



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

18/05/2017 - 13ª - Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Havendo número regimental, declaro aberta a 13ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Ofício recebido do Ministro da Defesa, endereçado a esta Comissão, assinado pelo Sr. Brigadeiro do Ar Maurício Augusto Silveira de Medeiros, Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica.

Sr. Presidente, ao cumprimentar V. Exª, passo a tratar da visita institucional que esta assessoria [a assessoria da Aeronáutica] realizará com a comitiva de Parlamentares à Base Área de Campo Grande, em Mato Grosso do Sul.

A visita tem como objetivo apresentar à comitiva os trabalhos desenvolvidos pela organização militar em tela bem como fortalecer o relacionamento institucional entre o Comando da Aeronáutica e o Poder Legislativo.

Diante do exposto, temos a grata satisfação de convidar V. Exª e os integrantes desta Comissão para participarem deste importante evento, a ser realizado no dia 25 de maio de 2017, quinta-feira, conforme os dados contidos na programação anexa.

Eu pediria aos Srs. Senadores e às Srªs Senadoras integrantes desta Comissão que tiverem interesse em participar desta visita à importante Base Aérea de Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, que, por gentileza, peçam às suas assessorias para se comunicarem com a Secretaria desta Comissão, manifestando o interesse de lá estar, no próximo dia 25 de maio, quinta-feira.

Comunicados.

Estados Unidos.

A demissão do Diretor do FBI James Casey e seus desdobramentos continuam a dominar a política norte-americana. Informações de que o Presidente Donald Trump teria pedido a Casey para dar um fim nas investigações federais sobre o ex-assessor de Segurança Nacional da Casa Branca Michael Flynn deram margem a um eventual caso de obstrução da Justiça pelo Presidente. Flynn foi demitido, logo no início do governo, por ter escondido seus encontros com o embaixador russo, ainda durante a campanha de Trump à presidência. Em entrevista, ontem, à rede de TV CBS, o senador republicano John McCain, um dos mais importantes do partido e ex-candidato à presidência em 2008, na primeira eleição do Presidente Barack Obama, disse que o caso já havia atingido o tamanho e a proporção de Watergate, o caso que veio - de que todos nos lembramos - a derrubar o ex-Presidente Richard Nixon, em 1974.

O Vice-Procurador-Geral dos Estados Unidos, Rod Rosenstein, nomeou o ex-Diretor-Geral do FBI nas administrações Bush e Obama, Robert Mueller, como conselheiro especial para as investigações do governo sobre a interferência russa nas eleições presidenciais norte-americanas. Rosenstein disse que, ao nomear Mueller, o fez para atender ao interesse público, que pede alguém de fora na investigação.

A nomeação de Mueller foi aplaudida por políticos da situação e também da oposição. No dia de hoje, será a vez de o Vice-Procurador-Geral depor no Congresso norte-americano sobre a demissão do ex-diretor do FBI James Casey pelo Presidente Trump, pelo envolvimento de seus auxiliares com autoridades russas durante a campanha.

Ainda nesta manhã de hoje, o *New York Times* divulgou notícias, segundo as quais, Trump já sabia, mesmo antes de tomar posse, que as atividades de seu então futuro Assessor de Segurança Nacional, Michael Flynn, estavam sendo investigadas pelo FBI. Foi revelado também que Flynn trabalhou como lobista para a Turquia e conseguiu suspender um plano militar ao qual a Turquia se opunha.

As Comissões de Inteligência do Senado e da Casa dos Representantes e a Comissão de Justiça do Senado determinaram ao FBI a entrega dos memorandos de James Casey, entre eles o que revela o pedido de Trump para encerrar a investigação sobre as ligações do ex-Assessor de Segurança Nacional, Michael Flynn, com Moscou. O Congresso também quer ouvir ex-Diretor James Casey.

Ao mesmo tempo, outro caso tem assombrado a credibilidade do Presidente. O jornal *The Washington Post* publicou matéria segundo a qual Trump teria passado informações classificadas ao chefe da diplomacia russa, Sergey Lavrov, e ao Embaixador russo em Washington, Sergey Kislyak, durante encontro na Casa na quinta-feira da semana passada.

As informações teriam sido fornecidas pela inteligência de Israel e diziam respeito a possíveis ataques do Estado Islâmico, utilizando-se de computadores portáteis a bordo de aviões comerciais.

