com a ANAC, cada pedido de vôo extra, de qualquer companhia, ele é analisado por uma equipe nossa que verifica se é possível aquele vôo acontecer no local e no momento desejado. Porque não é só a parte de Controle de Tráfego Aéreo, alguns locais, nós temos restrição também da própria infra-estrutura Aeroportuária. Como já é conhecido, o de Congonhas, o Brasília mesmo, que tem determinados momentos em que os pátios estão cheios e que nós não podemos permitir mais vôos, além daqueles que estão acontecendo. Então, o acréscimo de vôo, para esse ano, nós não temos condições de aceitar, a não ser um ou outro ponto determinados, mas, principalmente nesses locais: Rio, Brasília, São Paulo, nós estamos com a capacidade limitada. Na área da Amazônia, na área do Nordeste e na área Sul, ainda temos capacidade. Mas, enquanto não tivermos controladores, esse número não poderá ser aumentado.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Brigadeiro Ramon, mesmo sem o incremento de vôos novos, o déficit está acentuado. O déficit de controladores está acentuado. Isso quer dizer que os controladores atuais estão trabalhando com uma sobrecarga de trabalho?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Não, senhor. Justamente por causa da segurança, nós temos um número limite de horas de trabalho, que é de 156 horas por mês. Então, nós ficamos--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Esse é o limite?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Esse é o máximo. E eles estão mui-

to próximos desse limite todos os meses. Nós temos controladores chegando a 151, 152 horas. E é isso que faz com que nós não possamos aumentar o número de vôos controlados, justamente para poder manter a segurança e a carga de trabalho de cada um desses controladores.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eu estou funcionando como Relator hoje, substituindo o Senador Demóstenes Torres, que me fez chegar aqui uma sua preocupação. O DECEA encaminhou a esta CPI o Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo.

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Sim, senhor.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E classificou este documento como reservado. E eu gostaria... E ele gostaria também de saber por que é que o documento é reservado? E se essa CPI pode utilizar essas informações e pode divulgar essas informações?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: O problema de ele ser colocado como reservado é que ali nós fazemos uma análise de cenários, o que nós imaginamos que irá acontecer nos próximos anos e qual é a política do Comando da Aeronáutica para poder fazer esse atendimento. Eu acho que a CPI pode utilizar esses dados, sem problema algum, para o seu relatório, apenas com alguns pruridos em relação ao que vai ser colocado, mas não vejo nenhum problema que ela possa utilizar essas informações não.

Eu havia encaminhado para o Senador Demóstenes, tanto o Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, como o próprio Plano Plurianual, que nos dá qual é o planejamento para os próximos anos daquilo que nós imaginávamos fazer e é isso que nós temos tentado conseguir fazer, Senador.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Muito obrigado. V.Sa. poderia trazer algum esclarecimento adicional a esta CPI acerca da “golden chair”? Essa “golden chair”, houve uma discussão muito grande na aquisição da *Star One*, se o Governo Brasileiro teria direito a ela ou não. O senhor teria algum esclarecimento a fazer sobre essa possibilidade, que até agora, não se confirmou?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: A posição que foi colocada é que nós precisamos de comunicações satelitais. Hoje nós já utilizamos uma quantidade grande. Lá no DECEA,

nós temos três *transponders* colocados em satélites, são mais de 24 mil ramais utilizados. Então, toda a nossa Comunicação Técnica, Operacional e Administrativa tem dois caminhos, sendo um deles o satelital. E nós precisávamos ter a certeza, a garantia de que essas comunicações seriam unicamente nossas, de que elas não seriam violadas. Então, por isso é que foi mantida essa “*golden chair*”, que era a garantia de que nós poderíamos participar nas informações dessas operadoras sobre o canal a ser utilizado e a garantia de que esse canal seria utilizado apenas para o Comando da Aeronáutica e isso hoje está sendo--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): A “*golden chair*” não se concretizou, mas houve garantias contratuais, como afirmou aqui o Presidente da Embraer e o Presidente da *Star One*. Essas garantias, elas dão segurança ao Governo Brasileiro da sua participação, a segurança das informações transmitidas via satélite pela Embratel?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Exatamente. Hoje nós temos apenas essa parte contratual que nos... Pelo contrato, eles têm que nos garantir essas informações. E é isso que nós temos tido. Inclusive, em relação aos acompanhamentos das nossas transmissões para cada um dos satélites, existem equipes que trabalham junto com a *Star One* para que eles nos mantenham informados do Estado de cada um dessas transmissões.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E há risco de essa “*golden chair*” não ser aprovada pelo Conselho Acionista da empresa? O Presidente não mencionou isso aqui, nem o da Embratel, nem o da *Star One*.

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: É, Senador, eu acho que se esse fato acontecer, nós, talvez tenhamos que modificar os termos contratuais hoje existentes.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Sem ela e sem alteração contratual, as comunicações militares não ficariam vulneráveis, sem a garantia da “*golden chair*” ou a substituição por garantias contratuais?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: As comunicações militares não, porque elas são transmitidas com muita garantia, sistema de criptografia, mas a continuidade delas, se tirarem um satélite do ar, eu não teria por onde trafegar essas informações. Mas seria apenas nesse rompimento do meio de comunicação, mas não da comunicação em si.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): O Governo Brasileiro ou

a Aeronáutica estão estudando alguma alternativa para isso?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Foram previstos os lançamentos de dois satélites geoestacionários pelo Brasil e, nesses satélites, estariam sendo colocados *transponders* de comunicação, tecnicamente são bandas C, Banda X; a Banda X é uma banda especificamente voltada para a área militar; a Banda C pra comunicações. Então, nós teríamos *transponders* nesses satélites exclusivos nossos. Aí sim--

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Nós temos exclusividade na Banda X?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Temos sim, senhor. E aí sim o governo brasileiro teria garantia total sobre o satélite e as comunicações.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E nós temos condições de fiscalizar essa exclusividade?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Se o satélite for coordenado pelo governo brasileiro, sim. Mas, no caso das outras, nós apenas compartilhamos junto com os técnicos a informação.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Muito bem. Se a TELMEX se desfizer do controle da *Star One*, o governo brasileiro tem interesse na compra?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Não sei dizer, nunca participei de nenhuma reunião que tratasse desse assunto.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): E como pensaria a Aeronáutica a respeito. Imaginaria que o governo brasileiro deveria ter interesse nessa compra?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Eu acho que nós devemos ter satélites que sejam do governo brasileiro para poder garantir comunicações que sejam, não só na área Militar, mas nas próprias comunicações do Governo, que sejam de importância e que elas não podem ser canceladas por qualquer motivo. Então, uma continuidade dessas informações chegarem a seus destinos é importante.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): É verdade que, dada a origem norte-americana dos radares SIVAN, eles estão incompatíveis com o sistema francês, utilizado nos demais CINDACTAS?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Vou ter que fazer uma explicação um pouco mais técnica sobre isso. Cada radar, ele tem um protocolo de informações para o *software* que faz a sua análise. Então, o mesmo *software* que é utilizado na área Sul do Brasil e que tem radares franceses, ele pode ser utilizado na área Norte do Brasil, que tem radares americanos, apenas fazendo adaptação do protocolo que é utilizado. Então, nós temos vários padrões de protocolo. Especificamente o dos franceses é um protocolo chamado Asterix, e um outro protocolo, chamado TVT2. São dados técnicos que são utilizados, mas não quer dizer que o nosso *software* seja incompatível. Ele pode receber as informações tanto dos radares americanos quanto dos radares franceses.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eles interagem entre si.

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Sim, senhor. Entram no *software* sem problema nenhum, fazendo a modificação apenas desse protocolo entre informações radar.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eu teria uma última pergunta aqui, senhor Presidente. E gostaria de ouvir a opinião do ilustre Brigadeiro. Se, em termos tecnológicos, qual que é o futuro da aviação brasileira? V.Sa. colocou um panorama de segurança aqui do Controle de Vão, mas eu queria saber, em termos da aviação como um todo.

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Senador, a aviação brasileira, como um todo, tratando de aeronaves, tripulações, Controle do Tráfego Aéreo, infra-estrutura, nós estamos numa posição em que estamos no limite das capacidades, tanto de infra-estrutura, quanto de Controle do Tráfego Aéreo, como eu falei para o senhor. Essas modificações que estão sendo colocadas agora, de usar satélites, as próprias companhias estão acompanhando, e seus aviões já estão vindo com equipamentos que vão permitir esse tipo de voo no Brasil, sem que elas tenham que fazer mais nada.

Então, isso vai dar uma segurança maior aos voos, vai dar uma maior capacidade para as companhias continuarem operando, não só dentro do Brasil, mas voando pelo mundo todo, porque os sistemas serão iguais; ele voando no Brasil, na Europa ou nos Estados Unidos, serão exatamente os mesmos. Facilita para a companhia, em termos de manutenção, de treinamento de pilotos, e facilita para o Controle do Tráfego Aéreo também porque nós temos todos os aviões trabalhando

da mesma maneira. Então, nesse ponto, nós estamos no mesmo nível que os grandes países.

Em termos de infra-estrutura, nós ainda carecemos. Nós não temos a quantidade de Aeroportos suficientes para poder atender à demanda. E a expectativa maior de crescimento desse ano e do próximo ano, será necessária a criação de novos terminais de passageiros, modificações de pistas, construção de pistas nos locais onde já está saturado o tráfego, e isso não depende só do Comando da Aeronáutica, obviamente, é uma decisão que envolve INFRAERO, ANAC, Governo, Governos Estaduais, Governos Municipais, para que isso possa ser feito. E uma coisa que tem que ser feita em conjunto. Nenhum desses atores pode tomar uma decisão isolada, se ela não for acompanhada pelos outros, porque isso não representará em ganho para o transporte aéreo como um todo. Mas, em termos de tecnologia, nós estamos no mesmo nível que a Organização da Aviação Civil Internacional preconiza para os países mais adiantados.

SR. RELATOR AD HOC SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Eu agradeço ao Brigadeiro Ramon Cardoso, a contribuição que traz aos trabalhos dessa CPI. Eram essas as colocações iniciais que eu tinha que fazer ao senhor, Presidente.

[troca de Presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS): Obrigado, Senador Quintanilha, nós temos... Estamos... Consulto os Senadores Fátima Cleide e Senador João Pedro se querem fazer perguntas. Senador João Pedro. Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Bom dia, senhor Presidente, senhores Senadores, Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges, ainda acerca da tecnologia dos radares, primeiro o número: V.Sa. falou em 174 radares? Isso na cobertura total, como um todo?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Senhor, como um todo, colocando radares de cobertura e radares meteorológicos também. É porque nós temos 16 radares meteorológicos que fazem a cobertura da área da Amazônia e da área Sul, que são as áreas mais críticas para permitir um melhor planejamento da meteorologia do país. Então, nesse número, 174, estão também esses meteorológicos incluídos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Porque os números na Amazônia, 25 radares, depois, aqui no CINDACTA II, oito...

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: É. São radares apenas de Controle de Tráfego Aéreo de longa distância. Considerando o

número de longa distância e de curta distância, são 151. A cada radar desses, de longa distância e de curta distância, nós temos um segundo radar, que é o chamado radar secundário. Então, eles são acoplados. Então, quando o senhor tem, numa antena, um radar primário e um secundário, nós consideramos como uma estação radar, mas com dois radares.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Ainda sobre a pergunta feita sobre tecnologia diferente dos radares, francesa, americana, pode-se dizer que uma é melhor que a outra? E essa... Não... Há um padrão, não tem diferenças que podem causar imprecisões?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Não, senhor. Porque esses radares, eles estão colocados em diversas áreas e isso não causa problema justamente pelo tratamento que é dado às informações que vêm de cada um deles. Então, não tem problema nenhum de imprecisões entre um e outro. O que nós temos, a diferenciação, é que os radares que foram colocados na Amazônia, eles foram os americanos, por causa do projeto SIVAN, e que, como foi um financiamento, os equipamentos teriam que ser comprados nos Estados Unidos, e esse que foi o motivo de levar a compra de todo o equipamento do projeto SIVAN, ou praticamente todo ele, ter sido feito nos Estados Unidos.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): O que, de fato, mudou no sistema de controle aéreo, após o acidente do dia 29 de setembro? Essa é uma pergunta. Eu tenho uma outra. Os equipamentos utilizados tanto em relação ao sistema de rádio quanto de radares pode ser considerado obsoletos? Eu estou insistindo, V. Exa. já abordou isso, mas eu gostaria de mencionar novamente—

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Sim, senhor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): E... Na questão de política de Recursos Humanos, como tem sido a política de pessoal em relação à contratação de controladores de voo? E qual a avaliação de V.Sa. em relação à gestão do pessoal Civil e Militar, que executa a mesma função?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Pois não, Excelência. Após o acidente, o que nós tivemos de mudança de operação é que se passou a ter um cuidado muito maior com o número de tráfegos controlados e, obviamente, isso fez com que houvesse uma redução do número de vôos existentes em cada um dos setores e que hoje nós estamos limitados, dentro dos órgãos de controle de longo alcance, a 14. Porque esse número, ele é variável também. Nos órgãos de controle, próximo dos Aeroportos, que são o que nós chamamos de controle

de aproximação, esse número é mais reduzido porque o espaço é mais reduzido para aquelas aeronaves ficarem, então, esse número é mais reduzido também, para permitir que o controlador possa efetuar a gerência desses tráfegos.

Em relação a equipamentos, não. Não são obsoletos. Nem radares e nem de rádio. Nós temos equipamentos colocados na área aqui de Brasília ou na área de controle de Brasília, que é são de uma firma que ganhou a licitação internacional e que ela tem equipamentos de comunicação em mais de 100 países. Então, ela tem uma ampla experiência. Quando eles foram comprados, era equipamento de última geração. Nós estamos modificando os equipamentos ou atualizando os equipamentos da área Sul e da área Nordeste. Obviamente, os equipamentos que estão lá não estão obsoletos, mas nós já temos equipamentos mais modernos. Então, nessa troca agora, vamos colocar... Quem ganhar a licitação, os equipamentos, já colocamos como especificação, que eles têm que ser capazes de atender a esse novo futuro que vem aí, que é a comunicação, não só por voz, mas também a comunicação digital. Hoje, esses equipamentos que existem nessas áreas não têm capacidade de comunicação digital. Então, isso é que nós temos que mudar.

Em relação à contratação de controladores, é um artigo que não existe no mercado, Excelência. Nós tivemos autorização para contratar os controladores que estavam já na reserva ou que tinham se aposentado e estamos com autorização para 164. E, vendo no Brasil todo esse número, ainda não conseguimos completar os 164, por falta de pessoas com capacidade para poder assumir. E não é que os controladores estejam aí. Muitos deles têm outras profissões, saíram da força para fazer outros trabalhos e não têm interesse em voltar. E, obviamente, essas pessoas, nós não podemos contar com eles. Então, estamos trabalhando para contratar o máximo possível, mas esbarramos nesse requisito porque não é uma profissão que se encontra em outro lugar. Nós só temos controladores ou da Força Aérea ou dos Civis que foram contratados, tanto pela INFRAERO ou que foram contratados pela Força Área.

E aí, falando dessas duas divisões. Nós temos—

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Esse treinamento, esse treinamento dos controladores de voo é adequado o suficiente? O senhor considera o treinamento adequado suficiente?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: É, mas justamente por isso ele é demorado. Porque o senhor precisa fazer uma formação teórica e, depois, tem uma formação prática,

inclusive, com simulador e demanda um tempo muito grande até--

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Qual é esse período?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Nove meses, desde que ele sai da escola até terminar o seu curso. E essa gestão civil e Militar era a possibilidade existente à época. Nós tínhamos uma restrição de aumentar o número de controladores Militares, então, foram contratados Civis do Grupo DACTA. E que hoje esse grupo, ele está restrito. São 90 controladores apenas existentes. E os outros que estão... Civis. E os outros que foram contratados pela INFRAERO, porque a INFRAERO recebeu uma parcela desse controle.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Esses controladores Civis estão todos aqui no CINDACTA I?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Tem alguns... A maior parte aqui no CINDACTA I, mas nós temos em outros locais também. Mas em número muito pequeno.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Lá na Amazônia tem?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Na Amazônia não, senhor.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Só Militares?

MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR RAMON BORGES CARDOSO: Só Militares. Sim, senhor.

SR. PRESIDENTE SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS): Não há mais nenhum Senador ou Senadora inscritos, Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso. Nós queremos, portanto, agradecer a sua presença aqui... As suas manifestações, as explicações, as respostas às perguntas, e nós vamos suspender a reunião por 30 minutos, a pedido do Relator titular, Senador Demóstenes Torres, que pretende estar aqui na sequência das oitivas. Está encerrada essa parte da reunião e suspensa a Sessão até a chegada do Presidente da Comissão, Senador Tião Viana e do Relator titular, Senador Demóstenes Torres. Muito obrigado.

[Sessão suspensa às 12h00]

[Sessão reaberta às 12h18]

SR. PRESIDENTE SENADOR SÉRGIO ZAMBIASI (PTB-RS): Está reaberta a reunião. E informamos a todos os interessados e interessadas que, por decisão do Presidente Tião Viana e do Relator titular, Senador Demóstenes Torres, a próxima oitiva será amanhã pela manhã, às 09h00. Está encerrada a Sessão.

Sessão encerrada às 12h18. Senador Tião Viana, Presidente

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 11ª reunião de 2007 realizada em 20 de junho de 2007

Ata Circunstanciada da 11ª Reunião de 2007, realizada em 20 de junho de 2007, quarta-feira, às dez horas e nove minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a oitiva da Senhora Silvia Terezinha Pfeiffer.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator
José Agripino (PFL-RN)
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Gilvam Borges (PMDB-AP)
Romeu Tuma (PFL-SP)
João Pedro (PT-AM)
Inácio Arruda (PCdoB-CE)

Estiveram presentes ainda as **Senadoras Fátima Cleide (PT-RO) e Serys Slhessarenko (PT-MT)**, não pertencentes à Comissão.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Declaro aberta a 11ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento nº. 401/2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no Sistema de Controle do Tráfego Aéreo, bem como nos principais aeroportos do País, evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 de

setembro de 2006 envolvendo um Boeing da GOL e um jato Legacy que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo ocorrido em 30 de março de 2007.

Senhoras e senhores não seria... É muito importante, na verdade, expressar aqui uma preocupação distinta da CPI através da minha condição de Presidente, do Relator, do que está ocorrendo atualmente nos aeroportos brasileiros. Nós temos uma situação delicada ainda. Tivemos ontem um dia de paralisação, de apuro da sociedade brasileira nos aeroportos do País. Ontem justificado por uma pane de 30 minutos, uma hora, num chamado link de comunicação da EMBRATEL, mas a nossa observação, toda a sociedade que viaja toda a semana, todo dia, que a crise dos aeroportos se repete todos os dias. É um cidadão entrar numa aeronave e vem o Comandante informar: “Temos que aguardar uma decisão do CINDACTA I de Brasília que determina que se aguarde mais alguns minutos para decidir o horário do voo”. Aí depois o CINDACTA I determina mais 30 minutos, mais 30 minutos, e muitos cidadãos brasileiros ficam uma hora, duas horas, três horas, quatro horas dentro das aeronaves sem saber a razão por que estão dentro das aeronaves.

Então, é evidente para nós que há um problema instalado, um problema disciplinar, um problema de comando da atividade estabelecido dentro dos aeroportos do Brasil e que precisa de uma solução. Nosso entendimento preliminar, o meu entendimento preliminar e tenho certeza que o Relator se manifestará a partir de tudo que já colhemos nessa CPI é que existe uma crise de definição da política salarial dos controladores de voo no Brasil, esse assunto tem que ser encarado como um assunto de emergência, ele precisa de uma resposta e a sociedade é quem está pagando as consequências da falta de um entendimento definitivo. E nós achamos que esse fato é muito grave porque tem trazido sérios prejuízos à sociedade brasileira. Quantos doentes estão dentro das aeronaves desse País precisando de um deslocamento para ir a um centro médico de melhor resolução e encontram a barreira do tempo, a barreira do atraso, a barreira da falta de informação para esclarecer por que as aeronaves brasileiras estão vivendo a situação que estão vivendo dentro dos aeroportos, prejudicando assim a sociedade.

Então, o nosso posicionamento aqui é de descontentamento, de preocupação e de solicitação que o Comando da Aeronáutica se posicione de maneira mais clara a esta CPI informando os últimos acontecimentos nos últimos dias.

Ontem, tivemos pela imprensa a informação que tratava-se da quebra de um link de comunicação da EMBRATEL que perdurou por uma hora. Mas é evi-

dente que todos os dias têm havido problemas dentro dos aeroportos afetando os passageiros o direito de ir de vir da sociedade brasileira.

Então, é uma manifestação de preocupação que eu faço em nome de outros Senadores dessa CPI, querendo apenas uma solução, uma tranquilidade para a sociedade brasileira.

Passo a palavra ao Relator para uma consideração antes de iniciarmos a oitiva de hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, a todos os senhores e senhoras que aqui se encontram, eu gostaria de concordar com as palavras do nosso Presidente. A crise pelo que nós investigamos é uma crise gravíssima.

É uma crise de oferta e procura. Nós sabemos muito bem que a nossa infra-estrutura Aeroportuária hoje é deficiente. Nós temos que ampliar o número de aeroportos, nós temos que ampliar o número de pistas e de uma forma sistemática porque como disse aqui o Presidente da TAM, ele já tem encomendas até para 2022. O Aeroporto de Guarulhos, ou melhor, de Congonhas, por exemplo, tem 18 milhões de passageiros por ano e com uma capacidade hoje 13 milhões. Então, está completamente estrangulado. E, talvez, a política de abrir para que a iniciativa privada possa trabalhar, de rever os *slots*, as concessões de determinadas linhas, tudo isso é muito importante para que nós possamos normalizar essa situação. A questão do Tráfego Aéreo, da confiabilidade do sistema. Então, isso soma muito. Mas nós temos que concluir como concluiu o Senador Tião Viana. A crise do momento, a crise que nós podemos resolver em curto prazo ela tem origem na questão salarial. Quem ouviu aqui os controladores de voo, embora eles neguem sistematicamente essa intenção, sabem que o grave problema é esse. Se eles podem como civis ganhar até mais que o dobro do seu salário, então, eles querem sair. Eu não considero, particularmente, Sr. Presidente, que o Sistema Militar seja ruim. Não considero. Acho que, talvez, se tivesse uma acomodação salarial seria importante. Mas os senhores imaginem o seguinte. Segundo eles, eles ganham em torno de 2.500/mês, talvez bruto um pouco mais, talvez líquido um pouco menos. Mas se tiver que haver um aumento você não pode dar aumento só para a tropa. O aumento tem que ser, desculpa, aumento só para o Sargento, o aumento tem que ser para a tropa. Aumentando o Sargento tem que aumentar soldado, Coronel, capitão, e das três forças, porque ganham igualmente da mesma forma.

Então, não é uma questão simples para se resolver dentro do Sistema Militar.

Então, eu acho que as autoridades do setor têm um grave problema para resolver. O melhor sistema

em minha opinião é o Militar. Mas dentro do Militar não dá para resolver questão salarial.

Então, nós ficamos, assim, quase que abraçados com um problema que aparentemente possa ser insolúvel. Tem uma proposta, eu li pelos jornais, de aumento de 600 reais. Eles vão continuar com aquela expectativa de que podem ganhar mais 2.000, que podem ganhar mais 3.000 e é uma ambição natural do ser humano, vendo outro na mesma situação ganhando mais, né, então vão querer mais. E está evidente que essa operação padrão, decolar a cada meia hora é uma forma de pressão para se resolver esse problema. E naturalmente que é quem paga o pato enquanto esse problema não for resolvido é o cidadão, é usuário da ação civil, é o consumidor.

De sorte, Sr. Presidente, que eu quero parabenizá-lo pelo seu pronunciamento e aderir a ele porque acredito realmente que essa questão hoje é a mais grave, a que deve ser solucionada imediatamente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Certamente, Senador Demóstenes Torres. Agradeço a V.Ex^a. a manifestação.

Então, a pauta desta reunião destina-se à oitiva da Sr^a. Silvia Pfeiffer, e neste momento já convido-a para compor a Mesa atendendo a convocação apresentada pela CPI, a Sr^a. Silvia Terezinha Pfeiffer com a identidade nº. 9R872202, CPF 506346909-49, assina, compromete-se nos termos do art. 203 do Código de Processo Penal sobre as penas da lei dizer a verdade no que souber e lhe for perguntado não sendo obrigada a depor contra si própria nos termos do art. 5º, inciso LXIII da Constituição Federal.

Então, está aqui devidamente assinado o termo de responsabilidade perante o Código de Processo Penal. Convido, assim, a Sr^a. Silvia para compor a Mesa e iniciarmos a oitiva com o Sr. Relator Senador Demóstenes Torres. Então, com a palavra o Relator para conduzir a oitiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Senador Sérgio Zambiasi, senhoras e senhores, Sr. Advogado, senhora depoente.

Sr^a. Silvia, eu perguntaria a V.S^a. Quais as atividades, experiências e habilitação profissional que a senhora tem? E quais são suas fontes de renda? E que atividade exercia anteriormente à sociedade na empresa AEROMÍDIA. Pergunto para não dificultar, primeiramente. Quais as atividades e experiência e habilitação profissional da senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu sou empresária. Eu tenho experiência em mídia Aeropor-tuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual a habilitação profissional que a senhora tem? Grau de...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 2º Grau.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quais as fontes de renda que a senhora tem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Atualmente nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora está desempregada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Estou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Antes de participar da sociedade da empresa AEROMÍDIA o que a senhora fazia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tinha outra empresa aonde eu era sócia também de mídia Aeroportuária, a VIA AÉREA, hoje VIA MAIS. E trabalhava também em obras da INFRAERO vendendo na parte de representação de granitos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso que eu ia perguntar à senhora. A senhora tinha, então, um relacionamento comercial com a INFRAERO.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tinha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em que período a senhora desenvolveu esse relacionamento e qual o ramo e a senhora nesse período celebrou contratos com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Desde 94 que foi com granito, representação de granito e fiz... Concretizei uma venda através da AGG que é ANDRADE GUTIERREZ GRANITOS que é a divisão A da empreiteira no Aeroporto de Curitiba. Tá. Isso foi em 94. Eu iniciei as negociações. Em 95 foram... Foi feita a venda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora só celebrou anteriormente a AEROMÍDIA o único contrato...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não... Também Porto Alegre, no Aeroporto de Porto Alegre, mas daí não com a ANDRADE GUTIERREZ. Estou falando em granitos, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Granitos, certo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também não todo o Aeroporto de Porto Alegre. Mas uma parte de granitos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aí a senhora foi convidada para ir para a empresa AEROMÍDIA? Como é que foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, assim. Eu tinha, eu trabalhava na ANDRADE GUTIER-

REZ GRANITOS, aí eu entrei de sócia na VIA AÉREA, hoje VIA MAIS, e depois, aí, AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Na AEROMÍDIA qual era a participação da senhora na AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu, na verdade, minhas filhas que eram sócias, eu era Procuradora delas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Eram sócias. Quais as atividades da empresa AEROMÍDIA? Qual era a área de atuação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mídia Aeroportuária, manutenção, engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Que manutenção? A senhora pode... ?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Manutenção de áreas verdes, manutenção da parte de engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Engenharia o que era, exatamente?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Engenharia até a questão de obras poderia ser executada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora chegou a fazer alguma obra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Através da AEROMÍDIA, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quais os contratos firmados com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: AEROMÍDIA?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Isso.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Os contratos de publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Só publicidade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ou então manutenção com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Manutenção de áreas verdes. Teve uma manutenção, teve também...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O serviço de engenharia teve algum contrato com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Teve. Teve na sala de fumantes, na verdade, era da AEROMÍDIA, mas foi um contrato aonde a AEROMÍDIA não apareceu

porque não podia, não tinha... não estava habilitada para aquele serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem executou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foram funcionários e pessoas ligadas à Prefeitura de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Mas eram, então, por inter... a AEROMÍDIA quem fez a execução, mas outros assinaram o contrato. É isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. A AEROMÍDIA na verdade, ela... essa sala de fumantes, esse Cyber Café, ela ia fazer a exploração da publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. Mas a reforma toda de engenharia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Acabou a AEROMÍDIA também fazendo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, ela conduziu juntamente com a INFRAERO e essas pessoas ligadas à Prefeitura de Curitiba, de engenharia, que foram levadas até a empresa para que fizessem o orçamento. E apareceu, na verdade, outra empresa, mas a AEROMÍDIA que estava junto conduzindo com engenheiro da INFRAERO, superintendente da parte comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem foi que... essa obra foi superfaturada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Essa obra foi. Foi e não teve também licitação e a carta Convite que teve que eles pediram, engenheiro da INFRAERO na época, que três empresas... quem coordenou isso foram todos os funcionários da AEROMÍDIA, a pedido até do meu sócio, foi ele quem coordenou. Três cartas convites aonde com preços diferenciados e quem ganhava era a menor. Mas foi direcionado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem pela INFRAERO trabalhou nesse processo fraudulento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Wilson Brandt, o engenheiro, Mário Macedo, superintendente. E do comercial Arlindo Lima Filho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E qual o ano?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi em 2002/2003, porque foi uma obra...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E como é que a Prefeitura entrou nisso? E quem entrou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque a Prefeitura ela tinha... são funcionários da Prefeitura, né, na área do urbanismo que coordenaram todo esse processo, mas dentro da AEROMÍDIA, a pedido do meu sócio na época, do sócio da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem era o sócio da senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Carlos Alberto Carvalho, sócio também do Cássio Taniguchi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora, então, tinha sociedade com o sócio do Cássio Taniguchi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, na verdade...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E qual era a sociedade do Cássio Taniguchi com esse senhor?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. O Cássio, do Cássio com o Carlos era numa empresa de consultoria, de política, assessoria, né. Essa era a sociedade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele tinha... muito bem. Vamos esclarecer essa situação, então. A senhora diz que participou, então, AEROMÍDIA participou orientando, inclusive, com esse processo junto com a INFRAERO que era um processo fraudulento.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Era um processo com cartas marcadas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse processo beneficiária, portanto, a própria AEROMÍDIA...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Beneficiária essas pessoas que a senhora mencionou em relação à INFRAERO. E beneficiária quem especificamente dentro da Prefeitura?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Porque na Prefeitura essas pessoas eram funcionários. Mas na Prefeitura, a minha sociedade, a sociedade da empresa na AEROMÍDIA, porque quando ela foi aberta, eram outros sócios. Depois eu comprei as cotas para as minhas filhas como um patrimônio já para elas e eu era Procuradora. Aí entrou sob pressão conforme já está no meu depoimento esse que era Secretário de Urbanismo na época, Carlos Carvalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Entrou por imposição de quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dele, da Prefeitura, dele mesmo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Da Prefeitura... quem da Prefeitura? Olha o senhor não pode... [soa a campainha]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor pode conversar naturalmente com a cliente, mas o senhor não pode responder por ela.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Somente uma ponderação ao Advogado. Quando a cliente solicitar a sua ajuda é perfeitamente justo que V.S^a. contribua.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem da Prefeitura impôs a entrada desse senhor na sociedade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele mesmo. Carlos Alberto, da Secretaria de Urbanismo da época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele mesmo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele mesmo. Então, ele se apresentou em nome de alguém?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Ele se apresentou como Secretário de Urbanismo. Foi um painel que eu tinha uma empena em Curitiba, que essa empena ele, na verdade, foi... mandou retirar. Eu não poderia ter, eu entrei com pedido de Alvará. Esse Alvará não me foi cedido, eu entrei com todo o protocolo também, um número inexistente e 500 metros a frente tinha uma empena até maior com Alvará.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A obra valia quanto? E foi superfaturada em quanto? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mais ou menos, a obra do Cyber Café do Aeroporto, essa obra foi 150 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E ela se não fosse superfaturada...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 70...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi superfaturada, então, em mais de 100%.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Isso. Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E esses 70 ou 80 mil a mais foram repassados a quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aí foram à parte de comissões também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para as pessoas da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quais são essas pessoas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe quanto pagou para cada um?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, senhor. Eu não sei...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas esse valor, então, foi pago, só para repetir o nome das pessoas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. Wilson Brandt a comissão, para Mário Macedo e Arlindo Lima.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E além do sócio da senhora, né?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo. É porque o sócio quando ele entrou por imposição dele ele foi sócio Gerente.

Então, toda a parte... eu não tinha poderes para transação bancária e cheques. Então, toda essa parte era feita...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele dizia que a parte dele era para ele mesmo ou era para mais alguém?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, ele citava nomes. Até ele tinha...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): De quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dessas pessoas mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, da Prefeitura ele dizia que tinha...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, daí era parte dele mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Dele mesmo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da Prefeitura era ele mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O objeto social da empresa foi alterado desde a sua criação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quando? E como e por quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele foi alterado quando ele entrou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Só nessa ocasião?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas e o objeto? O objeto era um e passou a ser outro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Alterou. Foi ampliado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Era o que e passou a ser o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era mídia Aeroportuária, depois ele passou com consultoria de obras, engenharia, paisagismo, urbanismo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A empresa... e a razão social? Também foi alterada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Razão social sempre foi a mesma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sempre foi a mesma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A empresa AEROMÍDIA firmou algum contrato com a INFRAERO em desacordo com a legislação? Além desse que a senhora mencionou, teve outro contrato em que houve pagamento de propina?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Teve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora pode descrever esses contratos, as circunstâncias dele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Foi o contrato do túnel do desembarque do Aeroporto de Curitiba, foi o contrato dos portões de oito a dez aqui de Brasília, do Aeroporto de Brasília. Eu tinha feito, solicitado espaço para divulgação, exploração de publicidade, me foi negado. No entanto, em início de fevereiro de 2005 o então sócio da empresa juntamente com o Deputado Íris Simões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o nome do Deputado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Íris Simões. Vieram até a INFRAERO e liberaram esse contrato juntamente com o Dr. Sabino.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual Dr. Sabino?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era diretor na época, e estava até hospitalizado. Era diretor administrativo, eu não lembro bem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): De que lugar?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A pedido do Carlos Wilson.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas diretor administrativo de quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Certo. Então, primeiramente a senhora poderia falar sobre esse contrato de Curitiba. O que ele foi? Quanto foi? Quem se pagou... a senhora pode?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. O pagamento dele, na verdade, é o seguinte. Esse contrato ele tinha um anunciante e esse anunciante depois foi cancelado o contrato com ele. Então, o espaço estava liberado não podendo estar sem publicidade, isso consta no contrato da INFRAERO, por mais de 30 dias, 60 dias. No entanto, ele permaneceu lá, a AEROMÍDIA não poderia ter, já foi um contrato em função de ser um espaço nobre, várias empresas queriam o espaço para anunciantes. E não foi... não foi aberta uma licitação. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Desse do túnel...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do túnel de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Certo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ficou com a AEROMÍDIA. Quando saiu o anunciante que estava, a AEROMÍDIA deveria colocar uma publicidade lá, seguindo o contrato da INFRAERO em no máximo 60 dias. E não foi. Ela foi, ficou pagando uma garantia mínima, porém irregular na INFRAERO. Aí depois entrou o anunciante já com um preço de contrato também, um preço apresentado que é menor, né, o preço da garantia mínima que era um preço bem maior do que a gente estava, do que a AEROMÍDIA na época pagava para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual que foi a irregularidade nesse contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não houve licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi... quem ganhou foi a AEROMÍDIA, ou seja, houve uma dispensa em favor da AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Foi somente um contrato em favor da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Certo. E qual o valor desse contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele estava como garantia mínima 8 mil reais. Garantia mínima é os 50% que a empresa pagava à INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E quanto é que foi recebido efetivamente?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Permite, Relator, só uma indagação que é importante nesse ponto. Mas quando um contrato é até 8 mil reais, isso não implica em direito à dispensa de licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, mas não é a questão...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Aí só tem uma tomada de preço?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, a questão não foi tomada de preço. Não foi apresentado para ninguém. A AEROMÍDIA...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Foi Carta Convite?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não foi. A AEROMÍDIA apresentou um projeto... e nisso fechou. Como tinha... É uma Carta Convite, mas não tem esse documento. Simplesmente apresentou um projeto. Tá certo? E ele foi autorizado para a AEROMÍDIA mesmo tendo outras pessoas com três... Tá certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E aí qual o valor que a senhora repassou por fora e para quem repassou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: AEROMÍDIA, né...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, AEROMÍDIA.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na verdade, esses valores eram repassados até pela financeira. Foram passados, a faculdade da filha do superintendente, Ana Carolina Macedo, na época era pago mensalmente. Era feito... Foi feito vários depósitos na conta de Mário Macedo através da conta da esposa dele, Idelbrandina Macedo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem esses documentos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho, sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe esses valores?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: São valores de 20 mil, 4 mil, 3 mil, 10 mil, esse não tenho comprovante, de 10 mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o nome do superintendente?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mário de Ururá Macedo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pronto.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Já com problema em Maceió. Teve problema quando era superintendente em Maceió, eu tenho o documento, que na obra foi 100% de faturamento. Uma obra...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demóstenes, Superintendente da INFRAERO?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Da INFRAERO em Curitiba.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mas ela falou de Maceió?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era de Maceió. Ele era superintendente de Maceió.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mário de Macedo

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, a senhora sabe qual o problema que ele teve em Maceió?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi um problema que houve numa auditoria da INFRAERO, um superfaturamento numa obra emergencial de 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Superfaturamento de 100%.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual o valor da obra? A senhora se lembra e quanto foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não sei, não porque eu não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E quem foi o beneficiário desse valor?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo o que consta o Mário Macedo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Também o Mário Macedo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): É... Por que V.S^a. atuava por intermédio de procuração?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: De procuração?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): É.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque na via... na VIA MAIS, na VIA AÉREA eu era sócia, tá. Consta aqui. Como eu vi que realmente era um meio, um campo muito bom e eu até criei, essa empresa depois eu trabalhei com procuração, que foi em nome

das meninas, das minhas filhas, como patrimônio para elas para o futuro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Como que funciona o esquema de favorecimento de empresas de mídia Aeroportuária junto a INFRAERO? Como é que isso é distribuído?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É um cartel, na verdade, né, a mídia Aeroportuária. Poucas podem exercer ou fazer o trabalho dentro do Aeroporto. É muito fechado, os aeroportos.

Então, são... para que não haja licitação em vários contratos, é feito acerto dentro da INFRAERO, ou mesmo a INFRAERO com as empresas de mídia, a distribuição de espaços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quais são essas empresas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, são várias. Tem a KALLAS, CODEMP do grupo KALLAS, tem a META 29, a VIA MAIS hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Essas empresas são ligadas a algumas pessoas? A senhora sabe de quem? A empresa KALLAS é ligada a quem? Qual o nicho que ela tem? Ela paga por fora para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, na verdade eu sei. Mas eu não tenho como provar. Mas um dos filhos do Arlindo que era do comercial do Aeroporto de Curitiba trabalhou nessa empresa também CODEMP SUL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Que Arlindo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Arlindo que é o comercial do Aeroporto de Curitiba, Arlindo Lima Filho, os quais foram pagos também várias... feitos pagamentos para ele, a AEROMÍDIA fez vários pagamentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): V.S^a. pode especificar que pagamentos fez para ele a título, a que título? Ao Arlindo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do Arlindo, do comercial, sim. Foi da... um contrato de três meses da cultura inglesa, um contrato foi repassado direto ao filho dele, era funcionário da AEROMÍDIA. E através do filho dele ele recebia as comissões. E ele indicava clientes para a AEROMÍDIA através do filho dele, da mesma forma que acontecia com a Lorena, filha do superintendente hoje que é Antônio Filho de Barcelos, também trabalhava na AEROMÍDIA ou trabalha ainda, eu não sei. E ele recebia favores e, enfim, pagamentos através da filha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Bom, então, o que a senhora afirma é que esse sistema... a senhora não pode provar o que

está dizendo em relação nem ao Arlindo, ou ao Arlindo a senhora tem como provar?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho. Eu tenho um documento. Eu tenho da cultura inglesa o que era o... que existiu contrato, e que era repassado o dinheiro para ... Existiu também uma situação em 2004 gravíssima que foi um apagão no Aeroporto de Curitiba em função da desatenção ou irresponsabilidade da INFRAERO com um funcionário da AEROMÍDIA na sala 2 de embarque. Na época tinha um contrato com a VIVO que era um cliente, e esse funcionário da AEROMÍDIA entrou em horário que não poderia entrar no Aeroporto com autorização da INFRAERO, sem contrato, e mexeu na fiação, e apagou, teve, realmente caiu a iluminação do Aeroporto por dois minutos, ou um pouco mais. E foi abafado. Nessa época o superintendente Antônio Felipe que a filha trabalhava na INFRAERO recebeu uma moto como pagamento para abafar o caso. Isso está, inclusive, em pasta rosa. Houve o atraso de vôos, houve vários problemas em dois minutos, sete minutos, alguma coisa assim. Não lembro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora podia repetir só como é que foi pago e a quem foi pago?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Antônio Felipe Barcelos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem é Antônio Felipe Barcelos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Hoje é superintendente, na época superintendente também do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ele recebeu o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Uma moto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Sabe a marca dessa moto?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, porque foi o então sócio da AEROMÍDIA que fez a negociação, a entrega. Entendeu?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora sabe se há pagamento de propina aos funcionários dessas empresas? A senhora disse que sabe. A senhora testemunhou algum fato ou sabe quem testemunhou algum fato de pagamento de qualquer dessas empresas para funcionários?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para funcionários?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Isso.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Além de mim?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tem funcionários da AEROMÍDIA financeira, AEROMÍDIA que faziam os pagamentos e funcionários da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E funcionários de outras empresas? Quem eram os funcionários de outras empresas que recebiam isso? A senhora, mesmo que não seja a empresa da senhora AEROMÍDIA pagando, a senhora tem conhecimento de alguma outra empresa pagando para o funcionário da INFRAERO tal, ao diretor tal? A senhora testemunhou alguma vez isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não necessariamente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora sabe quem testemunhou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não necessariamente publicidade, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Não necessariamente publicidade.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá. Eurico Loyo com a CEMBRA, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quem é Eurico Roio?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Loyo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Loyo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era um Assessor especial do Presidente Carlos Wilson na época...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era um Assessor especial, mas ele era mais que um Diretor de Engenharia, o qual coordenava, fazia distribuição tanto de obras... montava os consórcios, inclusive. E nessa época consórcio CEMBRA aonde é a DUCTOR fazia parte do consórcio tinha uma obra em... no Rio de Janeiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): CEMBRA. Qual era a obra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era de saneamento. É que era uma obra meio complicada que até eu fui conversar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Saneamento no Aeroporto?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Qual Aeroporto?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Galeão.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, o que a senhora afirma é que esse Henrique Loyo... Eurico Loyo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eurico Loyo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Era uma pessoa ligada ao Presidente da INFRAERO, Carlos Wilson. E ele fazia distribuição de obras pelo Brasil. É isso que a senhora disse?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ele que montava os consórcios?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Isso quer dizer que essas licitações, então, eram fraudulentas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim, sem dúvida nenhuma!

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Todas dirigidas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Todas! Não só o Eurico. Eleuza Lopes também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O que fazê-lo Eleuza Lopes? Quem é Eleuza Lopes?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Diretora de Engenharia. Isso a sede aqui... desculpe, de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Eleuza Lopes ela faz o quê? Eurico Loyo segundo a senhora monta, ou montava os esquemas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente. A Eleuza permaneceu na INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Mas a Eleuza fazia o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ajudava a montar esses esquemas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, eles faziam juntos, né, exatamente. Aí, quem presenciou isso também da Eleuza é um arquiteto, Ricardo Amaral de Curitiba, o qual em reunião no escritório dele, ele só para... passar para as empreiteiras o projeto antecipado do Edifício Garagem de Curitiba, ele cobrou 200 mil reais. Tá certo. De cada empreiteira. OAS, Odebrecht...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem é Ricardo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ricardo Amaral. É um arquiteto, inclusive, ele tem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Trabalha para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também para INFRAERO hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E na ocasião?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para o Aeroporto de Curitiba. Ele ganhou a concorrência. Projeto Edifício Garagem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Sim. Mas esses 200 mil ele cobrou a títulos de honorário ou cobrou a título de propina?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não... de propina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): De cada empresa?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. ADM na época...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quantas empresas? A senhora se lembra das empresas? Ele ganhou, então, o projeto para fazer...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele ganhou a concorrência--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Para fazer o projeto no Edifício Garagem.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. De Curitiba. E ele... daí quando o projeto estava... na verdade, ele distribuiu o projeto para as grandes empreiteiras, inclusive, a ADM Construtora, que tinha um contrato de consultoria...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): É... pode perguntar, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Só para ajudar a entender. Por que é que o tal arquiteto Ricardo Amaral cobrou 200 mil de cada empreiteira como a senhora disse e só quem ganhou foi uma e só quem teria que pagar seria uma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Ele ganhou a licitação do projeto. Mas aí não foi... a obra não aconteceu do Edifício Garagem. Mas ele antecipava...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Mas por que, qual a vantagem das empreiteiras em pagar para ele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para mudar o projeto, qualquer alteração que quisesse fazer. Antes mesmo de... a obra, depois não houve, não acon-

teceu por alguma razão. Mas 200 mil era o preço que ele cobrou dessas empreiteiras para passar o projeto antecipadamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ah, muito bem. Então, ele ganhou a licitação, digamos assim, para fazer o projeto.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E antes de entregar à INFRAERO o projeto ele cobrou 200 mil de cada interessado.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para passar o projeto para que eles tivessem conhecimento antecipado disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. A Eleuza sabe disso. A Eleuza, diretora da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, a senhora disse, 200 mil ele cobrou de quem? Quais empresas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também da ADM, tá, que a ADM...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Também da ADM e de quais outras?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: OAS, Odebrecht, CR Almeida e ANDRADE GUTIERREZ.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E isso foi quando?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Isso foi em 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): 2003. Essa obra não foi realizada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nem foi licitada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A obra não. Mas segundo o Mário Macedo, superintendente da época, estava dirigido para a ANDRADE GUTIERREZ.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Eu pergunto. Há alguma pessoa que a senhora saiba que testemunhou esse ou outros fatos. A senhora disse: Esse é um fato, né... Em relação ao Rio de Janeiro...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ao Rio de Janeiro...?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ao saneamento.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ao saneamento, o Eurico mesmo. Ele me falou, ele pegou, ele disse que ele resolveria a situação porque a DUCTOR, a CEMBRA tinha ganho essa licitação há alguns anos, mas não sei por que o Presidente da INFRAERO na época, o Perrone, não tinha liberado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem ganhou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A CEMBRA, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): CEMBRA.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas era uma licitação, era um contrato bastante complicado. E eu fui conversar com o Dr. Eurico e passei para ele e ele falou o seguinte, porque também a AEROMÍDIA tinha também de consultoria, então... de empreiteiras como ADM, como a CEMBRA.

Então, era... na verdade para fazer, como é muito fechada a INFRAERO, é difícil as pessoas entrarem, a gente, eu apresentei a CEMBRA, no caso, para Eurico Loyo...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Falar mais perto do microfone...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá. Da CEMBRA o Eurico mesmo me falou que ele acertaria diretamente com o dono da DUCTOR, o então amigo dele na época o Presidente Carlos Wilson.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem representa a CEMBRA? Quem é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É DUCTOR, né, tem também o consórcio CN DUCTOR, é CDN... CEMBRA, DUCTOR e NOVACON. A CEMBRA que representava um dos sócios, filho do Marcelo Stephanes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Marcelo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Stephanes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Stephanes. Mas qual é a irregularidade nessa obra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Por alguma irregularidade a obra não aconteceu. E o que o Eurico na época, o Dr. Eurico me passou é que ele estaria acertando, inclusive, comissões com o dono da DUCTOR para liberar a obra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Das obras que aconteceram, o que é que a senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Das obras?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É. O que é que a senhora pode nos dizer aqui do que aconteceu. As obras, olha, essa obra tal foi dirigida para o grupo tal e lá se pagou tanto para quem? A senhora tem esses dados?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, de obras, né?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Obras. O que a senhora souber, a senhora pode detalhar...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Hum-hum. É, existe, assim, em documento, eu tenho, documento está na Polícia Federal, no meu depoimento, eu tenho alguma coisa aqui. Agora, de obra mesmo são essas que eu lhe falei e que eu tenho as pessoas que podem, que serão testemunhas e podem afirmar o que eu estou falando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Me diga. A senhora veio à imprensa fazer denúncias contra a INFRAERO, empregados, políticos, empresários. Por que é que a senhora fez isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu já tinha em 2002 tentado, em 2002 eu tentei levar ao conhecimento da Polícia Federal em Curitiba o que estava acontecendo dentro da AEROMÍDIA. Eu não consegui. Por alguma razão eles não... eu fui até à recepção na superintendência, eles não me ouviram. Depois disso houve muita retaliação, muita... até uma questão de clonagem do meu CPF...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Quer um cafezinho?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu gostaria... Esses documentos aqui... esses documentos... esse daqui da obra superfaturada. Esse daqui... Eu tenho cópia... Do Mário Macedo... Obrigada.

Esse documento é uma cópia daquela obra de Maceió do Aeroporto que a auditoria da INFRAERO tem a... constatou-se recursos... de superfaturamento. Tá certo. E eu gostaria de entregar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem fez a inspeção?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A auditoria da INFRAERO. Essa é... o contrato social da VIA AÉREA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse Stephanes que a senhora mencionou é um nome conhecido...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Filho do Ministro da Agricultura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Reinhold Stephanes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (DEM-TO): Na época ele fazia parte de alguma empresa? A senhora disse.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Marcelo Stephanes da CEMBRA. Eu tenho... eu gostaria de entregar também alguns fax...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse aqui é segunda via? Nós podemos ficar... a senhora tem uma cópia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Pode sim. Por gentileza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem motivação...?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Qualquer documento que a senhora queira entregar a CPI irá protocolar e dar o recebido.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora pode dizer por quê? A senhora só não disse. A senhora disse que procurou. Por que a senhora... a senhora aparentemente conhecia o esquema. A senhora se beneficiava desse esquema?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Quando eu procurei a polícia já é porque... a Federal. E depois eu fiz a denúncia, fiz em 2005. Por não participar do esquema e não compactuar com ele, e ser perseguida... Que hoje eu estou numa situação financeira muito difícil e estou sendo perseguida até hoje, inclusive, com ameaça de morte.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora, então, procurou, fez essas denúncias porque não concordava com o que estava acontecendo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não concordava. E foi motivo de várias discussões dentro da... empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem alguma pendência comercial ou judicial com qualquer dessas pessoas que a senhora acusa? A senhora demanda com eles na justiça?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Tenho pendência comercial, mas não com essas atribuições.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem amizade ou inimizade com qualquer delas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Inimizade não. Amizade... na época era uma amizade comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sofreu algum tipo de ameaça? A senhora foi coagida depois que falou à imprensa e à Polícia Federal?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Muito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tive uma ligação da parte de Duda Mendonça que me falou que queria queimar toda a documentação e pediu para que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Duda Mendonça estava envolvido com o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Com contrato no Aeroporto aqui de Brasília. E também...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A empresa dele mesmo? Como é que chama a empresa dele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: DUDA MENDONÇA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A DUDA MENDONÇA ela tinha um contrato, ela tinha um anunciante e ela tinha, a DUDA MENDONÇA um contrato com AEROMÍDIA no Aeroporto de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o valor desse contrato? E o Duda pagava a alguém para ter esse contrato? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Mas era um contrato irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Irregular.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era também sem licitação no espaço nobre...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E o ano qual foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse contrato foi em 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quando é que o Duda ligou... o Duda Mendonça ligou para a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Uma pessoa a pedido dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é a pessoa?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Adilson Sá da empresa SÁ PUBLICIDADE que também tem um contrato muito irregular dos Correios com a AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Tem contrato com a AEROMÍDIA, empresa que era da senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E desde quando tinha esse contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do Duda? De 2004 a 2007.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E a AEROMÍDIA? Como é que a AEROMÍDIA entrou nesse contrato do Correio?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Apresentou um projeto. Ah, dos Correios?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse é um contrato que na época a empresa, agência ela tinha conta dos Correios. Mas perdeu em novembro. E, então, não poderia contratar nenhum tipo de publicidade. E contratou da AEROMÍDIA três meses de publicidade no Aeroporto de Brasília e do Galeão e pagou um milhão e 200.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E disso quanto foi pago por fora a alguém? Se foi.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo Adilson Sá foi pago uns 30%, mais ou menos, para um dos diretores dos Correios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aí não me falou o nome. Eu tenho uma fita gravada, mas ele não me fala o nome. Eu gostaria de entregar também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ótimo. Então, por favor. A senhora tem a gravação dessa fita?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Também queríamos, se a senhora pudesse depois para que nós pudéssemos depois fazer um confronto pericial.

Quais os outros documentos, registros em mídia, outros elementos materiais que comprovam os fatos relatados nas entrevistas em depoimento à Polícia Federal envolvendo funcionários da INFRAERO, político e empresários. A senhora tem muitos documentos, não tem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem como passar a cópia desses documentos para a Comissão?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora, então, poderia ir passando e comentando cada caso que a senhora tiver porque fica mais fácil.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): O Advogado da depoente está esclarecendo que só tem uma cópia desta fita, foi gravada por ela mesma, então, eles vão ficar, vão reproduzir e mandar outra via e dos documentos entregues da mesma forma, serão devolvidos e ficaremos com a cópia.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aqui está o cadastro da SÁ PUBLICIDADE, é uma empresa de Brasília, também é um documento. Esse aqui é um... É um fax aonde comprova também o pagamento de BV que é Bonificação por Volume que também é irregular pela própria agência de publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual agência?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: GIOVANI, Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Também tem contrato irregular?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi o contrato dos Correios que foi contratada, ela tinha, ela perdeu a conta dos Correios em dezembro e fechou um contrato com AEROMÍDIA nos aeroportos novembro, dezembro e janeiro de 2007. Agora, 2006. Certo?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E esse aqui é ligado a quem e paga a quem? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Então, essa é que é ligado a Adilson, na verdade isso é só... eu estou lhe apresentando que é uma cobrança que eles cobram o BV que é Bonificação por Volume, AGÊNCIA GIOVANI, que isso é irregular, isso é proibido.