Ainda ontem, a imprensa norte-americana divulgou que o Presidente russo, Vladimir Putin, teria oferecido entregar ao Congresso, caso requisitado, o registro do encontro de Trump com os diplomatas russos, para provar que o Presidente dos Estados Unidos não divulgou segredos. Os dois casos continuam a assombrar a Casa Branca, e mais reações estão surgindo, tanto do lado dos republicanos quanto dos democratas.

O Congresso está investigando, ao mesmo tempo, o caso do FBI e a possível interferência russa nas eleições presidenciais de 2016. A palavra *impeachment* começa a ser pronunciada abertamente pelos especialistas, políticos e a imprensa norte-americana.

O colunista do jornal *The New York Times* Thomas Friedman não acredita que haverá um punhado de bons homens e boas mulheres eleitos pelo Partido Republicano que se levantarão contra o abuso de poder do Presidente, como seus predecessores fizeram durante o caso Watergate. Para ele, com os democratas sem poder real de governo, não haverá motim no Partido Republicano, mesmo que Trump se pareça cada dia mais com um capitão inepto e corrupto, segundo as suas palavras.

De acordo com o correspondente da BBC em Washington Anthony Zurcher, se a Casa dos Representantes tivesse maioria democrata, rascunhos sobre o *impeachment* já estariam sendo elaborados. Na realidade, não estão, pois os republicanos controlam a Casa dos Representantes - 238 contra 193 democratas - e também no Senado - são 52 republicanos, 46 democratas e dois independentes.

A grande maioria dos republicanos tem permanecido fiel ao Presidente Trump, apesar das constantes quedas nos seus índices de aprovação. Segundo as pesquisas, a média de aprovação de Trump encontrava-se em 39,9% na semana passada, antes de essas denúncias virem à tona.

Passando à nossa pauta do dia de hoje, a primeira parte dedica-se a uma audiência pública com a finalidade de debater questões ligadas à soberania nacional e aos projetos estratégicos da Força Aérea Brasileira, em atendimento aos requerimentos de S. Ex^{as} o Senador Roberto Requião e a Senadora Gleisi Hoffmann.

Temos a honra, portanto, de receber aqui em nosso plenário S. Ex^a o Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato, Comandante da Aeronáutica, a quem convido para tomar assento à mesa, desejando-lhe as melhores boas-vindas, em nome de toda esta Comissão. *(Pausa.)*

Esta reunião será realizada em caráter interativo, como as outras, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários e perguntas poderão fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Informo a V. Ex^a, Sr. Comandante Rossato, que V. Ex^a disporá de 20 a 30 minutos, com possibilidade de prorrogação, para conclusão da sua exposição. Em seguida, abriremos a fase da interpelação por parte das Sr^{as} e dos Srs. Senadores inscritos.

Passo a palavra a V. Ex^a, mais uma vez agradecendo a sua presença e lhe desejando muito bom êxito nesta boa fase que a Força Aérea Brasileira vem atravessando sob seu comando.

Tem a palavra V. Ex^a. **O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO** - Sr. Presidente Collor, Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Srs. Senadores, Srs. Oficiais-Generais, senhoras e senhores, é uma satisfação muito grande estar aqui para fazer uma apresentação sobre a Força Aérea, sobre as nossas necessidades, sobre nossos planos, sobre os nossos planejamentos em relação ao futuro. É importante que não só a Força Aérea tenha esse conhecimento que todos nós temos, mas que toda a sociedade brasileira o tenha, especialmente esta Comissão. Estamos hoje aqui para isso.

Vou fazer uma apresentação, iniciando por um vídeo. Após, faço a explanação.

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO - Bem, senhores, esta primeira transparência mostra qual é o foco da Força Aérea: existimos para servir aos interesses do Brasil, aos interesses da nossa sociedade, além de defender, obviamente, o nosso espaço aéreo.

Próximo, por favor.

Para falarmos da Força Aérea, precisamos falar alguma coisa sobre a origem do poder aéreo. Os senhores bem sabem que a humanidade andou, por milênios, em duas dimensões. E, a partir do início do século passado, com a tecnologia, com o desenvolvimento do avião, pudemos atingir a terceira dimensão. E nessa terceira dimensão, em curto espaço de tempo, já estão envolvidos toda a sociedade, todas as nações do mundo, com aviões por todos os locais, o que mudou radicalmente o conceito de mobilidade, inclusive na parte aérea, na parte do poder aéreo.