Então, é o que eles cobram. Mas a GIOVANI, juntamente com a SÁ PUBLICIDADE, AEROMÍDIA nesse contrato dos Correios passaram 30% para o diretor, um dos diretores dos Correios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo? Esse aqui é a negativa, é um documento com a negativa do contrato dos portões de 8 a 10 do Aeroporto Juscelino Kubitschek, Brasília, que o Íris Simões interveio juntamente com o Dr. Sabino autorizar. E operações, engenharia não tinha autorizado. Então, eu tenho essa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E isso resultou em prejuízo de quanto

para a INFRAERO? Qual era o valor do contrato? Quanto que ele foi executado? Quem recebeu por fora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na verdade... dos Correios?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nesse caso aqui dos portões.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, nesse caso não teve prejuízo a INFRAERO. A INFRAERO autorizou o que não poderia autorizar. Operações, segurança, falou que não. Deu a negativa. E a diretoria juntamente com o superintendente do Aeroporto...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Autorizou assim mesmo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E se pagou a quem por isso? Quem foi que... quem foi o beneficiário disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É... eu também não tenho como provar isso, mas o Deputado Íris Simões, o Assessor do Presidente Carlos Wilson em Curitiba, Fabiano Monteiro e... são as pessoas que receberam.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Como é essa figura do Assessor do Presidente da INFRAERO em Curitiba? Como é isso? Ele tinha sede aqui em Brasília, a Presidência funcionava aqui. Como é que ele tem Assessor lá?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ninguém consegue entender. Ninguém sabe se isso é ilegal ou é imoral. Mas questionado, existe várias denúncias disso da Polícia Federal, anônimas, inclusive, dessa situação. Mas é uma situação normal dentro da INFRAERO.

Aqui também comprova que existiam esses contratos na época com a AEROMÍDIA no Aeroporto Juscelino Kubitschek. Certo? Os contratos dos portões de 1 a 7 e os contratos de 8 a 10.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E esse se pagava a quem? Também a mesma...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Irregulares, contratos irregulares.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim, mas... se pagava a quem para ter esse contrato irregular?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse é o mesmo documento onde está o Íris Simões, Fabiano Monteiro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo. Os pedidos de explicação... Eu gostaria também de deixar um documento quando foi... A minha bolsa foi roubada,

depois disso o meu CPF foi clonado. Existe uma situação hoje também... eu fui muito perseguida em função desse CPF. Existe uma situação que o meu Advogado depois pode passar cópia dos documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu vou questionando a senhora, porque aí o que tiver de documento a senhora vai fazendo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Por gentileza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bom, envolvendo Mário de Ururáí Macedo Neto, a senhora já falou aqui a respeito. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho, sócio da empresa AEROMÍDIA, que é esse Secretário que acabou entrando, era Secretário de Urbanismo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: De urbanismo, administração, finanças, aí depois sócio do Cássio nessa empresa e foi Diretor Financeiro do ITN, Instituto Tancredo Neves de Curitiba, aonde o Carlos, o Cássio, desculpe, era Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Teria... muito bem. Esse Carlos Alberto, sócio da empresa teria corrompido o então superintendente do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba, Mário de Ururáí Macedo Neto com pagamento de mensalidades da faculdade da filha dele, Ana Carolina Silva Macedo e depósitos feitos na conta-corrente da esposa dele Idelbrandina O. S. Macedo entre os anos de 2002 a 2004, um depósito no valor de 20 mil, dois de 4 mil, um de 3 mil e um de 10 mil, que a senhora aqui realmente afirmou.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses atos teriam sido praticados pelo empregado citado como retribuição pelos valores supostamente pagos por Carlos Alberto. A senhora pode dizer quais são esses atos? Por que é que o Carlos Alberto pagava ao Mário de Ururáí?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Facilitar contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quantos são esses contratos que foram facilitados? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Túnel de desembarque do Aeroporto Afonso Pena, sala de embarque 2 do Aeroporto Afonso Pena, triado da fachada, uma licitação irregular também do Aeroporto Afonso Pena, Cyber Café.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Mário Ururáí a senhora entregou, ou viu alguém entregando ou sabe quem entregou esses recursos? Quem fazia esses depósitos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A financeira da empresa e questionada que são muitos depósitos, ela confirma, inclusive...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o nome dela?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dirce Legioronski(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ela confirma que aconteceu isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Questionada ela me confirmou que esses depósitos eram todos feitos exatamente por ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tinha alguma relação pessoal com Idelbrandina, esposa do Mário de Ururáí?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Éramos pessoas conhecidas. Não amigas, mas conhecidas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em algum momento entre os anos de 2002 a 2004 a senhora adquiriu jóias de Idelbrandina Macedo que comercializaria tal mercadoria tendo sido feito depósitos na conta da mesma para pagamento dessas aquisições? Os recibos de depósitos que apresentou à Polícia Federal em nome de Idelbrandina não seriam pagamentos pelas aquisições de jóias que fizeram?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eu tenho os pagamentos feitos aqui de jóias, são menores os comprovantes, eu já apresento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A Idelbrandina diz que isso foi jóia que vendeu para a senhora.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, ela vendeu... jóias!?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 30 mil reais, mas de jóias? Pagamento de faculdade. Ela vendeu, sim, algumas jóias para AEROMÍDIA, a qual AEROMÍDIA deu de presente a funcionários DUDA MENDONÇA e a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora podia repetir? Então, ela vendeu jóias...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Vendeu jóias para AEROMÍDIA, eu não sei se foram pagas, ou como foram pagas, se foi em dinheiro, as quais foram dadas para funcionários de Duda Mendonça e para INFRAERO

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe quais jóias são essas? Mas isso não tem nada a ver com esses depósitos, não é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nem com as jóias que a senhora comprou dela?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não. Eu tenho depósitos dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, ela vendia também jóias que eram dadas de presente...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aliás, ela vende jóias...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aqueles mimos.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mimos. Inclusive festas também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, paga-se, comprava-se jóias dela...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para dar para funcionários do Duda e para funcionários de quem mais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe quando que isso aconteceu? Qual o valor das transações? Quem comprou essas jóias? A quem as jóias foram presenteadas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: As jóias foram... sei. Foi a Zilmar Fernandes da DUDA, Rui Ikeda...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essas receberam como presentes?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Presen-tes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem comprou foi a AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: AERO-MÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem pela AEROMÍDIA comprou? Foi a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu ajudei a ver algumas jóias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe que jóias foram?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não es-tou lembrada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Valor das jóias?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também eu não sei. Porque eu até... algumas... pulseira... foi pulseira, corrente que eu vi. Agora, você ouve mais...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, dava-se a Zilmar que era da DUDA e a quem mais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na época o Rui Ikeda que trabalhava na DUDA MENDONÇA, não sei se trabalha ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Rui Ikeda?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Exata-mente. Na INFRAERO... tem pessoas da sede e pes-soas do Aeroporto de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A Idelbrandina trabalhava também na INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Trabalhou por vários anos. Depois...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que é que ela fazia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tô lembrada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nessa época que ela trabalhou a senhora...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não tinha contato com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com ela... não.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tive depois, porque ela se aposentou e ela vende jóias, inclusive, dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem alguma prova disso que a senhora disse? Depósitos dos valores que a senhora pagou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho. Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora poderia juntar?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): V.Ex^a. apre-sentou um valor de 30 milhões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, mil...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): De compra de jóias?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não, ela diz o seguinte, que esses valores...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, porque a Sr^a. Silvia diz que não lembra dos valores...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Não. Em relação a esse aqui ela se lembra. Ela diz o seguinte, que em relação ao Carlos Alberto Carvalho que era super... que era Secretário de Turismo, Finanças de Curitiba que foi ser sócio da empresa dela AEROMÍDIA que ele pagou para Mário de Ururáí Macedo Neto que era... qual o posto dele na INFRAERO em Curitiba?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Superintendente, que ele pagava as mensalidades da faculdade da filha dele Ana Carolina Silva Macedo, e que os depósitos eram feitos na conta da esposa dele, Idelbrandina O. S. Macedo de 2002 a 2004.

Então, foram feitos um depósito no valor de 20 mil reais, dois de 4 mil, um de 3 mil e um de 10 mil. Eu perguntei a ela se isso não era jóia, porque a Idelbrandina diz que não, isso daqui foi porque eu vendi a jóia, depois na minha conta. Mas ela está me mostrando que ela tem recibos que além desses, esse aqui era a empresa que pagava a faculdade da filha do Sr. Mário Ururáí, mas que ela prova através de outros recibos que ela, que a comercialização dessas, dessas... que o pagamento das jóias que ela adquira, 350 reais, 450 reais, estou falando o valor porque a senhora está entregando, 150 reais, 400 reais, que eram valores bem inferior aqueles dos depósitos efetuados. A senhora podia tirar uma cópia e deixar conosco.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou nós podemos ficar com essa cópia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Pode ficar. Não tem problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E mais, ela disse mais. Ela disse também quando eu disse que ela... que a Idelbrandina declarou que era pagamento por jóia. Ela disse: Não, a jóia também, ela vendia para a empresa, mas a empresa dava de presente. E aí disse para quem dava, para a Zilmar e para Rui Ikeda. É esse o nome?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Rui Ikeda, sim. Sim, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mais alguma pessoa a senhora afirma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da INFRAERO. Aí tem da sede INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe de quem... ela vendeu jóia, a Idelbrandina vendeu jóias para a AEROMÍDIA, para a AEROMÍDIA dar de presente, a senhora disse, para Duda Mendonça, para Rui Ikeda. E da INFRAERO, quem recebeu jóias de presente da AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Compradas de Idelbrandina.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mariângela Russo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é Mariângela Russo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era da... da mercadológico, da área de mercadológico, da sede.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Aqui em Brasília?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mariângela...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Russo. Evaldo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Evaldo o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não lembro o sobrenome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Trabalhava aonde?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nos contratos na sede INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Nos contratos aqui na sede INFRAERO.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sandra Garcia do Aeroporto de Brasília e... eu tenho conhecimento dessas pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses receberam presentes, não é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe a ocasião dos presentes? Aniversário, Natal, ano novo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora não se lembra desses detalhes.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora se lembra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, são correntes, correntes e pulseira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Correntes e pulseiras. A prova que a senhora possui são essas provas relativas ao depósito que a senhora fez...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E que comprovam o pagamento do que a senhora comprou de Idelbrandina.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Que não tem nada a ver, a senhora repete.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não tem nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Com esses presentes, nem com os depósitos efetuados para pagamento da faculdade.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Não é isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Exato. Da CEMBRA também estou apresentando a documentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Em relação ainda a Mário de Ururáí Macedo Neto, a senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que ele teria praticado superfaturamento de 100% numa obra no Aeroporto Internacional de Maceió.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora voltou a dizer isso aqui. Supostamente executado em caráter emergencial, portanto, com dispensa de licitação. Tal fato teria sido constatado na Auditoria Especial nº. 02/prai/2004. Perguntando novamente. Cite que obra era esta, se houve pagamento de qualquer vantagem indevida a qualquer pessoa da INFRAERO, ou qualquer outra pessoa ou a outrem? Foi o Mário de Ururáí que levou vantagem? Quem pagou a ele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em Maceió?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Em Maceió.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não sei. Essa realmente... Eu tenho o documento, eu não sei. Mas ele foi afastado de Maceió em função desse problema e transferido, transferido para Curitiba como superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ele saiu de Maceió e foi para Curitiba como superintendente.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Depois... isso...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Houve uma acusação formal contra ele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Houve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A depoente, a senhora, afirmou ainda à Polícia Federal que a empresa AEROMÍDIA fez pagamentos para garantir a utilização de um espaço no túnel de desembarque.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora já disse, no Aeroporto Afonso Pena, enquanto não conseguisse o anunciante. Esse procedimento naturalmente é irregular.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E só para perguntar. Quanto foi que se pagou? Quanto que se pagou por fora e a quem se pagou para se ter esse benefício? A senhora tem alguma prova disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: São para Mário, para o superintendente na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Quanto foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em função daqueles depósitos, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Sim, que também... então aqueles depósitos também dizem respeito a isso.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também dizem respeito a isso daí. Os 2.400 que era pago em contrato, era uma garantia mínima, tá certo. Mas era irregular porque não poderia estar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Alguma vez se pagou por fora ou sempre se depositou na conta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: não, pagaram por fora. No caso do Arlindo era recebido em dinheiro, mas pelo filho dele dentro da empresa que era funcionário da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Qual o nome do filho dele mesmo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Jean. E a filha do superintendente também, Lorena.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Filha de quem? Do Mário...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, daí do superintendente atual que é o Felipe, Antônio Felipe Barcelos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O filho dele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A filha dele também trabalhou lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o nome?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Lorena.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Na AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E recebia em espécie ou recebia em cheque?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em dinheiro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Recebia em dinheiro.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: E também foi feito, Excelência, um depósito na conta de Idelbrandina em novembro ou dezembro de 2003, com cheque da AEROMÍDIA, diretamente... foi feito pela funcionária da AEROMÍDIA, não tenho esse comprovante. Mas esse depósito aconteceu de 10 mil reais na conta de Idelbrandina, final de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem fez o depósito?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A financeira da AEROMÍDIA, Dirce Lei(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E por qual serviço?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eles estavam precisando de dinheiro em função de já todos os contratos porque não se tinha um preço fechado de propina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Certo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era dependendo da necessidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quanto ao Aeroporto de Bacacheri, a depoente ao falar a Polícia Federal, a senhora, informou que havia um funcionário da AEROMÍDIA chamado Plínio Rosa Filho, contratado por Carlos Alberto Carvalho para intermediar favores com Mário de Ururá Macedo Neto. Que favores eram esses?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Um Alvará. Um Alvará, o que o Aeroporto estava precisando, estava com problema sério de Alvará.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Alvará fornecido por quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Pela Prefeitura. Porque o Bacacheri é na cidade de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bacacheri, certo. Muito bem, então, forneceu-se... e qual é o valor disso? Quanto se recebeu por isso? Por esse Alvará?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É... fazia parte, na verdade, do pacote, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Alguém mais além da senhora tem conhecimento desses acordos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da AEROMÍDIA?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Especialmente do Plínio Rosa em relação...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim, funcionários da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bacacheri.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quais são esses funcionários?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Júnior, Maria Eduarda Carbonar e a Dirce Legioronski(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem alguma prova do que diz em relação à Bacacheri e à Plínio Rosa Filho?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Provas eu não tenho. Mas o Carlos Carvalho ele me falou que ele mandou um recado para o Mário Macedo que na época era o túnel, o Mário mandou o superintendente para AEROMÍDIA dizendo que não poderia mais segurar o espaço. E o Carlos ameaçou o superintendente dizendo que se ele não segurasse o espaço, então, ele iria cancelar o Alvará do Bacacheri que ele tinha autorizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria corrompido o empregado da INFRAERO Arlindo Lima Filho, Gerente Comercial no Aeroporto Afonso Pena ao empregar o filho dele, Jean, na empresa AEROMÍDIA, pois através do filho seriam pagas as comissões ao empregado público por favores prestados à empresa da depoente. Quais os atos praticados por esse servidor que teriam beneficiado a empresa AEROMÍDIA, o Arlindo? A senhora testemunhou alguma prática de corrupção por parte do Arlindo ou sabe quem testemunhou? A senhora poderia falar a respeito disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim, o Arlindo é o contrato CULTURA INGLESA de três meses, não houve contrato com a AEROMÍDIA. Aconteceu a veiculação da publicidade. Nesses três meses eu tenho os comprovantes no valor de 3.600, 3.500 reais, repassado diretamente para o Arlindo. E o filho dele na época que trabalhava na AEROMÍDIA, ele veio conversar comigo que estava conversando com o sócio Carlos Alberto que nos contratos do BOTICÁRIO, FUNDAÇÃO BOTICÁRIO e SHOPPING ESTAÇÃO, que foram negados e também não poderia ser feito por uma questão de segurança no Aeroporto Afonso Pena. E depois foram liberados também, então, pelo Íris Simões e Dr. Sabino, existem hoje esses contratos, estão lá veiculando. Ele receberia mensalmente 5 mil reais, porque o valor apresentado como garantia mínima para AEROMÍDIA era um valor baixo, no entanto, AEROMÍDIA cobraria um valor maior do anunciante e repassaria essas comissões para o Arlindo no valor de 5 a 6 mil reais mensais enquanto durasse o contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esses cheques que a senhora tem que repassou para esses depósitos para o Arlindo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, depósitos não. O comprovante do valor dos contratos da...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Bem abaixo do valor de mercado. É isso que a senhora está dizendo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na questão, agora, sim... nos contratos do shopping, desculpe, do SHOPPING ESTAÇÃO e BOTICÁRIO, eu tenho algumas propostas que foram na época, eu tenho como comprovar que era um valor muito baixo, abaixo do mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E a diferença era repassada ao Arlindo em dinheiro. Se pagava ao Arlindo por fora em dinheiro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para o Arlindo seria em torno de 5 a 6 mil por mês. Eu não sei se isso foi acertado. Eles estavam acertando com o Carlos. Mas teria também para o Íris Simões, Deputado na época, eu não sei se ainda é, para o Assessor do Presidente Fabiano Monteiro e para Antônio Barcelos, Antônio Felipe Barcelos que era o superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Há algum outro esquema conduzido por Arlindo Lima Filho que a senhora saiba?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da AEROMÍDIA eu tenho conhecimento desses...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): De fora da AEROMÍDIA a senhora tem algum outro...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas aí é só o que a gente houve falar, né, das concessionárias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ok. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria corrompido o empregado da INFRAERO Antônio Felipe Barcelos, superintendente no Aeroporto Afonso Pena, ao empregar a filha dele, Lorena, que a senhora já disse aqui, na empresa AEROMÍDIA, pois através da filha seriam pagas comissões ao próprio Sr. Antônio Felipe Barcelos, por favores prestados à empresa dele. Às empresas do Carlos Alberto Carvalho. Quais os atos que o Sr. Antônio Felipe Barcelos fez contrário à ética e que beneficiou a empresa AEROMÍDIA? Que ato de corrupção que ele praticou e o que é que a senhora testemunhou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu acho que o mais grave foi no caso desse problema sério aonde parou todo o Aeroporto que foi esse apagão que houve em função de irresponsabilidades...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele recebeu a motocicleta.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. E foi abafado. Wilson Brandt também tem conhecimento. E a AEROMÍDIA poderia. Por quê? Porque a AEROMÍDIA poderia ter perdido a concessão de todos os Aeroportos se isso viesse a conhecimento. E esse... o Felipe, então, o superintendente, o que ele me falou, ele chegou, esse documento está na empresa, que é por uma... receberia alguma multa e esse ficou em pasta, como diz o superintendente na época, numa pasta rosa, qualquer coisa que acontecesse ele iria apresentar esse documento à diretoria da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento também prestado a Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria efetuado depósitos em dinheiro na conta do superintendente de logística de cargas da INFRAERO, Luís Gustavo Schild, visando ao favorecimento da AEROMÍDIA junto a INFRAERO, foram três depósitos no valor de 20 mil e dois de 12 mil reais. O que é que foi que o Luís Gustavo Schild favoreceu a empresa e como é que foi esse ato de corrupção e como é que pagou isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Ele é um funcionário de carreira da INFRAERO e ele tem muito conhecimento. Ele está em cargas hoje.

Então, na verdade, ele fazia um *lobby* para a AEROMÍDIA dentro da INFRAERO. E nesses 20 mil reais ele recebeu através da AEROMÍDIA, mas foi da empreiteira consultora DM de Curitiba para que a DM pudesse falar com a engenharia, que ela não conseguia

entrar, na verdade, na INFRAERO e queria participar da obra do Aeroporto de Vitória.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Foram três depósitos de 20 mil?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo, tem dois...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E dois de 12.000?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem pagou foi a empresa. A AEROMÍDIA intermediou, mas quem pagou foi a empresa...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Os de 12 mil foi AEROMÍDIA, os 20 mil foi a DM.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): DM quem é que é proprietário? Quem é responsável pela DM?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Darci Fantin.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E ele é que fez esse depósito de 20 mil?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Ele entregou o dinheiro à financeira da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora tem a cópia desses depósitos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora pode nos passar?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Por favor. Ainda em relação à Luís Gustavo Schild, a senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que ele dirigia as... que o Luís Gustavo Schild dirigia as licitações das lojas DUTY FREE em todos os Aeroportos internacionais à empresa BRASIF, ou seja, tudo era dirigido para BRASIF.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O que é que o Luís Gustavo Schild fez para beneficiar a BRASIF? A senhora viu alguma... a senhora presenciou ou sabe como nós poderemos comprovar alguma prática de ato de corrupção por parte desse Luís Gustavo Schild beneficiando, dirigindo licitações de lojas DUTY FREE? A senhora pode falar sobre esse esquema?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. Ele mesmo falou e o Agostinho que era Gerente da DUTY FREE. Ele recebia um dinheiro para uma propina para dirigir todas as licitações para o DUTY FREE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem? Agostinho?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Agostinho, Gerente da DUTY FREE, das lojas DUTY FREE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O Agostinho falou para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para mim, tá. Esse comentário. Mas ele foi afastado o Schild na época da superintendência da sede, né, do comercial em função desse escândalo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Então, o Agostinho da DUTY FREE disse à senhora que pagava propina a Luís Gustavo Schild para ele dirigir as licitações...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas é um procedimento normal na INFRAERO. Vários contratos se paga para se conseguir, ou não se tem. A LASELVA é um exemplo. Eu posso falar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pode.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A LASELVA hoje e tem testemunha disso que é o próprio Fernando Ghignone que é o dono das livrarias Ghignone aonde ele não consegue, ele tem dificuldade para entrar nessas licitações e a LASELVA até então, isso a última informação que eu tenho do próprio Fernando Ghignone deve milhões para a INFRAERO e ganha todas as concorrências.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A LASELVA... ?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Se não me engano está no TCU esse caso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Muito bem. Por que razão Luís Gustavo Schild foi transferido para a superintendência de logística de cargas da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tenho conhecimento que em função do escândalo que houve da BRASIF.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora teve cheques devolvidos na conta da senhora Idelbrandina? Cheques depositados pela senhora foram devolvidos por insuficiência de fundo? Dez cheques?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Na conta de Idelbrandina?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Não?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eu tive, sim... eu posso?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Pode.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Quando da pressão desse sócio entrar na empresa, ele quase me levou à falência na AEROMÍDIA, tive vários cheques que voltaram. Mas voltaram porque eu resgatei, depois eu consegui pagá-los. E ele apresenta isso, inclusive, na imprensa me chamando de estelionatária e apresentando esses cheques. Mas esses cheques foram resgatados--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem apresenta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Carlos Carvalho e a Advogada dele Luciana.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em relação ao contrato de concessão de uso de área nº. 022004002005 no Aeroporto de Brasília. A senhora relatou à Polícia Federal que em primeiro de fevereiro de 2004 foi assinado um contrato entre a INFRAERO representada pelo Diretor Comercial Fernando Brendaglia de Almeida e pela superintendente de relações comerciais Maria Gonçalves Chaves...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Márcia. Desculpa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Márcia. Ok.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Desculpa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Márcia Gonçalves Chaves, e a AEROMÍDIA representada pela depoente. Havia previsão de pagamento mensal de 20 mil reais com prazo de 36 meses iniciando-se em dois de fevereiro de 2004 e finalizando em primeiro de fevereiro de 2007. O objeto do contrato seria publicidade de terceiros através de adesivos transparentes em todo o anel e corredor do satélite norte do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília.

Houve pagamento de algum valor, entrega de algum bem ou concessão de qualquer vantagem indevida a Fernando Brendaglia e Márcia Gonçalves Chaves? Houve alguma ilegalidade ou irregularidade na contratação da AEROMÍDIA? Como é que isso aconteceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse contrato é irregular. Por ser uma área nobre aonde nunca tinha ainda tido uma exploração da publicidade, esse contrato era... não houve uma licitação irregular. E várias empresas que estavam disputando esse espaço para seus anunciantes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Se pagou alguma coisa? Quanto se pagou? E se pagou a Fernando Brendaglia e Márcia Gonçalves Chaves.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho conhecimento. Eu não sei se foi pago, o quanto foi pago. Mas o contrato que era da DUDA já recebia, ele foi instalado, ele foi executado em janeiro mesmo antes de ser, de o contrato acontecer, assinado. E saiu no Diário da União em no início de fevereiro. Mas o adesivo já tinha sido instalado em janeiro sem contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Então, quando saiu, quando o contrato foi assinado, na realidade ele já havia sido, vinha sendo executado antes.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Autorizado pelo Fernando Brendaglia. É Márcia Chaves.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Márcia Chaves. Ok. Está corrigido. Ainda com relação ao mesmo contrato a senhora citou a participação nas negociações havidas do Deputado Íris Simões, de Carlos Alberto Carvalho, sócio da AEROMÍDIA, Cássio Taniguchi e dos funcionários da INFRAERO, Fabiano Monteiro, Ademar Sabino, ex-Diretor administrativo da INFRAERO e Marco Antônio Marques de Oliveira, superintendente do Aeroporto de Brasília, além do Presidente da INFRAERO Carlos Wilson. Circunstancia a participação de cada um deles. O que é que cada um deles fez? Íris Simões?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Desculpe, Excelência. No contrato de... no contrato do Aeroporto de Brasília?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Exatamente.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá, aonde teve Íris Simões. Íris Simões juntamente com Fabiano Monteiro, Carlos Carvalho, eles vieram à Brasília para liberar esse contrato. Eles vieram falar com Brendaglia. Eu realmente, eu não sei se falaram. Porque quem autorizou foi o Dr. Sabino. Tá certo? E o superintendente Marco Antônio Marques.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ok. E o Carlos... Cássio Taniguchi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O Cássio Taniguchi, nessa mesma viagem, isso foi uma informação que eu tive que acompanhou. Eu não sei se ele acompanhou as negociações. Mas tem uma testemunha das negociações pelo próprio Adilson Sá, Adilson Silva da SÁ PUBLICIDADE, ele acompanhou... ele tem conhecimento dessas negociações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim. Então, a senhora ouviu dizer que o Sr. Cássio Taniguchi também acompanhou.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Acompanhou. É, esse eu não posso realmente afirmar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ok. Os senhores Tércio Ivan de Barros, diretor da INFRAERO e Roberto Spinelli, Assessor de Tércio tiveram alguma participação nessas irregularidades?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tenho conhecimento da LASELVA que é um caso não da publicidade, mas no caso da concorrência da LASELVA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eles é quem dirigem a licitação para a LASELVA. É isso que a senhora afirma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Eu tenho conhecimento através até do Fernando Ghignone que é um concessionário da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. A senhora falou que a AEROMÍDIA recebeu da empresa de Duda Mendonça para veicular publicidade da BRASIL TELECOM junto aos portões de 1 a 10 do Aeroporto de Brasília. Nesse caso a AEROMÍDIA havia comprado sem licitação os espaços que vendeu para anunciante de Duda Mendonça.

A senhora disse que não sabia da irregularidade relativamente a falta de licitação em razão de que desconhecia a existência de outra empresa concorrente que tivesse interesse no mesmo espaço. Circunstância que ensejaria licitação e que só veio a saber depois por reclamação das empresas META 29 e CHEBLI?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): De que forma são disponibilizados esses espaços e como a INFRAERO toma conhecimento de que não há outros interessados em dispensa a licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A INFRAERO sabe que tem mais concessionários interessados e ela faz os acertos de áreas.

Então, para que não aconteça licitação, para que possa o processo andar mais rápido, inclusive. Então, isso dá muita discussão dentro da INFRAERO entre os concessionários. Nesse caso foi apresentado um projeto especial que não faz parte do Plano Diretor, mesmo assim teria que ter tido uma licitação, havido uma licitação em função de três, mais de três interessados, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que a empresa de Duda Mendonça não adquiriu diretamente da INFRAERO os espaços de que necessitava para sua anunciante e procurou diretamente AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque tinham... acredito eu um representante da AEROMÍ-

DIA em Brasília, essa publicidade através dela que foi fechada esse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Com quem era feito normalmente esse tipo de negociação? Quem que se negociava esse espaço? Quem negociava o espaço na INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Área comercial é superintendência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem? Os nomes?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nesse contrato específico?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nesse específico se a senhora tiver...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Fernando Brendaglia, Márcia Chaves, na verdade ela assinou... Mariângela Russo, contratos em Curitiba com Mário Macedo, contratos no Aeroporto de Brasília também com Marco Antônio Marques, na área comercial Arlindo, de Curitiba, aqui Sandra Garcia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, essas pessoas, esses dirigentes, gerentes, representantes comerciais todos participam de alguma forma e recebem alguma coisa? É isso que a senhora afirma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Os que eu afirmo aqueles que eu tenho o comprovante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses que a senhora mencionou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Esses que eu mencionei. Eu não sei se houve pagamento da AEROMÍDIA, só comentários, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o período de vigência desse contrato irregular da AEROMÍDIA com a INFRAERO? Houve nesse caso pagamento de alguma Comissão para realização do contrato? E quem recebeu essa Comissão?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nesse contrato, nesse contrato dos portões de 1 a 7, o que eu percebi depois que a DUDA liberava Pls(F) para recebimento da AEROMÍDIA desde dezembro, desde outubro de 2003. E sendo que, na verdade, o contrato aconteceu, a execução somente em janeiro no Aeroporto e saiu no Diário Oficial da União somente em fevereiro, era um contrato conturbado. Eu acho que teria...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe qual o valor firmado entre AEROMÍDIA e a INFRAERO? Qual o valor do contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. 60... gira em torno de 60 mil... 60 mil reais mês, aproximado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem documentos para provar que a empresa de Duda Mendonça pagava a AEROMÍDIA por isso, referentemente a veiculação do material dos portões de 1 a 7

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho as PIs(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora pode nos entregar esses documentos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. Excelência, eu poderia alguns documentos, até para facilitar, entregar, depois tirar cópia, entregar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não, pode sim. Claro. Sem problema. Pode sim.

Em relação a DM Construtora a senhora afirmou na Polícia Federal que a empresa a DM Construtora teria sido favorecida em licitações da INFRAERO mediante pagamento de propina. Quais as obras que a empresa DM Construtora teria executado e que servidores da INFRAERO teriam recebido vantagens? Qual o vínculo existente entre a empresa DM Construtora e a AEROMÍDIA? Possui provas desses fatos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Entre a DM e AEROMÍDIA dois contratos, inclusive, um assinado por mim. Vários contratos eu assinei, mas essa negociação foi com o Carlos Carvalho, então, eu só assinei o contrato. Até por ter uma procuração. É um contrato de consultoria de obras de 7 mil reais por mês. Esse contrato sumiu. Eu não consegui nem em cartório acesso e ele está em um dos cartórios de Curitiba, de registro do imóvel, títulos de documentos, desculpe, e eu tenho um contrato deles somente esse que eu consegui de obras que a AEROMÍDIA ela teria 5%, 10% de obras, INFRAERO e também as que tivessem na cidade de Curitiba envolvendo a Prefeitura de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem receberia vantagem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E quem da INFRAERO levaria vantagem com isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: As pessoas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora já mencionou.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: No caso o Gustavo Schild que foi um pagamento antecipado, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora sabe qual o valor desse pagamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi o de 20 mil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em relação ao Sr. José Bernardo Loyo. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Eurico José Bernardo Loyo seria o homem da mala, do então Presidente da INFRAERO Carlos Wilson, e que o mesmo cobraria comissões sobre contratações e concessões de obras que Eurico teria acertado comissões com o Presidente da empresa DUCTOR que juntamente com a CEMBRA Engenharia e NOVACON formariam o consórcio CDN que foi contratado pela INFRAERO para execução de obras. O que a senhora quis dizer quer a expressão “homem da mala”?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era conhecido assim como “homem da mala” do Carlos Wilson dentro da INFRAERO pelos acordos que fazia de arrecadação de... de dinheiro para a campanha do Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora presenciou algum ato de corrupção ou teve conhecimento dessas pessoas, Eurico José Bernardo Loyo e Carlos Wilson?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O Eurico no contrato do Consórcio CND, eu tenho até os documentos, eu passei, gostaria que fosse possível tirar umas cópias, tirar uma cópia. Nesse contrato seria cobrado 10% da DUCTOR e do consórcio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o valor do contrato? A senhora se lembra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não lembro não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então, outro, nesse caso específico, nessa obra 10%. A obra qual era?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era do Galeão, do saneamento do Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa obra não chegou a acontecer, a senhora disse.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho conhecimento porque depois disso... eu tenho alguns documentos que eu apresento. Mas eu não tenho conhecimento se essa obra foi executada porque

segundo o Eurico ele me falou: “Não, agora a negociação é diretamente com o Presidente da DUCTOR”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é o dono da DUCTOR?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): João Pedro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não, João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Só para precisar nesse ponto aí. Em que ano se deu a obra do saneamento do Aeroporto do Rio de Janeiro? Em que ano se deu? Só para...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: No ano que... eu não sei se essa obra aconteceu.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, eu quero saber o ano.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Das tratativas foi em 2003, se a obra...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu estou falando, a pergunta é envolvendo corrupção.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): E quem era o Presidente da INFRAERO quando da obra do saneamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da obra do saneamento, Eurico Loyo. Cobraria 10%.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, não, o Presidente da INFRAERO. Eu quero precisar isso. O ano da obra do saneamento e quem era o Presidente da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Carlos Wilson. 2003, eu não sei se essa obra aconteceu. O que estava conversando com o engenheiro Eurico era para que se viabilizasse essa obra no Aeroporto do Galeão e seria cobrado 10% de propina dessa obra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demóstenes é importante precisar isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Que eu tenho informações que a obra de saneamento foi feito na gestão do Sr. Francisco Perrone. Vou precisar isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Que antecedeu o Carlos Wilson.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. Depois...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Obra de saneamento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor pode até juntar que isso é importante. Quem é o proprietário da... o Presidente da empresa DUCTOR?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não lembro o nome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): CEMBRA Engenharia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Marcelo Stephanes e César... não lembro o sobrenome também. Mas é Marcelo Stephanes. Eu até juntei, Excelência, documentos da CEMBRA que do contrato na época o que eles estavam reivindicando junto a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): NOVACON?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Além dessas obras quais as outras que teriam sido feitas de forma irregular?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse Consórcio CDN eu não tenho conhecimento de mais nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou isoladamente pela DUCTOR, pela CEMBRA, pela NOVACON?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora conhece o ex-Assessor de Carlos Wilson chamado Bruno Reis?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Bruno... eu não sei exatamente se é Reis. Mas ele me foi indicado para algumas... o que precisasse do Carlos Wilson que falasse com o Bruno Reis.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele participava de algum esquema lá dentro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Chefe de Gabinete. Eu tenho informações, própria INFRAERO que ele fazia alguns acordos dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora pode mencionar que acordos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. Um deles citado, então, pelo Valter Sâmara.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é Valter Sâmara?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Valter Sâmara, eu cito no meu depoimento, na verdade é um cartorário de Ponta Grossa o qual eu o conheci, eu o

conheci em uma viagem e que ele me... na época ele insistiu que eu fosse até o Planalto com ele para falar com a Mônica, Secretária pessoal do Presidente Lula, que tudo que eu quisesse dentro, que a AEROMÍDIA precisasse dentro da INFRAERO ela receberia, acertasse com ela 10% de Comissão ao Partido PT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Explica isso aí novamente, por favor.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nessa viagem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Só para saber. [risos] Então, a senhora... o Bruno Reis... ele é que levou a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não. Valter Sâmara é amigo pessoal do Presidente Lula, quando encontrei, inclusive, ele está sempre em Brasília numa casa aonde acontece... eu não sei se está nessa casa, eu acho que não está mais com a ANOREG. Ele é diretor da ANOREG.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O que é que é ANOREG?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Associação dos Cartorários, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ah, sei...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Essa casa é no Lago Norte aonde foi feita a festa de aniversário da Mônica, Secretária do Lula, aonde foi feito um jantar para a D^a. Marisa. E o próprio Presidente chegava no... de barco, de lancha, acesso a essa casa.

Então, eram feitas várias coisas lá. E o Valter Sâmara na época, nos encontramos numa viagem, quando eu o conheci de Curitiba à Brasília, me convidou para ir num churrasco, final do ano de 2004 e estavam presentes lá vários cartorários, realmente, do Brasil. E nesse final de ano teve um jantar da ANOREG no hotel... no... como é agora, não lembro do nome... Blue Tree, que eu também compareci. E nessa época ele me falou, o que eu quisesse, qual era a minha área, o que é que eu fazia, publicidade em Aeroporto, se eu precisava de alguma coisa. Eu falei: Tenho vários contratos que está em andamento, mas até hoje eu não precisei de política para resolver nenhum, a não ser, claro, o sócio da empresa na época que resolvia tudo através da política.

Então, nessa época ele me falou, ele insistiu, eu estava hospedada no Hotel Manhattan, ele insistiu várias vezes que fosse até o Palácio com ele falar com a Mônica, Secretária, então, do Presidente da fazer acerto. O que eu precisava, o que a empresa precisasse dentro da INFRAERO eu não a procurei. Seria 10%, pagaria para ela para o PT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O Valter Sâmara que disse isso para a senhora.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas ele teve um problema também em outubro no Aeroporto de Brasília. Ele foi preso e não consta esse registro com 80 mil reais. E ele declarou, e isso... pessoas, várias pessoas sabem. Foi um dia antes do último debate do... da política... Prefeito em 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Bruno Reis quem é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Chefe de Gabinete.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O que é que ele... qual o esquema dele que a senhora conheceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo Sâmara a Mônica poderia mandar como mandava vários ofícios para o Bruno também. Se quisesse, conseguisse até um emprego ou colocar uma pessoa na Diretoria Comercial da INFRAERO para que ela articulasse, ajudasse, enfim, na diretoria os contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora afirmou que a Diretora de Engenharia da INFRAERO Eleuza Terezinha Lores direcionava obras da empresa para empreiteiros de sua confiança que a teriam, inclusive, indicado para o cargo. Ela teria participação direta no superfaturamento de obras na INFRAERO. Quais os atos praticados por Eleuza que teriam beneficiado empresas construtoras? Houve pagamento, entrega de algum bem ou concessão de alguma vantagem feita por Eleuza? A quem? A senhora presenciou ou sabe quem presenciou? Quais foram as empresas favorecidas por Eleuza? A senhora tem alguma prova disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Aí são comentários e o que se falava, o que se vivia no dia-a-dia dentro da sede da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Que se via que ela tinha prestígio e negociava com empreiteiros? É isso que a senhora afirma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Além de Eleuza Terezinha Lores alguém mais na INFRAERO participava desse esquema de superfaturamento de obras?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eurico Loyo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O arquiteto Ricardo Amaral, a senhora já falou a respeito, né. Ele cobrava daquela obra especificamente ele cobrou 200 mil de cada empreiteira para entregar.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E ele repassava isso para quem? Uma parte disso ia para quem? Ele era sócio de quem esse Ricardo Amaral? Ou ele beneficiava quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não sei exatamente. Mas quem tem conhecimento é a Diretora de Engenharia, a Eleuza. E ela sabia exatamente do que acontecia, dessa cobrança de 200 mil por projeto, entrega de projeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ricardo Amaral, então, seria ligado a Eleuza?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Bem ligado a ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem alguma informação sobre como funcionava os acordos entre as construtoras para vencer as licitações? Que construtoras normalmente participavam? Em que obras houve acordos ilegais? Onde a senhora diz que há o direcionamento. Parece que só algumas empresas ganhavam praticamente todas as obras no Brasil

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A gente tinha conhecimento que eram sempre as mesmas, né. Então, que eram feitas, eram direcionadas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas quais as empresas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: OAS, ODEBRECHT, ANDRADE GUTIERREZ, aí teve a BETER, num caso da obra do Aeroporto de Brasília que segundo a própria BETER teve um problema financeiro, ela furou um esquema de consórcio e aí ela foi prejudicada. E por conta disso foi facilitado para ela em Macapá juntamente com a GAUTAMA uma obra do Aeroporto lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Beto era?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: BETER.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com a GAUTAMA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em Macapá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em Macapá. Certo. Então, esses esquemas a senhora conhece por ouvir dizer?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A BETER, não. Esse eu não posso. Esse era ouvi dizer. Não posso, não posso...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora afirmou à Polícia Federal que a empresa FS-3 Comunicação e Sistemas que assinou contrato com a INFRAERO para comercialização de espaços publicitários nos aeroportos brasileiros seria de fato de propriedade do diretor da INFRAERO Fernando Brendaglia de Almeida e do ex-Presidente da INFRAERO Carlos Wilson tendo sido constituída contudo utilizando-se de laranjas como sócios. Que provas a senhora possui para fazer essa afirmação? A FS-3 era de fato ou é de fato de Fernando Brendaglia e Carlos Wilson?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Provas eu não tenho. Eu tenho funcionários da própria INFRAERO que afirmavam isso, conforme eu citei, que a empresa era de Fernando Brendaglia e Carlos Wilson como eles eram sócios também em outra atividade, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual a outra atividade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Uma fazenda de frutas tropicais em Petrolina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem são essas pessoas que falaram isso ou quais são? A senhora pode nominar essas pessoas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. No caso da FS-3 também a ABMA é a Associação Brasileira da Mídia Aeroportuária, isso existe lá. Tem conhecimento disso, mas é Mariângela Russo, o próprio Mário Macedo, falavam... O Gustavo Schild que é muito ligado ao Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eles diziam abertamente isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Abertamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Falaram para a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ainda em relação ao contrato firmado pela INFRAERO com a empresa FS-3 Comunicação e Sistemas a senhora sabe de alguma irregularidade no procedimento de contratação dessa empresa?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É uma obra aonde, segundo o que se tem de documentação até que eu prestei um depoimento também para o CGU, essa obra foi superfaturada em 26 milhões e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi superfaturada em 26 milhões?!

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que obra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, a obra não, é FS-3, um software, desculpe, essa obra. Esse contrato, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Foi dispensa de licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora tem mais... em relação a FS-3, além desses contratos de 26 milhões com dispensa de licitação para adquirir um software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora tem mais alguma em relação a FS-3 alguma outra irregularidade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Eu fui procurada por um concessionário na época para... Ele gostaria, ele até pediu que eu viesse falar com o diretor Fernando Brendaglia porque eles apresentaram a CODEMP, KALLAS apresentou para eles, na época foi até documentado um orçamento, ou uma proposta para o mesmo software em 15 milhões, no entanto, foi adquirido por 26 milhões pela INFRAERO.

Então, ele queria me entregar o documento e pediu que eu viesse falar com o Diretor Comercial para saber se... o que é que houve, o que é que aconteceu que não foi contratado por um preço menor?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): O preço foi exorbitante, então?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora confirma sua participação em acareação com Fernando Brendaglia realizada recentemente na Controladoria Geral da União?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Confirmando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Os senhores foram chamados lá para quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A Comissão... eu fui convidada para prestar esclarecimentos, enfim, depoimento da mídia, só de Mídia Aeroportuária e também da FS...

Sr. SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Excelência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Pois não.

Sr. SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Foi numa sindicância...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sindicância. Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Perfeito. Durante a acareação Fernando Brendaglia tentou agredir a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Não?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora saberia? Pergunta furada, não é? [risos]

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Pois é. [risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ai... de vez em quando acontece. [risos]

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mesmo porque tinha várias pessoas da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): E na INFRAERO houve também reacção?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Eu gostaria até de colocar, a INFRAERO tentei 2005 junto a INFRAERO e TCU, ninguém me ouviu, aliás, eu fiz várias denúncias na Ouvidoria. Eu estivesse ano na INFRAERO aqui para falar com a... falei até com o Bruno que é o Assessor do Presidente para passar todos... até a minha denúncia que eu tinha feito na Polícia Federal e ninguém me recebeu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): A senhora pode dizer como são atualmente comercializados os espaços publicitários nos Aeroportos? Essas negociações são irregulares? Como são feitos os acertos? Quais as empresas que atualmente atuam nesse mercado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Atualmente...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Espaço publicitário.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ano passado... em 2006, através da empresa AERO 3Z(F) eu fiz uma cotação de preços no Aeroporto de Brasília para os *fingers* e nessa ocasião, eu também tenho isso em documento, em e-mail, que esses *fingers* foram no valor de 21 mil reais, a garantia mínima. Depois... exatamente isso foi o que eles me apresentaram e não teria pessoa interessada. Depois disso eu tive a informação da própria Gerente Comercial que os *fingers* tinham sido contratados no valor de 21 mil. Mas me foi oferecido por 60 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Ok. A senhora sabe quais empresas? Que trabalham hoje que dominam o mercado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. A META 29, CODEMP que é do Grupo KALLAS, a VIA MAIS, CHEBLI, não tenho certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A FS-3 continua?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora conhece Márcia Gonçalves Chaves, Mariângela Russo, Tércio Ivan de Barros, José Wellington Moura, Roberto Spinelli Júnior, Fernando Brendaglia de Almeida e Josefina Vale de Oliveira Pinha?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Josefina eu não conheço pessoalmente, mas era Procuradora Geral da INFRAERO. As outras pessoas eu tive contato comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual é a participação de cada um nos procedimentos que envolvem o processo de negociação com a FS-3 Comunicação e Sistemas? A senhora tem conhecimento? O que é que cada um fez nesse processo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Não? A senhora conhece Adenauer Figueira Nunes, Érica Silvestre Dudweiler(F), Álvaro Luís Miranda da Costa, Moacir Carvalho Aires Filho, Nelson Jorge Borges Ribeiro, Ozório Lucas Ferreira da Silva e Frederico de Queiroz Veiga?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não todos, alguns só.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quais que a senhora conhece? Adenauer?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não conheço pessoalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Érica?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Érica não tô lembrada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Álvaro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Moacir?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Nelson?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Conheci agora na sindicância. Também não conhecia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ozório?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Frederico?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual... a senhora sabe qual a participação de cada um deles nos procedimentos que envolvem o processo de negociação com a FS-3? Nessa mesma investigação que está sendo feita pela Controladoria Geral da União?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não tenho...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Nem os que a senhora conhece, do Álvaro e do... a senhora conhece o Álvaro e o Nelson, não é isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nelson conheci na sindicância aqui que eu...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O que... a senhora conhece alguma irregularidade praticada por eles em relação a FS-3?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A gente... Todos nós temos conhecimento na época, então, eu concessionária, como Procuradora da AEROMÍDIA que era um contrato irregular, que esse contrato não poderia existir, enfim, porque não teve licitação e também é um contrato superfaturado. É esse o conhecimento que eu tenho da FS-3. Nunca operei um software deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): O valor do contrato para aquisição do software para gerenciamento de mídia Aeroportuária por inexigibilidade junto a empresa FS-3 Comunicação e Sistemas Ltda foi de 26 milhões, 840 mil 520 reais e 82 centavos, tendo sido pagos aproximadamente 20 milhões de reais. A cláusula referente a bônus no valor de 6 milhões e 600 mil não foi paga e é objeto de contestação do Ministério Público Federal. Por ser profunda conhecedora do ramo de mídia Aeroportuária a senhora afirma que o software fornecido pela empresa FS-3 está superfaturado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, sim. Isso é de conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora tem conhecimento de empresas que possuem softwares semelhantes no mercado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora disse que a ABMA por intermédio de Mauro Chemale do Grupo KALLAS, CODEMPIC Sul ofereceu a INFRAERO uma proposta de software semelhante de aproximadamente 15 milhões,

que na sua visão já era superfaturado. Como a senhora soube dessa proposta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele esteve em Curitiba e ele me chamou para uma reunião aonde ele fez esse comentário e o que ele discutia era exatamente isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O próprio Mauro Chemale?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como a senhora... todos os concessionários souberam que a INFRAERO iria adquirir um software para administrar as suas vendas de mídia aeroportuária? Ou isso foi mais ou menos oculto? Os concessionários todos ficaram sabendo que a INFRAERO ia adquirir esse software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, havia só comentários. Ninguém tinha certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por que ele foi adquirido da FS-3? Essa empresa foi criada especificamente para essa contratação... sem essa contratação, não tinha experiência na área, portanto, a senhora sabe por que se resolveu adquirir de uma empresa que foi criada naquela oportunidade sem experiência e com dispensa em licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não sei. O que se... o que se falava era que a filha do Brendaglia ela estava nessa FS-3, não o nome, não participava, mas ela tinha participação oculta, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Após a implementação do software Advantage V2 os anunciantes teriam acesso aos espaços publicitários por meio da internet. Esses espaços seriam cadastrados e os preços dos anúncios fixados seriam praticados a partir de pesquisas de mercado efetuados pela empresa FS-3, que inseriria os valores no sistema após homologação pela área comercial da INFRAERO.

A senhora tem conhecimento da existência de espaços não contabilizados, ou seja, não cadastrados dando margem à comercialização direta para benefício próprio por parte de superintendentes, gerentes de aeroportos? Ou seja, tudo tinha que entrar nesse software, mas alguns não entraram, os espaços. Isso acontecia, para negociação direta? Ou todos os espaços passaram a ser gerenciados por esse software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho nem conhecimento, Excelência, porque em 2004 eu fui expulsa da minha empresa e eu não atuei mais na área. Só uma tentativa de voltar para o mercado o qual eu não consegui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A partir da gestão de Carlos Wilson o Sr. Fernando Brendaglia juntamente com Márcia Chaves além de outros fizeram a contratação do software Advantage V2 da empresa FS-3 que possibilitaria se utilizado regularmente a visualização de todos os espaços publicitários disponíveis nos 65 Aeroportos administrados pela INFRAERO. Permitiria ainda a compra via internet o registro dos valores pagos pelo anunciante à concessionária. Assim, seria capaz de proporcionar o controle das transações realizadas pelas concessionárias e a transparência da gestão. Esse é o motivo. No entanto, o contrato foi suspenso na direção do Sr. Tércio Ivan e Roberto Spinelli, após o funcionamento do sistema por cerca de 6 meses. A CGU detectou que essa contratação foi feita irregularmente por inexigibilidade e que houve sobre preços, mas que também não foram verídicas as razões apresentadas para justificar a suspensão do contrato. Além disso, a Controladoria Geral da União afirmou que o software Advantage V2 ou outro similar se em funcionamento regular traria inúmeras vantagens para o gerenciamento da comercialização dos espaços publicitários pela INFRAERO, com potencial de aumento de receita que poderia alcançar algo na ordem de 100 milhões de reais por ano. A receita média anual atual é da ordem de 30 milhões de reais por ano.

Segundo a Controladoria a melhoria da capacidade gerencial da INFRAERO contraria diretamente os interesses das empresas associadas da ABMA. O mais grave é a inexistência de mecanismo, gerencialmente da comercialização de pontos de mídia aeroportuária o que pode ter representado a perda de um grande volume de receitas.

A senhora em seu depoimento denunciou a existência de um contrato ou de contratos de gaveta. Disse, inclusive, que é uma prática comum entre as concessionárias que atuam na INFRAERO. Tal fato corrobora a situação encontrada pela Controladoria da INFRAERO. Exemplificou: Com o caso da empresa GIOVANI que pagou AEROMÍDIA um milhão e 200 para veicular publicidade por três meses nos aeroportos de Brasília e de São Paulo. A INFRAERO que teria direito a 50% a título de garantia mínima recebeu apenas 80 mil, ou seja, houve uma evasão de receita da ordem de 86,67%.

A senhora concorda com essa afirmação da Controladoria que apesar de superfaturado esse sistema ele ou outro similar dificultaria e muito a evasão das receitas da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Concorro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Durante o período em que o software Advantage V2 funcionou houve o adequado preenchimento dos dados referentes aos espaços contratados?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não entendi a pergunta, por gentileza?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Continuou o contrato de gaveta durante esse período ou foram todos para o gerenciamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Até 2004 eles permaneciam da forma a qual eu denunciei. Depois desse sistema, da FS-3 eu conheço muito pouco. O que eu conheço é que ouvi falar, porque eu já não estava mais na empresa AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Nessa época se disponibilizou na internet os valores de forma que os usuários, os clientes pudessem visualizá-lo e ver se estavam pagando adequadamente, pagando mais, pagando menos. A senhora sabe se isso foi colocado na internet?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A AEROMÍDIA era contra a utilização desse software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Todos eram.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Por quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque ele, na verdade, todos os concessionários não teriam o mesmo ganho com esse software. Ganhariam menos e também com esse software as agências de publicidades, anunciantes poderiam diretamente contratar a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E foi por resistência dessa, da ABMA que esse contrato foi rompido? A senhora tem conhecimento disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também dela, mas não sei se só.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Por que essa associação é tão forte dentro da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não sei, porque eu também nunca fiz parte dessa associação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora sabe informar a relação existente entre os senhores José de Oliveira Sobrinho, Presidente da ABMA, bem como do Grupo MARKPLAN, um dos maiores concessionários de mídia aeroportuária,

o Sr. Tércio Ivan de Barros, ex-Diretor comercial? A senhora sabe do relacionamento entre José de Oliveira Sobrinho e Tércio Ivan de Barros?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora conhece o Sr. Aristeu Chaves?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Há licitação para elaboração dos projetos de aeroshopping ou eles são feitos pela área de engenharia da INFRAERO? As empresas que pretendem comercializar nos Aeroportos já fazem *lobby* desde a elaboração do projeto? Há esquemas fraudulentos nessa área de aeroshopping?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Há. Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora pode dizer quais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da obra?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Da obra, da concessão, da exploração...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É... aqui no Aeroporto de Brasília, são lojas que tem, os concessionários não participam de licitação. No Aeroporto de Brasília conhecem-se, se tem conhecimento que um sobrinho do Carlos Wilson tem uma loja, eu não sei qual é a atividade, qual é o ramo, ele também sem licitação. Eu tenho esse conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Em relação aos estacionamento. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho atuaria ainda no favorecimento de empresas interessadas em obter concessões de exploração dos estacionamento da INFRAERO em diversos Aeroportos. De que forma daria o favorecimento dos empresários, a esses empresários? Quais os funcionários da INFRAERO envolvidos e se pode citar casos concretos em que teriam sido firmados contratos de concessão de direito de exploração de estacionamento favorecendo determinada empresa mediante pagamento de propina?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eu não... não tenho, a elaboração, se aconteceu, eu não sei. Mas o Deputado Íris Simões juntamente com Fabiano Monteiro estiveram na AEROMÍDIA em reunião, então, com vários documentos da INFRAERO, inclusive, de um estacionamento em Curitiba que o que a AEROMÍDIA precisasse teria como eles facilitarem. E

esse estacionamento que foi pedido da DM era o estacionamento aqui de Curitiba. Eu também não sei se foi feito algum acerto, se realmente a DM depois teve a concessão desse estacionamento. Mas foi a pedido da a DM, aliás, me desculpe, o estacionamento em Belo Horizonte. Tá certo? O estacionamento do Aeroporto de Belo Horizonte, a pedido da a DM, de um amigo do Presidente da DM, gostaria que o Carlos Carvalho intercedesse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Sr. Giovano Conrado Fantin.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Fantin.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora confirma a afirmação feita à Polícia Federal de que os Deputados Íris Simões e Carlos Simões e também Fabiano Monteiro, Assessor da superintendência da INFRAERO nos Aeroportos Afonso Pena e Bacacheri tentaram negociar a concessão que já era da empresa AIN ESTACIONAMENTO LTDA--

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Confirmando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Afirmando os nominados que poderiam retirar dessa empresa referida concessão, entregar a AEROMÍDIA mediante o pagamento de 10% sobre o valor do contrato, no caso 396 mil reais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Confirmando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como é que se deu isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Numa reunião na AEROMÍDIA, esses documentos, inclusive, que é...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Deputado esteve lá?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esteve lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Íris Simões?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esteve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é Carlos Simões?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É o irmão dele, é Deputado Estadual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Fabiano Monteiro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É o Assessor do Presidente da INFRAERO no Aeroporto de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E eles foram lá pedir, então, a concessão da AIN e pagariam 10% de propina se a conces-

são fosse a AEROMÍDIA e o contrato era num valor de 396 mil reais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Eu não lembro o valor do contrato. Mas ele levou, eu anexeï a documentação junto à Polícia Federal, porque na verdade levou uma pasta de documentos e essa pasta está na AEROMÍDIA.

Então, este estacionamento, como esse estacionamento também se quisesse eles poderiam agilizar para que saísse, então, da empresa e a AEROMÍDIA tivesse a concessão, e 10% de pagamento. Mas nessa ocasião estava só o Deputado Íris Simões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Muito bem. Além da senhora quem mais estava presente, além desses mencionados.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Funcionários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quais funcionários?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dirce Legioronski(F) da AEROMÍDIA e o Júnior que esteve lá o Deputado Íris Simões e o Fabiano Monteiro juntamente com o Carlos Carvalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Em relação ainda ao Sr. Valter Sâmarã e Mônica Bargas, a senhora afirmou na polícia que Valter Sâmarã tinha intenção de fechar o cerco da publicidade tendo mencionado a empresa DNA de Marcos Valério como participante no esquema das Comissões. Confere?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Excelência...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso... também a documentação que eu entreguei referente a CEMBRA, a DUCTOR, eu afirmo que eu não sei se essa obra aconteceu. O que estava acontecendo eram as negociações para que se liberasse a obra.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perfeito. A senhora deixou...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Essa licitação realmente aconteceu na época do Perrone, do Presidente. Mas ela não foi... na época eles tiveram esse problema da licitação, mas não concluíram a obra, ou não... em documentos...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que no final do ano de 2006 a conta publicitária da Empresa de Correios e Telégrafos pertencia à Agência GIOVANI. A empresa GIOVANI havia perdido a conta da ECT tendo em vista o término do contrato, todavia, mesmo sem contrato

a Agência GIOVANI de Brasília pagou a AEROMÍDIA exatos um milhão e 200 mil reais para que a empresa AEROMÍDIA veiculasse o material de propaganda da ECT nos aeroportos de Brasília e Rio de Janeiro. O contrato firmado entre a Agência GIOVANI e AEROMÍDIA foi de três meses, foi pago a AEROMÍDIA um valor de milhão e 200 mil reais sendo que desse valor 50% deveria ser pago a INFRAERO. Um valor como garantia mínima. Contudo foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a 80 mil reais. Havia, no entanto, cláusula de garantia mínima de 50% prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores da ECT em Brasília.

Pelo que a senhora afirmou em depoimento prestado à polícia a INFRAERO teria deixado de receber 520 mil reais. Nessa época quem respondia por esse contrato na INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Acredito que a área comercial do Galeão e de Brasília. Área comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora já disse que 30% foram pagos a um diretor da ECT.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E para quem da INFRAERO, quem... ?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ao Sr. Fernando Ghignone. Fernando Ghignone, ex-Secretário de Comunicação do Governo Beto Richa é proprietário das Livrarias Ghignone presentes em alguns Aeroportos. Fernando disse à senhora que estaria perdendo concessão junto a INFRAERO para a Livraria LASELVA. A senhora repetiu isso aqui. Por irregularidade em processos licitatórios. A Livraria LASELVA, inclusive, estaria devendo milhões à INFRAERO e mesmo assim ganhando todas as concorrências. A senhora repetiu isso aqui hoje.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem mais detalhes sobre essa concorrência da LASELVA? A senhora ia falar alguma coisa aquela hora eu cortei porque deixei para a senhora falar agora.

A senhora poderia detalhar quem... se a Diretoria Comercial da INFRAERO que dirige esse procedimento, que servidores da INFRAERO estariam envolvidos nessa irregularidade? E os senhores Tércio Ivan de Barros, Diretor da INFRAERO e Roberto Spinelli, Assessor de

Tércio tiveram alguma participação nessas irregularidades? A senhora pode falar a respeito disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Em reunião até com o Fernando Ghignone, ele comentou, o comentário que ele fez... que o Spinelli poderia ir preso se a polícia fizesse o levantamento da LASELVA, estaria envolvido o Tércio Ivan de Barros que era do Aeroporto de Guarulhos na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eles fazem essa negociação de forma centralizada ou cada superintendência tem autonomia para fazer?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eles têm autonomia para fazer, a superintendência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento prestado na Polícia Federal que Emerson Palmieri intervinha junto à INFRAERO no que concerne a concessão de obras. Que Emerson Palmieri fazia a ponte política entre Fernando Brendaglia, José Dirceu, Marcos Valério, Cássio Taniguchi e Antônio Palocci, ex-Ministro da Fazenda do Governo Lula. Emerson Palmieri era o contato central entre as pessoas citadas. Que obras teriam havido a interferência de Emerson Palmieri?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não sei... qual a obra. Eu não sei especificar. Havia essa relação, o Palmieri esteve dentro da AEROMÍDIA como vários políticos e isso... essas negociações é que ele interferia em obras juntamente à INFRAERO com o Palocci, então, é uma pessoa a qual eu tenho... me passaram essa informação, ligada... É uma pessoa que tem um contato com o Prefeito Cássio Taniguchi, com o Palmieri foi tesoureiro da campanha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora pode dizer qual interesse de cada uma dessas pessoas lá dentro? José Dirceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É... nesse contrato do... dos portões de 1 a 7 da INFRAERO, aqui no Aeroporto de Brasília, houve um problema muito sério que foi quando o José Dirceu interferiu querendo que esse contrato, na época não existisse, saísse da área em que estavam porque ele falava em nome da EMBRATEL, que ele queria que o mesmo espaço fosse cedido à publicidade da EMBRATEL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. O Sr. Marcos Valério?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Marcos Valério?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o interesse dele nessa intermediação de Emerson Palmieri?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, o conhecimento que eu tenho é que em janeiro... isso eu

tenho como... de 2004, estava em Portugal Fernando Brendaglia, diretor, juntamente com Marco Antônio Marques e Marcos Valério.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Cássio Taniguchi? Qual o interesse dele nessa intermediação com Emerson Palmieri?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, o que eu sei é que o Palmieri foi tesoureiro da campanha dele. Então eu não participei. Isso eu tinha conhecimento porque eu não participei dessas negociações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Antônio Palocci?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Teria também como intermediar obras dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora afirmou também na Polícia Federal que o Sr. Perrone, Presidente da INFRAERO, juntamente com a Sr^a. Márcia Chaves, superintendente da INFRAERO e o Sr. Boni propuseram ação na justiça para anular os contratos de mídia aeroportuária com intuito de contratar a empresa JC DECO(F), mediante licitação dirigida a empresas multinacionais de um mesmo grupo. JC DECO(F), CLEAR CHANNEL e OCHEL...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: DICHEL(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Que tinham experiência de serviços prestados em todo mundo. A senhora afirmou também que tal atitude da direção da INFRAERO teria desagradado as empresas de publicidade aeroportuárias, concessionárias, que passaram a pressionar o órgão a desistir da ação pois as comissões das empresas seriam minoradas pela dificuldade de negociação com os anunciantes, uma vez que passariam a procurar a JC DECO(F) diretamente e não mais as concessionárias. E realmente a licitação acabou não acontecendo. Em que pese os problemas relativos a licitação dirigida, bem como a comissão paga a aqueles senhores, conforme a senhora disse que teria havido, não seria essa uma tentativa da direção da empresa de sair do domínio das grandes concessionárias e aumentar as receitas da INFRAERO, uma vez que a empresa multinacional francesa teria expertise em virtude da sua atuação em mais de 150 aeroportos ao redor do mundo? Qual a razão real desse descontentamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque toda a publicidade teria que ser, na verdade, a concessão de toda a publicidade como no caso seria da FS-3, nesse caso lá no início seria da JC DECO (F).

Então, os concessionários teriam que locar os espaços e negociar com essa empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora disse que tinha convicção de que as empresas KALLAS CODEMP, VIA MAIS e FS-3 firmaram contratos irregulares com a INFRAERO, ressaltando ainda que todas as empresas de mídia aeroportuária possuem contratos irregulares com a INFRAERO e que tem conhecimento de causa pois trabalha 15 anos na área de publicidade aeroportuária. A análise da Controladoria Geral da União mostrou que aproximadamente 10 empresas de mídia aeroportuária detém 80% do faturamento entre elas Grupo KALLAS do qual fazem parte CODEMP, CODEMP Rio, a MMA, entre outras. MARKPLAN de propriedade do Sr. José de Oliveira Sobrinho, Presidente da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA, META 29, J CHEBLI(F), BRASIF e etc. Empresas que atuam aproximadamente 25 anos nesse mercado. Pergunto à senhora. Como a senhora conseguiu entrar nesse meio?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu iniciei com venda de granito, tá. E aí Curitiba tinha recém inaugurado o Aeroporto, tinha uma pessoa que eu conheci, meu sócio na época que tinha uma empresa e não conseguia tocar em mídia aeroportuária e me perguntou, como eu já estava fazendo, tentando fazer e depois realmente eu vendia o granito no Aeroporto de Curitiba, se eu concordaria entrar na sociedade da VIA AÉREA na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Antes da AEROMÍDIA a senhora informou que foi sócia de outra empresa relacionada.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A VIA AÉREA. Nessa empresa a senhora trabalhava com mídia aeroportuária?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Só mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como a senhora tomou conhecimento de que as empresas KALLAS, CODEMP, VIA MAIS e FS-3 mantém contratos irregulares com a INFRAERO? Como poderia ser comprovado o que a senhora disse? Nesses contratos irregulares há pagamento de alguma comissão por parte dessas empresas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: De comissão eu não posso provar. Seria uma quebra de sigilo dos superintendentes, da área comercial. Depois... desculpa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Como é que a senhora sabe que esses...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, é visível, todos os contratos é visível dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Como a AEROMÍDIA tomava ciência de que havia espaços disponíveis para comercialização?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Plano Diretor que nós pedíamos, muitas vezes, não tinha. E em busca de projetos especiais e a negociação, essa busca de espaços era eu quem fazia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Como eram estabelecidos os preços, principalmente em relação aos projetos especiais uma vez que não havia licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A gente fazia sugestão de preço, nós concessionários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E pagando um pouco a parte.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): A senhora pode detalhar quem pagava a parte?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Quais empresas?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quais as empresas e a quem pagava?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu posso falar da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Como eu falei. Quem pagava era no caso essas pessoas que eu já citei, né, Mário Macedo, a parte comercial, o Schild para fazer o *lobby*, as pessoas que eu cito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quais as principais dificuldades que a senhora vê para uma empresa de mídia que pretenda ser concessionária nos aeroportos administrados pela INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, a mídia ali ela é... na verdade é muito difícil entrar porque as pessoas, os concessionários que já estão na INFRAERO é muito difícil você entrar. Mas as que estão...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): É possível entrar nesse mercado sem conhecimento pessoal e sem pagamento de propina?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Por que acontece essa concentração nas mãos de tão poucas empresas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque as que detém o espaço, é como eu falei, é um cartel, o cartel da publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): É possível anunciante contratar diretamente com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É possível, mas na maioria das vezes eles não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Agora eu vou fazer perguntas em relação à senhora mesma, né.

Consta que a senhora foi indiciada nos autos do Inquérito Policial 672/04SRDPF Paraná por estar envolvida com quadrilhas de falsificação de CPFs tendo se utilizado de CPFs falsos para abertura de conta-corrente na CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, tendo emitido dezenas de cheques sem fundos e realizado despesas de 4.278 reais e 91 centavos em cartões de crédito sem o subsequente pagamento. No cadastro da Receita Federal constam dois CPFs, o de número 50634690949, verdadeiro, com os dados corretos da depoente e o de nº. 00856608920, falso, com dados alterados do sobrenome da depoente e do sobrenome de sua mãe, grafados indevidamente como PFEIFER, sendo correto PFEIFFER. Apurou-se que a obtenção do novo CPF visou obtenção de créditos no comércio que não foram pagos, bem como para abertura de conta-corrente junto a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL com a subsequente emissão de diversos cheques sem fundos.

A senhora já foi presa, indiciada a Inquérito Policial ou processada criminalmente? Se isso aconteceu por quais motivos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu posso... meu Advogado...

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Excelência, na verdade essa questão do CPF aconteceu logo após...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Não, mas eu vou perguntar isso depois. Eu quero saber se ela foi presa, indiciada em Inquérito Policial?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Tem aberto um Inquérito Policial que, inclusive, ela já foi colocada à disposição do Juiz, mas não há...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E processada criminalmente?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Além desse...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Denúncia, já houve Ação Penal?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Não, não, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual o motivo? Ou quais os motivos? Essa duplicidade de CPF? Emissão de cheque sem fundo.

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Consta, agora perguntando para ela. Consta que a senhora teria obtido de forma fraudulenta um novo CPF, com a utilização de nome falso para obtenção de crédito junto à instituição bancária e ao comércio. Tendo emitido diversos cheques sem fundos. São verdadeiros esses fatos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que é que aconteceu, então?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu passei também para juntar um BO que teve, um roubo da minha bolsa em 2000 em Guaratuba. Depois disso apareceu, inclusive, nesse CPF os meus Advogados tiveram conhecimento que eu sou analfabeta, órfã, minha mãe é com outro nome, a Polícia Federal na época, inclusive, agora quando eu fui fazer o depoimento, os meus depoimentos de cinco dias, os Advogados me colocaram à disposição para esclarecimento. Algumas vezes eu fui indiciada, se não me engano, desculpe, intimada duas vezes, uma eu estava viajando e outra de atestado médico. Eu não sabia do real...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora... era outra pergunta que eu ia dizer. A senhora não compareceu a diversas intimações feitas pela PF nos autos do Inquérito Policial 672/2004 que apurava os fatos relacionados ao CPF falso e subseqüentes emissões de cheque sem fundo e dívida junto a cartão de crédito. Por que a senhora não compareceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque eu tenho... foi duas vezes que eu fui intimada. Eu tenho essas duas intimações, as outras eu não tenho conhecimento, não lembro, na verdade. Isso foi... uma vez eu estava viajando, uma delas eu viajava porque eu viajava muito pela empresa e a outra eu estava com atestado médico. E uma das vezes eu estava em Brasília quando eu liguei para o delegado, Dr. Lessa, que eu estava aqui, estava impossibilitada de estar Curitiba quando ele... e isso também não foi intimação, foi via telefone.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora em relação ao CPF a se-

nhora diz que o outro CPF foi retirado porque a senhora perdeu a bolsa e alguém... ou foi roubada ou furtada a bolsa.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foram roubados todos os meus documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora responde a algum Inquérito Policial devido a contratação de linha telefônica pela senhora para uso próprio em nome, porém, do Sr. Carlos Alberto Carvalho sem autorização deste deixando de pagar as faturas com o conseqüente envio do nome do mesmo para os órgãos de proteção ao crédito?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Existia uma linha de telefone na minha residência, assim como a locação da minha casa até hoje está em nome dele. E nessa... eu tenho até os documentos que ele tem conhecimento dessa linha telefônica porque foram feitas várias ligações para o celular dele, dois celulares desse telefone.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora tem conhecimento de que o Advogado que a representou perante a Polícia Federal para instauração de Inquérito Policial assinando em conjunto com a senhora, uma notícia crime, possui antecedentes criminais tendo sido processado criminalmente nas décadas de 80 e 90, consta diversos antecedentes nos autos do Inquérito Policial nº. 672/2004, com diversos indiciamentos por homicídio, roubo qualificado, estelionato, formação de quadrilha ou bando, descaminho, todos nas décadas de 70 e 90, não havendo nenhum indiciamento mais recente. A senhora sabia disso?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Posso responder, Excelência?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não.

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: A minha cliente tomou conhecimento dessa folha corrida do Advogado que ela constitui para oferecer a denúncia somente a questão de 40 dias atrás no depoimento que foi prestado na Superintendência da Polícia Federal em Curitiba e esse Advogado que foi o autor da denúncia foi indicado a ela.

Então, no momento em que ela constituiu esse Advogado ela sequer tinha conhecimento dos seus antecedentes. Ela só tomou conhecimento mesmo questão de 40 dias atrás.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora está sendo processada por apologia ao racismo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Isso foi mais uma armação, inclusive, uma armação de Carlos Alberto Carvalho com a funcionária Dirce Lei(F). Nunca aconteceu isso, a queixa-crime que existe contra mim, eu falei tudo isso por telefone e as testemunhas são todos funcionários da AEROMÍDIA. E eu fui, inclusive, absolvida. Ele pode falar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Já foi absolvida?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Também em 1ª Instância a denúncia oferecida pela...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Ministério Público recorreu?

SR. DANIEL ANDRADE DO VALE: Há um recurso. Há um recurso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): A senhora... uma última pergunta. A senhora recebeu alguma coisa em troca da INFRAERO? A senhora recebeu vantagens para participar? A senhora pagou propina e ao mesmo tempo...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu gostaria, até, de 98 a 2000, há 2000, início de 2001 que fosse feito. Inclusive, que se for eu estou disposta a quebrar sigilo bancário, telefônico, o que for da minha vida. Eu estou com a vida realmente bastante tumultuada, luz cortada, telefone cortado, perseguição, sou refém, fui refém dentro da minha empresa. Quando eu tentei denunciar, então, aí houve muitas coisas, inclusive, a questão do CPF, a questão de queixa-crime, essa questão do 3º Distrito Policial, que fosse feita uma quebra de sigilo da AEROMÍDIA para que se levantasse tudo isso. Na minha... na época quando eu... eu estava... gostaria que fosse feito isso. Também do sócio Carlos Alberto Carvalho, da empresa CIDE a qual ele desviava dinheiro da AEROMÍDIA para essa empresa dele que é uma empresa de urbanismo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Tá bom.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Assim como também que eu não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Já pedi a quebra de sigilo bancário, telefônico, fiscal, da empresa e da senhora a senhora poderia autorizar.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Por favor. Eu não tenho conta em Banco, mas... eu não tenho cartão de crédito, não tenho conta em Banco, não tenho nada. Mas o CPF... Também do sócio Carlos Alberto Carvalho e das pessoas, eu gostaria que se pode comprovar o que eu falo de empreiteiros, juntamente com funcionários da INFRAERO, eu tenho certeza

absoluta quebrando sigilo bancário vai ser encontrado todos esses pagamentos de propina, inclusive, busca de bens.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agradeço.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Tião...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência agradece no momento a etapa cumprida do debate... da oitiva. E indaga... o Relator fez uma indagação se a senhora autoriza a quebra do seu sigilo bancário, fiscal e telefônico?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Telefônico, o que for preciso.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Perfeito. Então, dando continuidade a oitiva com a palavra o Senador João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr^{as}. Senadoras. Em primeiro lugar gostaria de externar uma preliminar a minha opinião sobre esse ... [soa a campanha]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Senador João Pedro, há necessidade de interrupção da oitiva por 15 minutos. E a Presidência pede a compreensão de V.Ex^a. e dos senhores e senhoras Senadores. 15 minutos apenas e registro com grata satisfação a visita da Deputada Luciana Genro à nossa CPI. Nós retomaremos os trabalhos da CPI às 15 horas e 40 minutos. Ou... as 13 horas e 50 minutos, em razão...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, eu queria só lembrar, eu sou membro aqui e membro da Comissão de Ética. Eu gostaria que a gente trabalhasse para não...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Infelizmente, nobre Senador João Pedro, foi uma solicitação...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Com certeza outros membros aqui...

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Uma solicitação de ordem médica para que a depoente só compareça no mínimo após 30 a 40 minutos e nós não podemos extrapolar uma ordem médica. Mas entendendo as razões de V.Ex^a. que é o primeiro inscrito quando os trabalhos forem retirados. Por 40 minutos a CPI está suspensa.

Sessão suspensa às 13h07

Sessão reaberta às 14h41

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Sr^{as}. e Srs. Senadores, nós temos o reinício dos trabalhos, apenas informando aos presentes que

por recomendação médica a Sr^a. Silvia Pfeiffer teve a continuidade do seu depoimento interrompida e a Presidência estabelece nova data sendo para a próxima terça-feira às 10h o reinício do depoimento dela na próxima semana. Pleno entendimento com nosso Relator.

Diante disso não tendo mais oitivas a tratar hoje nós vamos à leitura e a votação de requerimentos. Requerimento. Requeiro com fundamento no § 3º do art. 58 da Constituição Federal que seja encaminhados as esta Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401 cópias dos processos de auditoria do Tribunal de Contas da União abaixo relacionados, assim como de processos de tomadas de conta especial a representação e denúncia a eles relacionados e a intimação dos analistas ou auditores que tenham trabalhado nos mesmos para a exposição dos casos do Plenário desta Comissão. Aí abaixo a citação das tomadas de conta do Aeroporto Internacional de Vitória, de Brasília, Santos Dumont, Macapá, Goiânia, Congonhas, Aeroporto de Guarulhos, novo Aeroporto de Florianópolis. Aí a justificativa tem como autor o Senador Demóstenes Torres. No mesmo... nos mesmos termos regimentais e do art. 148 do regimento do Senado submetido o Senador Demóstenes Torres solicita que seja submetida a votação do Plenário desta Comissão a requisição ao Ministério Público Federal de cópias de inteiro teor dos processos abaixo relacionados. São processos envolvendo construtoras como construtora OAS, projetos de escada rolante do Aeroporto Luís Eduardo Magalhães, superfaturamento entre empresas de estacionamento, obra de ampliação de Aeroporto e aí vai nos termos anexos do relatório, o Requerimento do Senador Demóstenes Torres também.

Outro Requerimento de nº. 92/2007 nos termos também do art. 148, solicita convocação dos Procuradores do Ministério Público Federal responsáveis pelos processos relacionados em anexo ou quem os estiver substituído à época da convocação para prestarem esclarecimentos a esta CPI sobre os graves problemas verificados na INFRAERO e principais aeroportos do País.

Também se relacionando a algumas construtoras e aeroportos, como o Aeroporto de Salvador e Aeroporto também Pinto Martins.

Requerimento ainda do Senado de autoria do Senador Demóstenes Torres, solicitando cópia de inteiro teor do processo CGU abaixo citado, três processos da Controladoria Geral da União, outra também solicitando cópia de processo de sindicância em andamento da Controladoria Geral da União, relacionados ou quem

estiver [inaudível] sobre graves problemas verificados na INFRAERO e principais aeroportos do País.

Sobre o Sr. Alexandre Penido Duque Estrada, processo número... Sr. Luís Henrique Pandolfi Miranda, Sr. Alexandre Penido Duque Estrada e Sr. Gilberto Valter Júnior, autoria também do Senador Demóstenes Torres.

Também nos termos do art. 148 do Regimento Interno do Senado Federal, Senador Demóstenes Torres sugere que seja submetida à votação da Comissão pedido formulário de convocação delegado de Polícia Federal que estejam atualmente presididos inquéritos a seguir relacionados ou quem o estiver substituído a época da convocação para prestarem esclarecimentos sobre graves problemas verificados na INFRAERO e principais Aeroportos do País. O PL 462/2007, PL sem número em andamento, irregularidades no Aeroporto de Brasília e PL 3024/2005 do Aeroporto de Guarulhos, e PL 139/2002 do Aeroporto de Palmas e PL 579/2005 no Aeroporto de Manaus e PL 310/2006 também no Aeroporto, irregularidades na INFRAERO. Autoria também do Senador Demóstenes Torres, solicitando a convocação dos Procuradores do Ministério Público Federal responsável pelos processos a seguir relacionados ou quem os estiver substituído à época da convocação para prestar esclarecimentos sobre os graves problemas verificados na aérea e principais Aeroportos do País. Processo PL 462/2007, Procurador Luís Fernando Alves Firmino, processo PL 324/2005, Procurador [inaudível], Aeroporto de Guarulhos, processo PL 139/2002, Procurador Adrian Pereira Ziemba, Aeroporto de Palmas, Tocantins. Processo PL 579/2005, superfaturamento, envolvendo superfaturamento no Aeroporto de Manaus, Amazonas e PL 310/2006, irregularidades na indústria aérea e PL sem número Distrito Federal irregularidade no Aeroporto de Brasília, também de autoria do Senador Demóstenes Torres.

Outro Requerimento de nº. 09/1997... cópia de procedimentos administrativos a auditoria de fiscalizações para apurar irregularidades em órgãos ou entidades responsáveis por ações afetas ao controle e à segurança do Tráfego Aéreo, Senador Demóstenes Torres.

Nos termos também do art. 148 Requerimento 098/2007, solicitando a INFRAERO incluindo as superintendências regionais histórico completo da recente licitação para aquisição de ônibus pela INFRAERO, acompanhado de cópia de toda a documentação constante do processo, relação completa de todas as empresas contratadas para fiscalização de obra na INFRAERO constando o nome, CNPJ, cuja duração

aditiva e total de profissionais engajados na fiscalização, cópia de perícia técnica realizada pela INFRAERO relativa ao processo de aquisição de software a empresa FS-3 cópias de todos os contratos e aditivos de arrendamento relativos ao estacionamento de automóveis em Aeroportos, também de autoria do Senador Demóstenes Torres, Relator.

Também nos termos, art. 148, Requerimento 799/2007 de autoria do Senador Demóstenes Torres requisitando informações a INFRAERO incluindo-se as superintendências regionais no teor abaixo citado.

Também o Requerimento 6/2007 de autoria do Senador Demóstenes Torres, solicitando professor de direito em Aeronáutica George de Moura Ferreira, Brigadeiro Álvaro Pequeno, Presidente da Comissão, Conselho CNS/ATM, e o Brigadeiro Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário-Geral da OAS, Moacir [inaudível], para falarem sobre a situação do Brasil perante a Organização Internacional de Aviação Civil, ou OACI sobre a implantação do novo sistema CNS/ATM, Senador Demóstenes Torres.

Também do Senador Demóstenes Torres, solicitando que sejam ouvidos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito, em Sessão reservada o Presidente da ANAC Milton Zuanazzi, Diretor-Geral do DECEA Ramon Borges Cardoso, Presidente da INFRAERO José Carlos Pereira, Diretor do Departamento de Política de Aviação Civil do Ministério da Defesa, Rigobert Lucht, para debates sobre linhas aéreas autorizadas acima da capacidade SISCEAB dos Aeroportos, também Senador Demóstenes Torres.

Encerrados os requerimentos que devem ser votados por esta CPI na presente data. Então, não havendo quem queira discutir os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovados.

A Presidência esclarece que tem uma solicitação de compartilhamento de sigilo bancário, telefônico e fiscal por parte do Relator, Senador Demóstenes Torres sobre determinados agentes públicos e por tratar-se de matéria que envolve sigilo fiscal e bancário a Presidência tem o propósito de fornecer tal solicitação a todos os Senadores antecipadamente para que possam após a análise fazer a votação nominal como requer o Regimento Interno do Senado Federal. O que deverá ser feito na próxima reunião desta CPI que será na próxima terça-feira a partir das 10h.

Nada mais havendo a tratar está encerrada a presente Sessão.

*Sessão encerrada às 14h50. Senador
Tião Viana, Presidente*

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO,
CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007,
DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDI-
ÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS
AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO
SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO,
BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO
PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDEN-
TE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO
DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA
GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCE-
LAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVI-
MENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADO-
RES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE
2007.**

Ata da 12ª reunião de 2007 realizada em 26 de junho de 2007

Ata Circunstanciada da 12ª Reunião de 2007, realizada em 26 de junho de 2007, terça-feira, às onze horas e trinta e seis minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada ao final das inquirições à Senhora Sílvia Terezinha Pfeiffer e oitiva dos Senhores Georges de Moura Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico, Brigadeiro-do-Ar, Álvaro Pequeno, membro da Comissão CSN/ATM, e do Major-Brigadeiro-do-Ar, Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário Geral da OACI.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Tião Viana (PT-AC) – Presidente
Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator
Mário Couto (PSDB-PA)
Sérgio Guerra (PSDB-PE)
Renato Casagrande (PSB-ES)
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)
Ideli Salvatti (PT-SC)
João Pedro (PT-AM)

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Declaro aberta a 12ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo Requerimento 401/2007, destinado a apurar as causas, as condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do País evidenciados a partir do acidente aéreo ocorrido em 29 setembro de 2006 envolvendo um Boeing 737-800

da GOL e um jato Legacy e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de voo ocorrido em 30 de março de 2007.

Esclareço que a pauta desta reunião destina-se à final das inquirições da Sr^a. Sílvia Pfeiffer, à oitiva dos senhores Prof. Georges de Moura Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico, Brigadeiro-do-Ar Álvaro Pequeno, Programa CSN/ATM, Major Brigadeiro-do-Ar, Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário-Geral da OACI.

Então informo que o Relator formal de direito não está podendo estar neste momento na CPI, então está designado o Relator ad hoc Senador Mário Couto.

A presidência informa também que a Sr^a. Sílvia Pfeiffer apresenta atestado médico e uma declaração de próprio punho informando que está sendo atendida em hospital e sendo submetida a exames. E tem junto um atestado médico. A presidência indagou se ela poderia vir até o dia de amanhã. Ela está alegando que não teria condições de vir depor amanhã, continuar o seu depoimento.

Diante do fato a Presidência decide designar uma junta médica a partir do Senado Federal para que vá até a cidade dela fazer uma avaliação médica independente e estabelecer as conclusões técnicas dizendo se ela pode ou não vir prestar o depoimento a esta Comissão. Então está designado o chefe do serviço médico do Senado para a escolha de dois profissionais médicos que possam ir até a cidade da Sr^a. Sílvia Pfeiffer fazendo uma junta médica independente, submetida apenas à decisão da CPI para dizer das reais condições de saúde dela para que ela possa então ser convocada de maneira inadiável para os devidos esclarecimentos complementares à CPI.

Então convido neste momento o Prof. Georges de Moura Ferreira, o Brigadeiro-do-Ar Álvaro Pequeno e o Major Brigadeiro-do-Ar Renato Cláudio Costa Pereira para que componham a Mesa.

Então nós damos início à oitiva ouvindo o Major Brigadeiro-do-Ar Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário-Geral da OACI. Então tem V.S^a. a palavra para os devidos esclarecimentos à CPI.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Muito obrigado, Senador Tião Viana, Presidente da Comissão. Senhores e senhoras. Eu fui convidado a comparecer a essa Comissão e me sinto muito honrado com isso por estar aqui no Senado Federal, que durante certa época da minha vida foi decisivo para que eu pudesse ter sido eleito para Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional. Foi uma moção do Senado ao então Ministro da Aeronáutica, que ele ratificasse a candidatura do Brasil, e através dessa moção foi ratificada a minha candidatura que eu tive a honra de

receber duas vezes o sufrágio dos membros da OACI de ter sido eleito por dois mandatos.

Mas eu gostaria, inicialmente, de criar aqui um entendimento do que é a Organização da Aviação Civil Internacional no mundo da aviação civil. Para isso, gostaria de lembrar aos senhores que no final da Segunda Guerra Mundial, o Presidente Roosevelt e seus Assessores lá nos Estados Unidos estava envolvido, como líderes, de uma guerra contra as forças totalitárias da Alemanha, na época. Mas levaram ao conhecimento do Presidente um dos problemas maiores que eles teriam lá, não só nos Estados Unidos, mas como no mundo, quando terminasse a Segunda Guerra Mundial que tudo indicava que os aliados, o Brasil inclusive, estavam ganhando. E não tinha dúvida que era questão de tempo. A situação na Europa era dramática, porque praticamente a Europa, como a gente conhecia, estava totalmente destruída. Operações militares continuavam acontecendo, bombardeios de cidades importantes que eram destruídas completamente. E eles sabiam que teriam que reconstruir essa Europa se a economia do mundo que também estava sendo discutida em Bretton Woods pudesse decolar novamente. E eles sabiam que a única ferramenta que a tecnologia então já colocava com capacidade de transportar carga por largas distâncias, bem como passageiro, seria fundamental para essa reconstrução não só da Europa, como de outras partes do mundo que também tinham sido afetadas. Isso era o avião. O avião especificamente de transporte aéreo. Eles tinham outro problema sério com relação ao emprego da aviação de transporte aéreo civil no pós-guerra. Como a indústria que tinha se desenvolvido ao longo da guerra não tinha uma preocupação formal muito grande com a qualidade do produto que estava entregando para ser utilizada em guerra, não era muito grande realmente, porque a vida média de um avião de transporte no teatro de operações europeu, por exemplo, era no máximo duas semanas a três semanas. Então não fazia sentido quando se precisava de quantidade de material para conduzir as campanhas, que se parassem para se preocupar com o assunto qualidade. Mas, ao final da guerra, essa aviação teria que se dedicar à reconstrução do mundo, e ao transporte de carga entre os continentes, dentro dos Estados e tudo mais. E a solução que o Presidente Roosevelt e seus Assessores encontraram foi a criação de um organização que se dedicasse à criação e implementação de padrões de qualidade, e de normas recomendadas para que essa qualidade fosse obedecida por todo mundo. E, com isso, ele convocou uma conferência que foi realizada na cidade de Chicago em 1944. Nessa conferência, como apareceram 68 Estados aliados, claro, e o Bra-

sil presente. E nessa conferência foi redigida a Convenção de Chicago. Essa convenção rege a Aviação Civil Internacional até hoje. Sem nenhuma modificação maior do que a criação de alguns anexos novos. E ultimamente desde o ataque às torres gêmeas em Nova York, a introdução de uma segurança física às operações aéreas, que passou também a fazer parte da atividade da OACI. É claro que o Presidente Roosevelt também tinha outro problema que o incomodava às autoridades americanas que era a quantidade de jovens muito novos que tinham se tornado aviadores. Operadores de avião. E queriam no fim da guerra voltar a seus Estados. E eles tinham que ter uma indústria capaz de fornecer os empregos à especialização que eles tinham obtido durante a guerra.

Com isso, a Convenção em Chicago, que contou com a participação efetiva da delegação brasileira na época, na redação e na aprovação dessa convenção pôde criar um sistema que é bastante inteligente, aonde a partir de uma Comissão de navegação aérea e de vários comitês entre os quais o comitê mais importante, é o de Safety, ele pôde então criar, desenvolver e exigir dos Países, dos Estados que assinaram e ratificaram essa convenção o cumprimento dos seus anexos que tratam desses padrões de eficiência, padrão de qualidade, e as normas recomendadas para a operação da Aviação Civil Internacional. E essas normas que se aplicam legalmente à Aviação Civil Internacional acabam por ser incorporadas à aviação doméstica de todos os Estados. E é importante que isso aconteça porque a aviação ela pode ser dividida em aviação internacional e aviação doméstica, mas uma é parte da outra. E a segurança de voo tem que estar presente nas duas atividades, sejam domésticas, sejam internacionais. A OACI então é como se fosse o Parlamento da Aviação Civil Internacional. Dentro da OACI tem um órgão que é o Conselho da OACI do qual os Estados, membros a cada Assembléia Geral elegem 38 representantes. Esses representantes são distribuídos em três grupos. O primeiro grupo são aqueles Estados que têm destaque reconhecido na parte da administração, da manutenção e da operação da Aviação Civil. O Brasil é parte desse grupo desde a criação da OACI em 1944. E não foi uma posição adquirida de qualquer... Por qualquer assunto ou por qualquer maneira. Foi uma situação adquirida porque o Brasil sempre foi um País de primeiro mundo no que se refere à aviação civil. O Brasil é um dos raros Países, ao lado dos Estados Unidos, que nunca teve uma empresa de transporte aéreo estatal. Nós tivemos a VASP. Mas era uma empresa da qual o Governo do Estado de São Paulo tinha uma participação. E pelo próprio Código Brasileiro da Aeronáutica ela não podia ter benefícios em cima das

empresas privadas. Até a sua privatização a VASP não tinha sido autorizada a voar para fora do Brasil. Hoje o Brasil continua respeitado ainda lá fora, dentro da própria OACI, pelo que é, pelo que representou e pelo que representa na atividade de transporte aéreo internacional. E, como eu disse, transporte aéreo doméstico. Nesse contexto, a mim preocupa muito a leitura que se está fazendo lá fora do que está ocorrendo no Brasil pelas nossas crises ligadas à administração, gerenciamento do espaço aéreo. Eu acredito que nós estamos vivendo uma crise continuada que se não for feito alguma coisa séria nós vamos conviver com ela durante muito tempo. As informações que eu tenho é que a partir de 1995 os recursos necessários a equilibrar, a necessidade de investimento dos órgãos que administram o controle do espaço aéreo brasileiro e o orçamento liberado para fazer isso está em desequilíbrio. Esse desequilíbrio, no meu ponto de vista, é muito perigoso. Porque a atividade do controle do espaço aéreo é uma atividade complexa, é uma atividade extremamente sofisticada, que lida com desenvolvimentos e tecnologia de ponta. E o Brasil teve a capacidade de implementar um dos melhores sistemas de controle do espaço aéreo. Mas, nada impede que um gerenciamento, uma administração disso, se não receber os recursos adequados ao longo do tempo, para que possa cumprir um planejamento de longo prazo, a situação tende a se deteriorar. E a degradação desse sistema causa um risco incrivelmente aumentado para que nós tenhamos problemas.

Eu acredito que se dessas discussões, com a participação dos Srs. Parlamentares, nós venhamos a recuperar a nossa capacidade de cuidar melhor desse sistema. É um sistema como eu disse sofisticado, porque ele depende exclusivamente de tecnologia. Toda a vida, toda a criação da OACI se prendeu a usar essa tecnologia para segurança operacional do voo das aeronaves. Dentro desse contexto, uma nova tecnologia, as novas tecnologias estão trazendo o que os senhores também vão ouvir do Brigadeiro Pequeno, um sistema chamado CNS/ATM que seria comunicação, navegação e vigilância radar e gerenciamento do espaço aéreo. Esse sistema é uma última palavra em segurança de voo das operações. Ele sai do solo e passa a ser tudo no espaço. Ele passa a fazer um controle muito mais descaracterizado a presença humana e muito mais tecnologicamente conduzido pela nova tecnologia de comunicações, informações, ou seja, computadores. A minha única preocupação na utilização desse sistema hoje é que pra mim, como estava cerca de 10 anos atrás, é um conceito brilhante, fantástico, e que vai funcionar. Mas tem um problema, a base desse sistema que já está implantado no es-

paço pertence a um Estado. São os Estados Unidos da América do Norte. Esse sistema, por uma garantia do Presidente Clinton, na época, tem a obrigação de continuar a prover os seus serviços por 10 anos após a decisão americana de retirá-lo do ar ou modificá-lo. Mas isso se refere a uma situação normal. Se houver uma situação de segurança nacional, como eles já fizeram alguma vez com outros serviços de satélite, eles têm o direito, inclusive apoiado pela carta das Nações Unidas, de retirá-lo sem aviso. Construir um sistema baseado nessa incerteza tem sido um grande problema que a Aviação Civil Internacional tem vivido nos últimos 10 anos.

No meu ponto de vista, nós teríamos duas soluções. Ou o americano aceita fazer um contrato juridicamente adequado com grupos de Estado ou com uma organização criada para isso, no qual as garantias, direitos e deveres estão ali presentes para que se possa investir e desenvolver o resto do sistema, ou então os Estados interessados criam uma organização e dentro dessa organização coloquem uma constelação de satélites própria e passem a utilizar essa constelação abandonando o GPS.

Tenho certeza que o Brigadeiro Pequeno vai comentar essas dificuldades. O restante, de vigilância e comunicações, o Brasil está até muito bem colocado. Mais uma vez, para encerrar o que estou dizendo aos senhores, é importante que fique bem claro que um sistema do nível que o sistema brasileiro é, ou recebe o suficiente para cumprir o planejamento das pessoas que fazem a administração desse sistema e funcione, ou nós vamos estar sujeito à sua degradação ocasional e às próprias crises que nós estamos vivendo. É importante isso por quê? Porque a posição do Brasil lá na OACI, ela está sendo julgada pelo que os estrangeiros lêem das condições de administração da Aviação Civil aqui no Brasil. E isso pode acarretar algum prejuízo para essa posição ímpar que o Brasil tem de ter sido membro da OACI e membro do Conselho no primeiro grupo desde o primeiro dia que foi criada essa organização. Que foi criado esse Parlamento que discute a política e a implementação da tecnologia da aviação em todo mundo. É muito importante esse cuidado.

Eu acho, para finalizar, Sr. Presidente, que se isso acontecer, todas as outras discussões que se estão conduzindo até agora de militarização, desmilitarização, é secundária. O sistema tem que funcionar. As pessoas que trabalham no sistema têm que estar preparadas para fazê-lo. Só para ilustrar, e pra eu encerrar, um jornalista me perguntou e eu disse a ele: “O senhor entraria numa sala de cirurgia em hospital com o Advogado da sua firma para ele fazer uma cirurgia?” Ele disse, “não”. Eu falei, “é a mesma coisa”. A pessoa

que trabalha tem que ser um profissional competente e bem treinado. O planejamento tem que prever o pessoal que eu vou precisar fazendo essas coisas com capacidade daqui a 10 anos. Agora já é tarde.

Então, essa é a mensagem que eu gostaria de deixar com os senhores. Não permitam que os investimentos num sistema complexo e sofisticado como esse, sofra alterações que criem um desequilíbrio entre o que é previsto no planejamento e o que é entregue para realizá-lo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Agradeço imensamente ao Major Brigadeiro-do-Ar Renato Cláudio Costa Pereira pela relevante contribuição que traz à CPI. Senador Sérgio Guerra fez o pedido da palavra, no entanto eu informo que o entendimento com o Relator está que possamos ouvir o Brigadeiro-do-Ar Álvaro Pequeno, posteriormente Dr. Georges, e iniciamos a oitiva.

Então com a palavra o Brigadeiro Álvaro Pequeno, do programa CSN/ATM, a quem de antemão já agradecemos também a presença e a colaboração com os trabalhos dessa CPI. Tem a palavra V.S^a. por 15 minutos, podendo prorrogar.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Ok. Sr. Senador, muito obrigado. Eu trouxe uma pequena apresentação, e eu gostaria de fazer uso desses 15 minutos apresentando a pequena apresentação sobre o que é que venha a ser o sistema CSN/ATM. Se alguém pudesse me ajudar está no... Foi colocado no computador.

Ok. CSN/ATM, como o Brigadeiro Renato mencionou quer dizer comunicações, navegação e vigilância para suportar o gerenciamento do tráfego aéreo que é um novo conceito ao invés de controle de tráfego aéreo termos uma gestão do espaço aéreo. Por favor.

Bom, essa colocação é só para dizer como é que as coisas começaram. Preocupado com o aumento da demanda em relação à capacidade do controle de tráfego aéreo no mundo inteiro, a Organização de Aviação Civil Internacional montou um grupo de estudos lá pelo início, pelo meio da década de 80, e esse grupo concluiu que se o progresso da indústria Aeronáutica, indústria de aviões com a tecnologia crescente de meios digitais continuasse evoluindo sem uma resposta adequada dos meios de controle de tráfego, haveriam colapsos para o século 21. Então esses estudos, ao final dos seus trabalhos, concluíram que outro conceito de sistemas de controle de tráfego aéreo teria que existir, como foi falado aqui os meios que são colocados hoje no chão para balizamento das aerovias, assim como detenção, para comunicações e mesmo para a navegação, eles na verdade têm alcance limitado, e não suportariam, como na verdade já não suportam em algumas áreas

o crescimento da aviação. O crescimento do número de movimento no espaço aéreo.

Em 1991, na conferência de navegação aérea nº. 10 foi aprovado esse novo conceito de um sistema chamado na época conceito CNS/ATM, OACI. Ou seja, estabelece um compromisso com os Estados que outra implementação tem que ser feita com o objetivo de equilibrar o que estaria previsto acontecer no século 21. E ativa o Conselho para que fosse elaborar um plano mundial de transição para esse novo conceito.

Praticamente 10 anos depois, 12 anos depois, depois de o mundo ter experimentado, seguindo o que tinha sido estabelecido nesse plano mundial de implementação do novo conceito CNS/ATM tendo experimentado uma série de testes, ter recebido a contribuição não só da Rússia, como também dos Estados Unidos, de constelações satelitais para que na verdade o sistema fosse implementado, então o GLONAS foi disponibilizado, como também o GPS foi disponibilizado, verificou-se que a tecnologia por si só não ia resolver o problema. Porque a tecnologia não pode realizar um fim em si mesmo. O que na verdade vai realmente resolver o equilíbrio entre a demanda e capacidade é termos um único sistema de gerenciamento de tráfego aéreo para o mundo inteiro, absolutamente contínuo. O espaço não pode ter barreiras. O espaço não pode ter fronteiras. Não pode estar limitado na vertical de cada uma das administrações de cada um dos Estados-Nação. Ele tem que ser contínuo porque não existe nenhum modo mais efetivo de interagir em termos de modo de transporte, mais efetivo de uma interação dinâmica do que a aviação. No presente momento que nós estamos aqui conversando, um avião de Orly está saindo. Então ele tem que ter os mesmos padrões, os mesmos... As suas equipagens têm que ser os mesmos tipos de procedimento que vai o levar daqui a 11 horas a pousar em Guarulhos. Esse é o espaço aéreo sem costura. E isso que é perseguido. Muito bem. Então foi visto que o que se queria era: se eu vou estabelecer um requisito para implantar uma nova tecnologia eu tenho que ter um conceito, um conceito de gerenciamento de tráfego aéreo. E é isso que é aprovado, 12 anos depois na Conferência de Navegação Aérea de 2003, o conceito ATM Global. Aí a 35ª Assembléia recebe o encargo de já que esse conceito existe, ele tem que ser a base de todo o planejamento regional, nacional e global. Por quê? Qual é a estratégia da OACI para implementar esse sistema? Implementação através das regiões do globo. O mundo está dividido em sete regiões da OACI. Nós estamos incluídos na região Caribe e América do Sul. Nós temos que fazer uma implementação do sistema CNS/ATM na nossa região. A nossa região não pode

ter nenhuma costura do espaço aéreo. Se as regiões fizerem as suas devidas implementações e os sistemas de cada região for interoperáveis, alcança-se o conceito ATM Global.

Conseqüentemente a 35ª Assembléia, além de considerar que o conceito ATM Global ele tem que ser a base de todos os planejamentos conjuntos entre Estados, o próprio grupo de planejamento da região e também a indústria, ele também provoca atualização do plano global criado anteriormente a essa nova perspectiva de ter o conceito ATM Global como sua referência de planejamento.

Então, o novo plano global, que é o plano que está em vigor, ele é aprovado em novembro de 2006. Isso não quer dizer que até agora as nações, os Estados-Nações tenham estados imobilizados. Não. Nós continuamos obedecendo ao que foi planejado desde o primeiro plano. As regiões têm em cada uma das regiões tem o seu grupo de planejamento e implementação de CNS/ATM. O Brasil lidera em várias funcionalidades o planejamento regional. Uma série de tarefas tem sido executada com o objetivo de transicionar o nosso sistema atual, que é o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro para um sistema de controle do espaço aéreo brasileiro dentro do conceito CNS/ATM. É isso que se faz. Por favor, o seguinte.

Esses fundamentos de planejamento, é só para os senhores terem mais uma vez uma reflexão a respeito do que venha a ser a importância desse conceito ATM Global. O que se quer. Como eu disse, um único sistema de gerenciamento de tráfego aéreo global e interfuncional. Durante toda as fases de voo, para toda a comunidade ATM. A comunidade ATM é formada de operadores, de provedores de serviços, da indústria, dos reguladores, e isso tudo é que forma a comunidade ATM. E todos, quer dizer, não importa se sejam os nacionais ou internacionais, toda a comunidade ATM tem que estar dentro desse conceito. Que cumpra níveis de segurança operacional que tenham sido estabelecidos. Que proporcione operações ótimas, ou seja, econômicas, adequadas, lucrativas, que seja sustentável em relação ao meio ambiente e que também que satisfaça os requisitos nacionais de segurança. Outro fator de planejamento que é a execução dos planejamentos aqueles que eu mencionei que são regionais, tenha que ser feito orientada pelo SPIG, que são na linguagem OACI, o *Planning Implementation Regional Group*, os grupos regionais de planejamento e implementação junto com a administração dos Estados-Nação e também junto com a indústria, seja ela indústria de aeronaves como também indústria de transporte aéreo, as companhias, para atingir os objetivos de performance identificados regionalmente. O primeiro plano concebia

objetivos a serem atingidos. Esse segundo plano, usando o conceito ATM Global como referência principal, ele na verdade verifica o que é que do conceito ATM Global é aplicável naquela região. Porque a região sul-americana é diferente da região australiana. É diferente da região européia. São necessidades diferentes, são até situações econômicas completamente diferentes. Conseqüentemente, a execução de planejamentos conjuntos entre as administrações regionais, os Estados e a indústria, devem atingir objetivos de performance identificados regionalmente. Tomando como base as 23 iniciativas que foram estabelecidas pelo novo plano global de implementação. E também para que haja um aspecto de interação realmente caminhando para uma coisa única, que os planejamentos regionais, os planejamentos de cada região sejam incorporados ao plano global. Seguinte, por favor.

Bom, aí é que já foi falado. Nós agora então vamos sair das referências no chão para as referências no espaço. Nós já saímos. Hoje em dia cada um de nós trabalha com GPS. Os GPSs estão dentro dos carros, estão dentro dos ônibus, no teto dos carros da polícia, está em todas as aplicações de navios, na própria agricultura, está multimodalmente difundida. De forma que é absolutamente difícil de divorciar de uma constelação de GPS que na administração do Presidente Lincoln, o Congresso decidiu que o uso pela OACI é indefinido. E conseqüentemente ele está tão multimodalmente difundido que a primeira revolta contra a paralisação do GPS seria da própria sociedade americana com a população de trezentos milhões de pessoas. Eu não estou aqui defendendo os americanos. Eu estou aqui defendendo a integridade de um grande auxílio à navegação que está colocado no espaço que é o GNSS como chama a OACI. *Global Navigation Satellite System*. Ou seja, o número de constelações de satélites que venham a formar o GNSS se a constelação é do GPS, ótimo. Se vai agregar à constelação do Galileu que é da comunidade européia, ótimo. Se vai agregar a constelação como já está agregada a constelação russa, ótimo. Quanto mais satélites no espaço maior será a integridade das informações de posicionamento de cada um dos movimentos terrestres, marítimos, aéreos, etc.

Muito bem. O que é que nos oferece os sistemas CNS/ATM em termos tecnológicos? Aquilo. São baseados em tecnologias satelitais e também terrestres. Nós podemos mixar o emprego das tecnologias. As antigas, as terrestres como as baseadas em satélites para formar uma composição adequada. Proporciona uma cobertura global, são implementados para atender grandes áreas geográficas. Nenhum País consegue co-

locar tudo isso para transicionar para o novo conceito CNS/ATM. É absolutamente impossível.

Então, se os meios satelitais abrangem grandes áreas, então realmente nós temos condições de formar sistemas ATM regionais. Uso intensivo do enlace de dados, comunicações por voz que é um limitante passa a inexistir, diferentes níveis de automação na provisão dos serviços de navegação aérea. Emprego de tecnologia digital em todos os processos. Permite a interoperabilidade dos usuários, como eu acabei de citar. Uma aeronave decolando agora de outro País ela tem que ter absolutamente os mesmos procedimentos que nós utilizamos aqui, ou se nós formos considerados um País economicamente menos desenvolvido do que um País de onde a aeronave está decolando, que nós tenhamos exatamente o mesmo nível de competência para assim fazer para permitir a interoperabilidade dos usuários. E também que esse sistema seriam suscetíveis de serem considerados como instalações e serviços multinacionais. Aí é que nós não podemos perder a liderança. Nós somos o maior País da região sã. Nós dominamos 60% dos movimentos do espaço aéreo. Nós não podemos deixar de interferir, de caracterizar que nós somos competentes o suficiente para sediar as instalações e serviços multinacionais da nossa região. Por favor.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Caribe e América do Sul. Bom, então uma rápida passada. Nesse conceito de CNS/ATM o que é que é o C? Comunicações basicamente via dados. Ou através das comunicações com estações terrestres, para comunicação de dados como também via satélite para os nossos órgãos de controle, para informações das companhias. A comunicação é por dados, por enlace de dados. Ela se torna então exponencialmente muito farta. Seguinte. Navegação por constelação de satélite. Por favor, seguinte. A vigilância também por satélites. Saem os radares com o passar dos anos vão sendo trocados pelos sistemas ADS. Sistemas de vigilância dependente automática. Ou seja, a aeronave pulsa informações da sua posição e o satélite retransmite e aparece nas consoles de controle de tráfego aéreo como se fossem plots radares. Para não se afetar o aspecto humano, o fator humano na parte de controle de tráfego aéreo. Seguinte. E o ATM? O que é que vem a ser a essência do gerenciamento do tráfego aéreo? Sr. Senador, é isso. Hoje nós ainda temos uma gestão compartilhada pela própria concepção em que os sistemas foram montados. O sistema de tráfego aéreo ele tem a sua vida, tem o seu planejamento. Ele é compartimentado em relação ao planejamento das companhias, em relação ao planejamento dos aeroportos. O ATM, a comunidade ATM ela tem que estar

entrelaçada de acordo com os princípios da OACI em um conjunto em que propicie adequada coordenação, adequada integração e adequada otimização do uso do espaço. Atendendo essas sete funções do conceito ATM, a organização e gerenciamento do espaço. Operação de aeródromos. Aeródromos fazem parte da comunidade. Balanceamento e demanda de capacidade, sincronização do tráfego, operação do uso das companhias, dos operadores, dos usuários. E assim sucessivamente.