Próximo, por favor.

Já na Primeira Guerra Mundial, menos de 10 anos após o primeiro voo de Santos Dumont em Paris, em 23 de outubro de 1906, existiam milhares de aviões nos céus da Europa, fazendo missões de reconhecimento, missões de ataque e missões de combate aéreo. Isso mudou bastante a cara das guerras a partir desse período.

O próximo, por favor.

A Força Aérea.

Dentro dessa evolução, a partir de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica no governo do Presidente Getúlio Vargas. Foram reunidos todos os meios aéreos, pessoal e infraestrutura do então Ministério da Guerra, que hoje é o Comando do Exército, os meios aéreos do Ministério de Viação e Obras Públicas, que é o Ministério dos Transportes hoje, e os meios aéreos do Ministério da Marinha.

Nós vemos, ainda hoje, exemplos disso: o Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, era do Exército; e o Galeão tem, até hoje, as marcas das âncoras do tempo que era da Marinha bem como placas penduradas nos prédios oriundos da Marinha do Brasil.

O próximo.

A Força Aérea, a partir daí, adquiriu um perfil um pouco diferente do restante do mundo, por conta dessa união de meios da Marinha, do Exército e do Ministério de Viação e Obras Públicas. Então, nós tínhamos, basicamente, a Força Aérea, a Aviação Civil, que veio junto da parte de infraestrutura aeroportuária, e a parte da indústria aeronáutica, que se fez pelo pioneirismo do Brigadeiro Montenegro, que dizia o seguinte: "Um país que não tem tecnologia não conquista a sua soberania".

Essa parte foi muito trabalhada na década de 50, com o desenvolvimento da nossa indústria aeronáutica, inicialmente através de acordos com os americanos, e nós criamos esse excepcional parque tecnológico de São José dos Campos.

Pode passar.

Posteriormente, a aviação civil voltou ao Ministério dos Transportes, bem como a infraestrutura aeronáutica, e a indústria aeronáutica foi privatizada. Desse modo, hoje, nós temos a Força Aérea brasileira com a sua infraestrutura e a parte de controle do espaço aéreo, que são integradas.

Próximo.

Como eu dizia antes sobre o poder aéreo, o mundo mudou muito com o advento do avião. E nós podemos falar alguma coisa sobre a evolução desse poder aéreo desde a gênese do avião até os tempos atuais.

Então, como nós dissemos, na Primeira Guerra Mundial, o avião era usado muito em observação aérea, ataque e combate aéreo. Assim mesmo, ele mudou bastante o perfil das guerras naquele momento.

Passe o próximo, por favor.

Nesse período, começaram a aparecer as forças aéreas. Inicialmente, a Inglaterra, a Grã-Bretanha, a Austrália, a Itália, a França, posteriormente o Brasil e os Estados Unidos, logo após a Segunda Guerra Mundial.

Já na Segunda Guerra Mundial, pouco mais de 20 após o término da Primeira Guerra Mundial, existia uma grande quantidade de aeronaves. Já existiam, na Inglaterra, por exemplo, os famosos Spitfire e, na Alemanha, os Messerschmitt.

Já no início da guerra sobressaiu o poder aéreo, tanto que é famosa a batalha ocorrida na Inglaterra, quando a Alemanha tentou invadi-la e conquistá-la. Houve, inclusive, na época, a famosa frase de Winston Churchill: "Nunca tantos deveram tanto a tão poucos".

Isso foi no início da guerra. Logo depois, durante a guerra, ocorreram os grandes ataques à Alemanha, quando houve destruição em grande parte do território alemão, com aviões, grupos de aviões, até mil aviões, fazendo os ataques e mostrando a importância desse poder aéreo. Já no final, a guerra foi abreviada na parte do Pacífico, com o lançamento de bombas atômicas sobre Nagasaki e Hiroshima; a aviação bombardeou aquela região e abreviou a guerra, reduzindo talvez, dizem os especialistas, a morte de centenas de milhares de soldados aliados que poderiam ter morrido na tentativa de invasão do Japão.