Agora preste atenção. Olha só os fluxos nacionais. Em azul, lá em cima, são os fluxos de ligação diário de pares de cidades, fluxo nacional de ligação diário de pares de cidades. Ali não é o nosso sistema de aerovia. E aqui, o verde, o fluxo diário de ligação de pares de cidades internacionais. Parece que o verde é maior do que o azul? Não. Porque não está animado. A gente não sabe em cada entrelaço daquele quantos aviões, quantas frequências estão ocorrendo no presente momento. Mas só para mostrar aos senhores algumas curiosidades. O nosso fluxo nacional é tão expressivo que o internacional somente é 12% da nossa carga diária de movimentos.

Outro detalhe interessante, se o nosso sistema não for um sistema de primeiro mundo, ele afeta a economia dos Países sul e sudeste. Olha só a ligação do corredor Europa-América do Sul através da nossa... Do nosso nordeste brasileiro. Ok? Parece que o corredor AERO-SAM(F) é o de maior movimento? Não. Porque em cada linha daquela pode-se ter uma frequência de dois aviões por dia. Enquanto aquela norte-sul tem uma frequência de 20 aviões por dia, 30 aviões por dia. Isso é um problema geopolítico. Ele é um problema que muda de acordo com a situação econômica da região ou do próprio País.

Muito bem. Como é que esse fluxo nacional e internacional na nossa área ele é atendido? Por um sistema de aerovias que está colocado naquela transparência à esquerda. Se nós trouxermos um pedaço do País que é o seguinte, à direita, nós verificamos que o sistema atual de aerovias baseado em referências de navegação baseado em terra, ela não atende a todos os aeródromos que os senhores estão vendo ali marcados em preto e azul. Então há uma necessidade no Brasil pelo seu tamanho, pela sua demanda de entrar de cabeça na implementação do sistema ATM, porque ele produz flexibilidade de rotas. Liberta as aeronaves de sair das rotas aéreas baseadas no chão. Nós passamos a entrar no conceito ATM como nós vamos ver tem uma flexibilidade de uso de rotas diretas. Ok? O seguinte, por favor. Esse é a essência do conceito ATM. Rotas diretas. Como está dito naquele planejamento que nós vimos, naquela essência do planejamento. Aten-

der a comunidade, toda a comunidade ATM em todas as fases do voo. E no modo mais econômico possível, ou seja, o mais direto nos níveis mais adequados para atender as necessidades de negócio. Necessidades de a indústria crescer. Por favor.

Bom, como é que nós entramos nesse jogo? Não foi de hoje que nós entramos nesse jogo. Eu não estou aqui trazendo novidade. Eu estou trazendo aqui uma história que começou em 94, quando o então Ministério da Aeronáutica criou uma Comissão CNS/ATM e a partir dali o que vem sendo feito? A criação passou por... O decreto se a criação houve uma evolução, as datas em azul são as datas de evolução dos princípios de criação, em seguida a Comissão foi elaborado um documento de política estratégia nacional para implementação do sistema CNS/ATM. Quer dizer, institucionalmente nós nascemos corretos. Nós sabemos exatamente o que tem que ser feito. Em seguida, um acordo de cooperação com a OACI. Nós precisávamos que os nossos homens ganhassem capacidade. O primeiro acordo foi feito em 95, o outro renovado em junho de 2001 e agora último renovado em dezembro de 2006.

O primeiro nosso Plano Nacional de Implementação saiu logo a seguir ao primeiro plano mundial estabelecido pela OACI. É de setembro de 98. E o seguinte, de dezembro de 02 que ainda está em vigor. Por quê? Porque ele define concepção, estratégia de execução e prioridade. Ele é muito mais imutável. Ele não é tão dinâmico. Seguinte nós fizemos também um acordo de cooperação com a FAA. Nós precisamos de pessoas que sejam mais evoluídas, que tenham mais capacidade de experimentação para na verdade qualificar os nossos Recursos Humanos. E que o nós seguimos realmente? O que é que nós fazemos? O DECEA segue o programa de transição para fazer com que o SISCEAB, o seu sistema seja transacionado para o conceito CNS/ATM. A última versão desse programa é de agosto de 06, coincidente com a promulgação do novo plano mundial como os senhores viram, que foi de novembro de 06.

Por favor, senhora. Aqui está a estrutura analítica do nosso programa com um total de 26 projetos, visando atingir objetivos que foram estabelecidos regionalmente, com a administração do grupo de regional de planejamento e implementação com os outros Estados da nossa região e com a nossa própria análise do que é importante em termos de requisitos operacionais nós termos no nosso espaço aéreo implementado para atender o conceito CNS/ATM. Esses são os nossos 26 projetos. Se eu lhes disser que essa estrutura modifica, é evidente. Se nós viermos a ser convidados aqui, por exemplo, no carnaval do ano que vem esse traço já estará modificado porque existirão desse ano dois,

três fatos bastante significativos que o obrigarão a atualizar essa nossa estrutura analítica. Por quê? Porque o importante é esclarecer que esse planejamento de transição do sistema ele será feito de acordo com os preceitos da OACI, de acordo com o planejamento regional em três fases. Uma, do presente até 2010, atingindo objetivos estabelecidos por todos até 2010, depois objetivos que já estão previstos a serem estabelecidos entre 2011 até 2015, e uma terceira fase que a OACI inclusive vai ao futuro definir mais claramente, mas é uma frase prevista de 2016 até 2020.

Era isso, portanto, que eu queria trazer para os senhores, para os senhores entenderem o que vem a ser o conceito CNS/ATM, o que vem a ser o emprego das tecnologias satelitais, e entenderem que isso não vai resolver problemas que se imagina que estejam existindo hoje em dia. O que vai, na verdade, é possibilitar que nós venhamos a equilibrar demanda e capacidade dentro de elementos que possam, na verdade, tornar a coisa mais segura, mais lucrativa, mais adequada, mais global em todos os sentidos. Muito obrigado, Sr. Senador.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Major Brigadeiro-do-Ar Renato Cláudio Costa Pereira, ex-Secretário-Geral da OACI. Não. Com a palavra o Prof. Georges de Moura Ferreira, professor de direitos aeronáuticos.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, primeiramente boa tarde a todos. Acho que já está na hora. Para nós tentarmos enquadrar a situação do Brasil perante o cenário internacional hoje, nós temos que fazer certo exercício de estranhamento.

Em primeiro lugar, o Brasil ele não é regra no ordenamento internacional. Muito pelo contrário. O Brasil é uma exceção em todo o sistema. Agora, essa exceção ela começou quando? Bom, ela começou praticamente nas origens do Brasil. Porque nós temos algo em comum com os Estados Unidos. Nós somos o novo mundo. O que é que isso daí vai implicar? Observem só: falando essa questão da sistemática Aeronáutica, o Direito Aeronáutico em si ele começou com o advento de um brasileiro, Bartolomeu de Gusmão, que já no Século 17 foi fazer um teste no castelo do rei de Portugal, e quase que incendeia o palácio. Então a partir desse momento já foram criando algumas limitações [inaudível] e coisas que deviam. Chega ao Século 20, em 1919, nós vamos ter após a Primeira Guerra Mundial, a primeira grande convenção a respeito de aviação civil que é a Convenção de Paris. Vejam só. Essa Convenção de Paris, o Brasil também participou ativamente de sua criação, inclusive participando os principais comitês, tendo cargo de secretariado. Ou

seja, uma posição que já era reconhecida naquela época de importância estratégica para o Brasil. Assim como em 1929 o Brasil vai participar da Convenção de Varsóvia, que trata a respeito da limitação da responsabilidade do transportador aéreo. Porque, senhores, quando nós dizemos que a aviação é um negócio de risco, não é porque simplesmente morrem pessoas. É porque muito pelo contrário, é um negócio caro cuja implementação de serviços de segurança sempre foi necessário. E a participação do Brasil nessas convenções sobre foram tida com destaque, sendo que o Brasil sempre participou no top-line. Nós chegamos aí em 1944. Quando o Brasil chega em 1944, qual era o contexto do mundo? Era uma guerra. Mas senhores, ao contrário da Primeira Guerra Mundial, a Segunda Guerra vai quebrar um paradigma mundial. E isso aí vai ser muito importante. Porque o novo sistema de aviação civil ele vai nascer quando? Bom, olha só, 1944 tivemos reunião da organização... A reunião de Chicago. Concomitantemente tínhamos a Convenção de São Francisco que estava dando a nova feição política do mundo que depois iria desembocar na ONU. Por sua vez, em Bretton Woods, também nos Estados Unidos, estava nascendo aquilo que viria a se chamar *General Agreement on Trade in Services*, o GATE. Ou seja, estávamos criando um novo sistema econômico mundial. O que é que representava esse novo sistema econômico mundial? O fim do colonialismo que perdurara desde o início da humanidade até aquela presente data. Ou seja, a implementação da Nação mais favorecida, o fim das barreiras comerciais, a independência das colônias. Aí entra a Aviação Civil mundial como uma ferramenta, como um instrumento extremamente importante nessa nova ligação não apenas estratégica, mas principalmente dentro da economia mundial. Tanto, senhores, que o que foi mais discutido dentro da Convenção de 1944 foi a respeito das liberdades comerciais.

Bom, e detalhe, o Brasil ele participou da Convenção de São Francisco como membro originário e também participa da Convenção de Chicago como um membro originário. Ora, isso daí perante a esfera do Direito Internacional vai gerar algumas responsabilidades diferenciadas. Por quê? Uma vez que você faz parte de um acordo, de um tratado internacional, de uma convenção em que se é membro originário, quem não foi feito, quem não participou da Constituição desse organismo ele apenas poderá entrar como convidado. Agora, para que ele entre como convidado o que precisa acontecer? Bom, primeiramente alguém que se disponha a chamá-lo e que se disponha principalmente a dizer o bê-á-bá. Olha, você vai entrar nessa convenção, só que você vai aderir, você não vai discutir

essas cláusulas e você vai ter que aprender. Aí entra uma coisa importante, porque quem ensina precisa acima de tudo dar um exemplo. E o Brasil então teve a felicidade. Tanto da Convenção de São Francisco tanto da Convenção de Chicago de participar como um dos mentores, um dos carros chefes. E detalhe, essa posição desde então nunca foi perdida. Desde 1919, 1944 e diante.

Pois bem, hoje o que acontece com o Brasil nesse cenário internacional? Bom, o Brasil ele segue como País que tem a segunda principal aviação geral, tem um grande fluxo necessário da aviação comercial, porém hoje nós encontramos um grande dilema que é a questão como o Brigadeiro Pequeno colocou aqui, relativa a soberania. Ora, nós vamos entregar nossos sinais de satélites para outras pessoas, para outros Países? Isso significa uma quebra de soberania? Senhores, a soberania já não mais existe. Olha, algo que é interessante nós discutirmos, nós temos que pensar o que nos faz brasileiros. E que o nos faz brasileiros não é nossa cor, não é nossa raça. Que o faz brasileiros são nossas leis, é o vínculo jurídico que ligam os nacionais.

Então, senhores, novamente retornamos à questão do exemplo. Então, diante desse cenário internacional, quais são as responsabilidades do Brasil? Bom, como membro originário, ele precisa respeitar e se fazer valer de todos aqueles artigos que foram feitos pela Convenção de Chicago. Agora, a Convenção de Chicago ela tem dois aspectos importantes que é o aspecto técnico, ou seja, que busca, como foi colocado pelo Brigadeiro Renato, pelo Brigadeiro Álvaro Pequeno, a padronização do sistema de Aviação Civil. E segundo o sistema técnico. O que é o sistema técnico? Bom, é quando nós colocamos a questão da segurança em conjunto da facilitação até onde uma fica viável e a outra não. Até quando nós vamos competir porque o sistema é mundial. Então a responsabilidade do Brasil em oferecer um serviço confiável reflete em esfera mundial e fica, conforme poderá explicar até melhor o Brigadeiro Renato, algumas repercussões negativas.

Bom, hoje em dia como é que está a situação do Brasil dentro do sistema de formação das leis, dentro de uma OACI? Primeiro, nós precisamos lembrar que o Brasil é um dos poucos Países no mundo que possui um programa espacial completo. Que o Brasil participou das Convenções do Espaço de 1967 e participou da Convenção do Espaço de 1972.

Então, senhores, a responsabilidade que o Brasil tem juntamente com os Estados Unidos é o quê? Uma responsabilidade de garantir acesso a toda humanidade de todos os bens, todos os satélites que estejam em órbita na terra. Inclusive aí entra em questão a vertica-

lização da soberania. O que é que é isso? Bom, como nós temos, por exemplo, os espaços marítimos, o que nós temos as zonas econômicas exclusivas, que é 188 milhas no caso do Brasil, temos o mar territorial que são 12 milhas, no futuro, senhores, vai ser declarado, senão já está acontecendo, a questão, por exemplo, ser declarado o espaço da humanidade o nosso espaço sobrejacente. Aí os senhores dizem: Olha, isso é uma questão absurda, afinal de contas eu não posso abrir mão da minha soberania em relação a colocar os nossos sistemas de controle de radar em Países estrangeiros. Senhores, esses controles já existem há muito tempo. Seja através dos celulares, seja através da televisão a cabo, e aquela questão. Hoje em dia você diz a questão do uso do satélite é importante para a economia? Bom, quem mais usa satélite no Brasil hoje são os Bancos. Hoje em dia eles não fazem uma avaliação mais, por exemplo, de uma safra através de fiscais, mas sim através de satélites assessoramento remoto. Agora, como é que o Brasil pode participar da construção legal de um CNS/ATM ou então de uma nova realidade dentro do sistema global da aviação?

Primeiro lugar, nós temos que ter uma indústria forte. E o Brasil possui essa indústria. Seja através da EMBRAER que hoje é a terceira e que precisa defender seus interesses. A manutenção do Brasil no grupo 1 da OACI é importantíssimo porque seria importante, inclusive, que fosse criado um grupo de inspeção de prevenção de acidente que tivesse inclusive capacidade de investigar um acidente que acontecesse com qualquer avião, inclusive o avião de fabricação estrangeira, inclusive fora do Brasil. Para que nós pudéssemos defender os nossos interesses. Agora, o que vem acontecendo? A ANAC, ela fez uma proposta interessantíssima na semana passada. Ela fez a proposição para todas as escolas de nível superior, as principais no Brasil, para quem fizesse uma rede nacional de pesquisa buscando soluções, teorias, enfim, como é que seriam colocadas em práticas essas idéias, inclusive no nível legal e para que levasse principalmente a conhecimento da nossa potencialidade como indústria espacial e como uma indústria também Aeronáutica. Pois bem.

Bom, existe outra realidade dentro da OACI, que chama-se IATA, que é a Associação Internacional de Transportes Aéreos que também avalia a qualidade do transporte entre as empresas. E trabalha conjuntamente e tecnicamente junto com a OACI, tanto que elas dividem o mesmo prédio em Montreal. Ou seja, a IATA trata do direito Internacional privado, e a OACI trata de direito internacional público. A relação entre os Estados. Agora vai entrar em choque a questão do sistema jurídico do Brasil. Porque nós temos um sistema jurídico que é um sistema positivista. Ou seja, é a

lei pela lei. É o legislador que prevê praticamente toda e qualquer situação pertinente ao nacional, que ele pode fazer, todo o comportamento humano. Enquanto o sistema internacional, o Direito Internacional, não. É o sistema consensual. E é extremamente dinâmico. E aonde isso, por exemplo, se aplica na aviação? A Convenção de Tokyo de 1963 que fala sobre atos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves ela dá autoridade, poder de outorga e poder de império ao piloto, por exemplo, para que ele possa relatar todos e qualquer fatos que aconteçam de anormal. Esses fatos anormais por sua vez são passados para os órgãos responsáveis que fazem então uma quesitação, uma média daquilo que está acontecendo em nível de incidentes e em nível de acidentes. E detalhe, o Brasil sempre se saiu muito bem em todos esses quesitos. E olha, ao que só pese uma repercussão negativa, teve aqui até mesmo representante da Suíça que diz que foi fazer uma vistoria nos radares e falou que estava tudo ruim, que estava tudo... Olha, pelo amor de Deus, eu acho que esse cidadão ele se esqueceu do acidente do Lago de Constança em 2002 que aconteceu com o controle aéreo de Zurique aonde teve um choque do 1757 da UPS e um Iliuchim(F) de uma empresa Ucraniana. Morreram 57 crianças. Ou seja, o Brasil ele exporta o modelo. E hoje em dia todos falam: Olha, o Brasil tudo bem, ele está sendo sopesado, está sendo solapado. É, claro que ele está sendo, porque nós temos uma posição de liderança que é extremamente questionada. Por quê? É claro, a política internacional ela é dinâmica e disputa interesses. Mas eu sempre gosto de referir muito ao Brasil a um exemplo muito simples. Acho que todos aqui se lembram do voo 381 da VASP. Esse voo 381 da VASP ele decolou de Belo Horizonte com destino ao Rio de Janeiro. Ele foi seqüestrado e simplesmente ele foi desviado de rota, do Rio de Janeiro para Brasília. Automaticamente o comandante Murilo acionou o transponder, o código internacional de emergência, salvo engano 7500. Assim que apareceu o ploter no radar 7507 do CINDACTA I, estou falando década de 80, em quatro minutos um Mirage decolava da Base Aérea de Anápolis. Em 10 minutos interceptava esse avião. E esse ele avião não deixou de ser perseguido até quando chegou aqui em Brasília, praticamente no través, e o Murilo vendo a não évoa seca, fez uma fraseologia com o controle. O que aconteceu? Olha, Brasília não está visual. E o Mirage atrás. Isso foi filmado. Quando eles verificaram que não tinha condição visual, que o seqüestrador não podia ver o alvo, decidiu a mudança para Goiânia. Aonde o Murilo conseguiu pousar o avião.

Bom, resultado. Aqueles que criticam que precisa dar o exemplo, nós temos que ver a situação. Olha

só, um dos Países mais industrializados do mundo, mais ricos, e com sistema de controle de tráfego aéreo praticamente perfeito, quatro aviões voam absolutamente fora de controle durante 45 minutos e ninguém faz nada. Isso não aconteceria no Brasil. Agora, o que nós precisamos é o seguinte, o Brasil tem uma capacidade de crescimento aeronáutico muito grande. Se nós pegarmos todos os jatos de grande porte no Brasil, Fokker 100, Boeing 737 pra cima, nós não temos uma frota de 250 aviões. A UNITED AIRLINES parece que tem 750. Então o sistema no Brasil ele precisa crescer. E quer crescer. E o mais importante de um trabalho que está sendo feito por essa Comissão é que isso está sendo discutido democraticamente. E hoje, por exemplo, se você chega a qualquer lugar do Brasil as pessoas tomam partido. Olha, eu acredito que o sistema deve continuar nas mãos dos militares, porque o sistema de certa forma ele já nasceu fruto de um contingenciamento, não foi uma opção de o Brasil fazer o sistema de controle de tráfego aéreo dividido dos civis e dos militares. Isso já nasceu de uma necessidade dos militares assumirem essa situação. E tem levado até hoje com grande competência. Agora, obviamente, temos que ilustrar questões, inclusive até mesmo verificando o anexo 3 da Convenção da Aviação Civil que fala a respeito da metodologia de investigação e prevenção de acidentes, a maneira de nós procuramos uma solução dentro desse sistema, mas principalmente que verifique o futuro. O sistema CNS/ATM é uma realidade. E ele não visa substituir e não visa tirar totalmente dos militares a questão de sistema de Defesa Aérea.

Agora, senhores, o que nós temos a imagem no exterior que pode esta era machucada, isso é verdade. Agora, que nós temos dado um bom exemplo perante a comunidade internacional, isso também é verdade. Que nós temos que lembrar que temos único laboratório de integração e pesquisas no hemisfério sul, que é capaz de construir e certificar um satélite que fica no Instituto Nacional de Pesquisa Espacial, isso não é divulgado.

Então, agradeço a oportunidade ao Senador Demóstenes, Senador Tião Viana que e espero realmente que os trabalhos dessa Comissão possam ser um diferencial para que nós possamos manter, recuperar e agregar um prestígio perante a organização Internacional de Aviação Civil e a Associação Internacional de TRANSPORTE Aéreo e também que funcione dentro do sistema ONU. Ou seja, exemplo nós temos, só precisamos manter. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Com a palavra o Sr. Relator, Senador Demóstenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sr. Presidente, senhores convidados, Srs. Senadores, Srs. Assessores, senhoras e senhores. Perguntaria primeiramente ao Prof. Georges de Moura Ferreira, professor de Direito Aeronáutico.

A Aviação Civil é regida em grande medida por normas internacionais, editadas pela Organização da Aviação Civil Internacional, OACI. Como professor de Direito Aeronáutico V.S^a. poderia apresentar a essa Comissão um panorama sobre o funcionamento do OACI e sobre as obrigações do Brasil perante essa organização?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, a organização internacional de Aviação Civil ela trabalha a partir de uma Assembléia Geral, a partir do... Nós temos a Assembléia, nós temos o Conselho, temos o secretariado e temos também as Comissões Técnicas. A questão que nós temos, por exemplo, que rege o Conselho, que são originariamente 33 membros sendo que o grupo 1 atualmente com 11 membros é o qual faz parte o Brasil. O grupo 1 atualmente da Organização Internacional de Aviação Civil ele detém certa importância, por quê? Porque apenas através do grupo 1, aqueles Países que são escolhidos, e detalhe, são elegidos através de uma Assembléia, que é convocada periodicamente ou até mesmo extraordinariamente, como foi o caso que o Brigadeiro Renato Cláudio fez em decorrência no 11 de setembro, o acidente das torres gêmeas, bom, uma vez de posse dessa Comissão principal, desses 11 membros, o Brasil pode inclusive presidir essas Comissões Técnicas. Nós temos a Comissão Internacional de Navegação Aérea, nós temos o comitê jurídico, nós temos o comitê de auxílio técnico, nós temos o comitê econômico e também temos o comitê de ajuda técnica, parece, que fala sobre a questão de... De cooperação técnica, que inclusive...

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: De?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Ah, sim. E o comitê de interferência ilícita, que nasceu, diga-se de passagem, de um fruto necessário a partir da Convenção de Tokyo de 63 e da Convenção de Montreal de 1971. Agora, inclusive há uma coisa interessante. Apenas a partir da Convenção de Montreal de 1971 é que o Brasil inclusive vai fazer o quê? Que ele vai implementar o sistema do CINDACTA. A necessidade de prover segurança à aviação aérea internacional. Então, senhores, esses trabalhos que são colocados perante a Assembléia eles são colocados em votação. E a partir daí então rege o sistema ONU. Ou seja, podem surgir recomendações para que o País tome determinada posição ou para que ele reveja alguns conceitos ou então para o País sofra alguma inspeção, enfim, tudo isso daí dentro de um regime democrático, dentro do

Direito Internacional, mas que se baseia principalmente dentro do consensualismo. Ou seja, o Direito Internacional ele não pode obrigar os Países. Muito pelo contrário, Direito Internacional ele apenas recomenda. E faz aquele que honra o fio do bigode. Em poucas palavras, o Brigadeiro Renato quiser--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E quais são as obrigações do Brasil perante a OACI?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, a obrigação do Brasil perante a OACI como membro do grupo 1 de elite, ele precisa obviamente o quê? Manter as linhas de comunicação, manter as linhas aéreas, o nível de segurança, e também prestar toda a necessidade, toda a facilitação para o tráfego aéreo internacional. Além de prover todo o apoio técnico. E o que é mais importante também. O Brasil ele pode fazer recomendações e agir como auxiliar em comissões inclusive dentro da CLAC que é a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor poderia dizer como são qualificados os Países perante a OACI quanto à segurança de sua aviação?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Olha, eu gostaria que o Renato respondesse essa pergunta até por questão de elegância.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Obrigado. Senador, acerca de seis anos atrás, os Estados Unidos estavam preocupados com a segurança de voo. Que em inglês eles têm uma palavra específica que é Safety. A outra que ficou muito importante depois do acidente lá em Nova York, eles chamam de *security*. A OACI foi criada em função da Safety. Por quê? Porque precisava dar à indústria de fabricação, projeto, fabricação, manutenção e operação da Aviação Civil padrões de qualidade que a OACI iria e desenvolveu, e dentro dos seus anexos, que são 14, ela entregou isso aos membros da Convenção. Sempre voltado para a proteção da operação em relação à má operação, a peças defeituosas, coisas que interferem com o voo, sem ter uma interferência ilícita. Isso, esse Safety, o americano ficou muito preocupado com isso, acerca de cinco... Mais, sete anos atrás, dez a sete anos atrás, e criou dentro do FAA um grupo de inspeção que baseado no que estava previsto nos acordos bilaterais entre a as nações ele tinha o direito de vir e inspecionar o Brasil com relação ao Safety. Dentro do padrão que o americano criou, ele tinha três níveis. E aí a gente vai ver que existia aí um assunto meio político. Por quê? O primeiro nível ele dizia os Estados que têm capacidade de garantir a Safety. No segundo nível, ele dizia Estados que podem garantir a Safety. E

no terceiro nível ele colocava Estados que não podem assegurar a Safety.

Então, ele jogava nesses três grupos a medida do interesse político. Quando eu, Presidente da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, discuti, desafiei essa classificação, e para nós na época tinha só dois grupos. Quem cumpre ou quem não cumpre. Ele não pode ter uma posição intermediária. Safety ou é ou não é. É mais ou menos como gravidez.

Então, dentro dessas discussões, eu acabei no final sendo eleito Secretário-Geral da OACI, continuamos a nossa discussão de lado aí de uma cadeira mais alta, e fui além da descrição da qualificação dos Países em relação à segurança. Colocamos que só a OACI tem o direito de auditar os Estados membros em acordo com os próprios Estados membros. Ou seja, a OACI faz o calendário de auditorias que são permanentes dentro de um calendário estabelecido, e só a OACI tem a autoridade para classificar um Estado cumprindo ou não cumprindo as suas obrigações. Hoje isso é mandatário. Nós tivemos um exemplo aqui no Brasil acerca de quantos? Quatro ou cinco anos atrás. Quando, por uma deficiência de recursos, o CTA, que fazia a homologação dos aviões e a fiscalização de manutenção dos aviões não estava, pelo que o americano achava, capacitado a garantir essa Safety. Então o americano disse ao Brasil que viria fazer uma inspeção. Na época o comandante da Aeronáutica falando comigo, eu fiz uma gestão em cima do FAA dizendo que ele não tinha o direito. Se o Brasil convidasse sim, se o Brasil não convidasse ele não tinha o direito de fazer inspeção no Brasil.

Então, que a OACI é que tinha essa obrigação. Se o americano tinha dúvidas, ele tinha que se dirigir à OACI e a OACI negociaria com o Brasil a auditoria. Foi feito, chegamos a uma conclusão que realmente tínhamos alguns problemas localizados, mas como a auditoria da OACI cria a solução para o problema também, isso foi resolvido no tempo adequado que a OACI estabeleceu. E assim não houve uma interferência que seria muito séria, porque ameaçava diretamente a qualidade do produto da EMBRAER que estava sendo exportado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Hoje nós temos dois níveis então.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Dois níveis. E só a OACI é autorizada a fazer auditorias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E o está classificado no primeiro nível?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: O Brasil sempre esteve no primeiro nível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Há muitas notícias de que o Brasil pode ser rebaixado. Isso é real? Ou é uma fixação? E se isso acontecesse quais seriam as consequências?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: São duas coisas separadas, Senador. A primeira que o Georges estava falando dos grupos de influência dentro do Parlamento OACI. Lá o Brasil desde a criação da OACI pertenceu ao primeiro grupo dos Estados que têm reconhecidamente capacidade de gerir Aviação Civil de uma maneira segura, eficiente, e cooperativa. Depois vem o segundo grupo e tem o terceiro grupo de Estados que são, vamos dizer, estão no nível mais baixo em matéria de volume e de capacidade de Aviação Civil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa possibilidade de rebaixamento para segundo nível existe?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Isso, é tal história. Não é uma colocação técnica. Durante a eleição que vai ocorrer esse ano por volta de setembro, outubro, os Estados membros da OACI, que estão na conferência, na Assembléia Geral, eles votam nos Estados que eles acreditam que sejam do primeiro grupo, que seja do segundo grupo e que seja do terceiro grupo. Lógico, existe uma ação política enorme que é desenvolvida inicialmente pelas regiões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ainda tem as de terceiro grupo, não ficaram só dois?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. Dois é em matéria de cumprir ou não cumprir as determinações da OACI com relação à segurança. Esses são três. São, primeiro grupo, segundo grupo e terceiro grupo. Dada a importância desses Estados na Aviação Civil Internacional e doméstica.

Bom, quando os Estados começam a preparar a Assembléia, começam as negociações políticas. Só que só a parte política que o Itamaraty poderia resolver, podia fazer muito bem, não é suficiente. No meu ponto de vista, uma ação presente no Conselho da OACI para, vamos supor, a imprensa informa que o Aeroporto de Congonhas parou porque houve pane no computador. Isso é uma heresia. Porque um sistema sofisticado, caro e complexo como esse, um computador pára entra outro imediatamente. É o backup. E se pára o segundo tem o terceiro. Isso sempre houve aqui. Aconteceu um incidente talvez, que tenha uma explicação, e que levou isso a ser relatado na imprensa mundial. Isso no momento que circula aí fora, as pessoas que lêem aquilo, começam a dizer. Olha aí, não é mais o que era. Como é que pode acontecer uma coisa dessa?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Também quebrar dois computadores ao mesmo tempo, não pode.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não pode. Então houve um problema que tem que ser explicado. Mas não através da imprensa. Tem que ser o nosso representante lá no Conselho da OACI que é do primeiro grupo de qualidade de Aviação Civil, ele tem que pedir a palavra, como o senhor pede aqui, e dizer: Olha, a imprensa está divulgando isso daqui. Eu vou explicar o que aconteceu aos senhores. Realmente houve ou não houve isso, isso, e isso. Mas para que isso funcione, Senador, é preciso que ele tenha legitimidade. Ou seja, ele tenha a capacidade técnica para ter credibilidade quando ele falar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Com certeza.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Se o senhor falar apenas com que o senhor acha, a sua credibilidade vai cair. E isso vai ser cobrado desse nosso representante. Ele tem que ter a coragem, a capacidade e o conhecimento reconhecido de falar isso daí. Se ele não faz essa participação no Parlamento que é a OACI--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem é que hoje nos representa?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu sei que hoje sempre foi um oficial da Força Aérea treinado em Aviação Civil.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): E hoje é?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Hoje é um Diplomata.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Portanto que não tem um conhecimento técnico.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acho que ele pode até pode ter. Se ele tem um *background*, sei lá. Mas eu não conheço e não sei. As informações que eu tenho ouvido dos amigos que eu ainda tenho por aí fora, reclamam disso. Porque ninguém vai questioná-lo. O que é que está acontecendo no Brasil?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Ou seja, não domina a área que deveria dominar.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu disse isso a um jornalista que estava conversando comigo sobre esse problema de quem pode fazer, quem não pode, mas o fulano é Advogado--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem faz a indicação.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: --eu falei, se o senhor for ser operado numa sala de cirurgia no hospital e for o Advogado da sua empresa que for lá lhe operar o senhor deixa?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Foi mais ou menos o que aconteceu comigo. Quase que foi um Advogado. O médico era quase um Advogado. [risos]

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Então a gente tem que ter o pessoal qualificado com credibilidade para falar o que está falando. Então é esse o meu problema. Não adianta dizer, não, o Itamaraty vai negociar cargos e tudo. Às vezes o interesse de um País que está querendo ir para o primeiro grupo é muito maior do que isso. Ele vai negociar muitas outras coisas. Então é importante fixar que a credibilidade e a autoridade com que alguém está lá falando--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Quem faz a indicação, Brigadeiro?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu hoje tenho certa dúvida, porque a integridade do nosso sistema foi quebrado em três, possivelmente em quatro. O DAC, o DECEA, e o controle do espaço aéreo de uma maneira integrada pertenciam a uma cabeça só.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Qual era a cabeça?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Que era o Ministério da Aeronáutica. Mas o quarto, possivelmente, que é a indústria. A indústria não é só a EM-BRAER. A indústria são não a maneira como operam as empresas, mas a maneira como essas empresas vivem, como elas trabalham, como elas entram no mercado, como disputam o mercado, como Assessoram o Governo na hora de fazer um bilateral. Isso tudo fazia parte de uma cabeça só. Hoje eu acredito que nós estamos divididos em quatro. Cada uma puxando alguma coisa. No momento que vamos para o embate internacional, aonde existem ambições, vaidades, a vontade de querer ser agente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTOR-RES (PFL-GO): Hoje nós temos o Ministério da Defesa...

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. O Ministério da Defesa ele não se envolve nisso daí. É importante isso. O senhor tocou num ponto que eu gostaria de deixar aqui.

Uma vez acompanhando o Chefe de Gabinete do Ministro Moreira Lima à Inglaterra, tinha um jantar e eu fui à frente para ver se estava tudo bem. Era um Marechal-do-Ar que tinha sido Ministro da Defesa lá na Inglaterra. E ele chegou antes. Britânico, pontual, e os nossos chegaram um pouco atrasados. E eu fiquei com ele uns 15 minutos ali conversando. E a gente estava

discutindo o Ministério da Defesa. Aí eu perguntei para ele: “Marechal, Ministério da Defesa é uma boa?” Ele olhou pra mim e falou assim: “Meu filho, na guerra é um demônio. A melhor coisa que existe é você ter as forças independentes. Mas na paz, sem o Ministério da Defesa a gente não vai a lugar nenhum. Agora, o Ministério da Defesa tem que procurar junto à Nação defender as Forças Armadas. Defender a Defesa Nacional. Proporcionar os meios necessários para que a Defesa Nacional esteja preparada”.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E essas indústrias que o senhor menciona são as indústrias de Defesa Nacional, naturalmente.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Exato. Agora, hoje o que era o DAC hoje é a ANAC.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Piorou? A ANAC piorou?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Acho que a transição foi feita muito sem cuidado. É o que eu poderia dizer. A administração da Aviação Civil é uma atividade extremamente especializada, tecnológica e demanda um treinamento e experiência antes da pessoa poder dizer “eu posso administrar isso”. Segundo, o senhor vai ver que no Brasil nós não temos nenhuma escola formando gerentes de Aviação Civil em todos os níveis para que tenha um curso aonde ele possa tomar decisões aqui, depois aqui, [inaudível], cheguei lá.

A OACI criou uma escola disso, mais ou menos nesses termos no Panamá quando eu estava lá ainda. Tem funcionado razoavelmente porque é muito difícil para os Estados bancarem as pessoas estudando lá e tudo mais. Mas no Brasil nós não temos nenhum curso que forme esse tipo de profissional. E a atividade de Aviação Civil que é altamente tecnológica, altamente ligada ao desempenho nacional, nós não temos nada. É todo mundo aprende fazendo. Então, isso é outra falha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E nesse aspecto então nós temos esses quatro órgãos: O Ministério da Defesa, o DAC...

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Tem o Comando da Aeronáutica...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O Comando da Aeronáutica.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Tem o DECEA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): DECEA...

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A ANAC e a indústria da Aeronáutica. Que eu não sei... A INFRAERO está na indústria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E todo mundo desarticulado, Brigadeiro? O controle do tráfego aéreo que o senhor mencionou também... CTA?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: O CTA que fazia parte de homologação hoje é a ANAC. A minha visão disso daí, Senador, eu vou falar com toda franqueza, não devo nada a ninguém, tudo certinho. A leitura que eu tenho disso daí é que a transição foi feita muito apressada. Se o senhor troca um Governo, tem uma fase de transição. E assim mesmo as pessoas que vão ocupar esses cargos são escolhidas com muito cuidado. Quando fez a transição do DAC para a ANAC, foi feito muito apressadamente e não se teve o cuidado de escolher o médico-médico. E não o médico-advogado. Então eles vão aprender? Claro, são inteligentes, são capazes. Vão aprender.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E até lá nós vamos sofrer.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Mas nós vamos pagar o preço desse aprendizado e já estamos pagando. O DECEA, o problema é um pouco diferente. O senhor não estava aqui quando eu falei. As informações que eu tenho, conversando com os meus amigos que ainda estão aí, é que a partir de 1995 aconteceu uma coisa muito séria, que ninguém deu atenção. O DECEA, antigamente chamava DEPV, Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, depois virou DECEA. Ele cuida do quê? Do controle, administração do espaço aéreo. Ele faz um orçamento... Não, antes do orçamento ele tem um plano. Esse plano não é um plano para o ano que vem ou para quatro anos. É um plano... O Pequeno mostrou ali que nós estamos até 2020 com a cabeça no que vai acontecer.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Com coisas que dependem, ou seja, que partem e vêm do compromisso que a gente já assumiu. Bom, então esse plano existe. O DECEA, sabendo que o orçamento é uma questão anual, ele planeja o ano que vem e o ano seguinte. E ele coloca o pedido desses recursos dentro do orçamento. Por qualquer razão, a partir de 95, eu não sei qual é a razão, mas os senhores podem até entrar nesse assunto, esse orçamento pedido pelo DECEA para cumprir o seu planejamento, não deixar o sistema se deteriorar, se desintegrar, deixar de ter redundância, modernização e tudo mais, ele não conseguiu manter mais o equilíbrio entre o necessário e o que era alocado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Qual foi o período?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: 95 até agora. Então o senhor vê o que aconteceu com esse sistema.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É porque o sistema é muito bom e muito bem administrado que ele ainda está funcionando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas está defasado.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Ele tá com deficiência. Essas deficiências estão sendo supridas de uma maneira fantástica. Mas ele tem deficiências e essas deficiências se não forem cuidadas vão se agravando cada vez mais. Um computador de 95 não é igual ao computador que o senhor tem hoje. Os programas que eles têm que usar para fazer a operação disso daí já evoluíram.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora, o Tribunal de Contas da União diz o seguinte, que quem faz o corte é o próprio Comando da Aeronáutica. Quem está reduzindo por conta própria é o próprio Comando da Aeronáutica. Diz inclusive o seguinte, num dos anos, o único ano que teve contingenciamento de 20% foi no ano de 2005, o que a Aeronáutica propõe é aceito integralmente pelo Ministério do Planejamento e só num ano houve um contingenciamento de 20%. Que quem faz o corte do DECEA é o próprio Ministério da Aeronáutica.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Tem uma explicação para isso, Senador. O Ministério da Aeronáutica tem o fundo da Aeronáutica e tem o orçamento. O orçamento é praticamente o custeio da força, não do Ministério. Agora é Comando da Aeronáutica. Normalmente esse daqui é cortado para forçar esse daqui a cobrir aqui. Mas, esse daqui não pode cobrir as coisas todas que precisariam.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então há uma falha do Comando da Aeronáutica.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Há uma falha talvez no Comando da Aeronáutica de insistir nos recursos de orçamento necessários para manter a integridade do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Além disso, o Tribunal de Contas da União diz que nos últimos seis anos a INFRAERO reteve 582 milhões de reais do Comando da Aeronáutica. Só que o Comandante Juniti Saito mandou um ofício para cá contestando a informação do Tribunal de Contas. Dizendo que não teve isso. E agora o Tribunal de Contas diz que tem.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu não entendo esses números que o senhor está dizendo, porque a gente não tem uma visão da coisa. O meu ponto que eu estou lhe dizendo, independente de dizer quem fez ou deixou de fazer, é que houve um desequilíbrio, não vou falar nem em contingenciamento,

to, houve de fato um desequilíbrio entre o necessário, a manutenção da integridade do sistema, e o dinheiro alocado para cumprir o plano. Vai piorar se o sistema que o Brigadeiro Pequeno falou do CNS/ATM for precisar de recursos paralelos. Agora, a boa notícia é que é uma atividade que tem uma renda própria. Se o senhor pegar a relação das tarifas que são cobradas... Vamos lá, cada vez que o passageiro embarca ele paga taxa de embarque. Cada vez que um avião decola ele paga, cada vez que o avião voa no espaço aéreo, paga. Cada vez que ele cruza o espaço aéreo brasileiro, paga. Cada vez que usa telecomunicações, paga, cada vez que ele usa o sistema de vigilância, paga. Tudo isso é pago.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quem é que deveria administrar esse recurso? Quem administra hoje é a INFRAERO?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A INFRAERO é que tem a obrigação de arrecadar e distribuir, sei lá. Agora, eu acho que já que são quatro cabeças, tinha que fazer uma divisão disso e cada um viver dentro daquilo que é próprio a ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Me diz uma coisa, Brigadeiro, quem foi que fez a indicação? Quem é que indica hoje a pessoa que fica no OACI?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acho que o chefe da delegação brasileira que é a pessoa que se senta à Mesa do Conselho e dialoga com os seus pares, é o Itamaraty. É um Embaixador. Não sei qual a formação e nem qual a origem dele. Não o conheço também. O brasileiro que se assenta na Comissão de navegação aérea, que é uma Comissão Permanente da OACI, criada na Convenção, esse é um oficial indicado pelo DECEA. Mas ele fala no nível Comissão. Se, depois do trabalho da Comissão volta ao Conselho, ele já não fala mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Essa pessoa indicada pelo Itamaraty é que V.S.^a questiona acerca do seu preparo para estar desempenhando essas funções em nome do Brasil?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu tenho a impressão que um Embaixador não tem propriamente o conhecimento técnico e vivência de aviação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas sempre foi assim um Embaixador indicado?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Isso aconteceu a partir de quando?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Isso aconteceu a partir, creio que do ano passado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas era o Itamaraty já que fazia a indicação antes ou não?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. Antes era o Ministério da Aeronáutica e depois o Comando da Aeronáutica. Mas o Comando da Aeronáutica acredito que apontou talvez dois.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas aí houve uma modificação legislativa, houve o que para que o Itamaraty assumisse essa indicação?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É uma boa pergunta, Senador. Eu não tenho... Talvez o doutor aí possa saber se tem alguma modificação legal nisso daí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se o Brasil for rebaixado, quais são as consequências?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Se o Brasil perder o status de País de primeiro mundo em Aviação Civil, ele pode e com certeza deve deixar de apontar membros para a Presidência de comissões... Da comissão e comitês. Porque a OACI tem uma Comissão Permanente e vários comitês específicos em cima dos anexos da ICAL. Os anexos da ICAL são os documentos elaborados pela ICAL, que são parte da Convenção, mas podem ser... Podem evoluir e podem mudar. Desde que aprovado pelo Conselho. E o Conselho a cada Assembléia Geral, todas as modificações ele leva à Assembléia para ser ratificado. Nunca houve o caso de se rejeitar um. Então ele perde essa capacidade. Segundo, ele perde influência, na hora de liderar direções. Terceiro, ele pode ter, vamos dizer, uma queda mais acentuada no prestígio que possa até num determinado ponto não conseguir se eleger para o Conselho. Aí o desastre é muito maior. E é uma pena, porque acerca de oito anos atrás o Brasil foi eleito primeiro Estado na história da OACI eleito para o primeiro grupo do Conselho por unanimidade dos Estados presentes. Nunca mais isso aconteceu. Na penúltima eleição da Assembléia, do Conselho pela Assembléia, o Brasil praticamente junto com os Estados Unidos fecharam a raia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Perguntaria ao senhor, Brigadeiro, o Dr. Lucas Furtado, Procurador-Geral do Tribunal de Contas ou do Ministério Público do Tribunal de Contas da União veio aqui, eu indaguei a ele, ele fez uma exposição, e diante da exposição que ele fez, eu indaguei se o Ministério da Defesa era quase uma perfumaria. Ele respondeu: “Não. É uma perfumaria”. O que é que V.S.^a tem a dizer a esse respeito? Acha que o Ministério está sem função?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acho que o Ministério da Defesa ele tinha que cuidar da parte, vamos dizer, da influência política em nome da defesa do Brasil. Porque defesa é uma atividade que a gente chama hoje, mas a defesa é exatamente o velho ditado romano: Para ter a paz tem que estar preparado para guerra. Guerra não é um assunto que atende ou que se dirige e que usa só as Forças Armadas. Se o senhor for ver o contingente americano que está hoje no Iraque que participou da invasão do Iraque, o senhor vai ver que a maior parte é Guarda Nacional. Guarda Nacional são reservistas que mantêm o seu treinamento militar dentro de certa faixa de idade. E estão à disposição dos Governadores do Estado de onde eles são. Então o senhor vai ver que eles estão preparados para fazer isso. Em termos de gente, treinamento, tecnologia e recursos. Pode haver discussões políticas sobre a prova ou não aprovo isso e aquilo. Mas na hora que a coisa anda, todos estão do mesmo lado. E isso quem faz? É o Ministério da Defesa deles que é o Pentágono.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Enquanto coordenação desse sistema aéreo, o Ministério da Defesa faz com efetividade?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. Aqui?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu tenho a impressão que nós estamos divididos em quatro cabeças, hoje. A minha impressão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu pergunto ao Prof. Georges, V.S.^a tem como alunos pilotos que voam cotidianamente por todo o território nacional. Qual é o quadro relatado por eles sobre as condições do controle do tráfego aéreo?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: O senhor deseja um quadro regional ou específico?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Fale sobre o que V.S.^a achar melhor, mas pertinente.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Em relação ao vôo na região sudeste, região centro-oeste, eles realmente não têm feito qualquer observação pertinente. Realmente que a questão de alocação de RAB, de colocação de um espaçamento maior às vezes quando há uma necessidade, um contingenciamento, ou seja, isso daí é uma situação que se lidera normalmente.

Em relação à aviação regular, nós não temos grandes, ou seja, descontentamentos em relação aos acadêmicos que voam pelo Brasil inteiro. Na aviação geral, tem-se um quadro de preocupação. Agora, o que

gera essa preocupação? Bom, por exemplo, os alunos que voam especificamente na Região Amazônica. Nós temos, por exemplo, os alunos que voam no Estado de Manaus. Eles dizem: Olha, uma preocupação que nós temos assim em relação é a questão de pontos de abastecimentos. Atualmente existem apenas três aeroportos que abastecem gasolina de aviação no Amazonas. Tefé, Eduardo Gomes e salvo engano Tabatinga. No Estado do Acre também além do preço da gasolina ser muito cara, também existem esses problemas. No quesito de questão de comunicação, eles dizem que abaixo do nível de 145 que é 14.500 pés, existe sim uma dificuldade. Mas aquilo ali sempre foi uma zona de informação de vôo. Ou seja, eles têm certa dificuldade através da onda VHF em comunicar com longas distâncias, porém comunicam próximos às APPs, que são as áreas de aproximação e sempre que precisam comunicação maior podem fazer uso. Se for o caso do UHF. Agora, eles têm feito uso intensivo do GPS que de certa forma tem suprido o sistema.

Agora, o que eles dizem que precisa ser melhorados, é principalmente o sistema de comunicação para a aviação geral. Principalmente na região que diz a Região Amazônica. Esse foi o quadro que foi passado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas o que quer dizer exatamente esse “melhorar a comunicação”, professor?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Olha, quando foi escolhido em 1993, por exemplo, a questão do SIVAM, foram feitas várias decisões de ordem jurídica e ordem econômica. Por exemplo, o sistema CNS/ATM conforme foi colocado pelo Brigadeiro, ele é uma realidade que é pensado desde 1981. Os militares queriam implantar o sistema de vigilância por microondas ou então talvez o sistema de vigilância via satélite, já a partir de 1993. Porque o Brasil fabrica satélites desde 1993.

Bom, a questão é que existe a necessidade de realizar investimentos para um tráfego crescente na Região Amazônica, repetidores de rádio, maiores auxílios navegação ao solo, questões dessa ordem. Ou seja, o SIVAM foi considerado um grande avanço. Mas obviamente que nós precisamos, faz-se necessário um maior número de técnicos para que possam operá-los.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então se há falhas de comunicação, a deficiência, não há contato, nós podemos dizer que na Região Amazônica, especialmente no Estado do Amazonas há buracos negros de comunicação de 14.500 pés abaixo?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Olha, esse eu queria que o Brigadeiro Álvaro Pequeno, que já voou nessa região fizesse uma ponderação nesse

sentido porque a gente vai fazer uma observação interessante nesse ponto de como é que opera a aviação geral dentro das regras internacionais.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Bom, o meu convite inicial de vir aqui era pra falar da parte de implementação do sistema CNS/ATM, eu acho que como piloto eu vou tentar dar alguma resposta com relação a isso.

Bom, eu acho o que tudo que você comentou é absolutamente normal. Porque de 10 anos para cá, em função do SIVAM, em função da própria economia que cresceu na área da Amazônia, hoje a demanda de tráfego é muito maior do que era anteriormente. E a proposta do sistema SIVAM é de na verdade ter sem buraco de comunicação num determinado nível para cima. Garantimos uma cobertura absolutamente completa no nível 300. Garantimos alguma coisa com pequenos buracos no nível 200, de 100 para baixo, os investimentos têm que ser bem maiores. Por que Senador? Se o senhor quer falar de VHF numa altitude baixa, logicamente o senhor vai ter que colocar as estações muito próximas. E o investimento de colocar na Amazônia estações muito próximas é bastante significativo. Entramos exatamente no problema de recursos.

Então, isso tem a ver com demanda e capacidade. É planejamento para se verificar o que de aviação geral vai crescer na Amazônia em função do próprio crescimento da economia dos Estados e consequentemente se investir também em aviação. Mas garanto para o senhor que há 10 anos o vôo na Amazônia era muito mais arriscado do que hoje em dia. Isso não tinha a menor dúvida.

Então, houve o progresso, o SIVAM é uma realidade, o SIVAM mantém sem buracos no nível da aviação regular, no nível da aviação executiva, mas para a aviação geral, que voa em cotas muito mais baixa, na faixa de 5 mil, 7 mil pés, evidentemente nós teríamos que aproximar as estações de comunicações em VHF, para que pudesse geralmente não ter nenhum buraco. Isso é normal.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se fala UH, V.S^a. disse, mas não fala VHF, mas fala UH.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: UHF. É uma frequência um pouco mais...

SR. ÁLVARO PEQUENO: O UHF no Brasil ele é uma realidade, ele funciona muito bem, tudo mais, mas somos uma região que tem forte interferência ionosférica. Então determinados períodos do dia, a comunicação HF é problemática. O UHF não é uma comunicação normalmente utilizada para um controle sistemático de tráfego aéreo. Ele é utilizado para informações de vôo. Muito mais do que para um controle de tráfego aéreo. A comunicação por satélite também

é uma comunicação adequada, e principalmente será muito mais adequada através da implementação do Data Link. Porque há comunicações de voz via satélite ela tem determinados retardos que ainda não está dentro dos parâmetros adequados pela OACI, previstos pela OACI.

Então eu diria ao senhor a tranquilidade do seguinte, o SIVAM é uma realidade, o SIVAM trouxe um imenso progresso, a aviação, entretanto que voa em níveis mais baixos apresenta buracos que hoje são muito menos significativos do que eram há 10 anos. O investimento que deverá ser feito na região será um investimento de CNS/ATM. Ou seja, via satélite nós temos capacidade de fazer comunicações via dados. Porque via satélite nós não teremos necessidade de... Não teremos nenhum problema de cobertura. Essa é a coisa.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Agora, Senador, algo que talvez seja relevante, é porque todo esse sistema, por exemplo, de interiorização do Brasil é uma realidade extremamente recente. Ou seja, nós temos menos de 50 anos que transferimos uma capital para cá. Se não fosse, por exemplo, a aviação militar, o Correio Aéreo Nacional, de repente começaram a desbravar, fazer a marcha para o oeste. Se não fosse o COMAR(F) começar a realizar, Comissão de Construção de Aeroportos na Amazônia, salvo engano, começar a trabalhar nessa região, ou seja, para que realmente ela seja povoada, a coisa fica muito complicada.

Então, quer dizer, isso nós temos uma oportunidade de estar fazendo crescimento agora nesse sentido consolidado. Está aí inclusive a importância da questão de já se implementar diretamente talvez o sistema CNS/ATM na região. Inclusive para a própria aviação geral. Que seria uma solução imediata e detalhes, isso não prejudicaria de maneira alguma o sistema de Defesa Aérea.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, ao invés de se fazer a ampliação do sistema tradicional já se faz direto no sistema via satélite.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Senador, como os meios satelitais são abrangentes, quando eles forem aplicados para a área do Brasil, eles atenderão a todas as regiões simultaneamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ok. Em sua opinião, professor, por que é que nós passamos a viver essa crise de uma forma mais intensa depois de 2006? Ela já existia, mas por que é que ela foi agravada agora?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, isso como opinião pessoal, o que é que acontece em relação? Eu estava observando certo dia uma leitura

que um perito estava fazendo a respeito, por exemplo, da queda de uma aeronave. Ele falou o seguinte: Olha, a queda de um avião, assim como a morte de uma pessoa não é um momento. Tem todo um processo. Ou seja, o Brasil, ele que se for chamado de crise aérea, eu não poderia precisar uma data que ela começou. Nós poderemos começar, por exemplo, que em 1993 já foi dado a questão da SIVAM que foi dado um debate muito grande aqui na Casa, aqui no Senado, através de sua ampliação ou não. Nós tivemos então o quê? O início talvez de desconstrução de uma realidade. Ou seja, nós tínhamos o Ministério da Aeronáutica que de repente foi transformado no Ministério da Defesa, ou seja, de repente tivemos uma queda de calão, várias empresas ou várias agência reguladoras que foram criadas, e diga-se de passagem, a ANAC é preciso fazer uma ressalva muito forte, porque a ANAC ela surgiu de uma necessidade sim. Porque obviamente que a Aviação Civil ela tem interesses que a própria organização internacional estabelece para que tenham um desempenho econômico diferenciado e a ANAC ela já deveria ter surgido há mais tempo. Mas ela foi criada no meio de uma crise. Ou seja, em 2005, quando a ANAC é criada, de repente nós já temos o quê? Bom, a crise da VARIG, nós temos o quê? Em 1998 tivemos o incêndio no prédio do DAC no Rio de Janeiro, que é o prédio da antiga PAN AIR que simplesmente deixou totalmente desestruturado o antigo Departamento de Aviação Civil. Hoje então, por exemplo, a ANAC ela está operando toda essa transição. Ou seja, com uma série de dificuldades. Agora, por exemplo, como foi colocado aqui, ela está buscando soluções, inclusive chamou uma rede nacional de pesquisa, buscando instituições de ensino superior para que seja feito. Talvez ainda ou obviamente que o Brigadeiro Renato não saiba dessa informação, mas a questão de um curso de formação de gerenciadores já está sendo levado a cabo pela Católica, Universidade Católica de Goiás. Aliás, dos 21 cursos de direito, dos 21 cursos de [inaudível] que existem no Brasil, apenas dois hoje são, diga-se de passagem, bacharelado. A Católica de Goiás e a PUC do Rio Grande do Sul. Mas essas universidades foram chamadas pela ANAC e foram ouvidas pela ANAC. Agora, o tempo que isso pode levar, depende obviamente dos interesses oficiais, esperamos que sejamos breve.

Então enquanto nós analisamos todo o sistema. Será que de repente o problema foram os controladores de tráfego aéreo? Nós temos 2.638 controladores de tráfego aéreo. Mas acontece que todos se esquecem dos 12 mil profissionais que trabalham no DECEA. Ou seja, a condição que estão esses profissionais, o que

está acontecendo lá dentro para de repente isso daí surtir lá na ponta por conta dos controladores?

Então a situação, ou seja, talvez ela não seja recente. Mas agora, um dos implicadores que pode estar acontecendo para competir com o agravamento dessa crise, talvez o que possa ser objeto de discussão é em relação à maneira como foi conduzida no primeiro momento as investigações em relação ao acidente. Ou seja, geralmente quando acontece um acidente aéreo o Brasil ele precisa obedecer aquilo que se estabelece no anexo 13 de investigação de acidentes, da própria Organização Internacional de Aviação Civil. E no primeiro momento, você não busca um culpado, você busca um sistema, porque você tem que ver uma prevenção.

Então, a partir do momento que você faz a análise de toda esse conjuntura, nós vamos verificar quais são as observações e quais são as recomendações. E a partir daí nós vamos trabalhar quem agiu com culpa, com imperícia, com dolo, etc.

Bom, então tem-se, pelo que eu tenho lido nos diários, que realmente a maneira como foi levado, assim, a responsabilidade foi dos controladores. Então tira, prende, prejudica, não sei. Aí de repente surgiu uma ação. Quer dizer, uma ação muito pesada criou uma reação. Então esse pode ser um dos fatores que foi analisado. Agora, duvidar da capacidade desses controladores, duvidar da formação desses controladores, isso é algo que não pode acontecer. Porque a formação dos controladores é eficiente, é eficaz, talvez existe uma deficiência na língua inglesa. Isso é fato notório que está sendo buscado para ser corrigido. Se o Brigadeiro quiser fazer algum comentário, o Brigadeiro Cláudio Renato...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que é que nós estamos vivendo essa crise, Brigadeiro?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acho que é o resultado de uma série de coisas que foram acontecendo ao longo de um tempo muito longo, sem a atenção estar exatamente voltada para ali.

Nós tivemos crise das empresas de transporte aéreo. Tivemos uma transição entre um organismo que tinha uma cabeça para dirigir tudo para quatro cabeças que começam a dirigir. Nós tivemos a falta, vamos dizer, o desequilíbrio, vamos chamar melhor assim, financeiro entre o planejado e o que foi possível fazer pelo recurso que foi alocado. Nós tivemos uma ação... Aí é complicado, porque é uma ação que vem exigindo a desmilitarização do controle do espaço aéreo. Eu pergunto o que é que o senhor entende por desmilitarização? É tirar todos os militares? Vai resolver o problema? Se continua os mesmos defeitos lá?

A mim, pessoalmente, não o major Brigadeiro Renato, mas Renato Costa Pereira, me parece que existe um movimento suspeito. Porque a primeiro passo, acredito que isso seja o primeiro passo para procurar privatizar o controle do espaço aéreo. Tira dos militares, depois o Governo vai ter certa dificuldade, se usa isso para dizer: Olha, vamos privatizar que aí funciona. Tenho medo disso Senador. Não digo que está acontecendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Os controladores estão boicotando?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Acredito que os controladores foram levados a uma situação por vários fatos que ocorreram aí durante a crise, de tentar, vamos dizer, resolver o problema deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Salário?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Inicialmente salário. Eles julgam que como civis eles poderiam ter melhores salários, etc, etc. E deve ter alguém trabalhando a cabeça dessas pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A ampliação do número de usuários também não contribuiu para isso? Ou não houve de forma acentuada o crescimento de pessoas voando?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. Isso aí está dentro daquele plano. Lembra quando eu disse que o planejamento desse vai até 2020? Está ali previsto. Eu preciso... Porque eu sei--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aumenta o número de aeroportos.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu sei, vai aumentar o número de aeroportos, de aviões, de usuários, de vôos, de rotas, o diabo a quatro. Sei disso tudo. Eu sei que dos meus controladores que eu tenho hoje, aqui, não será suficiente pra mim operar aqui. Então eu tenho controladores que estão se aposentando, controlador que vão ficar doente, controladores que não conseguem a atividade mais. Estão cansados ou não dá para eles. Então eles vão embora. Então eu sei a perda que eu vou ter ao longo dos meus 10 anos. E eu sei quantos controladores eu tenho que estar repondo e aumentando o número deles ao longo desses 10 anos. Então aumento do fluxo de tráfego aéreo, se o planejamento foi cumprido, nem vamos notar. É só ver a maneira como o FAA provê o sistema de controladores.

SR. ALVARO PEQUENO: Nós experimentamos também nesse período, desculpe estar interrompendo aí, Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Fica à vontade.

SR. ALVARO PEQUENO: Mas para dar uma contribuição ao raciocínio. Nós observamos praticamente

uma substituição das empresas que tradicionalmente faziam o transporte aéreo no País. E as empresas que substituíram, novas, elas também não estavam preparadas para o seu vertiginoso crescimento. Elas próprias tiveram dificuldades de se desenvolver e de se ajustar a uma demanda muito crescente e muito acima da sua capacidade de atendimento. Isso também contribuiu para o congestionamento e para dificuldade da infra-estrutura existente atender às necessidades das demandas nacionais.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: De certa forma eu concordo com o senhor. Porque o crescimento do tráfego aéreo tem que seguir a capacidade de controlá-lo. Quem determina a capacidade de controlá-lo é o Governo.

Então, é a tal história, o Brasil passou muitos anos com duas empresas voando internacional, recebendo duas empresas americanas. Porque a TAM insistiu para voar internacional, e a própria VASP depois de privatizada, durante algum tempo. Só foram autorizadas quando a capacidade foi alocada. Tem capacidade de mercado. Então podem ir. Por quê? Não é só as duas empresas brasileiras que iam voar nesse mercado. Logicamente viriam duas americanas para cá. As empresas brasileiras para ocupar o espaço nesse mercado, teriam pelo menos um ano a dois anos de investimento. Os americanos já estavam prontos. Ainda que eles dissessem que estavam prontos para voar, o saudoso Comandante Rolling, “já estou pronto para voar”, a gente dizia, “segura porque se você voar vem aqui a United. Está tudo pronto para voar. Voa amanhã”. Você vai levar um ano para voar. Essa é a função do *regulated*, do Governo quando ele mantém o fluxo do tráfego aéreo dentro da sua capacidade de investimento. Eu não posso deixar todo mundo voar porque não vai caber no aeroporto. Não vai caber nas aerovias.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Brigadeiro, vamos fazer um questionamento para talvez responder uma pergunta que a sociedade faz a todos nós Senadores. O que é que a sociedade nos pergunta no cotidiano, quando nós viajamos todas as semanas? A sociedade sabe que há várias causas que motivaram esse caos. E V.S.^a, já colocou, aliás, todos os três estão sendo argüidos hoje já colocaram que estão sendo emprestaram o seu apoio aqui a esclarecimentos para todos nós, já colocaram. Mas, sinceramente, vamos tirar essa dúvida da sociedade. Nós sabemos que antes do acidente com o avião da GOL, e o Legacy, nós não tínhamos esse problema. Aí é que vem o questionamento da sociedade. Depois do acidente começaram, e não se sabe quando vai parar

esse problema. Esse problema, sinceramente, está estritamente ligado aos controladores de voo? Como é que se pode resolver de imediato este problema para que a sociedade não fique sendo penalizada? Porque pelo que se observa, Brigadeiro, a coisa não vai parar aí. A coisa não tem data para parar. E isso é muito ruim para todos nós. E principalmente para população brasileira que usa esse tipo de transporte.

Então, a pergunta é muito singular. Antes, e há pouco tempo, o acidente se deu em setembro do ano passado. Não é isso? Setembro do ano passado. Antes não tinha, não se falava, não acontecia. Depois já se criou CPI, aqui já vieram várias pessoas, a CPI tem vários objetivos, não só de condenar, mas também depois de instruir, dar o seu parecer, indicar soluções... Acho que esse é o objetivo da CPI. Vou fazer um pronunciamento agora, sou o primeiro Relator, orador inscrito na tarde de hoje, e vou inclusive parabenizar o nosso Relator e o nosso Presidente pela postura que assumiram aqui, que é uma postura não só de buscar a condenação, buscar os culpados, mas uma postura também de indicar soluções. Isso eu acho espetacular. A metodologia que eles criaram para tocar essa CPI.

Mas eu acho que nós devemos responder se a TV Senado nos auxilia a mostrar isso, essa resposta de V.S.^{as}, nós devemos responder para a sociedade claramente. Por que só depois do acidente da GOL é que se transformou isso aí num caos? E esse caos não tem data para parar.

Sinceramente quando começou essa CPI, eu falei: Parou. Não vai mais acontecer. Uma semana depois aconteceu, deu uma anistia de uns 15 dias, voltou a acontecer, voltou agora, e a população fica sendo penalizada. O que nós poderíamos fazer para que seja reparado esse caos e que depois logicamente com o tempo se venha solucionando todas essas questões, já tão bem esclarecidas por V.S.^{as} aqui.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Posso responder, Senador? Eu acho que o senhor tocou num ponto extremamente importante. A gente fez um diagnóstico aqui de que durante um longo período os recursos alocados para a manutenção e o desenvolvimento do sistema como existe, como foi criado, foi insuficiente.

O que houve a partir do acidente com os aviões da GOL e do Legacy, foi apenas um catalisador, porque eu acredito que vinha acontecendo uma série de problemas, mas como não era uma coisa que chamava atenção dramaticamente, as pessoas iam absorvendo. Como eu acredito que se esse problema continuar por mais algum tempo, as pessoas que voam vão passar a achar que isso é o normal.

Agora, dentro do que é que a gente pode oferecer à sociedade, eu posso dizer para o senhor que eu fiquei muito feliz quando ouvi pela mídia as declarações do Presidente ao Comandante da Aeronáutica transferindo a ele a responsabilidade de gerenciar o controle do espaço aéreo com toda a autoridade que ele devia ter tido desde o princípio.

Eu tenho certeza que o Brigadeiro Saito, que eu conheço a minha vida toda, respeito como amigo e respeito principalmente como profissional, já está fazendo as coisas funcionarem da melhor maneira possível, dentro daquilo que ele tem para fazer ou que ele dispõe para fazer. Mas acredito que nós temos um problema que vai um pouco além disso. O Brigadeiro Saito está remanejando pessoal, está fazendo, mas não pode criar controladores. Controladores, infelizmente, tem que levar três anos de formação. E eu já fui Diretor da nossa escola que forma controladores de vôo lá em São José dos Campos. Três anos ele tem que cursar essa escola com tecnologia de ponta que muda praticamente todo ano. E ele tem que estar se adequando a essa tecnologia. Mas, ele tem que aprender que vem ali o CNS/ATM. Ele tem que ciclar ou reciclar a cabeça dele para esperar que o vem vindo aí para colaborar na implantação e na implementação do sistema. Depois de ele levar três anos, ele leva mais um ano para adquirir experiência capaz de sentar na frente de uma console e administrar um tráfego aéreo, gerir um tráfego aéreo de uma maneira eficiente, sem fazer nada correr nenhum risco. Ao mesmo tempo, é impossível, como disse o Pequeno, baixo do nível 290 as comunicações serem absolutamente eficientes. A tecnologia não permite isso em determinadas regiões do mundo. E a Amazônia é uma delas.

Então, a solução ou há implementação daquele ser que está ali, do espaço para cá, aonde não vai haver mais problema de comunicação. Nenhum. Depois, a navegação, aliás, do Pequeno sempre foi um entusiasta do GPS, eu tenho muitas reservas em relação ao GPS, porque ele é propriedade de um Estado que até hoje se recusou a fazer um contrato de utilização, de fornecimento de serviço ou com o OACI, ou qualquer outro grupo de Estado, então ele tem até baseado na carta das Nações Unidas se alegar segurança nacional, tirar o sistema do ar. Não acredito que ele vá fazer, mas ele tem esse direito. E acho que a solução seria ou ele ser levado a assinar um contrato desse, de prestação de serviço, cobrando o que ele acha que é real, ou as nações se reunirem e lançarem uma constelação de satélites própria dela, que vai ter um custo, mas vai garantir a implementação desse sistema sem nenhuma possibilidade de falha. Acho que esse Sargento quando ele chega lá para fazer aquele “C”

das comunicações ali, para ele ver na console dele a posição e administrar os aviões com experiência, leva quatro anos.

Então, o FAA tem uma visão de 15 anos para formar pessoas, para formar o pessoal. Ele recruta, depois seleciona, porque não é toda pessoa que tem a característica psicológica de ficar sentado numa tela fazendo uma administração de transporte aéreo que envolve pessoas. Que envolve vidas humanas. E aí a gente tem que concordar que talvez o salário que se pague a um operador desse não seja exatamente aquilo que deveria ser pago. Por quê? Um piloto de um Boeing comercial ele transporta, vamos dizer, 230 passageiros. É responsabilidade dele. O Sargento sentado, o operador do radar sentado na frente daquela console pode ter às vezes até 14 tráfegos que é o máximo possível pela OACI para ser controlado.

Então, a responsabilidade dele é tão grande quanto a do Comandante de uma aeronave. E isso deveria ser levado em consideração. Agora, como militar, ele está sujeito a uma série de legislações. E quando ele entra para trabalhar lá, ele sabe disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas dentro do sistema militar ele jamais poderá ganhar mais do que determinado limite. Por exemplo, estou ouvindo dizer que o Presidente da República autorizou uma gratificação para os controladores, porque são sargentos. Então eles vão ganhar mais do que os tenentes. Isso vai criar um problema.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acho que os outros sargentos e os outros tenentes não vão ficar satisfeitos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente. Daí vem o questionamento, não em relação ao sistema militar, mas dentro do sistema não dá para resolver o problema salarial.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não. O problema salarial dos militares é baseado numa lei de fixação de forças que o Congresso aprova.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Inclusive com co-correlação entre as três forças. Aí quebra-se o Sargento dentro da própria Aeronáutica, agora, o Sargento da Aeronáutica ganha mais do que o Tenente do Exército.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Ou talvez mais do que o capitão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente. Então, veja só, não que eles não mereçam. Eles têm que ganhar mais. Agora, dentro do sistema militar isso é um problema. Acho que a medida que sair essa gratificação o problema aí amplia.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Nós vamos ter uma crise aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu penso também.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Com toda certeza. Não pode haver uma diferenciação entre as pessoas que estão sujeitas à mesma Legislação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Então talvez por essa razão não fosse melhor realmente desmilitarizar isso, Brigadeiro?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É uma opção. Mas pode haver outras. Tem que haver uma transição.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O senhor concorda com a transição?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Estou dizendo para o senhor que qualquer coisa nós temos que raciocinar como transição. A pergunta do senhor, Senador, sobre quando é que a crise pára, é uma análise do que é que nós fizemos bem feito e o que fizemos mal feito. Nós quebramos um sistema gerencial junto de um momento que está se realizando no mundo uma transição para outro sistema, e junto também com a modificação da estrutura das nossas companhias aéreas. Deixaram várias de existir e outras começaram a existir. Então o senhor tem um impacto forte no aspecto fator humano, que dentro do enfoque do Brigadeiro Renato, que abordou o aspecto fator humano somente da área controlador, aconteceu também com as novas empresas aéreas. Aconteceu também das novas administrações que foram criadas. Sejam elas a ANAC, seja ela a INFRAERO, sejam elas todas que passaram a existir quebrando aquela hegemonia que existia anteriormente. Não que essa quebra da hegemonia anterior esteja errada. Pelo contrário. É um reclamo da sociedade. Se vai desmilitarizar ou não vai desmilitarizar é uma decisão da alta administração. Mas ela tem que considerar um planejamento estratégico à frente. Ela não pode admitir um planejamento estratégico que deixa um buraco. Então na verdade o que eu queria lhe dizer o seguinte: A crise vai continuar na medida em que foi quebrado um processo estável sem uma devida transição para outra coisa que estrategicamente deveria ter sido concebido.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas a crise de hoje é salarial?

SR. ÁLVARO PEQUENO: A crise é como eu disse para o senhor. É um conjunto de coisas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Sim. Mas hoje aproveitando o que disse o Brigadeiro Renato, o computador tem backup. Então não foi a pane no sistema. Houve um momento

em que os controladores se aproveitaram... Não vou dizer que se aproveitaram da situação, mas da ocasião, para mostrarem que eles tinham uma reivindicação. Até porque como civis eles poderiam ganhar bem mais.

Então, V.S^a. acha que nesse momento essa crise que nós estamos vivendo é um problema salarial? É um boicote...

SR. ÁLVARO PEQUENO: É um reclamo salarial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É um reclamo.

SR. ÁLVARO PEQUENO: E que na verdade, como muito bem disse o Brigadeiro Saito, ele não pode ser admitido porque por trás dos controladores existem excelentes técnicos que mantêm todos os equipamentos eletrônicos de altíssima responsabilidade. E de altíssima sofisticação. E são tão importantes quanto os controladores. Existe toda uma estrutura que suporta tudo isso que não pode ser deixada de lado. São pessoas, engenheiros que especificam o novo sistema, são pessoas que recebem os sistemas que são encomendados. Então é um sistema.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Os dados que deu aqui o nosso doutor, a quantidade de pessoas que fazem funcionar o sistema, é dez vezes maior do que o número de controladores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com certeza. E muitos são sargentos.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A maioria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora veja só o absurdo da gratificação. Quem está lá no meio da Amazônia como Sargento mantendo um satélite não recebe nada.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: E sem isso o outro não funciona.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Eu acho que a crise está clara, não é Brigadeiro. A crise é de pessoal mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Por hora.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Não.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu discordo que é só pessoais. Pessoal é o que emergiu agora puxado pelo catalisador acidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Amanhã pode ser a falta de aeroporto ou a falta de evolução tecnológica.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: O senhor quer ver um exemplo disso? Quando a Airbus foi lançar esse super avião deles de dois andares, que

pode carregar até 700 passageiros, a OACI criou um comitê para estudar o impacto disso nos aeroportos. Eu estava dizendo para o senhor, a OACI criou um comitê para estudar o impacto desse avião chegando aos aeroportos. Por quê? Porque o avião chegando, mais ou menos nos horários nobres, chegam cinco, seis, sete aviões em alguns aeroportos até dez, se chegam dez aviões com 700 passageiros, o senhor tem sete mil pessoas querendo sair do avião, fazer tudo aquilo que tem que fazer no aeroporto e sair para pegar um táxi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Para pegar a bagagem.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Ainda que o aeroporto que nós chegamos à conclusão o aeroporto se adequa, se prepare para receber isso aí dentro do histórico dele faz um planejamento disso. O que vai acontecer com a rua na frente do aeroporto? Com o número de ônibus, de táxi, de hotéis? Então é um processo que se não for planejado e não tiver os recursos, vai parar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Com certeza.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É a mesma coisa lá no espaço aéreo. Acho que o catalisador deu a possibilidade de algumas reivindicações que vinham sendo colocadas sem, lógico, o atendimento que eles julgavam necessário, fez eclodir essa crise agora.

Agora, o Senador pediu qual a receita. Muito simples. Acho que hoje a gente vive, primeiro, uma crise de fato. Nós não sabemos qual a amplitude dessa crise. O DECEA podia trazer para o senhor um Relatório aonde ele estabeleceria tudinho como ele vê o fato. Mas aí nós temos uma crise hoje de credibilidade. E eu digo por que. Tanta gente falou, tanta gente disse declarações que eu recebi várias indagações de amigos meus aí fora, “mas como? Vocês vão fazer um controlador em quatro meses!? Como é que é isso?” Porque não existe. E tanta gente falou coisas que não batem com a realidade--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Foi dito aqui em nove meses.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Hein?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Nove meses, foi dito aqui.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Tanta coisa foi dita que a credibilidade, quando a gente disse... “não, nós já temos aqui o diagnóstico, vamos trabalhar...” Não vai ter uma aceitabilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ou seja, falta aquele gerenciamento

que V.S.^a vem clamando desde o início da exposição. Ou seja, a partir do momento em que partiu não conseguiram juntar novamente para fazer ao menos a coordenação.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: E vai levar tempo para juntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não, Brigadeiro.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Eu queria pedir à senhora, por favor, que abrisse minha apresentação feita e coloque o slide, por obséquio, nº. 4. Senador, o que se quer é isso. O se quebrou é isso aí. Um único sistema que atenda toda a... é o problema dos controladores também. Tem que ter um *software* sempre muito atualizado. Colocando especificamente o caso do Brasil. Um sistema ATP. Nós temos que ter um sistema ATM. O sistema ATM foi o que foi quebrado. Porque era colocado numa única entidade por razões bastante interessantes para o progresso da Nação, ele foi transformado em vários setores. Então nós quebramos por um problema de coordenação e não da divisão, a existência de um sistema ATM que possa levar a comunidade ATM nacional, a cumprir níveis de segurança estabelecidos. Proporcionar operações ótimas, ser sustentável em relação ao meio ambiente e satisfazer requisitos nacionais de segurança. Isso aí a OACI fez para o mundo inteiro. Nós temos que pegar a nossa parte e fazer o dever de casa. Então é como eu disse para o senhor, nós quebramos o equilíbrio de sistema. Então evidentemente nós não vamos conseguir repor isso em pouco tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pode ser até bom, mas se não tiver um gerenciamento, não faz.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Exatamente. O senhor pode na verdade descentralizar a execução, mas descentralizar a estratégia é complicado. Obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): É verdade. Eu perguntaria ao Prof. Georges, sobre a documentação que V.S.^a encaminhou a essa CPI eu pergunto: O nosso software X-4000 é de fato obsoleto?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, essa informação ela primeiramente foi colhida, foi uma informação que surgiu na imprensa. Posteriormente eu tive um contato no aeroporto até de Brasília com oficial da Aeronáutica e ele chegou, eu estava até com um aluno meu, virou e falou o seguinte: “A questão do software, de atualização, aquele sistema que tem do radar aparecer um ponto diferenciado ou do computador do radar não conversar bem com o transponder aquilo que está com o avião, isso é uma questão de software”. “Nossa, mas essa questão é no CINDACTA

l?” “Não. Isso aí está acontecendo no CINDACTA II”. Eu falei: “CINDACTA II? Ora...” Então, quer dizer, esse assunto ficou por aí. Agora, o que foi acontecer posteriormente foi que no CINDACTA III teve no dia 27 de maio, como se diz assim um blecaute, e de repente todo o corredor Atlântico ficou sem uma determinada cobertura. Ou seja, aquele sistema de natal.

Então, essas informações elas estão ocorrendo de que maneira? Bom, primeiro lugar, teve como nós colocamos aqui um suíço, ele veio aqui e disse que o sistema, que o hardware, software está totalmente defasado. Tudo bem. Mas é aquela questão. Mas qual é o entendimento técnico que ele tem do sistema que está implantado aqui? Ele quer fazer uma comparação com o sistema que está na Suíça? Ou então em relação ao CINDACTA II que depois de toda aquela situação lá do Rio Grande do Sul, do Paraná, o problema grave naquela região não é nem mesmo o Brasil, é a Argentina. Porque a Argentina sim perdeu a categoria de País do grupo 1, caiu para o grupo 2 e também está tendo certa dificuldade naquela região.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: No grupo 1 de segurança.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Sim. Pois não. Brigadeiro.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Ela nunca foi do grupo 1 da OACI.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Certo. Então, ou seja, essa questão que está sendo colocada. Agora, que isso daí talvez seja objeto de uma apuração, eu acredito que isso é necessário. Porque, ou seja, tem-se feito trabalho constantes de atualização, inclusive, Senador, existe um programa em operação no País chamado Programa Ópera, o Projeto ópera. Esse projeto ele estava em andamento totalmente ano passado. Ou seja, estava sendo feita a substituição em todo o território nacional através da empresa Tales, isso é informação que o senhor pode adquirir através de revistas especializadas até. Ou seja, estavam substituindo fazendo a transição de um software para outro. Agora, talvez esse programa de substituição ou então na instalação de novos receptores, novos radares, pode aí sim como se fala à transição acontecer um problema. Agora, o que não pode obviamente dentro da aviação ser permitido, você tem que buscar sempre a padronização da segurança. Mas não o quê? Que de repente como o Brigadeiro aqui colocou, que a falta se... Que a exceção se torne à regra. Então isso talvez é que está sendo objeto de apuração segundo a própria Comissão de... Como é que eu posso dizer, a assessoria de imprensa da Aeronáutica tem colocado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu pergunto... Pois não. Perfeitamente.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A visita desse cidadão suíço não foi uma visita desse cidadão suíço não foi uma visita de um curioso que veio aqui. Foi alguém que veio para responder as autoridades deles sobre o que ele viu aqui. E ele fez um Relatório bastante desacreditador do nosso sistema. O que não é exatamente a verdade. Mas, o DECEA vai informar que aquilo está errado? A credibilidade do DECEA vai ficar comprometida. Por mais razão que ele tenha.

A minha leitura, e que dentro da pergunta do Senador como resolver esse problema, como encaminhar uma solução, como o Brasil é membro da OACI, membro do Conselho da OACI e o Brasil tem essa possibilidade, pediria à OACI uma auditoria no sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Era uma pergunta que eu iria fazer. Então, para se ter uma credibilidade em relação a isso, para se ter um aval a OACI é que tem que fazer essa auditoria.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Ela seria um auditor independente, que iria claro junto com o DECEA, faria a auditoria e daria um Relatório. Discutiria com o DECEA, e estabeleceria o quê? Isso tem que ser melhorado, isso aqui, o recurso não pode ser negado, o planejamento está bem feito, mas não tem sido acompanhado pelo investimento necessário, etc, etc, etc. E aí era só trabalhar em torno disso daí, cumprir os prazos que a OACI junto com o DECEA estabelecesse, os recursos iriam e nós sairíamos dessa permanente crise de uma maneira mais adequada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu gostaria inclusive que a Assessoria atentasse para isso porque esse é um Requerimento que nós deveremos fazer nas conclusões dos nossos trabalhos. Nós sempre caminhamos nessa direção. Para ter um aval definitivo e saber exatamente o que fazer e em qual prazo fazer. Pois não, Brigadeiro.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Embora eu goste muito do Georges, eu gostaria o que senhor não considerasse a resposta do Georges. Desculpe, Georges. Porque esse é um assunto especificamente técnico, o X-4000 é o nome de um software que foi concebido pela Aeronáutica, e dado até para crescer em cima disso.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Como foi colocado, informação através de... Não informação técnica, eu deixei isso bem claro. Obrigado.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Exatamente. Informação em cima de hipóteses, não em cima de fatos. Os fatos, Sr. Senador, o senhor pode obtê-los todos o que

senhor quiser visitando a Comissão de Implementação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Que é uma Comissão que foi criada na década de 80 justamente para levar o Brasil ao seu patamar de excelência de um sistema de controle de espaço aéreo invejável. Foi uma Comissão que junto com a indústria fez com o que nosso sistema comprasse radares e outros componentes como periféricos. Porque a inteligência do sistema foi concebida naquela Casa. Tanto o que sistema X-4000 que é a quarta versão de uma série de outros sistemas, alguns deles importados que nós tivemos, chegamos então a conseguir criar, elaborar esse sistema X-4000. Muito bem. Então ele é o nome de uma coisa que é propriedade da Aeronáutica. Mas ele já não é mais o X-4000 do primeiro que foi lançado. Ele já está muito mais à frente a respeito disso. O que nós na verdade temos que considerar é que nós estamos num mundo em mutação. Quem na verdade faz console, quem na verdade faz sistemas dessa natureza no mundo além do Brasil? Bom, são muito mais equipados do que a gente. O Estados Unidos têm [inaudível], têm Boeing, temos a TALES, que tem se feito grandes associações e está realmente com várias... Pelo menos três fábricas no mundo. Tem a INDRA que é uma firma espanhola. Todos estão ávidos nesse grande over roll(F) do CNS/ATM até a ocupação em outras áreas.

Então, qualquer tipo de análise em cima de hipóteses não é adequado. O mais adequado é nós visitarmos com uma Comissão de implantação do sistema de controle do espaço aéreo ela especifica como as nossas consoles são produzidas, como os sistemas por caderno de recebimento são devidamente recebidos, como são instalados e como são mandatos. Vou fazer uma analogia tola. Na minha casa, tenho dois ferros. Porque uma passadeira não gostava do ferro GE porque na verdade tinha vapor. E preferiu e então foi comprado outro ferro para ela. Quando essa segunda foi despedida e voltou a primeira, então voltou a usar o primeiro. É muito em cima de coisas que não são realmente técnicas o que está se fazendo hoje em dia. Se colocar em descrédito um sistema que foi desenvolvido que atende a todo o território nacional que economizou uma série de divisas e que tem condições de crescer muito mais. Então é isso que eu rogava ao senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Eu perguntaria ao Prof. Georges. Por que, segundo sua visão, não há perspectiva de implantação do sistema CNS/ATM no Brasil?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, olha só, o sistema CNS/ATM é um sistema que está agora nascendo. Ou seja, nascendo em que sentido? No sistema prático. Porque inclusive a última reunião

conforme o Brigadeiro Pequeno colocou, ela aconteceu há menos de um ano. E que realmente o quê? Agora estamos tendo uma perspectiva técnica e da necessidade. Inclusive, essa semana acessei o site do SISCEA e lá inclusive existe toda a questão do organograma do que vai acontecer a partir de agora. Agora, obviamente a preocupação que deve existir e essa sim pode ser colocada, é simplesmente, ou seja, a necessidade de alocação de recursos para tanto. Ou seja, a alocação de recursos para uma finalidade dessa segurança deve existir. Agora, se comentem a respeito, por exemplo, se isso é ou não uma prioridade ou como, inclusive até uma oportunidade para que as casas legislativas exijam que essa realidade se transforme para a nossa realidade Aeronáutica isso é um trabalho que pode ser feito agora. Porque, ou seja, estudos nós temos, técnicos nós temos, tecnologia para fabricar satélites nós temos. Agora, é claro, entre intenção e gesto, há uma diferença muito longa.

Então, ou seja, a questão é que seja da atual perspectiva se realmente será feita alocação de fundos, podemos dizer assim que temos um bom projeto. Mas que ele precisa ser implementado. Agora, se ele sair do papel e entra e realmente independe do interesse. Porque a aviação ela é altamente rentável.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): V.S.^a diz que não há possibilidade de implantação por falta de recursos?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, pode ser uma eventualidade. Agora, o Brigadeiro Pequeno ele pode realmente fazer uma colocação...

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Aquilo que eu disse continua valendo. Tem planejamento muito bom, muito bem feito. Vai até 2020. Se os recursos não entrarem para fazer esse planejamento virar realidade, o senhor pode esquecer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORRES (PFL-GO): Falta o QSJ. [risos].

SR. ÁLVARO PEQUENO: Olha, eu também me atemorizaria com essas afirmações. Primeiro, o sistema CNS/ATM não é uma coisa que nasce agora no DECEA. Ele é uma coisa que vem... Nós vemos trabalhando nisso desde 94, com segurança. Sr. Senador, nós já realizamos junto com os outros Estados da região, os Países da região, durante quatro anos, um ano de instalação de sistemas e quatro anos de coleta de dados, uma boa atividade de pesquisa aplicada para ver se a nossa área seria adequada para implementar um sistema de navegação via satélite de grande área com aumento. E descobrimos que a nossa ionosfera não permite fazer isso. O DECEA se tornou um dos... Uma das organizações mais avançadas com grandes especialistas em nível mundial, em

termos de análise de fenômenos ionosféricos. Decidimos e influenciámos que na verdade a constelação de satélite GNSS existente sem nenhum sistema de [inaudível] fosse a que devesse ser utilizada. Partimos para outro sistema especificado por nós que é o Sistema de Monitoramento da Performance dos Sinais do GNSS que está sendo desenvolvido, já está entrando na sua segunda fase, estamos buscando a solução em sistemas de aumentação de área local, esse sim tem uma menor influência na ionosfera. Então essas coisas silenciosas numa fase de desenvolvimento procurando primeiramente ter prova de conceito, depois a prototipação e já iniciando a parte de serviço, nós temos feito pelo menos a partir de 98. Então o sistema CNS/ATM para nós é uma realidade. Atacamos inicialmente em termos de navegação. A perspectiva que DECEA teve quando a primeira aprovação em 91, do plano mundial ocorreu, de o que gol era o ATM, nenhuma outra Nação da região teve isso. Por isso que a partir dessa época nós começamos a buscar a concepção do que hoje é o Centro de Gerenciamento à Navegação Aérea.

Então, como um País vocacionado para a aviação, seus filhos são também vocacionados e têm a cabeça voltada para a aviação. O que na verdade, além de recursos, que vira e mexe para o programa CNS/ATM eu nada tenho a questionar, o que nós precisamos é a continuidade das equipes. O que mais afeta é no fator humano. Nós temos que ter continuando das pessoas. Do mesmo jeito que um controlador não se faz em três anos, com menos de três anos, um homem especializado em ionosfera, homens especializados para poder especificar sistemas que venham a ser implementados e atender ao conceito ATM Global como nós apresentamos no começo, eles na verdade precisam durar a Nação. Isso que na verdade vai fazer o nosso diferencial. Portanto eu queria solicitar o que aspecto CNS/ATM ele não está entregando as rosas no presente momento, ele está de modo bem latente, trabalhando continuamente com todo o apoio do DECEA, formando infelizmente massa críticas pequenas, que não é a vontade do Diretor, não é a vontade do Diretor Brigadeiro Ramon, não é a vontade do Brigadeiro Saito, mas é o que nos possibilita no presente momento. Obrigado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Professor, o senhor disse também nessa documentação que a implantação do sistema satelital CNS/ATM significaria uma flexibilização da soberania nacional. O senhor poderia falar sobre isso?

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, essa flexibilização ela já existe. Ou seja, é aquilo que nós colocamos aqui, o Brigadeiro Pequeno já expôs, eu vou explicar novamente. Ou seja, quando nós fala-

mos em questão de soberania, nós temos que analisar o que constitui Estado. Território, Governo, população. São os elementos materiais. Então nós temos o quê? Os elementos teóricos que são independência e soberania. Existe País independente sem ter soberania? Existe. Por exemplo, o Iraque na atualidade, ou então o Vaticano que é uma conectividade não estatal, que não é um País, que tem uma soberania que foi concedida pela Itália. Agora, o que está acontecendo? É uma preocupação que existia até o ano de 2003. Muito grande em relação à segurança como o Brigadeiro Renato Cláudio colocou. De repente, nós vamos entregar os nossos códigos fontes, nós vamos entregar toda essa questão de monitoramento para uma equipe que possuem satélites que são satélites americanos, os americanos vão lá e desligam a chave. Olha, os americanos, por exemplo, o que acontece? O celular nosso hoje que nós utilizamos pode ter certeza, não é o satélite brasileiro que está fornecendo, que está dando esse sinal. A internet, idem.

Então, a coisa já penetrou de tal maneira na nossa vida que hoje nós questionamos. Ou seja, tem quatro agências de notícia no mundo que passam as notícias que eles querem, que fazem a formação de opinião.

Então, como nós estávamos colocando, quando teve a Convenção de 1919 em Paris, ainda, a França já estava prevendo o quê? A questão da classificação do teto espacial através de escalas. Até tantos mil metros seria a soberania total do País. Depois disso já seria passagem de aeronaves. Hoje em dia isso daí equivale a satélites.

Bom, como é que isso foi criado? Simples. O espaço orbital terrestre hoje através da Convenção do Espaço de 67 e de 72 já é reconhecido como espaço da humanidade. Agora, existia essa preocupação clara depois o Brigadeiro vai complementar, o Álvaro Pequeno, o que é que era? A preocupação era: Os Estados Unidos estavam oferecendo no primeiro momento o quê? O sistema gratuito por 10 anos, depois chegaram os russos que queriam colocar por 15 anos e depois chegavam os europeus que estão tentando ainda colocar o sistema dele, implantar o Sistema Galileu. Certo. Clinton, durante o mandato do Presidente Clinton, ele já declarou a sua vontade de que esse sistema fosse passado não apenas nas mãos dos militares porque são satélites militares. E hoje, então, existe o quê? Uma equipe, On Board que administra. Ou seja, então tem o Ministério da Agricultura nos Estados Unidos, tem o Ministério da Economia... Tem toda uma série de elementos que administra o sistema CNS/ATM então em 2003 teve uma conferência... GPS.

Então, teve essa conferência na qual existe o quê? Olha, é de interesse da humanidade a manutenção

do sistema GPS e que no futuro será o CNS/ATM, ou seja, que usa praticamente a mesma tecnologia. Então essa questão: Mas como é que fica? Nós vamos deixar de ter radares no solo por conta disso? Não. Os satélites podem ser um sistema redundante ou podem continuar com sistema de controle de Defesa Aérea. Na verdade, o CNS/ATM ele viria para complementar, para ser o órgão principal. E nós não precisamos abrir mão, por exemplo, dos nossos radares em solo. Agora, a solução para isso. O Brasil vai criar a constelação de satélites? Acho que é uma realidade um pouco distante. Mas enfim, existe acordos internacionais que estão assegurando a questão do uso conjunto da humanidade em relação a esses satélites. Agora, aquilo que nós comentamos, a única coisa que nos faz brasileiros hoje são as nossas leis. É o vínculo legal, questão de fronteira não existe mais. E a questão do espaço, principalmente o espaço orbital, que hoje são dezenas e dezenas de satélites de assessoramento remoto que cruzam o espaço a 27 mil quilômetros por hora, tirando foto, fazendo assessoramento. Isso aí também é uma realidade. E como é que vamos fazer? Vamos abater, vamos proibir esse satélite de passar em cima? Não tem mecanismo.

Então, ou seja, a questão é como vamos tratar a privacidade e a questão da soberania do País. Porque essa questão da soberania rígida como queriam os ingleses em 1919, que prevaleceu na época, isso aí não existe mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): O que é que senhor acha, Brigadeiro Renato?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A linha de apresentação do doutor é uma linha extremamente jurídica. Voltando para a prática, eu acredito o que CNS/ATM ele hoje usa um recurso que não pertence ao mundo. Pertence a um Estado. Volto a dizer que as soluções seriam: Ou os americanos fazem um contrato para prestar esse serviço, para todos, ou todos vão ter que criar um sistema de satélite pertencendo a todos. A diferença é muito simples. O satélite do GPS ele foi colocado no espaço para ter utilização militar. E está sujeito à administração militar. O sistema que o mundo precisa não precisa ter determinadas características que o GPS tem e que os americanos usam. Pode ser um sistema mais simples. Mas isso tem que ser discutido entre as pessoas, ou os Estados que queiram implementar esse novo sistema só para controle do espaço aéreo.

Acho o que CNS/ATM no Brasil ele tem tido uma atenção praticamente de primeiro nível, acho o que Brasil lidera na região todas as ações em relação à implementação disso que passando por um sucesso

que já foi a comunicação digital, porque é importante porque no CNS/ATM não existe mais voz. É tudo sinal digital. E tudo a partir de cima para baixo. Os radares que nós temos hoje no chão eles são parte de uma transição. Num determinado momento esses radares não serão mais necessários. O sistema fará tudo automaticamente. Como brincadeira inclusive um cientista dizia que a primeira geração dentro de uma cabine de avião era um piloto mais cinco pessoas para ajudar ele. Engenharia, aquele negócio todo. A segunda geração era um piloto, co-piloto e um rádio operador que ficava lá. A terceira geração é o que nós temos hoje, piloto, co-piloto. A quarta geração que vai vir com o CNS/ATM é um piloto e um pastor alemão. O pastor alemão está lá para não deixar o piloto botar a mão em nada. Então é a evolução da tecnologia. Os aviões vão poder voar muito próximos um do outro, desafogando as rotas. Porque não vai haver erro de julgamento. As máquinas terão a redundância necessária para evitar que uma parando não pare o sistema. Essas responsabilidades vão vir com a implementação do CNS/ATM. E o Brasil, que está fazendo um trabalho muito bonito até agora, tem que continuar fazendo. Porque nós somos o ponto importante nessa região inteira. Ninguém passa para qualquer lado aqui sem usar os serviços do Brasil. Ninguém. Nem para vir nem para sair.

Então, isso o que doutor colocou aí é importante. O Pequeno deu ali para nós um planejamento até 2020. Esse planejamento ele diz apenas o que fazer. Ele diz também com que fazer. Quando fazer. Completo. Se nós não dermos a eles os recursos necessários para cumprir o planejamento, não sai nada do outro lado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Certo. Brigadeiro Pequeno, nesse novo sistema do CNS/ATM, o controlador de tráfego aéreo permanece com algum papel?

SR. ÁLVARO PEQUENO: O mesmo papel que ele tem hoje em dia. Porque o CNS/ATM ele é um conceito de produtividade. Ele tem na sua visão inicial, desde o primeiro grupo que trabalhou na visão do conceito CNS/ATM, ele raciocinava que o descompasso da tecnologia entre a produção de aeronaves e o sistema de controle do espaço aéreo iriam ao Século 21 criar um conflito muito grave. Então o CNS/ATM é um conceito de produtividade. Nós teremos necessidade de aumentar a nossa capacidade para administrar o aumento exponencial da demanda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E qual será o perfil desse novo profissional?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Ele é um Gerente de Tráfego Aéreo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Ele não fala mais.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Ele não fala mais. Mas ele tem uma automação muito grande na mão dele...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Tem que entender muito de informática, de inglês, de gerenciamento.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Exatamente. Ele tem que estar vis-à-vis com o planejamento das companhias. Que é isso que é mais importante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): E as demais funções do SISCEAB praticamente desaparece. Código de desativação, inclusive de radares como disse o Brigadeiro.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Nós teremos a necessidade de um sistema backup para quando as coisas vieram a falhar. Isso é uma necessidade. E também porque em determinadas situações os próprios satélites podem ter em função da sua geometria no espaço algumas panes de comunicações, algumas panes de cobertura. Então haverá necessidade de nós termos um backup um *mixing* entre meios satelitais e os meios terrestres. Isso, eu não tenho a menor dúvida.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Isso é uma fase de transição. Tem que ter.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quando é que nós deveremos começar a implantar o sistema?

SR. ÁLVARO PEQUENO: O sistema está em implantação. Nós já temos a redução da separação mínima vertical entre ao nível 290/410 que na verdade acomoda muito mais aeronaves em cima disso. Para o senhor ter idéia, depois de 2005 quando o URV/SM foi implementado em conjunto em toda a região por todos os Países, é uma coisa que foi muito pouco noticiada, proporcionou à aviação uma economia de 400 bilhões de dólares em 15 anos. Quer dizer, isso já é uma implementação. O Brigadeiro Renato pode muito bem colocar isso porque nós temos só duas regiões no mundo hoje em dia que não tem o URV/SM que é a África e o norte da Ásia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse sistema obriga praticamente a separação do sistema civil com o militar ou não tem nada a ver?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Um dos conceitos do sistema ATM é que o senhor terá uma possibilidade de flexibilizar o uso do espaço. Essa flexibilização do uso do espaço ela pode ser vista de dois modos. Um modo do ponto de vista econômico da Aviação Civil, que gera rotas diretas, conseqüentemente os espaços aéreos condicionados que são chamados as áreas de treinamentos para se fazer exercícios, manobras, e

tudo mais, elas passam a ser de modo flexível utilizáveis. Elas não são currais fechados. Porque o espaço aéreo tem que ser flexível e tem que ser livre. Mas ao mesmo tempo, o sistema CNS/ATM vai possibilitar à Força Aérea a utilizar um determinado espaço numa situação de incontingência. Sem absolutamente perturbar o fluxo da Aviação Civil.

Então, diria para o senhor o seguinte, se nós também quebrarmos essa situação civil militar que nós temos hoje em dia, nós vamos retroceder. Nós temos é que dar mais ferramentas a essa estrutura civil e militar que nós temos para cada dia mais flexibilizar o espaço. De um lado aumentando a produtividade da indústria, e do outro lado flexibilizando o uso em termos de contingenciamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): No mundo todo esse sistema já está mais avançado que o Brasil nos Países que compõem essa primeira categoria da OACI?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Ah, sem dúvida. Em alguns lugares outras funcionalidades estão mais avançadas do que as funcionalidades que nós estamos tendo em implementação na região do Caribe e América do Sul.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quais são os Países mais avançados?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Estados Unidos, Canadá é o mais avançado e a área européia também. A européia ocidental.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: EUROCONTROL.

SR. ÁLVARO PEQUENO: O EUROCONTROL. A Europa ocidental, como eu estava dizendo. A Europa ocidental.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse sistema atual serve como backup?

SR. ÁLVARO PEQUENO: O sistema atual em algumas coisas ele serve como backup. Em outras coisas nós deveremos desativar porque ele é bastante oneroso. Ele exige inspeção em voo, exige manutenção no local, exige uma série de interferências para poder se manter as estações no ar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Esse calendário que V.S.^a mencionou é um calendário também internacional?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Sim senhor. Como eu disse para o senhor, os planejamentos são feitos regionalmente. O Brasil para manter a sua posição aqui comentada de liderança, mas é uma palavra que nós pouco usamos nos fóruns internacionais ele é presente em todos os painéis, ele sedia reuniões, ele procu-

ra levar os seus melhores técnicos para conduzir os trabalhos, com o objetivo que as coisas sejam feitas na cadência que é necessária e também levando em consideração as características e necessidades nacionais.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: O que o Brigadeiro Pequeno falou é extremamente importante. A presença do Brasil é sempre esperada como o mediador que conhece o que está falando. Então a presença de profissionais capacitados em todos esses níveis e nichos é extremamente importante se nós queremos manter a posição que a gente teve até hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Quanto que vai custar esse novo sistema, Brigadeiro? E como é que vai ser financiado?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Bom, ele é um sistema autofinanciável. Porque na verdade ele é um sistema que vive das tarifas. As tarifas que o Brigadeiro Renato mencionou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Mas hoje em dia essas tarifas são bem desviadas, segundo o Tribunal de Contas da União. Ou seja, não chega às mãos de quem deveria chegar.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Eu sou um gerente de programas. Não tenho conhecimento. Mas eu achava interessante o senhor pedir ao Brigadeiro Saito, uma pessoa que realmente seja da Secretaria de Economia e Finanças para comentar com o senhor as necessidades e vicissitudes orçamentárias. Mas Senador, como eu dizia para o senhor, acho importante o senhor ouvir um técnico de economia e finanças para verificar o que é fato e o que é hipótese. O que realmente é necessário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Eu vou perguntar então ao Brigadeiro, que tem mais um... V.S.^a. já praticamente respondeu a todas as perguntas por antecipação. Mas, só por uma questão de termos uma idéia, V.S.^a. que tanto tempo esteve no OACI, quais são as principais exigências da OACI a serem cumpridas pelo Brasil nos próximos anos em todas as partes do sistema: controle do tráfego aéreo, aeroportos, certificação de aeronaves, etc. Como está o cumprimento dessas obrigações? Existem metas que são cumpridas?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: A OACI, através da convenção e seus anexos, exige o cumprimento dos anexos que foram estabelecidos, aprovados e ratificados pelo Brasil. Como exige isso de todos os Países membros. A diferença é que os *standards* ou os padrões da OACI são o mínimo que um País têm que apresentar. Tem que cumprir. Tem Países que vão além desse mínimo. Não há problema nenhum. O Brasil, ele tinha condições e deve ter condições para

trabalhar acima desses mínimos para implementar a possibilidade de falhas na segurança. Agora, a OACI só exige isso. Inclusive, a OACI tem uma auditoria que eu já expliquei aqui, permanente, e que de tempos em tempos visito os Estados membros através de um programa que eles aprovam no Conselho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Se a Aeronáutica solicitasse uma auditoria para verificar o quesito segurança, utilidade, outros que têm sido questionados. A OACI teria uma disponibilidade de fazer isso em quanto tempo, imagina V.S.^a?

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: Eu acredito que vai depender mais, vamos dizer, da negociação com a OACI em termos de qual a área a ser ou se é toda a Aviação Civil, se é só o controle do espaço aéreo, para que eles possam definir o número de especialistas que virão junto com o time da OACI, no caso só Safety, por exemplo, não vamos mexer com *security*, então esse grupo de especialistas vêm pra trabalhar com a DEPV, se for o caso de controle do espaço aéreo. E aí terminado essa auditoria tem um Relatório preliminar. Esse Relatório preliminar é para ser discutido entre a OACI e a DEPV. Desculpe, eu sou meio velho nesse negócio, o DECEA. Uma vez o DECEA e a OACI entenderem exatamente o que os dois estão falando, vai um Relatório definitivo. Esse Relatório definitivo ele tem uma visão do que a gente quer, ele tem os problemas encontrados, as deficiências, a origem das deficiências encontradas, as propostas para corrigir essas deficiências, e os prazos que o Brasil vai ter para cumprir. Não prazos a jogar, mas prazos negociados com o DECEA. E aí nós vamos ter uma visão de quando é que com credibilidade internacional, porque eu, por exemplo, pessoalmente eu acredito no Relatório do DECEA. Mas o problema é depois de ter-se ouvido tantas explicações e tantas opiniões, tantos palpites, a credibilidade tem que ser restaurada. Então essa auditoria faria isso. E o DECEA estaria trabalhando já no início da auditoria na correção dos problemas que por acaso tivesse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Pois não, Brigadeiro.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Eu queria fazer só uma colocação se o Brigadeiro Renato, por favor, me ajuda. Senador, essa solicitação seria uma coisa para se apresentar num determinado momento à sociedade. Mas eu queria dizer para o senhor que anualmente nós temos uma reunião com o grupo regional de planejamento em implementação onde o assunto deficiências é um dos assuntos, o senhor sabe disso, é um dos assuntos questionado a todos os Países. Elencando todas as deficiências que foram apontados nos Países

e que os Países têm que responder. Além disso, fora o GREPECAS, que é o Grupo Regional de Planejamento e Implementação do CNS/ATM, existe uma reunião de nível mais elevado, que é a reunião das autoridades de Aviação Civil, que acabou de acontecer. E também o quesito Safety/Security com a listagem das deficiências e com a solicitação de correção daquelas deficiências o mais rápido possível. É realizável. Então a estrutura da OACI ela faz com que, não só o senhor mantenha o sistema que tem em termos de realizar a gestão do gerenciamento do tráfego aéreo com os meios atuais do modo mais adequado, mais produtivo e mais seguro, como também levantando essas deficiências e questionando elas, como também o senhor está fazendo uma gestão de uma transição para um sistema futuro de mais alta produtividade.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É exatamente no que eu estava dizendo. Pra mim, essa situação resolve o problema. Eu não tenho dificuldades em acreditar no que está acontecendo com a auditoria da OACI. Mas eu acredito que no momento a gente precisa de uma auditoria externa, capaz de dar credibilidade, a restaurar essa credibilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENESTORES (PFL-GO): Agora, eu pergunto aos três, para encerrar os meus questionamentos. Como o Sistema Brasileiro de Controle do Espaço Aéreo é visto pelo mundo. O que mundo hoje pensa sobre esse controle, ou tenho certeza sobre esse controle? Começar com o nosso professor.

SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA: Bom, eu acredito que poderia ser até o último, mas... Bom, olha só, a visão que se tem, como eu disse, eu realizei recentemente uma viagem para a Europa. E nessa viagem fiquei 30 dias fora e visitei 10 Países. Visitei aditâncias militares, visitei escolas militares estrangeiras, e teve apenas um País que foi na Alemanha que chegou um oficial alemão e perguntou: “Escuta, e como é que está a situação no Brasil em relação ao tráfego aéreo?” Falei: “Por quê?” Ele quis saber do acidente. Do acidente da GOL. Bom, teve esse acidente etc e tal. “Ah, tá”. Não fez mais nenhum comentário. A visão que se tem quando você pergunta a respeito da credibilidade da confiabilidade do sistema aéreo brasileiro, ela é plena. Isso é estatístico. Ou seja, dentro das próprias estatísticas que são entregues a OACI, dentro dos acidentes e incidentes que acontecem. Nós podemos dizer que o sistema de tráfego aéreo brasileiro ele é talvez um dos mais seguros do mundo. E com toda a segurança. E nós temos esse repasse de credibilidade. É claro, como os brigadeiros aqui colocaram, principalmente o Renato Cláudio, existe interesse, sim. Ou seja, qualquer motivo em querer denegrir a imagem do Brasil. Agora

também nós precisamos imediatamente preparar uma resposta à altura também. Ou seja, nós não podemos ficar guardados, parados, esperando simplesmente que as coisas venham a acontecer. Porque o Brasil ele é um exemplo para o mundo, o Brasil ele é um exemplo para a OACI, é exemplo para o sistema ONU. Ele na questão da regionalização do próprio sistema ele é o principal parceiro de todo o sistema da América do Sul e de todo o sistema do Caribe. Enfim, o Brasil ele é conhecido pela sua credibilidade, pela capacidade de formação de seus técnicos, pela credibilidade da Força Aérea. Agora, que há interesses que realmente, por exemplo, nós temos duas empresas grandes, Brasil, Canadá, que realmente pode fazer um *lobby* ou atentar desacreditar na nossa situação. Isso é algo que ter que ser feito uma resposta séria. Ou seja, sai notícias diárias a respeito da situação no Brasil da situação como está acontecendo o acidente ou como está sendo feito a investigação? Sim. Elas existem. Mas ao mesmo tempo também está demonstrando o que Brasil democraticamente está resolvendo os seus problemas. E ao contrário de muitos Países que simplesmente não demonstram, ou não levam ao público as investigações, o Brasil está tendo a oportunidade de fazer isso. E o CENIPA, o nosso sistema de investigação e prevenção de acidentes produz um trabalho sério, competente e também, ou seja, podemos dizer que é uma menina dos olhos do sistema. Devido a capacitação que tem os nossos profissionais. Temos a capacitação adequada dos nossos controladores de tráfego aéreo. Todos enxergam o Brasil como uma potência, e detalhe, não apenas como potência regional, mas como uma potência mundial. E talvez apenas gostariam de saber como é o que Brasil vai fazer para crescer. Porque aeronauticamente nós ainda temos uma capacidade de crescimento fantástica. Porém, que precisa ser implementado.

Então, apesar dessa pequena rusga que teve com esse acidente, que aconteceu em setembro, o Brasil ainda é visto como um País de grande credibilidade no exterior. Ou seja, se vocês quiserem ver notícias ruim sobre os Estados Unidos, nós vamos achar. Se quiser notícias ruim sobre o Brasil, vamos achar. Agora, não podemos esquecer-nos de demonstrar que nós temos qualidades. Que nós temos pessoas sérias, que nós temos tecnologia, que nós somos pólos tecnológicos que nós trabalhamos. Ou seja, que essa CPI também seja uma oportunidade de demonstrar as soluções que nós temos. E que nós apresentamos. E que nós estudamos para isso. Enfim, e mais do que nunca, credibilizar os militares a competência que eles têm tido na condução de todo o sistema de controle de tráfego aéreo que foram eles responsáveis pela implantação

e eles é que sempre são também em todos os lugares do mundo, como colocou aqui o Brigadeiro Renato Cláudio, são louvados.

Então, eu tenho as melhores perspectivas em relação a que o Brasil volte a funcionar como potência. Ou seja, que ele passe por essa fase de transição o mais breve possível e que lá na frente então podemos colher, ou seja, o crescimento econômico que advém de toda atividade Aeronáutica. Essa é a experiência que eu trago da Europa, da visita de 10 Países e de todos que têm a credibilidade em relação ao Brasil. E ao seu sistema aéreo.

SR. RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA: É uma pergunta difícil, Senador. Eu posso responder essa pergunta a partir dos contatos que eu tenho com as pessoas que eu convivi durante quase 50 anos de aviação.

Existe uma dificuldade em saber o que é que realmente está acontecendo na Aviação Civil do Brasil. Pequeno colocou muito bem que nós começamos uma mudança significativa no meio de uma crise econômica das empresas. Perdemos a TRANSBRAVIA, perdemos a VASP, apareceram empresas novas, com outras atitudes comerciais, trocamos o gerenciamento da Aviação Civil, tivemos falta de investimento adequado para manter a integridade de todo o sistema de Aviação Civil, e infelizmente mandamos muitas mensagens erradas através de pessoas importantes. A perplexidade de vez em quando entre pessoas que tinham o Brasil como uma Nação diferenciada em termos de Aviação Civil e agora em termos de tentar entender o que é que está acontecendo, não com o DECEA, não com o acidente, não... A dificuldade é de entender como é que o Brasil deixou de administrar isso da maneira que ele vinha sempre administrando. Não é que nós não temos mais respostas sobre o que está acontecendo lá que a gente possa confiar. Porque um dia diz uma coisa, 24 horas depois já é o contrário. Então essa perplexidade tem chegado através do meu contato com essas pessoas. Da Argentina, da França, do Canadá principalmente.

Então, essa situação é que eu deploro. Eu tenho certeza que o nosso sistema de controle do espaço aéreo, eu voei dentro dele, eu vi ele nascer. É dos melhores que o mundo tem. Mas ele não está no momento com a credibilidade que ele devia ter. Por ações isoladas de pessoas, por declarações inconsequentes até, que são dadas por autoridades. Isso tudo afeta a credibilidade. Pode não afetar o sistema, que eu garanto para o senhor, eu vou tranquilamente aqui. Agora, se a credibilidade está afetada, a primeira coisa a fazer é recuperar essa credibilidade. Essa credibilidade se recupera com demonstrações públicas e claras de como a coisa está funcionando. É aquele velho axioma que o

César disse para mulher dele. A mulher de César não basta ser séria, tem de parecer ser séria.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): E hoje em dia ir para a justiça.

SR. ÁLVARO PEQUENO: Senador Tião, uma boa tarde para o senhor e também o Senador Demóstenes e essa última pergunta eu gostaria fazer uma pequena analogia com coisas que devem acontecer com o senhor cotidianamente. O senhor vai comprar um carro e logicamente o senhor pega informações daquele que dá menos pane, que tem melhor economia, e outros indicadores que façam o senhor decidir. Beleza, economia, conforto, etc.

Vamos dar uns dados para o senhor. Nós controlamos 63 mil movimentos/mês. Se formos considerar esses movimentos em termos de sai e volta para o mesmo aeródromo, esse número aumenta extremamente. Chegamos a 100 mil movimentos/mês. Nós somos 60% do tráfego, do número de movimentos da região das duas regiões Caribe e América do Sul. Bom, tivemos um desagradável episódio. É verdade. Então, o nosso sistema é realmente seguro. O nosso sistema passa por uma situação que nós descrevemos, o Brigadeiro Renato usou na sua conclusão nós desbalanceamos um sistema gerencial junto com alguns episódios de modificações sistêmicas. Então na verdade nós estamos no meio de uma situação desconfortável. Mas eu diria para o senhor que o mais importante é no presente momento nós motivarmos e acreditarmos nos nossos recursos humanos. Nós temos recursos humanos suficiente para suplantarmos essa crise. Mas devemos ter paciência. Porque nós também provocamos desbalanceamentos, nós também provocamos uma série de coisas. Nós que eu digo a sociedade. Com isso, acredito que a motivação e a credibilidade nos nossos recursos humanos seriam o mais importante. E eu queria também considerar outro fator. Hoje em dia, com o e-mail e internet, todo mundo coloca a sua posição de modo, seja ela vil, sincera ou não para o mundo inteiro. O que na verdade também esse é um fator de antagonismo para a situação que nós estamos vivendo. Quer dizer, nós demoramos muito mais a sair dessa situação de crise porque nós na verdade temos os próprios nacionais com uma série de episódios descontentes também a proliferar uma série de informações não muitas vezes corretas.

Então, eu diria que nós somos um sistema absolutamente seguro, absolutamente integro, um sistema nacional, montado numa Nação que tem 20 milhões de quilômetros quadrados de área de responsabilidade de sistema de controle de espaço aéreo, e que tem uma estatística, como acabei de mencionar, extre-

mamente significativa com relação a sua segurança. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A presidência, antes de passar à leitura de requerimentos finais que serão apreciados para votação.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu só lhe pediria licença em razão que o nosso Brigadeiro Renato Cláudio Costa Pereira está no limite de perder um vôo, se deslocará agora, ele precisa ir então. Tenho o dever de agradecer ao Brigadeiro que já está liberado para o devido encaminhamento ao seu deslocamento.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Deve ter algum atraso. Presidente Tião, eu gostaria de ouvir o Brigadeiro Pequeno que fez uma proposta, eu gostaria de ouvi-la.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Como será do Brigadeiro Álvaro Pequeno não tem nenhum problema. E o Brigadeiro Renato Cláudio Costa já fica dispensado da presente oitiva. Muito obrigado pela relevante contribuição de V.S^a.

Com a palavra o Brigadeiro Álvaro Pequeno para responder a indagação do Senador João Pedro...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, eu não fiz.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Que vai fazer neste momento.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Ao Brigadeiro Renato Cláudio fez uma proposta frente a essa crise que nós estamos vivendo de uma auditoria feita pela OACI. Eu gostaria de ouvir se V.S^a. concorda com essa proposição, e mais uma questão: No item, melhorar o salário dos controladores, V.S^{as}. foram peremptoriamente reagiram no sentido de quebra de hierarquia. Considerando trabalhos específicos, esse item não poderia ter um olhar, um tratamento diferenciado? Mesmo considerando a hierarquia rigorosa, tradicional das Forças Armadas?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Com relação ao processo de auditoria, o que na verdade nós contrargumentamos naquele momento, é que a OACI pelo seu padrão normal de trabalho ela já cobra, não audita, ela cobra dos Países a informação sistemática dos quesitos relativos à segurança do sistema. Então para isso ela tem Plenários para fazer isso, ela tem grupos de trabalho que se reúnem durante o ano e que concluem em cima do grupo regional de planejamento e implementação do CNS/ATM, cobrando as deficiências e cobrando com que os Países prestem contas de determinadas coisas que foram verificadas não adequadas no sistema. Então já existe uma preocupação com o *Safety* e o *Security*. Estou usando as palavras que foram usadas pelo Brigadeiro Renato que é o parâmetro OACI. Então se nós estamos no

presente momento numa situação de crise, se para o conforto da sociedade, além da sistemática normal de cobrança do *Safety* e *Security* OACI especificamente à OACI regional não é suficiente, é interessante realmente se pedir uma... Se for o caso se pedir que a OACI faça um levantamento pontual para o presente momento. Essa é a situação.

Quanto à segunda parte, o que nós na verdade consideramos é que os controladores são a ponta do iceberg de um sistema que funciona, que tem vôo de inspeção, que tem manutenção em todos os auxílios desse País de oito milhões e quinhentos mil quilômetros quadrados, que tem uma série de engenheiros e de pessoas de altíssimo gabarito, que especificam, que mantêm, que recebem e que fazem funcionar todo esse sistema. Que se preocupam com o futuro, com a obsolescência dos equipamentos, com a revitalização dos equipamentos que disponibilizam tudo isso para o controlador realmente fazer o seu serviço e que faz muito bem. Cada dia que o sistema fica mais sofisticado, mais complexo são as consoles dos controladores. Não tenho a menor dúvida. Então na verdade o que nós estamos em frente é que a nossa Aeronáutica é muito sofisticada. E a quebra da hierarquia e disciplina está em se separar um pedaço do conjunto e não olhar o conjunto como um todo. É essa a minha posição.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Sr. Presidente, veja só, V.S^a. falou, externou aqui que um controlador ele tem que levar de três a quatro anos para exercer a sua plenitude com segurança. Como é que um Sargento que tem que estudar, se preparar quatro anos vai ter um soldo ou um salário igual a um Sargento que não tem esse tempo de estudo, de preparação? Não fica difícil?

SR. ÁLVARO PEQUENO: Não. Não, porque o Sargento controlador ele tem uma peculiaridade até que o facilitou escolher esse tipo de carreira. É porque ele trabalha por escala. Ele não trabalha por rotina. O engenheiro, o sargento técnico, também estuda o mesmo quantitativo de quatro anos para fazer a manutenção de uma console de radar, para ele fazer manutenção de um bastidor de comunicação imenso. Ele na verdade também tem que fazer cursos técnicos na época de compra de recebimentos de equipamentos na mesma revitalização de equipamentos para poder na verdade manter aquilo ali funcionando. Atender aquele sistema funcionando todos os 300... Todas as 24 horas dos 365 dias do ano. Então como eu disse para o senhor, o controlador tem o seu mérito, mas o outro também tem. Tão ou igual a ele. Tão ou mais importante do que ele. É que ele aparece... Porque é ele que exterioriza a realização do serviço que é responsabilidade do DECEA. Mas ele não é só... Não é só ele o importante. Nós temos que analisar como um todo. É como eu

disse para o senhor. A Aeronáutica é um conjunto, a Aeronáutica é um sistema. Quando se fala de Sistema de Gerenciamento de Tráfego Aéreo, ele é formado de vários componentes. E nós não podemos desprezar um dos componentes em proveito do outro.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): A Presidência agradece então a presença do Prof. Georges de Moura Ferreira, professor em Direito Aeronáutico, do Major Brigadeiro-do-Ar Álvaro Pequeno, Presidente da Comissão de CSN/ATM pela importante contribuição que trazem à CPI, e já deixa os dois à vontade para seus afazeres normais e entendendo que foi uma enorme contribuição à CPI. Muito obrigado aos senhores.

A Presidência faz a leitura de requerimentos que exigirão votação nominal, que temos certeza que os Srs. Senadores estarão aqui na próxima quinta-feira, para votarmos tais requerimentos.

Requer a transferência de sigilo bancário telefônico e fiscal da Sr^a. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo no período compreendido entre 01/01/2000 até a presente datada nos termos do art. 58 § 3º da Constituição Federal, combinado com o art. 4º § 2º da Lei Complementar 105/2001.

Requer também cópia dos livros fiscais e contábeis da empresa AEROMÍDIA PUBLICIDADE LTDA, CNPJ 027496740001-19 nos últimos cinco anos, nos termos do art. 148 do Regimento Interno do Senado Federal.

Requer cópia... Senador Demóstenes Torres, autor de todos os requerimentos. Requer cópia dos livros fiscais e contábeis da empresa CENTRO INTEGRADO DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL LTDA, com CNPJ abaixo, nos últimos cinco anos nos termos do art. 148 do Regimento Interno.

Requer transferência de sigilos bancários, telefônicos e fiscal do Sr. Mário Ururai Macedo Neto no período compreendido entre 01/01/2000 e a presente data nos termos do art. 58, § 3º da Constituição Federal com o art. 4º, § 2º da Lei Complementar nº. 105/2001.

Senador Demóstenes Torres também o autor, requer também a transferência de sigilos bancários, telefônicos e fiscal do Sr. Luiz Gustavo Schild, no período compreendido entre 01/01/2000 e a presente data nos mesmos termos constitucionais e da Lei Complementar.

Senador Demóstenes Torres, requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Sr. Arlindo Lima Filho, no período compreendido entre 01/01/2000 e a presente data nos mesmos termos regimentais e da Lei Complementar.

Senador Demóstenes Torres, o autor, requer também a transferência do sigilo bancário, telefônico e fiscal do Sr. Antônio Felipe Barcellos, no período

compreendido entre 01/01/2000 e a presente data nos mesmos termos constitucionais, regimentais e de Lei Complementar.

Senador Demóstenes Torres, também requer a transferência dos sigilos bancário telefônico e fiscal do Sr. Antônio Carlos Alberto Carvalho, CPF abaixo citado no período entre 01/01/2000 e a presente data nos mesmos termos constitucionais da Lei Complementar e do regimento.

Senador Demóstenes Torres ainda requer a transferência de sigilo bancário, telefônico e fiscal da empresa CENTRO INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL nos termos... Com CNPJ abaixo no período entre 01/01/2000 e a presente data nos termos constitucionais, regimentais e de Lei Complementar.

Senador Demóstenes Torres ainda requer a transferência do sigilos bancários, telefônico e fiscal da empresa AEROMÍDIA PUBLICIDADE LTDA nos mesmos termos constitucionais e regimentais e de Lei Complementar.

Na próxima audiência que será no dia de amanhã, a CPI terá um debate em reunião reservada sobre a autorização de linhas aéreas acima da capacidade do SISCEAB e dos aeroportos sendo como debatedores o Dr. Nilton Zuanazzi, Presidente da ANAC, Major Brigadeiro-do-Ar, Ramón Borges Cardoso, Diretor do Departamento do Controle do Espaço Aéreo, DECEA, Tenente Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária, INFRAERO, e o Dr. Roberto Lucci, Diretor do Departamento de Política de Aviação Civil do Ministério da Defesa. A presente reunião será no dia de amanhã a partir das 11h.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Tem ainda o Requerimento do Senador Mário do Couto, nos termos no amparo do art. 148 do Regimento Interno que possa ser ouvida na oitiva da próxima Comissão Parlamentar de Inquérito, na quinta-feira, quando votaremos o sigilo bancário fiscal e telefônico, o Dr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto, autor do livro determinado “Choque de gestão”. Onde relata de forma minuciosa as principais crises do setor aéreo brasileiro. O Relator propõe que seja amanhã após a audiência reservada a oitiva do Sr. Joaquim Gonçalves de Farias Neto. Sr^{as}. e Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. Aprovado. Designa para o dia de amanhã. Senador João Pedro, pela ordem.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Acerca da participação da Sr^a. Silva Pfeiffer. Como é que fica? Ela pediu 15 minutos e já tem 72 horas.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Ela apresentou uma declaração de próprio punho informando problema de saúde que estaria internada submetida a exame médicos no dia de hoje e amanhã,

apresentou um Relatório em anexo, um atestado médico confirmando que ela estava internada fazendo procedimentos médicos, a Presidência decidiu que ela não definindo a data da sua continuidade do depoimento será feita uma junta, indicado uma junta médica para ir até a residência dela fazer a devida averiguação especializada sobre a necessidade ou não dela continuar ausente do depoimento que foi iniciado, foi feito um contato da Secretaria da CPI com a médica da Sr^a. Silvia que alegou, afirmou que a partir do dia de amanhã ela terá plenas condições de comparecer a essa CPI. Então nós tentaremos trazê-la na quinta-feira atendendo a convocação, ou no máximo na próxima terça-feira.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): O atestado médico não é do corpo médico do Senado?

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Não. Foi da equipe médica atendeu lá no Estado do Paraná.

Então nada mais havendo a tratar, está encerrada a presente Sessão.

Sessão encerrada às 14h56 Senador Tião Viana, Presidente.

SENADO FEDERAL

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E

PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº. 401, de 2007, DESTINADA A APURAR AS CAUSAS, CONDIÇÕES E RESPONSABILIDADES RELACIONADAS AOS GRAVES PROBLEMAS VERIFICADOS NO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, BEM COMO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS, EVIDENCIADOS A PARTIR DO ACIDENTE AÉREO, OCORRIDO EM 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMERICAN EXCELAIRE, E QUE TIVERAM SEU ÁPICE NO MOVIMENTO DE PARALISAÇÃO DOS CONTROLADORES DE VÔO OCORRIDO EM 30 DE MARÇO DE 2007

Ata da 13ª reunião de 2007 realizada em 27 de junho de 2007

Ata Circunstanciada da 13ª Reunião de 2007, realizada em 27 de junho de 2007, terça-feira, às doze horas e nove minutos, na Sala nº. 2 da Ala Senador Nilo Coelho, destinada a um debate, em **reunião reservada**, com a presença dos Senhores Milton Zua-

nazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Major-Brigadeiro-do-Ar, Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento de controle do Espaço Aéreo – DECEA; Tenente-Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO; e Major-Brigadeiro-do-Ar, Jorge Godinho B. Nery, representante do Ministério da Defesa.

Estiveram presentes os seguintes parlamentares membros da Comissão:

Tião Viana (PT-AC) – Presidente

Demóstenes Torres (PFL-GO) - Relator

Renato Casagrande (PSB-ES)

Leomar Quintanilha (PMDB-TO)

Gilvan Borges (PMDB-AP)

Ideli Salvatti (PT-SC)

João Pedro (PT-AM)

Inácio Arruda (PCdoB)

Esteve presente ainda o Senador **Augusto Bortolho (PT-RR)**, não membro da Comissão. **Senador Tião Viana**, Presidente.

CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO MISTA ESPECIAL, CRIADA ATRAVÉS ATO CONJUNTO Nº 01, DE 2007, “DESTINADA A ACOMPANHAR, MONITORAR E FISCALIZAR AS AÇÕES REFERENTES ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO BRASIL”.

CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO MISTA ESPECIAL “MUDANÇAS CLIMÁTICAS”

Ata da 11ª Reunião – realizada em 23 de maio de 2007

Ata Circunstanciada da 11ª Reunião de 2007, da Comissão Mista Especial “MUDANÇAS CLIMÁTICAS”, criada pelo Ato nº. 01, de 2007, “destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil”, realizada em 23 de maio de 2007, terça-feira, às 14h59, na Sala nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa, destinada à apresentação do Relatório Parcial e aprovação da nova agenda da Comissão. Nesta reunião foi aprovada a inclusão de audiências públicas nos Estados do Ceará, Tocantins e Santa Catarina, e a representação desta Comissão, pelo Dep. Dr. Adilson Soares, na 50ª Reunião do Conama.

Estiveram presentes os Senhores Parlamentares membros da Comissão:

Deputado Eduardo Gomes (PSDB-TO) – Presidente

Senador Renato Casagrande (PSB-ES) – Relator

Senador Valter Pereira (PMDB-MS)

Senador Arthur Virgílio (PSDB-AM)

Senador Delcídio Amaral (PT-AC)

Senador Jefferson Péres (PDT-AM)

Deputado Dr. Adilson Soares (PR-RJ)

Deputado Iran Barbosa (Bloco PT-SE)

Deputado Augusto Carvalho (PPS-DF)

Deputado Sebastião Bala Rocha (PDT-AP)

Deputado Jorge Khoury (PFL-BA) - Suplente

Deputada Marina Maggessi (PPS-RJ) - Suplente

Deputada Maria Helena (PSB-RR) - Suplente

Deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC) - Suplente

Esteve ainda presente o Senhor Deputado, não membro da Comissão, Rocha Loures.

Deputado **EDUARDO GOMES**

Presidente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO MISTA ESPECIAL - MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO BRASIL

11ª Reunião da Comissão Mista Especial, Criada pelo ato nº. 001, e 2007, “Destinada Acompanhar, Monitorar Fiscalizar s Ações Referentes s Mudanças Climáticas no Brasil”. Realizada no dia 23 de maio de 2007, às 14 horas e 59 minutos.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): 11ª Reunião da Comissão Mista, criada através do Ato Conjunto nº. 001, de 2007, do Congresso Nacional, destinada a acompanhar e monitorar e fiscalizar as ações referentes a mudanças climáticas no Brasil. Havendo número regimental, declaro aberta a 11ª Reunião.

Esclareço que a pauta desta Reunião Administrativa destinar-se-á à apresentação do relatório parcial, lido e apresentado pelo Senador Renato Casagrande, do PSB do Espírito Santo.

A Ata da reunião passada encontra-se sobre a mesa. Coloco em votação, propondo a dispensa de sua leitura. Os que aprovam permaneçam como estão. Aprovado.

Antes de partirmos à pauta da reunião, gostaria de fazer algumas comunicações referentes ao trabalho da Comissão.

Primeiro, nós tivemos hoje a honra de participar, no café da manhã, promovido pela Frente Parlamentar Ambientalista, em que o Deputado Sarney Filho e os membros daquela Frente Parlamentar receberam, tiveram a grata satisfação de receber a exposição do

Projeto Revolução Energética, apresentado pelo Greenpeace. Um programa interessante, que tem muito a ver com o debate atual, que está sendo travado entre a geração de energia de fonte limpa, e as observações todas que foram feitas neste café da manhã, indicam que o assunto é prioritário; e as observações de Contratação de Energia nos leilões futuros e o atual ambiente de geração energética no país indica uma modificação da nossa matriz. Entre uma matriz predominantemente limpa, com base na geração hidrelétrica, para uma matriz dividida entre energia limpa e energia suja, e pior do que energia suja, energia da pior qualidade ambiental, que é térmica a diesel e todas as suas conseqüências. Mas essa reunião indica a necessidade de sintonia dos trabalhos dessa Comissão com a Frente Parlamentar, com as Comissões Permanentes, com as propostas que devem ser apresentadas, agora na Semana do Meio Ambiente, e a pauta do relatório parcial. Tivemos a grata satisfação de receber contribuição valorosa do nosso querido amigo, ex-Deputado João Alfredo, do PSOL, do Ceará, que junto com o Deputado Chico Alencar, apresentou numa nova formulação a proposta de... uma discussão objetiva sobre neutralizar as obras do Governo. Então, são muitas sugestões, uma pauta rica, e um passo a ser dado que é a aprovação deste relatório parcial que já é da compreensão de diversos Senadores e Parlamentares, e algumas alterações feitas no plano de Audiências Públicas, tamanha a demanda, que a partir da Audiência Pública de Belém e do seu resultado, surgiu para a Comissão.

Então, faço o registro dessa observação, sobre esses últimos eventos. Coloco em votação, em bloco, para discutir a atualização da proposta de trabalho, alterada pela aprovação de requerimentos, que agora inclui as Audiências Públicas para discutir a reforma do Código Florestal e o mercado de carbono e os estados inseridos nas Audiências Públicas, do Mato Grosso do Sul, Ceará, Tocantins e Santa Catarina; assim como a representação desta Comissão, pelo Dep. Dr. Adilson Soares, na 50ª Reunião do Conama. Os que aprovam permaneçam como estão. Aprovado.

Agora passo a palavra ao Sr. Relator Senador Renato Casagrande, para as observações sobre o relatório parcial.

SR.RELATOR SENADOR RENATO CAGRANDE (PSB-ES): Muito obrigado, Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhoras e senhores aqui presentes. Tocantins deve ter uma suspensão sobre ele...

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): declarada.

SR.RELATOR SENADOR RENATO CAGRANDE (PSB-ES): declarada.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): No dia 25 de junho, teremos a coincidência da realização do Terceiro Fórum das Águas, que é a um debate promovido pela Organização Jaime Câmara, que é afiliada da Rede Globo local, mas que discute, peço licença ao Relator para fazer esse esclarecimento, discute, nesse ano, um projeto especial, que é o projeto que será submetido a todas as Organizações Não-Governamentais, à sociedade brasileira. É o primeiro projeto de pesquisa e educação ambiental fluvial do país, que é o Projeto Nego D'água, é um barco laboratório, que será apresentado nesse Fórum e que fará análise da qualidade da água, nas nove cidades que circundam o lago da Usina Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães, mas uma experiência inédita de intercâmbio científico com outros países, com outros reservatórios, e eu vejo essa como uma grande oportunidade, já que havia marcado presença neste Fórum, já confirmaram presença nesse fórum o Presidente Arlindo Chinaglia, o Presidente da Agência Nacional das Águas, o Deputado Fernando Gabeira, e uma série de parlamentares. Como é um dia de segunda-feira, e nos tínhamos esse espaço, eu achei importante submeter à Comissão a realização desta Audiência. Sem contar, eu não vou fazer piada com isso, mas a questão do aquecimento passar, discutir aquecimento sem Palmas é um absurdo... é a cidade mais quente do Brasil, é impressionante. Passo a palavra ao Senador Renato.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Obrigado.

Bem, mas o relatório, cada parlamentar já recebeu uma cópia, ele consta, Sr. Presidente, compreendendo, e explicando primeiramente que este é um relatório parcial, este é o início do trabalho, representa, ou busca representar as Audiências, Deputado Rodrigo, que nós tivemos até agora. E as visitas que tivemos até agora. Não por inteiro, porque nós precisamos ir compondo documentos e propostas e a Comissão aqui vai aperfeiçoando as propostas para que nós tenhamos de fato, a cada relatório apresentado, e no final, em dezembro um relatório final, todas as propostas definidas de forma bastante concreta e apresentada para a sociedade.

Ele inicia com uma explicação de como foi composta a Comissão, faz uma apresentação desta Comissão, de qual a função, o quê que norteou e o que levou o Congresso Nacional, Câmara e Senado, a apresentarem a composição e a formação dessa Comissão. Na página 7, ela começa um diagnóstico, diagnóstico, que eu quero parabenizar aqui nossa consultoria, o relator que fez e que nos ajudou a compor, a consultoria da nossa Comissão. Um diagnóstico com base, especial-

mente nos três últimos relatórios do IPCC, que servirá, com certeza, de consulta para todo mundo que quiser mais informação sobre o tema Aquecimento Global. Então, ele faz diagnóstico da situação, faz um resgate histórico dos movimentos, dos Fóruns Internacionais, todos os Encontros Internacionais que culminaram com o protocolo de Kyoto e que agora, nós teremos, estamos tendo anualmente, reuniões bilaterais, reuniões multilaterais, num sentido cada vez maior de buscar um aperfeiçoamento da Governança Global.

O capítulo 3, página 17, ele trata do trabalho que a gente fez até agora, das Audiências, que nós fizemos até agora, dos trabalhos que a Comissão teve aqui, internamente e externamente. E à página 22 começam algumas considerações, que eu acho importante que todos os parlamentares estejam atentos a elas.

A primeira consideração é com relação à conscientização da sociedade e aqui a gente trata da necessidade de um trabalho na área de Educação Ambiental, que é fundamental para manter o tema latente, vivo permanentemente na sociedade, e não ser um tema da moda. E vamos fazer Audiência Pública sobre a questão da Educação Ambiental.

Há o outro item, são as proposições que nós já decidimos aqui na reunião passada. Quais as proposições que nós queremos ver aprovadas, o mais rápido possível, no Congresso Nacional. Então, nós temos aqui todas as sete proposições que foram apresentadas na reunião passada e aprovadas pela Comissão, na reunião passada. Então essas proposições, que vocês já as têm, uma trata da Política Nacional de Mudanças Climáticas, outra trata da vigilância das emissões antrópicas por fontes e remoções por sumidouros de gases de efeito estufa e tem um quadro com todas essas propostas, que nós, a partir daqui, temos que marcar a ida ao presidente Arlindo e ao Presidente Renan Calheiros e o motivo principal deste relatório parcial é que nós queríamos aproveitar o dia 5 de junho, que é o Dia Mundial do Meio Ambiente, para que nós pudéssemos pedir uma agenda ao Congresso, que tratasse do tema. Então, através do tema, Mudanças Climáticas, então, nós priorizaríamos. O ex-Deputado João Alfredo trouxe mais um projeto do Deputado Chico Alencar, que eu acho importante, eu acho o projeto que pode compor junto, sob deliberação da Comissão pode compor esse elenco de projetos que nós queremos que tramitem com uma velocidade maior na Casa. Os projetos estão colocados, mais um projeto, o projeto do Antônio Carlos Mendes Thame, que dispõe sobre Políticas Nacionais de Mudanças Climáticas. Aqui tem todo... No nosso relatório tem todo um resumo do projeto e o mérito do projeto.

O segundo projeto, que é... O segundo projeto é do Fernando Gabeira, “que dispõe sobre Sistema”, na página 28, “dispõe sobre o sistema de vigilância das emissões antrópicas por fontes e remoções por sumidouros de gases de efeito estufa”.

O terceiro projeto é do nosso Presidente Eduardo Gomes, “dispõe sobre os incentivos fiscais a serem concedidos às pessoas físicas e jurídicas que invistam em projetos de Mecanismo de Desenvolvimento Limpo.

O outro projeto é do Deputado Sarney Filho, que exige comprovação da origem da madeira utilizada em obras e serviços públicos, e dá outras providências.

O quinto projeto, que é da Comissão de Viação e Transporte da Câmara que é um projeto de Inspeção Veicular. Esse projeto, para se estabelecer uma política e ações para diminuir a emissão de gases através dos veículos automotores.

O sexto projeto é uma Emenda à Constituição do Senador Jefferson Peres, do Amazonas, que trata, altera o fundo constitucional, introduzindo o artigo que cria o Fundo de Desenvolvimento da Amazônia Ocidental.

E o sétimo projeto, Projeto de Lei Complementar, da Senadora Marina Silva, que “cria reserva do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal para as Unidades da Federação que abrigarem, em seus territórios, unidades de conservação da natureza e terras indígenas”.

Hoje, o incentivo à arrecadação tributária se dá basicamente através das atividades que poluem, que promovem emissão de gás de efeito estufa. Quem preserva acaba ficando prejudicado.

Então, o projeto da Senadora Marina Silva é um projeto que visa fazer o debate sobre este tema.

Então, na página 37, são esses projetos.

Na página 37, a gente começa a fazer uma avaliação de um problema que nós sentimos. Nós fomos ao Instituto de Pesquisas Espaciais, no INPE, São Paulo, fomos ao Museu Emílio Goeldi, no Pará. Há reclamação com relação a recurso, há orçamento para esses institutos de pesquisa.

Então, nós fizemos um levantamento histórico, histórico do que está disponível, a partir de 2001, do que está disponível no sistema, dos principais institutos de pesquisas. E nós, infelizmente, nós constatamos que nós não estamos tendo acréscimo de recursos nesses institutos. Nós estamos tendo, na verdade, uma redução de recursos nesses institutos, e um agravamento da situação.

Então, nós precisamos, eu tenho aqui um quadro, por exemplo, do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia, do IMPA, que é da página 39, tem 2001, 2002 até de 2006, tem aí a quantidade de recursos

que foi empenhado. Então nós tivemos uma redução em diversos institutos de pesquisa, caracterizando a necessidade do Governo Federal, do Poder Executivo, mas caracterizando também uma necessidade do Poder Legislativo, de priorizar recursos para esses institutos.

Nós temos alguns institutos públicos importantes no país que desenvolvem pesquisas, nesta área, e que nós precisamos de fortalecê-los. Então, essa questão é uma questão importante para nós, porque é uma realidade que tem se confirmado. As despesas do Governo sobem muito, e as despesas dos institutos de pesquisa não sobem, muito pelo contrário, elas estão reduzindo.

Você tem na página 41 um gráfico que mostra a evolução da despesa. Tem aí o INPA, o INPE, têm primeiro INIMET, o museu Emílio Goeldi, despesas da União. Depois no outro gráfico, tem o INPA, INP, despesas da União. Vocês vão verificar que a despesa da União tem subido sempre de forma vertiginosa, mas as despesas dos institutos de pesquisa têm caído. Nós precisamos fazer a mudança do comportamento desses gráficos, para que nós tenhamos condições de ter mais... mais pesquisadores, mais estrutura, mais capacidade de produção, desses institutos, que tem muitos deles, históricos importantes.

Os fundos setoriais. Também fizemos uma análise dos investimentos pelos fundos setoriais. Os fundos setoriais têm tido um aumento de aplicação de recursos, importante que a gente, ao contrário dos institutos, aumentou um pouco, não na mesma proporção das despesas do Governo, mas aumentou um pouco. Mas são recursos importantes captados pelas instituições de pesquisa, através de editais, recurso a fundo perdido, às vezes, recursos de financiamento para alguns setores, mas recursos importantes para área de inovação, para área de ciência e área de tecnologia.

Tem uma observação só dos fundos setoriais, está na página 44, que em termos percentuais, o Fundo Setorial da Amazônia ficou com apenas 1,78 % do somatório de todos os fundos.

Novamente, trazemos à tona a falta de recurso destinada à pesquisa para preservar a floresta e por consequência mitigar os efeitos das alterações climáticas.

E nós, na parte final aqui, fazemos recomendações já, são as primeiras recomendações que a Comissão está fazendo à Administração Pública, de uma forma geral.

As primeiras. A recomendação para nós mesmos, do Poder Legislativo, para o Congresso Nacional. Primeiro: apreciar prioritariamente as proposições legislativas selecionadas para Comissão, é essa que acabei

de citar. Então, não adianta só recomendar, nós vamos que ter que ir agora ao Presidente Renan, ao Presidente Arlindo, nós vamos ter que trabalhar e articular para que essas medidas sejam aprovadas.

Segundo, participar ativamente, inclusive, com indicação de representantes do Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas. O Congresso Nacional, através do Presidente do Senado e do Presidente da Câmara, participam do Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas. Só que a participação no Congresso é muito simplória, ou muito pequena, muito tímida, muito tímida. Nós precisamos que o Congresso participe com mais intensidade deste fórum e recomendamos o Poder Executivo a reativar o fórum, porque o fórum não está ativo, da forma como nós precisamos. O fórum se reuniu uma vez, no primeiro mandato do Governo do Presidente Lula, no início. Esse fórum foi criado por Decreto, da época do Presidente Fernando Henrique Cardoso, esse fórum precisa ser reativado, ser reenergizado. Nós recomendamos ao Poder Executivo a reativação do fórum para que nós tenhamos um ambiente de debate sobre a política nacional de mudanças climáticas.

Recomendamos ao Poder Executivo Federal: “estruturar e dar condições de funcionamento a uma rede brasileira de pesquisas sobre mudanças climáticas, visando a gerar conhecimento para informar o processo de tomada de decisão e para políticas públicas de mitigação dos efeitos de adaptação. Aprimorar continuamente a metodologia de elaboração de inventário nacional de emissões, inclusive mediante uma maior regularidade da realização desse levantamento”.

Parece-me que até agora, nós só tivemos, o Greenpeace pode nos confirmar aí, só um inventário, só um. Nós temos que ter uma regularidade de inventário de emissões, de gases do efeito estufa e de outros. Ter um inventário que possa subsidiar a nossa posição nacional e a nossa posição internacional. Que possa subsidiar a nossa votação de projetos aqui no Congresso Nacional, possa subsidiar a decisão de políticas públicas nessa área. E recomendamos ao Poder Legislativo e Executivo da União, aos dois Poderes, as seguintes questões:

“Dotar os Institutos de Pesquisas públicos de recurso orçamentário para que possam levar adiante, os estudos para mitigar os efeitos de mudanças climáticas, bem como adaptar o Brasil a nova situação. Adotar políticas estratégicas, no sentido de conservar a participação das fontes renováveis da matriz energética brasileira, não ampliando a geração de energia pelo emprego de combustíveis fósseis”.

Foi o tema que o Eduardo, Presidente Eduardo, Deputado Eduardo colocou aqui, no início da reunião de hoje cedo.

Adotar políticas e estratégias para eliminar o desmatamento ilegal, inclusive, eliminar, não é reduzir não, é eliminar, inclusive no sentido de estabelecer mecanismos de compensação financeira, para financiar a preservação das florestas brasileiras. Implementar uma política vigorosa de mitigação das mudanças climáticas a fim de cobrar a mesma postura dos demais países, em especial os desenvolvidos, e ao mesmo tempo buscar apoio para financiar iniciativas nacionais. Aos Poderes Legislativos e Executivos Estaduais e Municipais. Porque a função não é só do Governo Federal, a função também, eu dei o exemplo hoje, no debate com a consultoria, do Prefeito de Nova Iorque que definiu lá uma meta, definiu ontem, uma meta de redução de 20, 30%, até 2020, me parece, de gás do efeito estufa lá em Nova Iorque.

Então, “criar onde não existe, e dinamizar onde existem Fóruns para estudar o tema Mudanças Climáticas, no sentido de avaliar causas e impactos e propor alternativas para mitigação e adaptação em âmbito local”.

Os outros são anexos dos documentos, que nós temos dado da nossa ação, e são essas, Sr. Presidente, Srs. Deputados, as principais recomendações que nós fazemos à Comissão e o Relatório que nós apresentamos para o debate, para que ele possa ser aperfeiçoado, e compreendendo que nós, não estamos falando de Relatório Final, então muitas coisas que vão compor o relatório final não constam ainda porque nós não debatemos ainda aqui na Comissão, então não adianta a gente... promover aí uma antecipação dos fatos. Cada coisa há seu tempo. E as entidades e os parlamentares vão ajudando a compor um Relatório, cada vez mais concreto para que sirva de orientação para a sociedade brasileira. Obrigado, Presidente.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Queria registrar primeiro, o excelente trabalho realizado pela consultoria. A nossa observação sobre debate de Mudanças Climáticas no país vem de uma carência muito grande da organização da nossa própria agenda. Vivemos um momento inicial do debate, que estava muito vinculado às ações da mídia, à repercussão do documentário do ex-Vice-Presidente dos Estados Unidos, Al Gore, alguns aqui já viram vinte e cinco vezes o filme. Tivemos agora, recentemente, na sua palestra lá em São Paulo, mas completamente conexo da necessidade, da autenticidade e do debate que o Congresso Brasileiro precisa realizar. Isso ficou muito claro nos debates internos, nas primeiras Audiências Públicas, portanto, a organização deste Relatório Parcial vem dotado da provocação necessária, da legitimidade necessária. Quero parabenizar o Relator, equipe de consultores, e os parlamentares que contri-

buíram para esse relatório parcial, porque realmente vem dotado da ousadia necessária para que o Brasil restabeleça o seu papel neste debate, de ser uma potência econômica e sócio-ambiental grande, que sempre é informada das diretrizes e do debate mundial sobre meio ambiente e aquecimento global, a ser uma nação que propõe, que coloca muito claramente qual o custo do nosso projeto de preservação ambiental, de desenvolvimento sócio ambiental, portanto eu acho que a Comissão vai atingir o seu objetivo quando, mesmo que parcialmente aprova este relatório.

Eu queria solicitar à Assessoria, além da usual disponibilização desses dados na internet, que nós temos condição de providenciar a publicação, Sr. Relator, deste Relatório Parcial, para os Deputados Federais, os Senadores, e que esse seja o nosso manifesto na Audiência de prioridade de pauta com o Presidente da Câmara e do Senado.

Houve uma solicitação de inclusão do projeto do Deputado Chico Alencar, aqui defendido pelo nosso, sempre Deputado João Alfredo, que vem debatendo o tema, que vem estudando o tema, e é um projeto importante, é a solicitação feita pelo Relator, está sendo submetida à Comissão.

Outros projetos como a solicitação do Greenpeace, na sua exposição sobre revolução energética e alguns agentes, alguns colaboradores da Comissão, o Jornalista André Trigueiro, que fala da necessidade, de que a Comissão organize as condições para propor o Projeto de Lei e iniciativa legislativa que garanta a utilização da energia solar nas residências brasileiras, como forma de promover eficiência energética. Então são propostas que... São propostas que precisam ser analisadas. Portanto, submeto...

Deputado Iran Barbosa, com a palavra.

DEPUTADO IRAN BARBOSA (PT-SE): Presidente, também para parabenizar a apresentação do Relatório Parcial, acho que isso mostra a dinâmica que a Comissão tem tomado, contudo desse relatório aponta exatamente para isso. Mas eu pedi a palavra para três questões.

Uma delas, a primeira delas é me somar ao que o ex-Deputado João Alfredo, o próprio Relator já manifestou de interesse no sentido de incorporarmos o Projeto de Lei do Deputado Chico Alencar a esse elenco de projetos que estamos colocando como prioritários para que possamos, através da Comissão, buscar, dar agilidade ao seu andamento aqui na Casa. Então, eu quero já, de pronto, manifestar meu interesse em fortalecer, robustecer esse pedido.

Segundo, eu tenho, nós temos acompanhado e temos visto que o Judiciário, ele tem procurado, através de ações que são próprias do exercício do seu

poder, adequar sua estrutura a realidades novas que surgem.

Eu vejo que essa questão ambiental, ela tem tomado muito corpo, e no Relatório a gente aponta para muito diálogo com o Executivo, no sentido de buscar alternativas, acho que talvez a gente comece a buscar, também incorporar, nesse nível de preocupação, o diálogo com o Judiciário, porque, seguramente, nós vamos precisar, tanto em âmbito federal, mas em âmbito estadual também, aprofundar o nível de especialidade da ação do Judiciário na área ambiental.

E por último, Sr. Presidente, é que, recebo aqui a informação de que agora, de 4 a 6 de junho, o Presidente Lula estará participando da reunião da Cúpula do G8, os países ricos, mas participando também Brasil, Índia e China, a Presidência do G8 é da Alemanha, que já declarou que o tema central vai exatamente tratar do aquecimento global. A sugestão que faria para avaliação interna entre nós, é de que talvez que fosse o caso desta Comissão, que trata especificamente desse assunto, poder compor a delegação brasileira que vai participar do evento. É uma sugestão que levanto aqui para que essa Comissão possa avaliar.

Era isso, Sr. Presidente, muito obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Com palavra do Deputado Sarney Filho, que já foi citado aqui, pelo sucesso do café da manhã da frente ambientalista, depois pelo...

DEPUTADO IRAN BARBOSA (PT-SE): Eu aproveito e peço desculpas por não ter participado lá hoje, Deputado, porque eu tinha um outro compromisso, no mesmo horário, marcado há muito tempo e não pude participar. Mas fico devendo.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Sr. Presidente, caro Relator, nobres colegas. Primeiro eu gostaria de dar um informe à Comissão. Ontem, eu estive na reunião de líderes de Câmara, junto ao Presidente Chinaglia, já que, me parece, a primeira vez, nesse ano, nós vamos ter a pauta liberada, a pauta não vai estar obstruída por Medidas Provisórias, que pautam a nossa pauta, então, eu peguei aquela sugestão que foi dada pela nossa Comissão, que foi entregue, foi votada e foi aprovada, dos cinco Projetos de Lei, parece que são cinco Projetos de Lei, não tem nenhum de Decreto Legislativo, são cinco Projetos de Lei, e entreguei ao líder do Partido Verde, para que ele colocasse na reunião, para que o Presidente e o colégio de líderes pudesse acatar, e tão logo a pauta seja desobstruída, consiga se colocar na pauta, projetos de cunho ambiental, sócio-ambiental, como é o caso desses cinco projetos que foram escolhidos pela Mesa.

O Presidente acolheu junto com o colégio de líderes, a nossa sugestão, e é lógico, que eu deixei

claro que essa era uma sugestão da nossa Comissão. Apenas estou relatando, porque aproveitei aquela oportunidade, não poderia deixar passar onde estava se decidindo a pauta da Câmara, evidentemente, a Comissão vai dar seqüência formal a esse pedido que foi feito lá, acho que o quanto antes.

Por outro lado, Sr. Presidente, queria agradecer a sua presença hoje no nosso café da manhã, e surgiu, no café, logo a discussão, a respeito de ONGs que trabalhem no tema “mudanças climáticas e energias renováveis”, que elas possam também apresentar seus trabalhos aqui na Comissão e ou então em Audiências Públicas. Formalizar, vamos enriquecer...

Hoje nós temos ONGs importantes, hoje nós vimos o Greenpeace, que tem um trabalho muito sério a esse respeito. O Greenpeace, que muitas das vezes, por causa das suas ações, muita gente pensa que é apenas uma ONG radical, de posições, mas o Greenpeace hoje apresentou um belíssimo trabalho sobre energias renováveis e alternativas ao projeto, que está sendo discutido para o país e o WWF, também tem um estudo sobre isso, sobre a eficiência energética, que é muito importante. Só me ocorreram esses dois, mas a gente deveria abrir para dar essa dimensão.

Por outro lado, também, Presidente, eu quero cumprimentar a Comissão pela maneira como colocou o nosso Seminário Internacional, o Aquecimento Global, a responsabilidade do Poder Legislativo no estabelecimento de práticas ambientais inovadoras. Eu estive dando uma olhada na minuta aqui, e achei muito bem feita. Os debatedores são muito bons. E também a questão política inteiramente resolvida, quando se contempla os Presidentes de Comissões formais para presidir a Mesa, para que não dê “ciudadada” nenhuma...

Então, Sr. Presidente, eu acho que foi uma solução bastante inteligente. Eram essas as observações que eu gostaria de fazer. Mais uma vez, ressaltando a importância desse tema, que cada vez ganha mais notoriedade, cada vez também ele chega mais perto do cidadão comum. Então, o Congresso Nacional começa a dar respostas que até então, elas não tinham sido obtidas. E com isso também, tenho a absoluta certeza, a gente sai na frente, não somente nacionalmente, mas internacionalmente como um Congresso comprometido com a questão climática, comprometido com a preocupação do aquecimento global, de tal forma que nós também, já podemos dizer, somos o único Congresso Nacional que neutralizou as suas emissões. Até o fim de julho, o Congresso Nacional vai neutralizar suas emissões. O levantamento das emissões está sendo feito, de graça, a SOS Mata Atlântica está patrocinando esse trabalho, e logo após vai ser, imediatamente,

feita a neutralização das nossas emissões. Isso é uma questão mundial, acho que é importante e também foi sugestão nossa aqui, da frente parlamentar dessa Comissão, que eu verberei aí...

Muito obrigado, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): com palavra Senhor Deputado Rocha Loures.

DEPUTADO ROCHA LOURES (PMDB-PR): Trazer alguns números, Sr. Presidente, e parabenizando ao Relator por este Relatório, que parcialmente recebemos, eu não li naturalmente completo, mas já vejo, Senador, a qualidade do trabalho, e a riqueza, embora em pouco tempo, não só do encaminhamento, mas do conteúdo, inclusive trazendo informações com relação ao orçamento, tanto do Instituto Goeldi quanto também, se me parece, do INPE, a questão orçamentária deles. Saudar também meu companheiro líder, que eu vou chamar de Ministro Sarney, nosso eterno Ministro do Meio Ambiente, e indo aos números:

Agora a pouco, na Câmara Federal, continua, porém já terminou aquela sessão, acontece um Seminário chamado “As cidades e o Aquecimento Global”, onde, inclusive, estivemos juntos lá, Sr. Presidente, e o pesquisador, Dr. Carlos Nobre, que é nosso climatologista, do CPTEC, do INPE, trouxe algumas informações atualizadas, para as quais eu chamo a atenção dessa Comissão. Ele fala, e eu ouvi hoje, pela primeira vez, em “ilhas do calor”, “ilhas de calor”. As cidades, cada cidade, pela sua produção, pela sua atividade, pela quantidade de veículos automotores, pelo transporte coletivo, são “ilhas de calor”. Ele mostrou algumas imagens referentes a cidades de Belo Horizonte, São Paulo, e também do Rio de Janeiro. Como o tema era afeto ao desenvolvimento urbano do país. As questões, naturalmente, migraram para a questão da qualidade do marco legal na questão do clima, e também com relação ao planejamento urbano das nossas cidades e, portanto, do conjunto do país.

Trouxe algumas informações interessantes, por exemplo, com variedades de formigas saúvas, que já se adaptaram ao clima e sobrevivem a temperaturas de três a cinco graus, mais elevadas do que a mesma variedade de saúva, presente em outros lugares do Brasil.

Trouxe alguns outros dados também. Falando em que até o fim do século, se não trabalharmos direito, o aumento do nível do mar pode chegar até a um metro.

Temos também, fizemos um exame sobre a questão do planejamento urbano litorâneo. São oito milhões de brasileiros que estão nesta faixa, e seriam aquelas

populações, eventuais refugiados climáticos, por conta da inação nesse tema.

E, naturalmente, com relação à questão climática, ele traz alguns dados também que, numa diferença de três graus centígrados, num horizonte de cem anos, numa linha... não houve oportunidade para nos aprofundar nesse tema, mas de qualquer maneira, a minha fala tem a intenção de chamar a atenção da Comissão, para que somemos esforços, no sentido de viabilizarmos a construção de um plano, um mapa de vulnerabilidade para o Brasil. O Brasil, infelizmente, e ele como membro da comunidade científica brasileira, assume isso, em nome da comunidade científica brasileira, não conseguiu produzir, ainda, um Relatório com a “cara do Brasil”, com um volume de emissões brasileiro, e me parece, o nosso líder Sarney falava disso, e existe uma série de esforços que terão que ser coordenados, o Brasil precisa ter em um ano, ou talvez, dois anos, meu nobre Relator, um mapa da vulnerabilidade climática, cidade por cidade, estado por estado, saudando a presença dos nossos Senadores, Delcídio Amaral, Senador Virgílio, que honram com a sua presença a nossa Comissão.

E lembrar também que para este mapa de vulnerabilidade climática, a comunidade científica já tem o respaldo do Ministro da Ciência e Tecnologia, que constituiu, o Ministro Sérgio Rezende, uma rede brasileira, que está já atuando nesse tema, porém, nós, parlamentares, Senadores e Deputados Federais, poderíamos, fica aqui a sugestão, colaborar para com os nossos recursos, emendar recursos para, ou o Ministério da Ciência e Tecnologia, ou diretamente para as entidades, para um plano que talvez custe entre 20 a 25 milhões de reais, para ter o primeiro mapa climático do país.

Tendo dito isso, quero agradecer a oportunidade e parabenizar a esta, que é prolífica, capaz, competente, e talvez daqui a cem anos, neste Congresso Nacional, estarão outros parlamentares e representantes do povo brasileiro, justamente se debruçando sobre este bom trabalho que essa nossa Comissão inicia nesse momento. Parabéns e muito obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Com palavra o Relator Senador Renato Casagrande. Agradeço ao Deputado Rocha Loures e vamos torcer muito para daqui a cem anos, a grande maioria dessa Comissão esteja presente.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Olha gente, nós atingimos o quórum. Eu fiz a apresentação do Relatório, nós tínhamos um quorum muito qualificado, mas pequeno. Agora atingimos o quorum, eu vou só em um minuto,

ler as recomendações, não vou fazer a apresentação do Relatório.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Mas às recomendações, recomendações rápidas.

Ao poder Legislativo Federal, ao Congresso Nacional: “Apreciar, prioritariamente as proposições legislativas selecionadas pela Comissão”.

Segundo: “Participar ativamente, inclusive, com a indicação de representantes do Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas”. É um Fórum que já existe, que está inativo, praticamente dentro do Governo Federal. O representante do Congresso, os dois representantes do Congresso, Presidente da Câmara e Presidente do Senado, mas esse Fórum não está tendo dinamismo. Então queremos que o Congresso possa participar e cobrar que esse Fórum seja reativado.

Recomendações ao Poder Executivo Federal. Primeiro: “Estruturar e dar condição de funcionamento a uma rede brasileira sobre pesquisa e sobre mudanças climáticas, visando gerar conhecimento para informar o processo de tomada de decisão e para políticas públicas de mitigação dos efeitos e adaptação”, que o Rodrigo já citou sobre ela aqui, nós temos que dar sustentação, Deputado Rodrigo e Deputado Sarney, para que essa rede seja de fato implementada com academias, com universidades, com institutos.

“Dinamizar o fórum”, o Governo Brasileiro precisa dinamizar o Fórum. Ter um Fórum com diversos Ministros, esse Fórum tem que funcionar, até para que ele possa articular, podíamos complementar aqui inclusive, a nossa política nacional de mudanças climáticas. Tem que funcionar para que a gente possa ter aprovado, no âmbito do Poder Executivo, uma política nacional de mudanças climáticas também. Além do nosso debate aqui, de Projeto de Lei, o Poder Executivo tem que ter uma proposta de política nacional de mudanças climáticas.

Terceira: “Aprimorar, continuamente, a metodologia de elaboração do inventário nacional de emissões”. Inclusive, adiante d uma maior regularidade na realização deste levantamento. Nós não temos ainda, pouca gente tem, poucos países têm, um inventário de emissões, o Deputado Sarney, o Deputado Gabeira trata disso no projeto, nós temos que ter...

Eu vou repetir o que eu falei do prefeito de Nova Iorque, eu estou citando ele porque eu vi hoje cedo na imprensa. Se ele quer lá reduzir 30% dos gastos de gases de Nova Iorque é porque ele tem, certamente, um controle de emissões em Nova Iorque. Então, nós temos que ter o nosso levantamento. O Governo tem que ter isso com regularidade, tem que atualizar e ir aperfeiçoando esse sistema.

Ao Poder Legislativo e ao Poder Executivo, quais são as nossas recomendações? Dizem que se recomendação fosse boa ninguém dava, né? Mas... quais são as nossas recomendações? “Dotar os institutos de pesquisas públicos de recurso orçamentário, para que possa levar adiante os estudos, para mitigar os efeitos de mudanças climáticas, bem como adaptar o Brasil a essa nova situação”.

Nós verificamos que há uma redução de investimentos nos institutos de pesquisas. Verificamos isso, levantamos e verificamos. O quadro está no Relatório, nós temos que recuperar a capacidade de investimentos desses institutos.

“Adotar políticas estratégicas no sentido de conservar a participação das fontes renováveis da matriz energética brasileira, não ampliando a geração de energia pelo emprego combustíveis fósseis”.

Nossa sugestão, nossa recomendação, por enquanto, como recomendação, depois pode ser uma coisa mais... no final, uma decisão mais forte, mas que nós não autorizemos a ... não autorizar é muito forte, porque energia tem que ser uma decisão estratégica, mas que nós, de fato, não recomendemos a fornecimento de energia por combustíveis, por fontes não renováveis.

“Adotar políticas e estratégias para eliminar o desmatamento ilegal, inclusive, no sentido de estabelecer mecanismos de compensação financeira para financiar a preservação das florestas brasileiras”.

“Implementar uma política vigorosa, de mitigação das mudanças climáticas, a fim de cobrar a mesma postura dos demais países, em especial dos desenvolvidos, e ao mesmo tempo buscar apoio para financiar iniciativas nacionais”.

Ao Poder Legislativo e Executivo Estadual e Municipal, estaduais e municipais: “criar ainda, onde não existe, e dinamizar Fóruns para estudar o tema *mudanças climáticas*, no sentido de avaliar causas e impactos e propor alternativas para mitigação e adaptação em ambiente local”.

Então são essas as recomendações, queria colocar para todo mundo, compreendendo que é um relatório parcial da primeira fase da nossa... Então tem muitas coisas que não estão aqui porque não é para estar mesmo porque, nós não debatemos ainda...

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Sr. Presidente, só para um esclarecimento do Relator...

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Pela ordem, Deputado Sarney Filho.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Esse relatório preliminar...

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Parcial.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Parcial. Foi distribuído agora, para os membros da Comissão.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Foi.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Nós então, temos algum prazo para fazermos algumas sugestões, em cima dele?

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): resolvemos aqui, em conjunto.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Bom, eu acho que deveríamos ter, para que a gente possa aperfeiçoar...

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Sugiro, então, Sr. Presidente, que a gente possa até a semana que vem, semana que vem temos uma reunião para que a gente possa aceitar, nessa semana, as sugestões. Só repetindo e reafirmando e fortalecendo. Ainda dentro das nossas Audiências que nós tivemos, dentro das nossas visitas que nós tivemos, para nós não fugirmos do tempo certo das nossas proposições. Ta certo?

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Eu fiz... Eu acho que o relatório está muito bom e ele incorpora, realmente, todas as nossas preocupações e as sugestões são realmente muito fundamentadas e muito pertinentes. É só para gente dar uma lida com mais calma e tentar, se tiver uma observação ou outra...

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Acho perfeitamente legítimo, natural, e acho que o prazo de uma semana, eu proponho ao Presidente e à Comissão, para que num prazo de uma semana a gente possa estar aqui, para que a gente possa apreciar de fato.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Como houve um acatamento do Relator não há necessidade de votação. Eu passo a palavra ao Deputado Augusto Carvalho.

DEPUTADO AUGUSTO CARVALHO (PPS-DF): É boa a observação do Deputado Zequinha, porque o Relatório do Deputado Rodrigo Rollemberg, como foi lido na hora e aprovado na mesma tarde, eu fui prejudicado porque não tive chance de convencê-lo da importância de um projeto de nossa autoria, que acabou sendo desconsiderado no Relatório, e que veio a ser aprovado na mesma tarde. Até por isso, faço essa questão de ordem, solicitando a V.Exa., que o PL 324/07 possa ser apreciado, ou no âmbito desse Relatório agora, em discussão, ou ainda como um apêndice no projeto que foi anteriormente, meio rapidamente, discutido e aprovado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Solicito a V.Exa. que, acato a questão de ordem, solicito que V.Exa. envie ao Relator, para composição e a discussão desse projeto. Passo a palavra ao Deputado Jorge Khoury, que também quer dar a sua contribuição.

DEPUTADO JORGE KHOURY (PFL-BA): Presidente, companheiros membros dessa Comissão, meu caro Relator. Eu tinha até pedido, antes do Relator ter feito a sua explanação, para dizer que tomei também conhecimento, agora pela tarde, em função da exiguidade do tempo, eu fui logo nas recomendações. E achei muito procedente, Relator, as suas recomendações. Eu entendo que nós hoje trabalhamos sempre contra o tempo e V.Exa. foi bastante pragmático em já preparar esse Relatório Preliminar, e o nosso colega, Zequinha Sarney, já deu encaminhamento a propostas importantes para que tramite, mesmo antes que essa Comissão tenha as suas conclusões auferidas.

O que eu quero dizer era para mais para me congratular com V.Exa. pela maneira célere com que conduziu o trabalho, ao lado do nosso Presidente, e que eu entendo que nós podemos começar a tomar uma série de providências no andamento dos trabalhos, sem comprometer a qualidade, mas também sem perdemos a questão do tempo, para que isso possa acontecer.

Relembrando aqui, esse Seminário que estamos tendo lá na Comissão de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, o colega Rocha colocou aqui, é um dado interessante que me chamou a atenção, e acredito que a todos que lá estiveram, é que enquanto nós estamos discutindo a possibilidade de alteração de dois graus, na questão do clima no mundo, observações feitas na cidade de São Paulo já mostram variações de até oito graus, de bairros para bairros, em função daqueles que têm um cuidado maior com arborização ou coisa parecida, com os bairros outros, que não têm esse mesmo cuidado.

Então, na verdade nós estamos adiante de um problema bastante sério, e que eu entendo, companheiro Presidente e Relator, que V.Exas. estão dando um ritmo que precisa ser dado a esse assunto.

Era essa a observação que eu queria fazer. Obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Obrigado ao Deputado Jorge Khoury, e queria fazer uma observação, já que na discussão do Relatório Preliminar e com o desenrolar do trabalho da Comissão, das Audiências Públicas, a agenda deliberada por esta Comissão, de novas Audiências em Campo Grande, Audiência do Ceará, e a discussão sobre os primeiros projetos propostos pelo Relatório

do Deputado Rodrigo Rollemberg, algumas dúvidas e outras certezas que, observadas por essa Comissão. Eu gostaria muito, até por uma questão de que, pelo menos nas oportunidades que tive de entrevista, a imprensa, na Audiência Pública de Belém, ficou clara essa necessidade, no programa de televisão que participei recentemente com a Deputada Perpétua, e a discussão sobre as fontes de financiamento para o desenvolvimento sustentável, há sempre uma pergunta que fica marcada: o que custa, quanto custa o estabelecimento de um Fundo de Desenvolvimento da Amazônia, o FPE Verde? E quanto custa não tê-lo?

E eu queria aproveitar e recorrer a experiência do Senador Jefferson Peres e pedir a ele que comentasse um pouco sua Emenda à Constituição, já que é um projeto que já foi acolhido pelo Relatório Parcial, porque eu tenho observado um interesse dos parlamentares nesse debate, e entendo que é uma briga que nós teremos, no princípio, com alguns estados, mas que a partir do momento de que há um convencimento do custo de não se ter uma política de desenvolvimento sustentável na região da Amazônia, o que vai custar isso para os outros estados também, a gente passa a ter um debate mais equilibrado. Eu creio que, como nós estamos discutindo um Relatório Parcial, se V.Exa. pudesse falar um pouco sobre a Emenda à Constituição, a PEC nº. 19 de 2000, seria importante para compor o pensamento desta Comissão.

SENADOR JEFFERSON PERES (PDT-AM): Pois não, vou fazer um resumo.

Eu só agradeço a sua sugestão, só não o fiz por iniciativa própria, para não parecer que estou “puxando brasa para minha sardinha”. Um certo constrangimento em fazer isto. Mas já que V.Exa. me provocou. Pois não, um breve resumo.

Eu defendo a tese de que o Brasil precisa ter, nunca teve, um Projeto Nacional para Amazônia. A Amazônia não pode ser desenvolver com os, dentro dos modelos tradicionais, devido a sua enorme biodiversidade que há de ser preservada, pelo menos protegido. Isso exige mecanismos de desenvolvimento, com os quais as outras regiões não contam. Foi por isso que há seis anos eu apresentei esse projeto, que eu chamei de Fundo de Desenvolvimento Sócio-ambiental da Amazônia. Porque eu entendo também, que qualquer planejamento referente à Amazônia será obviamente inócuo, se não dispuser de recurso, recursos que seriam incontingenciáveis e regulares, durante um certo período, pelo menos.

O projeto vincula esse fundo ao saldo que o Amazonas, que a União tem com o Estado do Amazonas. O Estado do Amazonas, em termo de Receita Federal apresenta uma situação curiosa. Todos os estados do

Norte e Nordeste, com exceção de Pernambuco, Bahia e Amazonas, têm déficit com a União. Déficit, tendo como parâmetros, o que a Receita Federal arrecada nesses estados, em cada um desses estados, e o que volta para esses estados em termos de transferências constitucionais de FPM e FPE. Todos os estados são deficitários, alguns altamente deficitários. A União, por exemplo, para o Estado do Acre, o que a União remete para lá, de FPM e FPE, é mais do que o dobro do que a União arrecada lá. Mais que o dobro.

O Amazonas, graças ao PIM, o Parque Industrial de Manaus, só por isso que tem essa situação excepcional. O Pará, veja bem, o Pará, com os grandes projetos minero-metalúrgicos que tem lá, com tudo isso o Pará é deficitário com a União, a União manda para lá mais do que arrecada. O Amazonas, excepcionalmente, devido à enorme receita gerada pelo Parque Industrial de Manaus, tem uma situação excepcional, o saldo vai a 3 bilhões por ano. Ou seja, a União arrecada... O que a União arrecada lá, abatido o FPE e o FPM, sobra para União 3 bilhões de reais por ano. Só Pernambuco e Bahia, no Norte e Nordeste, apresenta o saldo. Amazonas, Bahia e Pernambuco, só.

Então o fundo que essa PEC institui estaria vinculado a isso, ou seja, parte desse saldo do Amazonas com a União, se carregaria recursos do fundo para serem aplicados anualmente em projetos e programas na Amazônia, mas com vinculação também ao meio ambiente. Ou seja, o fundo seria distribuído com toda a Amazônia, mas seria distribuído e rateado pelos estados, e aí o Amapá ganharia um pouco, na proporção da área conservada, da floresta preservada. O estado que tivesse mais área preservada receberia proporcionalmente mais recursos do fundo, como um estímulo, evidentemente para políticas ambientais, em cada um desses estados. É isso.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Agradeço o Senador Jefferson Peres. Passo novamente a palavra à Deputada Maria Helena, que quer dar contribuição, e em seguida, o Relator, Senador Renato Casagrande.

DEPUTADA MARIA HELENA (PSB-PR): Bem, eu quero aqui cumprimentar o Senador Casagrande e o Presidente Deputado Eduardo Gomes, pela condução dos trabalhos, não só pela serenidade, mas como... pelo resultado que hoje é apresentado aqui através do Relatório do Senador Casagrande.

Eu, embora, sendo Suplente, dessa Comissão, sou Suplente do Deputado Sebastião Bala, do nosso bloco partidário, eu quero também, poder apresentar algumas contribuições. Então, eu gostaria de saber que prazo nós teremos para apresentar essas sugestões, que a gente possa apresentar ao Relatório, que

nós acreditamos que serão poucas, mas como agora o Senador expôs, nós representamos um estado, que no Brasil é o estado que detém maiores áreas de conservação. E nós temos projetos importantes, como essa proposta de Emenda à Constituição, que aqui foi mencionada, temos o projeto da Senadora e Ministra Marina Silva, que tramita hoje na Câmara, já está em fase de votação, já foi colocado no Relatório e isso é importante, porque nos faz ver que a floresta em pé pode valer muito mais de que a floresta derrubada, de que o pasto, de que a terra desmatada, a terra nua, enfim, e isso é o ponto fundamental para a redução da emissão de gases poluentes.

Então, eu fico feliz de poder estar aqui neste momento, infelizmente, só pude acompanhar à distância o trabalho da Comissão, mas hoje falta uma Audiência Pública importante, também na Comissão da Amazônia, para estar aqui, porque entendo que esse trabalho é importante no Congresso Nacional, essa contribuição do Congresso Nacional é muito importante para o Brasil. E nós gostaríamos então de se ter a informação, de que prazo nós teremos para apresentar qualquer sugestão, para que a gente possa cumprir com rigor.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): O prazo será, nobre Deputada, Deputados, Senadores, Senadoras, o prazo será até a próxima quarta-feira às 14:30.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Agora, a Deputada aqui me informando, nós vamos ter um ou dois Relatórios Parciais, a depender da decisão desta Comissão, e o Relatório Final em dezembro. Então, é um processo construção. Agora, nós decidimos, alguns aqui não participaram da primeira etapa da Comissão, depois ela foi ampliada, fazer os Relatórios Parciais, porque assim, “Projeto de Lei”, então nós já estamos aqui definindo o que é prioridade para nós, então nós vamos “partir para em cima”, como se diz, para poder a gente aprovar esses projetos. “Recomendações ao Governo Federal”, nós não precisamos esperar dezembro. Posicionamento nosso aqui interno, na Casa, não precisamos esperar dezembro, algumas coisas vão fazendo, na medida que a gente vai avançando nas Comissões.

Mas é fundamental que cada membro dessa Comissão apresente as sugestões. Esse é um documento preliminar, do debate da Comissão. Agora, quarta-feira, a gente tem que aprovar, porque nós tivemos uma decisão de que nós teríamos um Relatório Parcial, para ser apresentado como resultado do trabalho para o dia 5 de junho. Não é para o dia 5 de junho, é porque a gente queria fazer uma agenda aqui na Casa para esse momento do Dia Mundial do Meio Ambiente. É fundamental que a gente entregue alguma coisa para

a sociedade brasileira já como recomendação, na semana que vem, porque é... é quarta, né?

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Eu queria...

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): terça-feira, dia 29.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Eu queria corrigir a informação, o prazo é até terça-feira, dia 29, e por uma questão de organização legislativa, a composição pelos assessores e consultores do Relatório, que auxiliam o Relator, é importante que essas sugestões sejam enviadas na sexta, ou na segunda de manhã, no máximo, para que possam compor o Relatório para a terça-feira, no horário de 14:30 nesse mesmo auditório.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Só para complementar também meu Relatório, nós colocamos aqui na página 21 três temas, que eu acho importante, que nós vamos discutir na Comissão, que nós não discutimos ainda, mas fizemos questão de relatar, de citá-los aqui no Relatório.

Uma questão da Saúde, *mudanças climáticas* versus *saúde*, os efeitos sobre o ser humano, a saúde do ser humano, a questão da defesa nacional e a questão da sociodiversidade. A questão das mudanças climáticas e os povos indígenas, por exemplo. A Deputada Perpétua ali, já gostou.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Que página?

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Está na página 21, só como uma referência, para que a gente compreenda que esse tema, esse temas serão tratados nos relatórios subsequentes.

Da minha parte, então, Sr. Presidente, é isso, se o Senhor me permitir vou falar rapidamente. Acho bom a gente ouvir as entidades que trabalham com meio ambiente. Nós tivemos um espaço, lógico que nosso tempo vai ficando espremido, nós tivemos um espaço durante um ano e nós vamos ter um espaço, acho que a gente vai fazer isso, ouvirmos o Greenpeace, ouvirmos o SOS Mata Atlântica, ouvimos o IPAN, o Instituto IMAZON, ouvirmos as entidades que trabalham, que tem credibilidade, selecionarmos aí uma meia dúzia, oito, dez entidades, que têm credibilidade nacional, para que nós possamos ouvi-las aqui, para que elas possam apresentar o trabalho que elas estão fazendo, até como forma de divulgação desse trabalho.

A outra questão, vocês estão aí com a proposta do Seminário, Internacional, todo mundo já recebeu?

Já. É um Seminário que vai acontecer no dia 28 a 30 de agosto, Seminário Internacional, e sem misturar... isso aqui está uma proposta de composição, e nós gostaríamos que também, que se alguém tivesse

alguma observação, que fizesse logo, para que nós, nós já estamos tendo que adiantar, porque organizar esse seminário é muito difícil.

Dia 18 de junho, nós vamos estar em Manaus. 18 de junho. É uma segunda-feira, numa Audiência Pública em Manaus, então, Maria Helena, você que é da região, precisa estar presente, nós já fomos ao Pará, nós vamos a Manaus agora, depois nós vamos até Tocantins e Campo Grande, vamos a São Paulo, vamos fazer algumas Audiências Públicas fora, e nós queremos que vocês participem dessa Audiência em Manaus. Nós vamos visitar o INPA, na parte da manhã, mais provável, e na parte da tarde, não sei se vai ser na Assembléia Legislativa, na Assembléia Legislativa uma Audiência Pública, com o Governador. O Governador apresentou uma proposta, nessa área, é uma proposta do estado, a gente tem que dá destaque, jogar a luz sobre ela, nós vamos lá na terra do Delcídio, do Senador Delcídio. Então, acho que é importante a gente fazer essas visitas porque acaba também ajudando o estado e a região a despertar e debater o tema.

Nós estamos citando aqui, também, que vai ter que ser discutido nas próximas reuniões, no meu Relatório, a necessidade de um trabalho articulado com a organização do Tratado de Cooperação Amazônico. Perpétua conhece bem esse tema, mas nós temos alguns países, que compõem essa organização e nós poderemos propor um trabalho conjunto desses países, com relação à preservação, às políticas, e até a posição internacional desses países, com relação à Floresta Amazônica. Nós vamos ter que além do Seminário Internacional, no decorrer do ano, fazermos uma atividade para tratarmos da articulação conjunta desses países que têm a Floresta Amazônica presente. O Brasil é o principal, mas tem outros aí que fazem parte da organização.

Presidente, da minha parte é isso, eu agradeço, aí.

Então, na terça-feira, às 14:30, não é isso? As sugestões podem ser encaminhadas antes para poder compilar e apresentar aqui para a Comissão.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): com a palavra o Deputado Sebastião Bala Rocha.

DEPUTADO SEBASTIÃO BALA ROCHA (PDT-AP): Presidente Eduardo Gomes, Senador Renato Casagrande, nosso Relator. Parabéns pelo trabalho, realmente muito importante. Apenas uma questão de encaminhamento, e até de esclarecimento. Eu fiz uma indicação ao Presidente da República, mas é um assunto de âmbito internacional, que não diz respeito às Audiências Públicas, é uma indicação sugerindo ao Presidente da República, fazer gestões de nível junto

aos países desenvolvidos, principalmente a ONU, no sentido de estudar a criação de um organismo internacional e preocupado mais com a segurança global, do meio ambiente, e incluindo a possibilidade de criação da Organização Mundial do Meio Ambiente e do Conselho Global de Segurança Ambiental.

Eu perguntaria se esse tipo de proposição também pode ser apresentada, se precisa de deliberação ou como sugestão para Relatoria para que, eventualmente possa fazer parte também do Relatório se a Relatoria achar procedente, achar importante.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Deputado, acho importante, nós já debatemos esse assunto, aqui, acho que você deve apresentar como sugestão sua, naturalmente o Relatório vai ter que ser apreciado pela Comissão, se alguém destacar contrariamente nós vamos ter que votar no destaque. Mas não creio que alguém tenha posição contrária, um assunto que até já debatemos aqui, que é um uma posição da Comissão. Apresente como sugestão sua para que a gente possa incorporar na proposta que nós vamos apresentar à Comissão na terça-feira que vem.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Nada mais havendo a tratar, eu declaro suspensa a presente reunião, convocando os senhores e senhoras membros para a próxima reunião, no dia 28 de maio, terça-feira, às 14:30, nesse mesmo auditório.

Está encerrada Sessão.

Sessão encerrada às 16h10 Deputado **Eduardo Gomes, Presidente.**

CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO MISTA ESPECIAL “MUDANÇAS CLIMÁTICAS”

Ata Da 12ª Reunião – Realizada em 30 de maio de 2007

Ata Circunstanciada da 12ª Reunião de 2007, da Comissão Mista Especial “MUDANÇAS CLIMÁTICAS”, criada pelo Ato nº. 01, de 2007, “destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil”, realizada em 30 de maio de 2007, quarta-feira, às 15h12, na Sala nº 15 da Ala Senador Alexandre Costa, destinada à votação do Relatório Parcial, tendo aprovação unânime, aprovação por unanimidade do requerimento do Senador Inácio Arruda e audiência pública com o Setor Florestal tendo como convidados palestrantes os Senhores Dr. Bráulio Ferreira de Souza Dias, Diretor interino do Departamento de Conservação da Biodiversidade da Secretaria de Biodiversidade e Florestas do Ministé-

rio do Meio Ambiente (SBF/MMA); Dr. Tasso Azevedo, Diretor-Geral do Serviço Florestal Brasileiro (SFB); Dr. Roberto Smeraldi, Diretor da ONG Amigos da Terra – Amazônia Brasileira e Dra. Paula Moreira, Pesquisadora do Programa de Mudanças Climáticas do IPAM (Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia).

Estiveram presentes os Senhores Parlamentares membros da Comissão:

Deputado Eduardo Gomes (PSDB-TO) – Presidente

Senador Fernando Collor (PTB-AL) – Vice Presidente

Senador Renato Casagrande (PSB-ES) – Relator

Senador Delcídio Amaral (PT-AC)

Senador Inácio Arruda (PCdoB-CE)

Senador Valter Pereira (PMDB-MS)

Senador Arthur Virgílio (PSDB-AM)

Deputado Iran Barbosa (Bloco PT-SE)

Deputado Augusto Carvalho (PPS-DF)

Deputado Luiz Carreira (PFL-BA)

Deputado Rodrigo Rollemberg (Bloco PSB-DF)

Deputado Sarney Filho (PV-MA)

Deputado Ricardo Barros (Bloco PP-PR) - Suplente

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame (PSDB-SP) - Suplente

Deputado Fernando Gabeira (PV-RJ) - Suplente

Deputado **EDUARDO GOMES**

Presidente

SENADO FEDERAL

COMISSÃO MISTA ESPECIAL MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO BRASIL

12ª Reunião da Comissão Mista Especial, Criada pelo Ato nº 001, de 2007, “Destinada a Acompanhar, Monitorar e Fiscalizar as Ações Referentes às Mudanças Climáticas no Brasil”. Realizada no dia 30 de maio de 2007, às 15 horas e 11 minutos.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Havendo número regimental, declaro aberta a 12ª Reunião da Comissão Mista Especial, criada através do ato conjunto número 001 de 2007, do Congresso Nacional, destinada a acompanhar, monitorar e fiscalizar as ações referentes às mudanças climáticas no Brasil. Esclareço que a pauta desta reunião destina-se a continuação da discussão do relatório parcial e ao debate com o setor florestal brasileiro. A ata da reunião passada encontra-se sobre a Mesa. A

coloque em votação... Por solicitação do Deputado Luiz Carreira. Submeto a essa --

DEPUTADO LUIZ CARREIRA (DEM-BA): Estou solicitando, Sr. Presidente.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): --Solicitando a essa Comissão a dispensa da leitura. Srs. Deputados, Srs. Senadores que concordam permaneçam como estão. Aprovado.

Primeiro meus cumprimentos a todos que participam hoje desta Audiência Pública e passo já aqui nessa primeira fase iremos concluir a discussão do relatório, a palavra ao Relator e eminente Senador Renato Casagrande.

Com a palavra o Relator Senador Renato Casagrande.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Muito bem, obrigado Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhoras e senhores, ex-Deputado Casara, que está conosco aqui. Aos... Participar da Audiência Pública, nós já apresentamos o nosso relatório na semana passada e tínhamos marcado para ontem a apreciação do relatório. Recebemos dentro do prazo estipulado sugestões de projetos. Nós temos, nós temos, nós definimos o nosso relatório, só para recordar, nós definimos 7 projetos prioritários para tramitação no Congresso Nacional. Então já estão tramitando, que nós iríamos pedir agilidade na sua tramitação.

E as sugestões que nós recebemos, foram as sugestões da inclusão, do acréscimo, Sr. Presidente, de mais alguns projetos. Um projeto é do Deputado Augusto Carvalho, que institui o programa nacional de qualidade ambiental e dá outras providências. Projeto de Lei número 324 de 2007. O outro projeto que chegou como sugestão, que nós já citamos esse projeto na semana passada, o projeto do Deputado Chico Alencar, que determina a obrigatoriedade para o licenciamento de obra ou atividade utilizadora de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidor e empreendimento capaz de causar degradação ambiental da realização do balanço de emissões. Cada empreendimento tem o balanço de emissões, aí nós já tratamos ou citamos esse projeto na reunião passada e ele chegou como sugestão. O outro projeto do Senador Marcelo Crivella, altera com vistas a fomentar utilização de energia solar, a lei número 10.257 de julho de 2001, estatuto da cidade, para instituir diretriz a ser observada pelos Municípios. Aí então é o projeto do Senador Marcelo Crivella. E o outro, o último projeto sugerido, proposto para a lista é do Deputado Marcondes Gadelha, que permite dedução de despesas com aquisição de bens e serviços necessárias para utilização de energia solar ou eólica da base de cálculo de imposto de renda por pessoa física. Então os dois últimos projetos in-

centivando a energia solar e o último energia solar e energia eólica.

Então são estes os acréscimos que nós tivemos de sugestão em termos de projeto. Temos aqui também do Deputado Jorge Curi, alguns comentários. Comentários. Ele encaminhou para o Presidente Eduardo Gomes dois, três comentários, diz o seguinte: “Apoiar a realização de uma cúpula mundial para o clima, oferecendo o país como sede, a exemplo do que foi feito em 92 na chamada cúpula da terra. A gravidade e urgência do tempo faz com que ele ganhe crescentemente maior necessidade de tomada de decisões, com maior nível de representatividade. O que seria obtido através de uma cúpula mundial formada por chefes de estado, órgãos internacionais e demais autoridades públicas e políticas. Nesse dia já se posicionou o secretário de convenções, quadro das Nações Unidas para mudança climática e o secretário-geral das Nações Unidas, respectivamente”. O outro comentário é página 46 verifica-se a recomendação de uma atuação junto ao Poder Legislativo, Executivo, Estaduais e Municipais. Nesse sentido, cumpre destacar que já existem diversos fóruns para discussão do tema em âmbito estadual, tais como Fórum Paulista de Mudanças Climáticas... Isso aqui, na verdade, nós já temos sugerido no nosso relatório. E o terceiro comentário, por fim, quanto a articulação da Comissão Mista de mudanças climáticas, creio ser e a organização do tratado da cooperação amazônica, crescer possível realização de um trabalho para se conhecer a vulnerabilidade da região amazônica, frente aos efeitos das mudanças climáticas de forma semelhante, que já foi feito para o ártico.

Então são comentários que ele faz, dois, pelo menos o último da organização do tratado Atlântico, do tratado amazônico, nós já temos também uma citação e é uma referência no nosso relatório. O segundo também e o primeiro que ele faz o comentário. São essas essas as sugestões que nós recebemos, Sr. Presidente, submeter a voto, a discussão, primeiro, quem quiser fazer a discussão. E para apreciação de V.Exa.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Pergunto aos nobres Parlamentares se há, agora com a lista final dos projetos, comentário específico sobre algum projeto ou sobre a composição. Foi adicionado, a proposta de adicionar o projeto do Senador Marcelo Crivella, o projeto todo tratando sobre, altera com vista a fomentar a utilização de energia solar. O Relator se reportou aos dois projetos, eu vou ser mais prático aqui, o projeto do Senador Marcelo Crivella e do Deputado Marcondes Gadelha, estimulam a utilização de energia solar, criam incentivos nesse sentido. O projeto do Deputado Augusto Carvalho, que institui o programa nacional de qualidade ambiental e dá outras

providências e o projeto do Deputado Chico Alencar que determina a arbitrariedade para o licenciamento de obra ou atividade utilizadora de recursos ambientais efetiva ou potencialmente poluidoras em empreendimentos capazes de causar degradação ambiental e da realização do balanço de emissões, assimilação ou liberação de gases do efeito estufa. São esses os projetos que, como proposta, seriam adicionados ao relatório. E, portanto, submeto a discussão e votação, Deputado Luiz Carreira gostaria de...

DEPUTADO LUIZ CARREIRA (DEM-BA): Eu queria exatamente esclarecer se essas sugestões vão ser incorporadas à proposição, incorporar já existentes.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): A idéia é essa, se aprovada, nós vamos discutir, na verdade, o relatório apresentado semana passada e estamos discutindo também as Emendas. Vai ser um relatório único naturalmente, né, um acréscimo. Então a discussão é do [inaudível] do todo. Se alguém tem algum...

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Deputado Sarney Filho.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Presidente, nobre Relator, eu me recordo muito bem que quando nós começamos, tivemos a idéia de colocarmos projeto importante na área do clima, para que fosse votado, a idéia inicial era que se escolhesse um projeto, esse projeto menos polêmico possível, que serviria assim como uma espécie de teste para ver como é que a gente iria, como é que a Casa iria se comportar, as Casas iriam se comportar, se havia receptividade e eventualmente até apontar falhas e tentar superá-las. É evidente que isso é uma Casa, uma Casa política e que as decisões são coletivas, portanto, ao longo desse processo todo, uma Comissão especialmente designada pelo Presidente e pelo Relator foi encarregada de fazer. Em vez de escolher uma, escolheram 5. Agora nós já temos mais 4.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Não, escolheram 7.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): escolheram 7, exatamente, agora nós já temos 4, ficam 11 projetos. Eu, evidentemente, tendo em vista já essa posição assumida pela Comissão, eu vou votar a favor da incorporação, mas acho que de certa forma perde um pouco o sentido da gente centrar força numa Emenda só.

Eu, na época, sugeri que fosse a Emenda, o Projeto de Lei que iria fazer uma avaliação sobre as emissões. Exigi que se tivesse a cada 2 anos uma avaliação completa, já que nós só temos uma que é de, baseada em dados de 95.

Então talvez essa fosse a que menos problema tivesse e quero logo dizer que não sou eu o autor dessa proposta. Então não estou advogando em causa própria. Mas eu acredito que, de certa forma, nós poderíamos tentar ainda, nobre Relator, independente do que for resolvido aqui, que eu acredito que vai ser por unanimidade acatado, nesses 11 projetos, tentar ainda assim se colocar energia, força, prioridade dentro de um projeto para que a gente pudesse, ainda nesse primeiro semestre, apresentar uma vitória por menor que seja, simbólica, mas que é de suma importância nesse nosso projeto. Era isso, Sr. Presidente.

DEPUTADO RODRIGO ROLLEMBERG (PSDB-DF): Posso...

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Deputado Rodrigo Rollemberg.

DEPUTADO RODRIGO ROLLEMBERG (PSDB-DF): Eu quero cumprimentar o Presidente, o Relator Senador Renato Casagrande, os demais Parlamentares. Me senti estimulado a falar, porque eu fui o sub-Relator da Comissão que analisou os projetos. E, na verdade, nós indicamos 7 projetos, mas nós fizemos um livro de hierarquização, nós dividimos em dois grupos. O primeiro grupo de 5 projetos, que foram os projetos que institui a política nacional de enfrentamento em questões das mudanças climáticas, de autoria do Deputado Mendes Thame, um projeto de autoria do Deputado Sarney Filho, que obriga a certificação na compra de madeiras utilizadas em compras públicas. Um projeto do Deputado Fernando Gabeira que cria um inventário nacional das emissões e das reduções certificadas. O projeto de autoria do Deputado Eduardo Gomes, que inova ao criar incentivos para projetos de mecanismo de desenvolvimento limpo e o projeto de inspeção veicular. Todos esses projetos, e acrescentei dois, criação do fundo do FPF verde e ao mesmo tempo a criação do fundo da Amazônia ocidental, como dois projetos que precisariam ser aprofundadas as discussões a respeito deles. Deixei muito claro naquela ocasião que todos esses projetos, na verdade, eram idéias positivas que mereciam amplo aprofundamento do debate por esta Comissão. E alertei naquela ocasião que 4 desses projetos, foram projetos apresentados ainda este ano. O que mostra, essa é uma temática nova, enfim, apenas o da inspeção veicular seria um projeto pronto para a pauta. Agora outros projetos se apresentam com todas as idéias importantes, interessantes e que acho que vale a pena a Comissão se aprofundar sobre elas. Eu quero fazer uma questão de, na verdade é um questionamento. Como é que nós vamos tratar isso? Porque a gente sabe que a tramitação na Casa não é uma coisa tão acelerada. Nós temos grande parte desses projetos, projetos apresentados ainda este ano.

O que, na verdade, quando eu apresentei na minha cabeça, quando apresentamos a proposta para a Comissão, era exatamente para que a Comissão pudesse se aprofundar sobre esses projetos, certamente aperfeiçoá-los, emendá-los, modificá-los para, talvez, ao final do trabalho dessa Comissão, apresentar como propostas endossadas pela Comissão. Existia uma expectativa de que se buscasse um projeto ou dois projetos, alguma coisa que pudesse já ser votado da semana do meio ambiente, o dia nacional do meio ambiente, na semana do dia nacional do meio ambiente, que é 5 de junho, já como uma contribuição desta Comissão.

Eu penso, concordando com o Deputado Sarney Filho, que desses projetos que estão aí, o que talvez estivesse mais próximo de uma versão definitiva e que acho que seria, talvez o mais fácil de promover um consenso das duas Casas do Congresso Nacional, seria o do Deputado Fernando Gabeira, porque na verdade o projeto prevê algo que já está no protocolo de Kyoto, que prevê que os países terão que realizar anualmente um inventário das suas emissões de gases de efeito estufa e das suas reduções certificadas. Eu até teria uma sugestão que deveríamos mudar a ementa, porque na ementa do Deputado Fernando Gabeira fala de um sistema de vigilância e na verdade eu acho que é um inventário mesmo, mas eu acho que se há desta Comissão o interesse em apresentar um projetou ou uma iniciativa que pudesse construir já um consenso em torno desta Casa, eu acredito que este é o que estaria mais próximo disso. Sem tirar o mérito das outras idéias que considero todas elas muito importantes e acho que a Comissão deveria se aprofundar sobre elas no sentido de aperfeiçoá-las.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Deputado Luiz Carreira.

DEPUTADO LUIZ CARREIRA (DEM-BA): Eu queria aproveitar também para ir na mesma direção do Deputado Sarney Filho, do Deputado Rollemberg. Porque quando nós discutimos inicialmente a intenção era exatamente essa. Era primeiro fazer, arrolar os projetos que estavam em tramitação na casa, selecionar alguns que estavam em estágio mais avançado de tramitação e tentar viabilizar um ou dois projetos desse ainda nesse semestre, se fosse possível, se não, logo que se retomar o período de recesso e se iniciar o próximo semestre.

O que eu vejo, eu acho que o melhor caminho seria esse. Quer dizer, a gente teria tempo de discutir melhor os projetos que estão elencados, nesse conjunto de projetos priorizados, digamos assim, mas concentrar esforço em um ou dois, no máximo, projetos que estejam em condições de ir para votação. Pedir urgên-

cia, urgentíssima, enfim, fazer uma articulação forte aí entre as duas Casas de forma que a gente possa votar já como resultado e produto dessa Comissão, a iniciativa de um dos Deputados dessa Casa ou Senador. Seja lá o projeto que tiver em melhor condições. Parece que o projeto do Deputado Gabeira é o que tem melhores condições hoje de poder ser votado. A gente poderia concentrar esforço nisso, sem nenhum prejuízo de agregar esses projetos aqui ao relatório, até porque alguns se refere, por exemplo, a energia eólica que tem dezenas de outros projetos tramitando na Casa. Então, também sobre o mesmo tema. Mas se vamos discutir especificamente cada um, vai acabar, ou amplia ou reduz mais. Mas na verdade, eu acho que, talvez, para mim o melhor seja isso.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASA-GRANDE (PSB-ES): Só para esclarecer, os 7 projetos iniciais foram apresentados pelo sub-Relator. Os 4 projetos, o que chegou de sugestão até segunda-feira que era o prazo, nós apresentamos aqui, tá certo? Não é que não tem nenhuma avaliação de mérito nos 4 projetos apresentados não.

DEPUTADO LUIZ CARREIRA (DEM-BA): Queria só acrescentar, na verdade quando nós discutimos na Comissão, Deputado Rollemberg sabe, primeiro ficou de se fazer uma avaliação, já um estudo mais profundo de cada projeto, para depois fazer uma seleção, um pente-fino, efetivamente do que poderia tramitar mais rápido. Já chegou mais ou menos alma conclusão. Agora existem dezenas de outros projetos que podem ser objeto de avaliação pela sub-Comissão por essa Comissão, no decorrer dos trabalhos que vamos ter pela frente.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Tá ótimo. A lista ela é credencial. Eu acho que como há uma dinâmica de trâmite legislativo, nós podemos até ser surpreendidos por projetos mais difíceis, terem mais facilidade de tramitação, por causa da repercussão na mídia, por conta da circunstância do que o projeto. Então eu acho que a lista é credencial, passo a palavra ao Deputado Mendes Thame, observando que os nossos expositores já se encontram à nossa Comissão, para promovermos a aprovação do relatório. Com a palavra o Deputado Mendes Thame.

DEPUTADO MENDES THAME (PSDB-SP): Senhoras e senhores Deputados. Acho que dá um enfoque para enfrentar os problemas ambientais, como a gente sempre temos dito. Tem 3 vertentes, a legislação, investimentos públicos e privados e a questão da conscientização.

Na área da legislação, nós podemos dividir e também subdividir em duas partes. Uma é a legislação com referência a participação do Brasil no âmbito

internacional, já que é um problema que envolve todos os países. Portanto, esses projetos do Deputado Sarney, Deputado Gabeira e outros que implicam em criar diretrizes, quase que rumos para a atuação do Brasil no âmbito internacional, são absolutamente indispensáveis. Mas, por outro lado, não dá para deixar de termos uma política nacional, uma política que implique a todos os atores aqui, uma política que condicione o comportamento nosso, interno. Porque uma coisa é nós termos uma posição perante o mundo, mas ela tem que estar consistente e coerente com o que nós estamos cobrando de nós mesmos. Por isso uma política nacional de mudanças climáticas, que defina o papel dos atores, do setor privado, da questão de como nós vemos o desenvolvimento sustentável, a questão da sustentabilidade, dos consumidores, a posição do cidadão aqui em relação ao problema, também é algo fundamental. Se nós definirmos essas duas linhas, dois projetos, ou 4 projetos, ou 6 projetos, não importa, mas essas duas para não termos como sermos cobrados, de que só estamos atuando numa das vertentes. É isso.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Eu passo a palavra ao Relator, Senador Casagrande para encaminhar a votação. Gostaria de pedir ao Deputado Sarney Filho, que assuma um minutinho, por favor, a presidência que eu tenho que me ausentar um instante.

[troca de presidência]

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): Só... Bem, eu quero fazer a seguinte proposta, tá. Nós, nós temos 4 sugestões que foram acrescentadas a 7 sugestões que nós tínhamos recebido do sub-Relator e da Subcomissão que estava tratando dos projetos.

Não fizemos uma avaliação de mérito dessas 4 sugestões, mas foi dito aqui uma coisa que eu acho importante. Tem projetos aqui que tratam de energia solar e energia eólica, que tem dezenas de projetos tramitando na Casa. Nós vamos meter a nossa mão na cumbuca lá para escolher um ou outro. Eu acho, eu acho desigual, tá certo? Essa relação. Então eu queria fazer uma proposta, tá, que nós possamos manter os 7 que nós tínhamos, nós tínhamos avaliado na Comissão, na Comissão. Essa relação não é uma relação estanque, fechada que a Comissão pudesse ter a avaliação desses, fazer uma avaliação desses 4 que foram sugeridos, para verificar se a gente inclui posteriormente algum desses nessa nova relação. Então queria, para nós não passarmos por cima da Comissão que foi composta por esta Comissão Mista, que esses 4 pudessem ser também encaminhados a Comissão para uma avaliação. Tá certo? Ficaríamos neste mo-

mento com 7, desses 7 a Comissão poderia nos dizer um ou dois projetos, que nós traríamos, trataríamos como a prioridade das prioridades. E o conjunto do que a Comissão decidir, nós conversaríamos com o Presidente Renan e com o Presidente Arlindo Chinaglia, mas estaríamos num trabalho mais intenso em relação a essa questão das emissões, com relação a extensão veicular. Aí a Comissão traria para nós essa lista de novo dessa peneira que vai passar, tá certo, essa nova avaliação. Então queria fazer esta sugestão com relação a projetos. Tá certo? E queria propor ao Presidente, então, que pudesse, se não tiver ninguém que discorda desse encaminhamento, Sr. Presidente, decidido isso, a gente pudesse então colocar o relatório com um todo em votação.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Só faço na condição de sub-Relator a pergunta de qual seria o prazo para essa Subcomissão analisar esses 4 e, ao mesmo tempo, os outros, os 4 e mais os 7 para definir uma prioridade entre eles.

SR. RELATOR SENADOR RENATO CASAGRANDE (PSB-ES): 10, 15 dias tá bom?

SR. PRESIDENTE DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Duas semanas, duas semanas. Muito bem, então eu coloco em votação a proposta que o Relator acaba de formular. Em votação, aqueles que forem a favor permaneçam como estão. Só para efeitos de gravação, também coloco em votação o relatório parcial. Aqueles que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Também já faz parte da nossa pauta um requerimento do Senador Inácio Arruda que já está, inclusive, incluído na pauta, mas que precisaríamos formalizar para que legalmente a gente pudesse ter a estrutura para essa convocação. Trata-se de um requerimento que solicita que seja realizado uma visita desta Comissão ao estado do Ceará. A fim de contatar o processo, a fim de constatar, está errado aqui, o processo de desertificação que aflige áreas no interior do estado. Mais especificamente no nordeste setentrional e conhecer uma usina de geração de energia eólica. Em discussão, não havendo quem queira tratar, em votação. Aqueles que foram a favor, permaneçam como estão, aprovado. Então nós passaremos imediatamente, já que temos convidados aqui, para a abertura, para os convidados, as exposições que foram. Convido, é... Convido para abrir a exposição o Dr. Bráulio Ferreira de Souza Dias, diretor-interino do Departamento de Conservação de Biodiversidade da Secretaria de Biodiversidade e Floresta do Ministério do Meio Ambiente. Ainda continua assim o nome da Secretaria mesmo, Dr. Bráulio, ou já mudou? Passo a palavra, portanto, ao Dr. Bráulio. Logo após, nós iremos... Iremos ouvir

o Dr. Tasso Azevedo, diretor-geral de serviço florestal brasileiro, a quem eu convido a fazer parte da mesa também e o Dr. Roberto Smeraldi, que será o terceiro explanador, aqui também.

Já falei. Agora vamos convidar o Dr. Roberto Smeraldi, diretor da ONG – Amigos da Terra, grande conhecedor dessa problemática aí, companheiro que ajuda muito as causas ambientais para fazer parte da Mesa também.

E nós temos ainda Dra. Paula, assim que o primeiro orador acabar a exposição, a Dra. Paula também já está convidada para ocupar. Eu estou seguindo a ordem aqui. Não houve nenhuma discriminação. Então, quantos minutos tem regimentalmente? S.Exa. tem 15 minutos para fazer a sua exposição. Até 15.

SR. BRÁULIO FERREIRA DE SOUZA DIAS: Ok, obrigado, boa tarde a todos, Sr. Presidente, Relator. Eu vou fazer uma apresentação, já está carregado ali, mostrando os principais resultados de alguns estudos que o Ministério do Meio Ambiente encomendou à comunidade acadêmica brasileira, para que a gente pudesse ter um conhecimento melhor sobre os impactos previsíveis sobre, de mudanças climáticas sobre os diferentes biomas do país. A nossa idéia é que nós precisamos começar a incorporar no planejamento público esses cenários, para que a gente possa tratar de intensificar tanto as ações de mitigação, como também começarmos, é estranho, estava direitinho quando nós testamos aí. [Risos].

Na hora do teste funcionou. Mas a nossa preocupação, Srs. Deputados e Senadores, é que pelos relatórios do IPCC, do painel intergovernamental de mudanças climáticas e esses estudos aqui no Brasil confirmam, quer dizer, o fenômeno de mudança climática já chegou, já começou e nós temos que já começar a tomar ações, não só de mitigação, mas também ações de adaptação. Então o Ministério do Meio Ambiente contratou uma série de estudos sobre mudanças climáticas globais e os efeitos sobre a biodiversidade brasileira. Seguinte. Esses estudos foram contratados em 2004, cobrindo 3 áreas, caracterização de padrões do clima atual e cenários climáticos para o Brasil, pegando os modelos do IPCC, mas fazendo uma modelagem com uma melhor resolução espacial para os biomas brasileiros. Um estudo sobre efeitos de elevação do nível do mar e estudos sobre indicadores, para que a gente possa fazer um monitoramento de mudanças climáticas sobre os ecossistemas brasileiros. Seguinte. Rapidamente, na parte de mudança climática, isso afeta a questão dos ecossistemas, a elevação do nível do mar, afeta os ecossistemas costeiros, foram contratados, inicialmente dois estudos, um efeito a Estuário Santos-São Vicente, em São Paulo. (Seguin-

te, seguinte). Essa é a área do Estuário Santos-São Vicente. (Seguinte).

E esse projeto construiu uma maquete, numa área de 750 metros quadrados construída. Essa maquete é uma maquete de hidráulica, em que são testados efeitos de diferentes níveis de elevação do nível do mar e efeitos sobre salinidade, de inundação de zonas costeiras, impacto sobre manguezais, restingas, etc. Então é uma maquete em grande escala, que está funcionando, isso é lá na USP, em São Paulo. (Seguinte). Na politécnica. Então já tem uma série de resultados sobre a vulnerabilidade, porque eu acho que essa é uma das preocupações nossas aqui no Brasil, a gente tem que ter clareza sobre quais são as situações de maior vulnerabilidade no Brasil, para que a gente possa direcionar melhor as políticas públicas. (Seguinte).

Então já tem uma série de resultados, eu não vou comentar agora que eu vou comentar o estudo maior. (Seguinte). O outro estudo de elevação do nível do mar, já concluído é na Foz da Lagoa dos Patos, lá no Rio Grande do Sul. Feito por uma equipe da FURG. (Seguinte). Essa é a localização geográfica. (Seguinte). E ali então uma série de cenários mostrando as situações. Esses estudos pegaram vários níveis. Nós pedimos, como ainda há uma série de incertezas, nós pedimos que trabalhassem com vários níveis elevação, do nível do mar entre zero e um metro de elevação. Então tem esses vários cenários. (Seguinte). Aí já tem então, mostrando, por exemplo, que o cenário principal indicado pelo IPCC, que é uma elevação de meio metro da costa do nível do mar, quais seriam os tipos de impactos que ocorreriam nesses economia sistemas costeiros e nas populações que vivem e dependem dos recursos pesqueiros e dos economia sistemas florestais costeiros. (Seguinte). E rapidamente só vou mostrar os títulos desses outros estudos de indicadores, desde indicadores com proteínas que são sensíveis a variação da temperatura. (Seguinte. Seguinte). Passando por composição, alteração na composição de peixes estuarinos. (Seguinte. Seguinte. Seguinte, por favor). Áreas de recifes, usando Acúmulo de calcário de organismos com que produzem calcários, bentônicos nesses recifes. (Seguinte). E também vegetação no Pantanal. Então isso para dar uma idéia geral desses estudos que nós contratamos.

Mas eu vou concentrar aqui em destacar alguns resultados do principal estudo. (Seguinte). Que é um estudo que nós já distribuímos aqui para os senhores, que é esse estudo chamado: “Mudanças climáticas globais e seus efeitos sobre a biodiversidade”. Coordenado pelo Dr. José Marengo do CPTEC-INPE, esse documento em versão papel está esgotado no momento, mas temos em versão, em eletrônica, está

no portal do Ministério do Meio Ambiente e eu trouxe aqui um CD, que tem esse relatório integral com uma série de outros estudos sobre esse tema. Esse estudo é uma parceria entre o CPTEC, o Centro de Previsão do Tempo lá do INPE, junto com o instituto de astronomia geofísica e ciências atmosférica da USP e a fundação brasileira para o desenvolvimento sustentável. (Seguinte). Essa é a equipe. Eles trabalharam, basicamente, com os cenários e modelos do IPCC, os senhores sabem que o IPCC trabalha com cerca de uma dúzia de grandes modelos desenvolvidos, pelos principais países do mundo. O Brasil é um dos poucos países em desenvolvimento, que gerou um modelo próprio, o INPE, desenvolveu um modelo brasileiro. E esse estudo que o Ministério contratou está baseado tanto nos estudos do IPCC da avaliação 3 do IPCC, que foi 2001, quanto dessa avaliação nova, cujos os resultados estão sendo divulgados agora esse ano. Já saiu o relatório, o sumário executivo para tomadores de decisão do grupo trabalho número um, número dois e número três. E ao longo do ano será lançado o relatório completo. (Seguinte). O trabalho é dividido em duas etapas, olhando no último século, para ver se já há tendências claras de mudança climática. E a seguinte, olhando para o próximo século, para ver tendências claras. O relatório trabalhou só com dois cenários, o cenário A2, que é o cenário mais pessimista, quer dizer, se nenhuma medida de mitigação adicional for tomada e o cenário B2, o cenário otimista. Se todas as oportunidades de mitigação forem implementadas a contento, de forma a reduzir o tamanho do efeito estufa. E concentrou-se, eu vou apresentar particularmente os resultados mais para o último triênio, os últimos 30 anos desse século. Então de 2070 a 2100. Porque existe mais certitude, mais precisão nos cenários de previsão para as últimas décadas do século, do que para os próximos anos. (Seguinte). Esse, olhando então a primeira parte é o último século, um padrão está muito claro que é o aumento de temperatura na parte sul, Sudeste do Brasil, Bacia do Prata. Então essa região do Bacia do Prata tem tendências claras de aumento de temperatura nesse último século. (Seguinte). E particularmente, aí estão alguns dados de cidades brasileiras também, mostrando um aumento de 07% de, da média de temperatura anual nessas cidades. Lembrando que quando a gente fala de médias, podemos esperar variações muito mais fortes dos extremos, de temperaturas das máximas e mínimas e dos eventos extremos associados de secas, de chuvas fortes, etc. (Seguinte).

E esse daqui é a tendência de chuva, também mostrando, nesse último século, uma tendência maior de precipitação na Bacia do Prata. O restante da Amé-

rica do Sul e do Brasil, não há um padrão ainda muito claro de alteração. Há grandes flutuações, então em parte da Amazônia, em parte do nordeste as vezes chove mais, chove menos, mas não há ainda um padrão muito claro nesse último século. (Seguinte). E essa é a tendência de aumento de chuva no sul do Brasil, também isso é úmida tendência bem comprovada, forte. (Seguinte). E claro, as consequências, cheias, nessas regiões, inundações. (Seguinte). Essa aqui são alterações da intensidade da frequência. Então há um aumento nesse, nesse, principalmente no último meio século, um aumento da intensidade e do número de dias com chuvas intensas nessa região sul, Sudeste. Essa interrogação para a Amazônia e nordeste é um fato que eu gostaria de chamar atenção da Comissão. Uma das dificuldades para que o Brasil possa fazer esse tipo de trabalho de modelagem, com cenários com maior precisão geográfica, com escala de resolução maior, não é possível no momento fazer nessas outras regiões do Brasil, por falta de dados, de séries históricas disponíveis para esse trabalho. Então um dos problemas chaves é a questão de verba para, por exemplo, informatização, por exemplo, o DNMET, o instituto, o Departamento Nacional de Meteorologia. Os dados de um século de coleta de dados meteorológicos, ainda estão em folhas anotadas a mão, até hoje, até hoje isso. Então o INPE não pode ter acesso e fazer modelagem com esses dados. É uma, parece uma besteira, mas é um dos problemas que dificulta o avanço nesses estudos. (Seguinte). Esse aqui é a mesma coisa com relação a dias quentes, então mostrando particularmente no Sudeste do Brasil uma tendência clara nos últimos 50 anos de aumento da temperatura, particularmente, aumentando a média, a máxima diária e redução da mínima diária. As noites estão ficando menos frias no Sudeste do Brasil. (Seguinte). Isso é um resumo, mas vou mostrar através de ilustrações. (Seguinte). Olhando daqui para frente, essa é a tendência dos cenários, então, do IPCC, olhando o Globo como um todo, o cenário A2 é o cenário então das emissões máximas, com pouca ação de mitigação e nós vamos olhar esse cenário e o cenário B2, que é próximo do que está para o B1, que é um cenário mais otimista, mas mesmo nesse cenário otimista, significa aumento de emissões de gases e, portanto, o fenômeno de efeito estufa vai se intensificar. (Seguinte). Então esses cenários que foram trabalhados. (Seguinte). Esses estudos, então foram feitos pegando os modelos, pegou-se 6 modelos, o IPCC trabalha com 12 modelos, o INPE pegou 6 desses modelos e trabalhou com esses dois cenários extremos, o A2, o mais pessimista e o B2 o mais otimista. E trabalhou para diferentes regiões do país. Então a Amazônia, Nordeste, Bacia do Prata, etc,

fazendo as simulações de como é que isso evoluiria, e os senhores vêem que para todos há uma tendência de crescimento. Quer dizer, mesmo no cenário mais otimista, há uma tendência de crescimento de concentração de gases de efeito estufa e, portanto, aí já é um gráfico de tendências de aumento de temperatura. Média da temperatura. (Seguinte).

Aqui com relação às chuvas. Com relação às chuvas, os modelos prevêem um pouco mais de variabilidade. E essa, e os senhores certamente vão nos pedir: “Bom, mas nós queremos ter cenários mais precisos, com menor variação das estimativas”. Bom, isso requer uma base de dados mais sólida, com um número maior de pontos de dados meteorológicos, hidrológicos, etc. No país, só assim será possível a gente chegar a cenários mais precisos, com menor variação no futuro. (Seguinte. Vamos passar esse daí. Próximo). Então, aqui é um resumo para o último, as últimas 3 décadas desse próximo século, comparando com as últimas 3 décadas do século que acabou. Então dois 2071 a 2100, aqui à esquerda, comparando a direita com os últimos 30 anos, de 1961 a 90 do século que passou. Mostrando anomalias, quer dizer, a ocorrência de anomalias de chuva. Então fenômenos de seca no cenário. [Soa a campainha]. Otimista B2 e A2, comparando então... (Ok), comparando a situação, mostrando um agravamento. E aqui, particularmente, a temperatura, está muito claro, a tendência de aumento dessas temperaturas. (Seguinte).

Aqui para chuva, também mostrando particularmente no cenário A2 pessimista, particularmente toda a região amazônica vai ter, particularmente a parte da Amazônia oriental, há uma tendência de aumento muito forte de calor e redução de chuvas. (Seguinte). Vamos passar aqui para chuvas. Então esses são tendências gerais, com relação no cenário A2, mais pessimista no final desse século, o aumento das frequências e noites quentes, por exemplo. (Seguinte). Aqui aumento da frequência de chuvas intensas e com grandes enchentes. (Seguinte). Aqui com relação ao índice de dias secos consecutivos e vejam o agravamento da situação do nordeste no Brasil. (Seguinte). E esse aqui é um mapa resumo desse índice de mudanças climáticas, mostrando que os efeitos vão ser mais fortes no nordeste e na Amazônia no Brasil. (Seguinte).

E esse mapa que eu gostaria de enfatizar as minhas observações finais. Esse é uma, a esquerda é um modelo da, dos grandes biomas brasileiros. Qual é a situação hoje, que o modelo consegue retratar. Então obviamente é um mapa grosseiro, mas em verde as áreas onde predominam floresta e em rosa área de cerrado, em vermelho as áreas sem-áridas da caatinga e do chaco. Vejam no mapa da direita, em 2100, que a

parte central do nordeste, a tendência é de se transformar num ecossistema árido. Então vai deixar de ser um ecossistema semi-árido para se transformar num verdadeiro deserto. Essa é a tendência, né, de todos esses modelos. E vejam a parte oriental da Amazônia, a parte oriental da Amazônia, a prevalecer essas tendências, deixará de ser coberta majoritariamente por floresta e passará a ser uma área de transição e de savana, com invasão do cerrado naquelas áreas ou das chamadas savanas Amazônicas, que são mais pobres em termos de biodiversidade do que o cerrado. E uma tendência de aumento da área, ou pelo menos do potencial de área florestal no sul do Brasil. Então esses são os cenários principais com os quais nós temos que lidar. Claro que isso aí são só tendências médias e uma das coisas que nos preocupa muito, são os fenômenos extremos, em termos de secas, em termos de chuvas fortes, etc, que vão causar grandes catástrofes ambientais e humanas.

Então a nossa preocupação é que já temos dados hoje suficientes para mostrar que há cenários preocupantes, que mesmo que possamos intensificar as ações de mitigação, e isso é absolutamente necessário, será impossível reverter parte desse quadro, infelizmente essa é a conclusão atual. Quer dizer, nós podemos, sim, reduzir o tamanho do impacto, mas nós não poderemos reverter já essas tendências. Infelizmente. Portanto, eu acho que para nós está muito claro, não basta continuar dando atenção para as ações de mitigação, já temos que começar a dar atenção também para a adaptação. Então essa é uma, eu acho que é uma mensagem clara desses estudos. De nossa parte nós vamos continuar a trabalhar junto com o setor acadêmico e MCT para que a gente consiga gerar cada vez mais previsões com melhor resolução espacial e poder incorporar isso no planejamento de, das ações do setor público. Por exemplo, só um lembrete, a agricultura vai mudar completamente as áreas de ótimas para diferentes culturas agrícolas no país. E será necessário desenvolver novas variedades agrícolas adaptadas a essas novas condições. Portanto, um aspecto chave é a proteção e resguardo dos recursos genéticos, que nós vamos estar perdendo se a gente não fizer um esforço agora, imediato, de proteger esses recursos genéticos que vai nos dar, vai ser parte da solução futura. Obrigado.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Nosso agradecimento ao Dr. Bráulio Dias. Eu convido para a segunda explanação o Dr. Tasso de Azevedo, diretor-geral de serviço florestal brasileiro. Passo a palavra ao Dr. Tasso Azevedo. Ao passo que convido para compor a Mesa a Dra. Paula

Moreira, que representa nesta audiência o IPAM, o Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia.

SR. TASSO AZEVEDO: Boa tarde a todos. Agradeço o convite para essa apresentação. De fato eu vou só rapidamente fazer uma breve, uma breve colocação primeiro sobre o que representa o tema floresta para o clima em termos, tanto do impacto das florestas para gerar mudanças climáticas quanto o oposto, como elas são impactadas. E rapidamente falar um pouco sobre esses potenciais impactos no Brasil, óbvio que o Dr. Bráulio já adiantou bastante coisas, mas botar alguns exemplos específicos e algumas das coisas que devem ser feitas, para que a gente possa enfrentar esse problema. Vou ser bem breve. Pode ir passando. De forma geral, dos gases do efeito estufa, no mundo, cerca de 25% do gás carbônico, e aí enfim, metano e outros, 50% e 70% dos nitratos, são originários de alterações luz do solo. Seja o desmatamento para conversão a agricultura, seja conversão de áreas agrícolas para outros tipos de uso agrícola mesmo ou substituição de florestas. Então é uma contribuição bastante importante, que a gente tem das florestas para o efeito, o efeito estufa. (Pode passar).

As florestas, elas representam, em primeiro lugar um bruta de um estoque de carbono, é o maior estoque que a gente de carbono, está nas florestas, junto com o estoque que a gente tem de matéria orgânica nos oceanos. Então são 792 giga toneladas de carbono, que estão estocados nas florestas no mundo inteiro. E ao contrário do que parece, o balanço do estoque de florestas no planeta, ele é positivo. Ou seja, as florestas estão capturando anualmente cerca de 2,6 giga toneladas de carbono e emitem 1,6. Então, e no conjunto das florestas do mundo elas estão captando em vez, estão prestando esse serviço muito importante de captar. O problema é que é desigual o que é, quem está contribuindo com emissão e quem está contribuindo com captura. Eu acho que o próximo slide, ele mostra isso. Esse, esses círculos, eles dão uma dimensão de quanto que cada região do planeta contribui em termos das emissões a partir de florestas. E a gente pode ver que a América do Sul e a Ásia dão as principais contribuições junto com a África. E se a gente olhar o próximo slide, ele é bem significativo, ele mostra o que está em vermelho são as regiões do mundo que estão contribuindo com emissões. Ou seja, o balanço é negativo, e o que aparece em verde é onde está se capturando. Então a contribuição é positiva em relação ao mundo. De forma geral, a América do Norte, a Europa, a China, Japão, um pequeno pedaço da Tailândia e a Índia são países que tem um balanço, são regiões que apresentam um balanço positivo. Ou seja, elas estão hoje capturando mais do que estão emitindo. Em

algumas situações, é simples em porque a floresta já tinha ido antes e agora ela está retornando e os estoques estão aumentando nessas florestas, então elas capturam mais. Em outras regiões, como é no caso do Brasil, notoriamente, enfim, boa parte da América, das Américas, tirando a Costa Rica que também tem balanço positivo, e na África central e no Sudeste asiático, esse balanço é bastante negativo. Ou seja, a gente está emitindo muito mais do que a capacidade de capturar. (Pode passar o próximo). Bom, isso, essas mudanças todas no clima, a gente pode andar para lá e para cá com esses número, mas fala-se normalmente na temperatura da terra, uma grande mudança no padrão de chuvas e um aumento do nível do mar. Como isso, essas mudanças que estão ocorrendo e não só por causa do uso, da mudança do uso da terra, mas por causa de todos os níveis de emissão, elas impactam florestas. Então tem. (Pode passar). Essa figura representa-se de uma forma bem dramática, a seca aqui da Amazônia no lado esquerdo, os incêndios na Califórnia no lado direito, ali em baixo, os maiores da história aconteceram nos últimos 3 anos, nós tivemos 3 dos, das 4 piores eventos de incêndio nos últimos 50 anos na, por exemplo, na costa leste americana e assim por diante. Pode passar o próximo.

Então são 3 grandes efeitos que a gente tem em florestas. Ele tem uma propensão a mudar a composição de espécies. Especialmente nas zonas tropicais. Porque quando você tem extremos, o que gera diversidade na região tropical é o fato de existir poucos extremos. Então o clima é mais ou menos muito parecido ao longo de todo o ano. Isso faz com que você tenha uma diversidade muito grande de espécies que podem combinar. Quando você aumenta os extremos, você diminui o número de espécies que podem conviver com esses extremos. Então é muito provável que exista uma mudança de composição de espécies, especialmente nas regiões tropicais. Tem um aumento significativo de incêndios florestais. Esses aumentos, eles são, hoje, o aumento de incêndio florestal é a principal preocupação, para vocês terem idéia, da FAO, na área de florestas da FAO, que é um órgão das Nações Unidas, que trata do tema de florestas e agricultura, com relação a florestas hoje. Esse é o principal tema de debate. O aumento dos incêndios nos últimos anos, ele foi maior do que qualquer outra, qualquer previsão que se podia imaginar ou pensar. E notadamente os incêndios na região do Canadá, nos Estados Unidos, na Austrália, que são extremamente perigosos, inclusive, para áreas urbanas, e agora mais significativamente os incêndios que estão acontecendo na Indonésia, que são florestas que tem a mesma, aliás, tem 8 vezes mais biomassa em baixo do solo do

que em cima do solo. Então quando começa a queimar a floresta as nossas emissões, no nosso caso, são de 100, 200 toneladas por hectare, na Indonésia são de 1000, 1200, 1300, até 1400 toneladas de carbono por hectare que são emitidas, quando você tem esses processos, e são incêndios descontroláveis, porque o fogo vai por baixo da terra. Não tem como se apagar por um processo de uma chuva, assim por diante. Pode, bom, e um último exemplo que eu queria dar e muito importante esse, é que existe uma combinação direta sendo traçada agora com o aumento da frequência e quantidade de pragas e doenças. Eu vou passar um exemplo que veio de uma reunião que a gente tem feito nos últimos 2 anos, a gente tem reunido os diretores gerais dos serviços florestais dos 10 países com maior área florestal do mundo, e um dos temas que a gente discutiu na reunião passada foi a questão da mudança climática. Esse foi um exemplo apresentado por um colega nosso do Canadá. (Pode passar).

Esse besouro chamado Mountain Pine Beetle, o besouro de pinho de montanha, ele tem a dinâmica de vida, do ciclo de vida, em que ele, a população dele cresce durante todo o ano, quando chega no inverno e as temperaturas caem abaixo de um determinado, de um determinado nível, por duas semanas seguidas, isso exterminava a população deles e sobrava uma fração muito pequena da população desse besouro. Com o aumento das temperaturas, nos últimos anos, essa, não se chegou a esse gradiente de temperatura no período que precisava e essa fração sozinha ficou um pouquinho maior. Aliás, 3 vezes maior. O que parecia não ter impacto, significou 2 gerações a mais na progressão geométrica da população. E o resultado disso, (pode passar), é que esse besouro ataca as árvores, então vocês estão vendo aqui o ataque na árvore do lado e você vê que a coloração das folhas fica vermelha, quando a árvore vai morrendo. (Pode passar). O que está em vermelho, isso é o Estado de Britt Columbia, no Canadá, que é sozinho, seria o maior produtor de produtos florestais do mundo. Se fosse um país, seria o maior produtor de produtos florestais do mundo, é um manejo exemplar, com sustentabilidade, etc, nessa região tudo o que vocês estão vendo em vermelho, são áreas de alta infestação desse besouro. Ela atingiu o ano passado 30% da área florestal do país, (pode passar o próximo). E aí só para vocês terem uma idéia, isso é uma imagem, uma foto do avião, tudo o que aparece em vermelho são árvores que estão mortas ou próximo de mortas nessa região. Isso tem um impacto gigantesco na economia desse estado, porque é um estado que tem essencialmente na base florestal uma das suas principais atividades e o que acontece basicamente é que essas árvores tem

que ser cortadas antes do momento certo, está basicamente toda ela virando chip para queima ou para fazer celulose ou alguma coisa de menor valor agregado e vai mudar a dinâmica da economia, não só hoje, mas nos próximos 30, 40 anos, que era o período que eles deveriam estar coletando essa floresta com produtos de alto valor agregado, ele está se perdendo.

Esse fenômeno é mais fácil de identificar em florestas temporadas, que são o tipo de diversidade é muito menor, então você consegue identificar ele rapidamente. Mas ele é de risco alto também para o hemisfério sul, especialmente nas nossas regiões mais frias. No caso da Amazônia e outros, a gente talvez não saiba hoje medir esse potencial impacto. Bom, o Brasil tem a segunda maior área florestal do mundo, acho que acabei com esse último slide aí. O Brasil tem a segunda maior área florestal do mundo, são cerca de 500 a 550 milhões de hectares de floresta, depende um pouco daquilo que se considera como floresta, o último levantamento do PROBIO aponta para esse número, isso são cerca de 60% do Território Nacional, coberto por florestas e representa as cadeias de produção ligadas a atividade florestal representam cerca de 3% do nosso PIB, 8,4% das nossas exportações, 6,5 milhões de empregos na cadeia de produção e, aproximadamente, o mesmo número de pessoas, cerca de 6 a 7 milhões de pessoas envolvidas, que são dependentes da floresta, ainda que não na forma de emprego, mas dependentes da floresta diretamente. Então, impactos econômicos no tema florestal, ele também tem uma importância absolutamente singular para o caso brasileiro. No caso do Brasil, o tema de florestas e desmatamento, ele chama atenção por dois aspectos principais. O primeiro é que o Brasil é sozinho o maior emissor a partir da mudança de uso da terra, a partir do desmatamento. Quando soma o desmatamento nas nossas emissões, o Brasil se torna o quarto maior emissor de gases do efeito estufa. Na média, nos últimos 10 anos, esse, só o desmatam na Amazônia que foi na média de 1,95 milhões de hectares por ano, ele deve ter gerado por volta de 200 milhões de toneladas de carbono/ano na forma, na sua, estou falando em CO₂, cerca de, desculpa, de 20 milhões de toneladas de carbono fixo, por ano.

Então o que acontece é que isso representa 75% das emissões do Brasil. Então quando a gente faz um esforço para combater o desmatamento, como, por exemplo, foi feito nos últimos anos e se reduziu o desmatamento cerca de 50%, isso tem um impacto direto no balanço de emissões do Brasil. Não só na participação do desmatamento nas emissões brasileiras, mas como na participação do Brasil como um todo nesse tempo. Agora o segundo aspecto importante e é o re-

sultado daquilo que o Bráulio acabou de apresentar, é que o Brasil em termos florestais, provavelmente vai ser um dos países que terá o maior impacto sobre os seus próprios recursos naturais, pela mudança, para os seus recursos florestais pela mudança do clima. Talvez só se compare ao caso brasileiro, o caso do Congo, que tem uma área de floresta também considerável, está numa região que também tende a perder bastante umidade.

Bom, sendo mais específico para o nosso, para a atividade florestal, no caso da Amazônia e da caatinga, como mostrou o estudo, a tendência é uma, é que nós teremos uma seca dessa região. Isso causa dois grandes problemas. O primeiro é uma queda acentuada de produtividade de biomassa nessas florestas. Então a seca ela deve diminuir a capacidade de produção e de captura dessas florestas no futuro. Pensando isso em produção florestal, pode ser um impacto bastante significativo, especialmente para viabilidade do manejo sustentável de florestas naturais. O segundo aspecto, é que a seca, especialmente no caso da Amazônia, ela muda a dinâmica de transporte. O transporte na região amazônica ele é uma das grandes qualidades é você poder fazer ele pela água, porque ele é de baixíssimo impacto transporte feito pela água, especialmente para as atividades florestais, que são transportes pesados. Então, um período de seca aprofundado como, por exemplo, o que nós tivemos em 2005, ele inviabiliza o transporte de qualquer tipo de atividade produtiva com florestas em bases sustentáveis através da dinâmica dos, enfim, através do transporte fluvial. Então, isso pode ou inviabilizar a atividade em bases sustentáveis, ou pode provocar termos uma atividade que tenha que conviver com mais impactos, do que os impactos que ela pode ter hoje. Além desse tema, tem os temas que nós já conversamos sobre os extremos, esses extremos poderiam gerar pragas e doenças que talvez hoje sejam desconhecidas para o tratamento que a gente dá para o manejo de florestas naturais e mesmo para silvicultura e reflorestamento nessas regiões.

Na região sul do Brasil, digamos assim, contraditoriamente ao que acontece na Amazônia, deve ser favorecida as atividades de silvicultura, principalmente. Porque na verdade lá diminui os extremos e aí torna ela mais, inclusive, protegida para alguns tipos de atividade florestal. Então é um potencial. O que nós precisamos fazer nessa área florestal de urgente e quanto isso custa? Obviamente a gente tem que ter o combate feroz ao desmatamento por essas duas razões, porque o desmatamento contribui para aumentar o nosso problema futuro, porque se o desmatamento contribui muito para o aquecimento global, ele está, na verdade, provocando a perda futura da floresta de,

ampliando a perda da floresta, os impactos sobre a floresta no futuro. E isso é um dos aspectos importantes da questão da queda do desmatamento é que os custos para você diminuir o desmatamento e manter ele baixo são crescentes anualmente. Ou seja, talvez no primeiro ano para reduzir cerca de 30% do desmatamento na Amazônia, ele custou cerca de 100 a 150 milhões de reais, de investimento direto no orçamento público, para o programa diretamente. Para reduzir novamente cerca de 30%, mas aí quase que em termos absolutos, metade do que foi reduzido no ano anterior, se gastou a mesma quantidade de recursos. Ou seja, ficou mais caro por hectare você diminuir o desmatamento. E isso tem uma série de razões. Por exemplo, quando eu crio uma unidade de conservação, como uma das formas de combater o desmatamento, eu crio um custo para o Estado, que agora tem que gerir a unidade de conservação, que antes não existia. Quando eu faço uma ação que, por exemplo, possibilite as ações, por exemplo, de combate com helicópteros e com, enfim, toda a parte de comando de controle, ela se repete ano a ano e se amplia cada vez que eu consigo aprofundar a minha chegada aos espaços mais apropriados. Então, nós fizemos um cálculo que é uma estimativa ainda, digamos, grosseira, mas que considera, digo grosseira, porque precisaria detalhar muito mais, mas considerando as atividades de monitoramento e controle, as atividades de ordenamento territorial e regularização fundiária, de pagamento por serviços ambientais, especialmente os pequenos produtores, a gestão das áreas protegidas, inclusive nas áreas de conservação e as terras indígenas e investimento em educação, Ciência e Tecnologia e fomento atividade florestal sustentável, ela é da ordem de 1,5 a 2 bilhões de reais por ano. Que parece um número alto para nós, Brasil, em vista, são 10 vezes mais aquilo que nós temos conseguido investir nos últimos anos, mas se você contar isso por hectare, por exemplo, se estiver falando disso por hectare dá cerca de 3 a 4 reais por hectare de investimento que é, o que é relativamente, relativamente pouco para o benefício que se pode auferir.

Existem várias formas de se pensar a captura e a locação desses recursos. Nós temos trabalhado numa perspectiva de ter, em primeiro lugar, isso garantido e ao máximo possível dentro do orçamento, naquilo que é possível nas negociações, eu acho que aqui tem uma orientação importante, que essa Comissão pode dar em relação a isso. Existem, existe uma proposta que o Brasil está fazendo no cenário internacional, que é um mecanismo de incentivo e compensação para as reduções de desmatamento, que conforme você reduz desmatamento, você evita emissão de carbono, isso

pode gerar um mecanismo. A gente estima que isso, por exemplo, para o ano de 2006, ele seria possível se falar num valor, digamos, que seria recebível pelo Brasil de cerca de 500 milhões de dólares. Em função da redução das emissões feitas que são cerca de 50 milhões de toneladas só no ano passado. E tem uma série de outras possibilidades e mecanismos, que estão ligados a instrumentos tributários e fiscais, que podem ser aplicados relacionados a floresta, a gente esteve até conversando agora há pouco com o Roberto sobre isso, acho que ele deve tocar nesse assunto. Acho que um número importante para a gente ter na cabeça é de que não é trivial a questão do combate a desmatam, porque ela envolve todos os outros temas conjuntamente e isso é algo que é na dimensão, é 1,5 a 2 bilhões de reais, não é 100 milhões. Isso para a gente ter como dimensão esse tema. Obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Agradeço o Dr. Tasso Azevedo, diretor-geral do serviço florestal brasileiro. E passo a palavra ao Dr. Roberto Smeraldi, diretor da ONG Amigos da Terra, Amazônia Brasileira.

SR. ROBERTO SMERALDI: Obrigado, Presidente.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Pedir só à assessoria que marque o tempo. Os 15 minutos.

SR. ROBERTO SMERALDI: Acho que é sempre importante lembrar nesses casos o contexto dentro do qual nós estamos falando, do ponto de vista da dimensão. Porque são dimensões, as vezes, difíceis captar. Então, na escala planetária, a vegetação, atualmente, ela guarda o equivalente de algo como 7 mil 500 milhões de toneladas de CO₂ equivalente. Que é mais carbono de todo o carbono que faz parte dos reservatórios ainda remanescentes de petróleo no mundo. Ou seja, nós temos mais carbono estocado em florestas, do que em petróleo no mundo. E esse volume estocado ele é mais que o dobro do volume de carbono, que hoje está acumulado historicamente na atmosfera.

Então estamos falando de um estoque absolutamente chave em relação a qualquer perspectiva futura do planeta em discussão da mudança climática. Agora, atualmente, as emissões de origem em desmatamento, elas estão estimadas, tem estimativas diferentes entre 18 e 22% das emissões totais no planeta. Isso só para lhe dar uma idéia, significa mais do que as emissões de todo o setor de transporte no mundo. Bem, no caso do Brasil, esses 18% se torna 75%. Ou seja, define claramente a nossa matriz e o nosso perfil nessa área. Então, se a primeira, se a primeira recomendação, primeira consideração do relatório externo, que esta Comissão está citando no relatório que os

Srs. Senadores, Srs. Deputados acabam de aprovar no começo dessa Sessão, a primeira conclusão era que a redução do desmatamento é a forma mais custo efetiva, para reduzir as emissões no contexto planetário, onde elas são 18%, essa afirmação, ela se torna ainda mais significativa e de peso, no caso do Brasil, onde essas emissões significam 75% do total. Então a minha primeira conclusão, que eu gostaria de ressaltar aqui para utilização por parte dos trabalhos da Comissão é a custo efetividade. Ou seja, nós temos que realizar um monte de tarefas fundamentais do ponto de vista da luta da mudança climática. Porém, nós temos opções e precisamos definir de onde começar. Na definição de onde começar, a redução do desmatamento, ela é extremamente mais custo efetiva, embora o Tasso tenha mostrado que também ela é, vamos dizer, o seu custo marginal também tende a aumentar, ou seja, as primeiras reduções são mais baratas, depois elas se tornam um pouco mais caras com o tempo. Mas ainda elas são muito mais baratas do que outros investimentos. Então acho que esse é um elemento crítico para a nossa política de mudança climática, que espero que essa Comissão contribua, contribua para definir.

As recomendações amplas, que está Comissão está realizando em seu relatório parcial, me parece extremamente, extremamente relevantes. Então eu gostaria de comentar duas ou três delas com algumas sugestões para o seguimento do trabalho de vocês. Vocês estão colocando aqui, importantíssimo, adotar políticas estratégicas para eliminar o desmatamento, inclusive no sentido de estabelecer mecanismo de compensação financeira para financiar a preservação das florestas brasileiras. Bem, nesse caso, se a avaliação do diretor do serviço florestal brasileiro é que esses custos estariam numa dimensão de um bi e meio ou algo mais por ano, eu acho que nós temos algumas fontes possíveis de arrecadação, indo além dos instrumentos meramente orçamentários que, como vocês nos ensinam, vocês legisladores são extremamente, as vezes, difíceis serem, apresentam uma flexibilidade muito limitada, margens muito limitadas nos aspectos orçamentários.

Então eu estava aqui, Amigos da Terra calculou isso recentemente, com base, por exemplo, Amazônia, principal área para, onde ocorre desmatamento, embora cerrado seja também expressivo. Mas uma série de produtos, soja, carne bovina, algodão, milho, açúcar, etanol, ferro, ferro gusa, bauxita, estanho, manganês, ouro e geração de energia elétrica, gás natural e petróleo, quer dizer, se em cima da produção atual, a gente fizesse um exercício de colocar um valor que não altera a competitividade minimamente desses produtos.

Então vamos fazer dois exercícios, um exercício com 1% e um exercício de 0,5%, nós teríamos num cenário de 1% de um, como costumava dizer na época de Senadora, a Ministra Marina Silva, de um pedágio sobre determinadas atividades, teríamos já 600 milhões de reais. No caso de 0,5% sobre as atividades, ou seja, algo absolutamente mínimo, estamos falando, falando de um dólar sobre uma tonelada de soja, estamos falando de 15 centavos sobre uma tonelada de ferro gusa. Nós teríamos aproximadamente 300 milhões. Ou seja, nós já poderíamos contar com algo entre 1/4 e talvez até chegando a 40% de, dos custos que o diretor do serviço florestal estava colocando, arrecadando em cima daquelas atividades que são oriundas da região e que utilizam no espaço regional. Nada de mais aceitável, para o mercado de ter, se isso tiver transparência e a locação clara, obviamente o desafio é da locação, que pagar uma taxa tão modesta e que não altera realmente a competitividade do produto sobre aquilo que se beneficia, daquele universo que a Amazônia significa, em termos de contribuição para o país e para o planeta. É um mero exemplo, mas eu acho que nós temos outros exemplos, eu acho que aquele da Cid, por exemplo, é um exemplo extremamente importante, porque embora ela seja oriunda, porque ela é oriunda dos fósseis, então é a mais adequada, em termos de... Ela já vem originada pelos fósseis. Porém, a sua utilização, ela não tem, não é finalizada, não tem finalidades específicas. Então nós poderíamos simplesmente, não precisaria criar novos, novos instrumentos, mas nesse caso utilizar um instrumento existente como o instrumento da Cid sobre petróleo. E aí eu gostaria de me estender, não é só uma questão de arrecadar, é uma questão também de usar instrumentos econômicos para direcionar o setor. Vou dar um exemplo, nesses dias, a Comissão de Assuntos Econômicos aqui, está discutindo um tema um pouco espinhoso, até difícil para a imprensa acompanhar, porque é muito técnico, que é aquela questão do desconto presumido do COFINS, quer dizer, você tem uma hoje, setores industriais são tratados de maneira diferentes, se a base de seu abastecimento é vegetal, isso, esse benefício fiscal chega até 35%. Se a sua base é de origem animal, ele chega a 65%. Até o Secretário da Receita Federal chamou atenção ontem sobre, vamos dizer, a inconsistência desse mecanismo e a necessidade de... Bem, por que não aproveitar essa discussão para, na realidade, nós termos uma, inclusive, lembro que o setor, a base animal significa o setor da pecuária. Quer dizer, que é, vamos dizer, duplamente importante, porque ele é tanto importante para como primeiro elemento da conversão, da cobertura florestal. Ele contribui para a

conversão e ele é importante pelo rebanho em si, que é uma fonte de emissão expressiva.

Então, por exemplo, atividades, quer dizer, se eu desconto do lucro presumido o benefício, que hoje se concede a esses setores, não fosse simplesmente por setor e ainda favorecendo de maneira expressiva a base animal em relação a base vegetal da Agroindústria, mas fosse vinculado, por exemplo, ao balanço de emissões que essas atividades possuem, desta maneira estimulando, por exemplo, aquela Agroindústria a instalar biodigestores, quer dizer, avançar com tecnologia, fazer investimentos de maneira a poder se beneficiar do subsídio em medida. Quer dizer, você poderia ter um efeito fiscal neutro, você começa com 35 e acaba com 65 como hoje. Só que ao invés de distribuir de maneira burra, horizontal, você distribui de maneira seletiva, de acordo com o desempenho que os setores têm. Isso teria um efeito importantíssimo, porque hoje para a Agroindústria, esse benefício fiscal é fundamental e é um elemento central de sua competitividade, não só no Brasil, mas também internacionalmente. E vocês repararam hoje de manhã que, quer dizer, hoje maior frigorífico do mundo é brasileiro. Então até com um impacto que vai além de nossas fronteiras.

Então eu acho que esse tipo de recomendação, me parece na linha da filosofia que vocês estão tentando utilizar na base, no relatório, mas nós poderíamos ter propostas que não necessariamente a gente tenha a Fazenda contra, porque me parece que muitas vezes esse é um pouco o problema, quando se chega a uma proposta que é do ponto de vista orçamentário, aí esbarra, esbarra na Fazenda. Então se a gente conseguir propostas que mantenham uma progressividade e uma neutralidade do ponto de vista de arrecadação. [Soa a campainha] Me parece, não sei se é permitido um último comentário? Para dizer que vocês, inclusive é uma, do Deputado Sarney Filho aqui presente, colocar entre as prioridades a questão da política de compra dos Órgãos Públicos em relação a madeira. Eu gostaria de dizer que ela é duplamente importante, não só, porque as vezes a pessoa dizem: “Ah, mas a madeira é um pedacinho muito, muito limitado”. Bem, então não é só pelo impacto sobre a atividade madeireira, mas é pelo impacto do ponto de vista climático sobre o uso do solo, ou seja, se você cria um mecanismo que... Pelo qual as compras públicas estimulam a atividade de manejo florestal, independentemente de você melhorar o perfil da atividade madeireira, que pode contribuir de maneira modesta, você está agregando valor sobre as áreas de utilização econômica da floresta e, portanto, está desestimulando sua conversão.

Então, esse tipo de política de compra, ela é extremamente importante, eu não entro no detalhe

dela, até teria algumas sugestões de ajuste, no caso dela, mas não é esse o momento de fazer. Só queria dizer que esse é um elemento crítico, porque ele diz respeito ao território, não diz respeito apenas a atividade madeireira.

E telegraficamente o meu último comentário, no plano internacional nós temos que arrecadar? Sim. Mas eu acho que nós temos hoje uma oportunidade, a recente reunião de Bonn na semana retrasada mostrou que chegarmos no contexto internacional sem aceitar metas para o Brasil, hoje tornou muito difícil nossa credibilidade no contexto internacional. Nós temos que assumir meta, nós temos que trabalhar com mecanismo na linha da Papua-Nova Guiné, Costa Rica sugeriram, de compensação para o desmatamento evitado, que inclusive tem um DNA de proposta brasileira, o próprio IPAM, outros colegas de outras instituições que trabalharam nisso, o próprio Governo brasileiro participou. A gente acha importante o Governo brasileiro ter evoluído, mas nós não podemos matar uma boa idéia, indo com a posição de intransigência, que coloca os países europeus numa situação extremamente difícil, nós temos que, vamos dizer, pagar para ver. Eles disseram que eles diminuem 20% e estão disponíveis a esticar até 30, caso haja compromissos do sul, vamos pagar para ver. É essa a maneira de colocar os países industrializados na parede. Não é aquela da gente, mais uma vez, ir na posição defensiva, porque no final nós estamos no barco, independentemente de quem tiver mais responsabilidade pelo eventual naufrágio do barco. Naufrágio do barco vai afetar todo mundo, independentemente de quem for a culpa. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Agradeço o Dr. Roberto Smeraldi, diretor da ONG Amigos da Terra. E passo agora a última exposição dessa Audiência Pública a palavra a Dra. Paula Moreira, pesquisadora do Programa de Mudanças Climáticas do IPAM, Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia.

SRA. PAULA MOREIRA: Boa tarde a todos. Eu queria agradecer a oportunidade de participar dessa Audiência Pública. Queria parabenizar a Comissão por essa iniciativa de formar a Comissão para Mudanças Climáticas e para abrir audiências públicas em vários setores. Isso é muito importante. Também queria elogiar os trabalhos dos nossos colegas da Mesa, aos cenários e as tendências apresentada pelo Dr. Bráulio, pelo professor Tasso e pelo Dr. Roberto. De forma que me resta pouco a falar, fico feliz. E eu vou me ater às questões mais atinentes a proposta do IPAM, de redução de desmatamento compensado.

Antes de mais nada, eu queria avisar que esses kits de livros que está na mesa de vocês, trata-se de

publicação do IPAM que temos mais, caso sejam necessários. Queria agradecer aos colegas da WWF e do Greenpeace que me ajudaram a distribuir. Então, podemos passar o próximo slide, por favor. Nós sabemos que o Brasil é o quinto emissor do mundo, estamos ali abaixo da Indonésia, o que nos faz ter obrigação de tomar uma atitude maior em relação ao combate das mudanças climáticas. (Por favor, próximo). Assim como o Dr. Bráulio, o IPAM fez alguns estudos para modelos de desmatamento futuro, prevendo um modelo para 2050, caso não tomarmos nenhuma atitude. Seguimos o modelo de desenvolvimento dos últimos 10 anos. Esse estudo foi feito em conjunto com as outras instituições e a cor vermelha representa o que teríamos de desmatamento em 2005. Esse modelo, a gente está disponibilizando à Comissão também, para os tomadores de decisão. Também para o Poder Executivo. 2050.

Através desse modelo, é possível efetuar simulações, incluindo as decisões que vocês fizerem e avaliar o quanto dessa decisão influencia no desmatamento futuro. (Próximo, por favor). Esse slide mostra o fluxo de água, aí é um slide da NASA e mostra a importância das florestas tropicais para, que são fabricantes de chuva. (Próximo, por favor. Próximo. Isso). O que acontece? Quando a chuva bate, ali, a Amazônia, ela, a Amazônia gera esse vapor, as correntes de ar levam esse vapor para a Cordilheira dos Andes, onde bate e desce para baixo, para a região Sudeste, de forma que a floresta causa, ela é responsável pela chuva no Sudeste e pela Bacia do Prata, isso faz com que a Floresta Amazônica tenha uma grande importância na agricultura do país. E também dos outros países do sul e da América do Norte também. Ou seja, se substituírmos a floresta geradora dessa chuva por pastagem ou outro tipo de vegetação, teremos sérias complicações nessas regiões. (Próximo, por favor. Próximo. Isso).

Todos sabemos, já foi falado aqui bastante, que o Brasil, 70% das emissões decorrem de desmatamento, enquanto 30% de queima de combustível. De forma que podemos colaborar para a mitigação dos efeitos de mudança climática, através da redução de desmatamento, é aonde a gente tem a maior oportunidade. O slide anterior que eu mostrei, deixa claro que a Amazônia preservada presta um serviço ambiental fundamental, não só para o próprio país, mas para o planeta como um todo. Isso o Tasso também falou, todo mundo falou aqui até agora, só estou reforçando, porque é o motivo maior da proposta que a gente lançou em 2003, que eu vou explicar agora. Num momento como esse, de mudança climática, este ativo florestal que está se esgotando, não só o país tem a obrigação de investir esforços, para evitar o desmatamento, mas

todo o planeta que se beneficia com a sua preservação, tanto pelo grande armazém de carbono que está estocado na floresta, mas também pela geração de chuva, pelo valor de biodiversidade que o Tasso mencionou e pelo valor social, por estar abrigando povos da floresta.

Então eu vou chegar no momento onde a gente precisa que esse esforço de redução de desmatamento, seja reconhecido na Sociedade Civil, no Legislativo e no Executivo. Através dos seus Ministérios e Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Relações Exteriores, Ministério de Ciências e Tecnologia. Nós temos que lutar para esse reconhecimento desse serviço ambiental prestado para o país e, principalmente, ao mundo. Em grande parte, a floresta continua a ser derrubada, porque não conseguimos um valor adicional, além dos personalizados que ela fornece em pé. Ou seja, vocês sabem que a curto prazo, o sujeito prefere queimar e cortar para colocar gado, soja, seja lá o que for, de maneira que ele tenha mais renda a curto prazo. Esse é o chamado custo de oportunidade, de manter a floresta em pé. Que, atualmente, é mais alto do que a renda que obtemos com a venda de açaí, cupuaçu, produtos não madeireiros, por exemplo.

Então, Srs. Deputados e Senadores, e todos presentes aqui, como podemos trabalhar para que a preservação das nossas florestas seja valorizada, a ponto de cobrir esse custo de oportunidade da sua derrubada? É necessário que todos, principalmente o mundo, entenda que manter a floresta em pé é tão caro quanto alterar a matriz energética de sujo para limpa de um país desenvolvido, precisamos que isso seja reconhecido em todos os níveis, localmente, municipalmente, nível estado, nacional e principalmente internacional, através de políticas públicas e através do regime internacional, que já está em vigor, de valorização da floresta em pé. Eu tenho certeza que esta é uma luta, que certamente será desta Comissão de Mudanças Climáticas. Uma das maneiras de fazer isso. A gente pode passar para o próximo, próximo. A anterior, por favor. Isso. Esse aí é um dado do último relatório do IPCC, que é importante falar antes de mencionar a proposta, que custos para redução, a não ação custará 5% do PIB mundial ano, a partir de agora e pode subir para 20% num cenário que contabiliza maiores riscos, para estabilizar a concentração entre 450 e 550 custaria 1% ao ano do PIB, se as ações fossem iniciadas agora. Então isso todo mundo recebeu esse relatório, está todo mundo sabendo desses dados. (Próximo, por favor). O que acontece que desmatar menos, o clima futuro agradece. Diminuir drasticamente as emissões de gases do efeito estufa, para se evitar interferências perigosas no sistema climático global, não ir além do

limite de 450 de concentração de CO₂. Isso é uma frase do relatório do IPCC. Para você evitar interferências perigosas, você tem que incluir redução de desmatamento. Então o nosso papel é fundamental, a gente tem que tomar uma atitude mais do que já estamos tomando, mas de forma que seja mais rápida e mais eficiente a nossa redução.

O protocolo de Kyoto. OK. Foi um passo importante, mas foi pequeno, dado a inércia de consumo de energia e cursos de mudanças na matriz energética global, reduções de emissão não serão factíveis a curto prazo. Temos que agir. (Próximo, por favor). Ok, essa é a proposta que o IPAM apresentou em 2003, na conferência de mudanças climáticas da ONU, em Milão, e que em 2006, o Governo brasileiro resolveu adotar grande parte da nossa proposta. Não a totalidade dela, mas grande parte avançou muito, como o Dr. Roberto já mencionou. Então essa proposta. (próximo por favor). A proposta é a remuneração ou a valorização, ou alguns chamam de compensação da floresta em pé. Compensado, o que pode ser feito através de instrumentos de compensação pela redução do desmatamento. O que é, em que é possível medir e quantificar tal redução, existem no mundo pretextos para que essa proposta não seja alcançada, não seja implementada, uma delas, um desses pretextos é que não há formas suficientes de monitoramento da floresta pelo país. E isso não é verdade. Nós temos todos os dados hoje para monitorar e ter quantidades de quanto a gente reduziu por ano. Hoje, as barreiras técnicas não existem mais. Isso é muito importante que fique claro e a gente tem todo o dossiê aqui para mostrar isso. Não vai dar tempo de mostrar aqui agora.

Então, usar o regime internacional já em vigor, que é a convenção da ONU de mudanças climáticas e o protocolo de Kyoto, que movimenta todos os esforços de cooperação internacional, para mitigação e adaptação às mudanças climáticas, desde 2005, tem que ser aplicado para as nossas florestas. Trata-se do seguinte mecanismo, países em desenvolvimento que se dispusessem, conseguissem promover reduções das suas emissões nacionais, oriundas de desmatamento, receberiam compensação financeira internacional correspondente às emissões evitadas. Tendo como referência a taxa média de desmatamento anual e o valor médio de carbono no mercado internacional. Por que valor médio do carbono no mercado internacional? Porque nós já temos um valor de carbono, todo mundo vê nos jornais, já temos esse valor. Por que não usar isso que já está acontecendo? A taxa média de desmatamento anual, obviamente, ela vai ser abaixada a cada ano, na medida que a gente evolui, abaixaria a taxa média para de forma da gente sempre estar evo-

luindo em relação a isso e alcançar o desmatamento zero, que é o que todo mundo espera.

Então... Essa compensação pode ser, então, através do... (Próximo, por favor). Isso aí mostra a taxa de referência, né, que é a média do desmatamento anual e se a gente diminuir em relação a média anual, essas emissões reduzidas seriam quantificadas conforme o valor do carbono, para ser transformadas no valor que a gente teria compensado. (Próximo, por favor). Todo esse mecanismo está nesse livro, que a gente está lançando junto com a Comissão de Mudanças Climáticas, agora na semana no meio ambiente em português. Próximo. Mais material? Está naquela caixa ali. Os meninos estão. Ok. Próximo, por favor. Ok. Ok.

A compensação da preservação da nossa floresta pode ser feita de várias formas, uma é através de um fundo internacional, a outra é através do mercado de carbono que já existe, ou você pode fazer uma cesta de opções que conversamos com o Renato, o Senador Renato Casagrande. Então isso a gente tem que estar preparado para receber isso nas políticas públicas nacionais. Então fizemos uma simulação de quanto que a gente receberia, calcular em relação a 10% de redução em relação a taxa média. Então nesse slide vocês vêem o cálculo que foi feito. A gente levou em conta o valor de carbono do mercado, levamos em conta a média anual, não levamos em conta nenhum valor de serviço da chuva ou biodiversidade, ou carbono social, pura e simplesmente levamos em conta o carbono do mercado internacional. Então levando em conta que a média de taxa de desmatamento da Amazônia é de 20 mil quilômetros quadrados, está ali, por ano, essa seria a linha de base ou taxa de referência ou base *line*, se reduzirmos em 10% essa taxa, quer dizer, que dois mil quilômetros quadrados deixa de ser desmatamento pelo esforço nacional, regional, local. Esses dois mil quilômetros quadrados de floresta preservada ao ano, significa que deixamos de emitir 24 milhões de toneladas de carbono por ano. Está ali. Quanto que isso significa em dólar, né? Que o mercado de carbono é taxado em dólar. Significa, multiplicando por 20 dólares que é a tonelada do carbono, aproximadamente 500 milhões de dólares ao ano. Então se alcançarmos esse mecanismo, já temos aí um quarto do que você precisa e aí o resto poderia ser através de incentivos fiscais, e aí vocês têm que lutar para isso. Ali tem de onde a gente pegou os valores, preço de carbono no mercado. E importante o dado, estimativa de carbono de floresta, quanto que o carbono é estocado por uma floresta é 120 a 300 toneladas de carbono por hectare. A gente está sendo bem conservador ali, utilizando 120, que é o valor menor. Ok. Então, levando em conta o valor de hoje, vemos que o mercado caminha para isso e a gente tem que se preparar para isso no

nível nacional e fazer pressão para o Ministério das Relações Exteriores avançar mais nas negociações internacionais, porque o nosso cenário nacional aqui a gente poderia reduzir bastante, bem mais do que a gente já está reduzindo. É isso, obrigada.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Quero agradecer a Dra. Paula Moreira, representante do IPAM. Passo a palavra ao Deputado Sarney Filho.

DEPUTADO SARNEY FILHO (PV-MA): Obrigada, Presidente. Até porque nós temos agora, daqui a pouco, às 5 horas uma reunião. E eu primeiro quero parabenizar à Comissão, ao Presidente e ao Relator, pelo, por essa apresentação que foi feita hoje aqui. Foi de alto nível, foi esclarecedora e acredito que vai ser muito útil para os nossos debates futuros. Gostei muito de todas as exposições e tenho algumas questões, tenho inúmeras questões, mas como eu vou ter que me retirar agora, porque a Frente Parlamentar Ambientalista é quem vai receber esse expositor, que é o australiano David Holmgren, ele é um ambientalista muito conhecido. Então às 5 horas nós vamos ter que estar lá, dessa forma eu gostaria de fazer algumas observações. Estou de pleno acordo, pleno acordo de que nós deveremos usar os estoques de carbono das nossas florestas numa negociação internacional. Acho que isso, concordo com a Dra. Paula Moreira, o Ministério do Meio Ambiente, não só o Ministério do Meio Ambiente, o Governo como um todo, nós temos que acabar de setorizar essas coisas. Eu acho que isso é uma questão de Governo, não é de Ministério. O Governo precisa assumir como um todo essa postura de negociar. Eu fui Ministro há uns 7 anos atrás e sempre tive esses embates, o Governo nunca assumiu como um todo, o Ministério do Meio Ambiente sempre foi considerado uma espécie de ONG dentro do Governo e agora não é diferente. Continua sendo a mesma coisa. A famosa transversalidade ainda não foi aceita pelo conjunto do Governo. Então quem precisa assumir isso é o Governo. O Governo como um todo. Não adianta o Ministério do Meio Ambiente querer, o Ministério de relações exteriores não querer, se não houver uma decisão do Governo. Daí, talvez, a importância da gente dar um componente político suprapartidário a esse tipo de postulação. Está mais do que na hora do Brasil negociar internacionalmente. Há questões a respeito de soberania? Há. Mas hoje em dia esses acordos internacionais são claros, são transparentes e eu acredito que a única forma de nós não mantermos a nossa soberania sobre a Amazônia, é no dia em que houver uma percepção internacional, de que nós estamos abandonando a Amazônia. Cuidar da Amazônia nos fortalece a soberania, não cuidar

da Amazônia é que nos enfraquece. Ainda mais agora com a questão climática.

Então, estou de pleno acordo, gostaria que nessa proposta, eu entendo que a proposta quando fala somente do estoque de carbono, ela não deixa de ser uma proposta reducionista, conforme a Dra. Paula mesmo falou. Eu acho que mais importante ou tão importante quanto, são os serviços ambientais prestados. Estão intimamente ligados, regime de chuva, temperatura, a qualidade da água, enfim, a variedade genética, que nós não conhecemos quase nada. Então uma série de coisas, que agora se tornam mais importantes ainda, porque como foi falado pelo Dr. Bráulio, hoje o aquecimento global já existe, já é um fato e já vai gerar as suas consequências, já está gerando suas consequências. Então até mesmo o fato de nós mantermos estoques da nossa biodiversidade, no futuro pode ser interessante, não somente para o Brasil, mas para a própria humanidade como um todo. Então eu acho isso importante. E acho também que nós deveríamos imediatamente começar uma campanha através do Congresso, decisões dessa Comissão, junto com as organizações não-governamentais, junto com a sociedade como um todo, a SBPC já decidiu isso há 2 anos para o desmatamento zero. Não tem como a gente com essas circunstâncias não, não incorporar esse tipo de campanha. E o Brasil também assumir meta própria, soberana, deliberada internamente de reduzir as suas emissões. O Brasil se diferencia dos outros países que estão em desenvolvimento, porque a nossa matriz de emissão é a florestal. A deles é a energética. Quer dizer, eles precisam lá de combustível fóssil para gerar energia, eles consomem, o problema maior deles é, e dos países desenvolvidos também, não é a emissão por desmatamento, é a emissão por consumo de combustíveis fósseis.

Então, na medida em que nós sabemos disso, assumir um compromisso de reduzir o nosso, as nossas emissões, é no fundo reafirmar o compromisso que já é do Governo, já está na legislação de reduzir o nosso desmatamento. Então é simples, não é uma coisa tão difícil. É uma coisa que precisa, o Governo harmonizar as suas idéias. Deixar de ficar fazendo cavalos de batalha em cima de questões que, acredito, sejam menores como licenciamento, se é preciso flexionar ou não. Lógico que não precisamos flexionar a lei de licenciamento, é absurdo falar isso num momento como esse, flexionar a legislação. Nós temos que cumprir a legislação. E as empresas tem que colocar na sua planilha de custos o meio ambiente como central, como fundamental, como talvez até o mais caro das obras. É uma necessidade da realidade que nós estamos vivendo.

Então, eu acredito que para encerrar, Sr. Presidente, que essa exposição aqui foi bastante esclarecedora, vai nos dar subsídio para que a gente possa formular uma

proposta concreta e quero, mais uma vez, agradecer ao Tasso, à Dra. Paula, ao Bráulio e ao meu amigo Smeraldi, que sempre são colaboradores, aí, da maior qualidade no sentido de ajudar o desenvolvimento sustentável do nosso país. Peço licença, gostaria que esses, vou ler depois, vai, está tudo sendo filmado e registrado aqui, e certamente depois essa Sessão vai ser transcrita e nós vamos ter acesso a ela. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Até para participar do encontro da Frente Parlamentar Ambientalista, reforço os agradecimentos ao Dr. Tasso Azevedo, ao Dr. Roberto Smeraldi, ao Dr. Bráulio Dias e a Paula Moreira, Dra. Paula Moreira, informando a todos que assistiram essa Audiência Pública, que o relatório parcial aprovado na Sessão de hoje desta Comissão, já está disponibilizado na Internet. Acho que é o que se apresenta nessa audiência, o Deputado gostaria de fazer uso da palavra?

DEPUTADO WALDIR MARANHÃO (PP-MA): Waldir Maranhão. Serei bem rápido nas minhas considerações, até porque como proponente do seminário nacional na Amazônia, sob o ponto de vista da educação e da ciência, eu não poderia deixar de reiterar a minha expectativa em discutirmos essa questão, do ponto de vista político e do ponto de vista educacional. Acredito cada vez mais que estamos avançando e eu me apoiaria na análise o que doutor fez em um artigo publicado na “Folha de São Paulo”, onde ele diz: “Como Salvar a Amazônia”. E particularmente ele baseia o seu fundamento no rigor científico das suas proposições e vai até além. Ele vai até em compreender como a soberania nacional, através das Forças Armadas estariam sendo articuladas. Então informo que quando se pensa a matriz energética, quando se pensa na saturação a partir da emissão de carbono, certamente nós estamos preocupados com o ser humano. Por tudo isso, vale da nossa intenção que não há maior riqueza que não esse ser humano. Então pensar dessa forma é que a comunidade científica internacional, nisso o Brasil, ele é o epicentro dessa questão, entendo que nós estaremos socializando esperanças, socializando expectativa, mas fundamentalmente saindo de uma base empírica para dar o rigor científico das nossas análises. Por isso, eu deixo aqui esta minha visão e deixo esse olhar e reiterando o nosso seminário nacional, que aprovamos na Comissão de Educação, que certamente pela sua transversalidade interessará, sim, a todas as Comissões e a todos os brasileiros.

SR. PRESIDENTE DEPUTADO EDUARDO GOMES (PSDB-TO): Agradeço Deputado Waldir Maranhão. E nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Sessão encerrada às 17h01. Deputado Eduardo Gomes, Presidente.



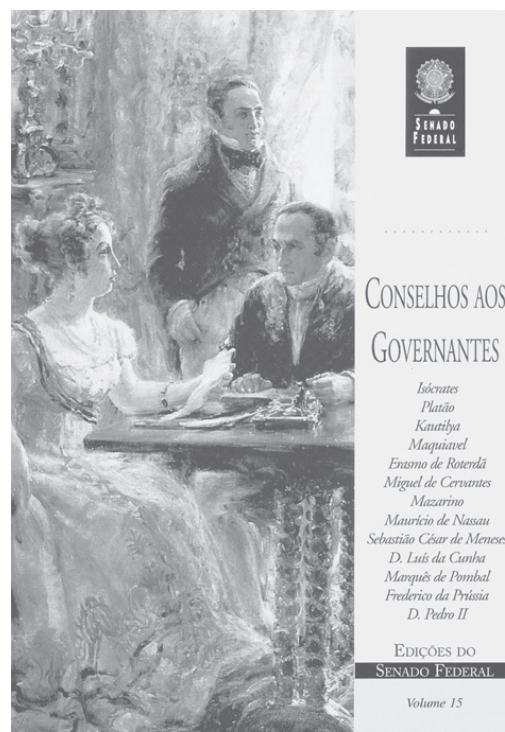
SENADO FEDERAL
Secretaria Especial de Editoração e Publicações
Subsecretaria de Edições Técnicas

Conselhos aos Governantes

Coletânea de textos de Isócrates, Platão, Kautilya, Nicolau Maquiavel, Erasmo de Roterdã, Miguel de Cervantes, Cardeal Mazarino, Maurício de Nassau, Sebastião César de Meneses, D. Luís da Cunha, Marquês de Pombal, Frederico da Prússia e D. Pedro II.

Conheça nosso catálogo na Internet

www.senado.gov.br/catalogo



Para adquirir essa ou outra publicação:

- 1) Confirme a disponibilidade de estoque utilizando os nossos telefones, *e-mail* ou por via postal.
- 2) Efetue depósito na conta única do tesouro (enfatizamos a importância do código identificador).

Banco: Banco do Brasil S/A (001)

Agência: 4201-3

A crédito de: Conta Única do Tesouro Nacional / FUNSEEP

Conta-corrente: 170.500-8

Código Identificador (imprescindível): 02.00.55.00.00.12.08.15-9

Observação: não é possível a utilização de DOC ou TED na transferência de valores para a Conta Única do Tesouro. É necessário que o depósito seja feito em uma agência do Banco do Brasil. Os correntistas do Banco do Brasil que utilizam o *internet banking* podem acessar o menu "Transferências", escolher a opção "para Conta Única do Tesouro", informando seu CPF/CNPJ, o valor da compra e, no campo "UG Gestão finalidade", o código identificador acima citado.

- 3) Encaminhe-nos, por via postal, fax ou *e-mail* (digitalizado), o comprovante do depósito, a relação do que está sendo adquirido, nome e endereço completo para remessa e informe um telefone para contato.



EDIÇÃO DE HOJE: 820 PÁGINAS

(OS: 13748/2007)