Mas, entre o final da Segunda Guerra Mundial e os dias atuais, muita coisa mudou, principalmente quanto ao aspecto da tecnologia - a tecnologia é fundamental para o poder aéreo. Então, a parte de comando e controle, de comunicações, a furtividade dos aviões, a capacidade de penetração, a precisão dos armamentos e a quantidade dos armamentos resultaram, já nesse período, como exemplo a guerra contra o Iraque, 1991, em um diferencial muito grande. Em pouco mais de 48 horas, toda a infraestrutura do Iraque, radares, rede de telecomunicações, as infraestruturas críticas, a defesa aérea e a defesa antiaérea foram totalmente destruídas, e isso aconteceu por causa dessa tecnologia.

A partir daí, uma quantidade muito grande de soldados das forças da coalizão invadiram o Iraque, e houve pouco mais de 200 baixas, 200 mortes, nessa invasão do Iraque. Se não fosse o poder aéreo na época, eles certamente teriam dezenas de milhares de mortes nessa invasão, porque teriam que enfrentar o iraquiano olho no olho, o que seria bem diferente da situação que eles encontraram.

Essa evolução da tecnologia permitiu que o poder aéreo se firmasse dentro da parte das guerras. E hoje ele está mais consolidado ainda, com a utilização de mísseis, satélites, aeronaves invisíveis, entre outras, e *drones*.

E, hoje em dia, então, nós temos...

A próxima.

Há exemplos aqui da força aérea, que é a maior força aérea que existe no mundo hoje, a Usaf, dos Estados Unidos, com um orçamento de US\$182 bilhões. É uma força de alcance global e força global. O americano tem esse poder de se impor praticamente no mundo inteiro.

E há um projeto, como esse que está na foto, do F-35, que é um projeto de em torno de US\$400 bilhões; é o maior projeto de que se tem notícia dentro da área militar na história, vamos dizer, das nossas guerras como um todo, na Terra. E existem outros projetos, como, por exemplo, aquele, só para mostrar custo: o B-2, por exemplo, que é um avião de praticamente US\$500 milhões por unidade. Isso tudo mostra a importância que existe no poder aéreo, o diferencial que faz o poder aéreo, a capacidade de penetração, a capacidade de precisão, o alcance desses armamentos e os resultados que ele consegue.

Então, hoje, tirando o armamento nuclear, o maior poder dissuasório que uma nação pode ter é uma força aérea, pela capacidade de ela impor as suas condições dentro de um cenário.

Próximo, por favor.

Mas a nossa Força Aérea, Sr. Presidente, é um pouco diferente disso, porque o Brasil tem características distintas. Então, nós temos três vertentes, três responsabilidades dentro da nossa Nação: controlar o espaço aéreo, defender esse espaço aéreo e integrar este nosso grande Brasil de mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, além do nosso mar adjacente.

A parte do controle do espaço aéreo, então, é uma grande responsabilidade nossa, porque nós fazemos o controle do espaço aéreo, toda a aviação civil, todas as linhas comerciais, os aviões executivos, os aviões privados, etc. Todos são feitos pela Força Aérea. E é um sistema híbrido, ele tanto faz o controle do espaço aéreo quanto a defesa aérea. Os mesmos radares, as mesmas redes de telecomunicações atendem aos dois setores. Foi desenvolvido na década de 70, consolidou-se ao longo desses anos, e hoje ele é aceito. Inclusive, é procurado por outros países qual é a nossa estrutura, para eles adotarem a mesma coisa.

Poderíamos até arriscar dizer que, durante aquela tragédia do 11 de setembro, se os Estados Unidos tivessem um sistema integrado, eles teriam menos dificuldade de identificar aquela situação.

O próximo.

Então, essa área de nossa responsabilidade, como estava no filme - não assistimos ao filme todo -, é uma área de 22 milhões de quilômetros quadrados, que compreende os nossos 8,5 milhões de quilômetros quadrados de território em terra, os 3,5 milhões de quilômetros quadrados das nossas águas adjacentes e mais 10 milhões de quilômetros quadrados

de responsabilidade nossa de controle do tráfego aéreo nesse Atlântico Sul. Vai até o meridiano 10 essa nossa área de responsabilidade.

O próximo.

Como funciona o nosso controle do espaço aéreo? São quatro Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo e mais 79 Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo. Há hoje um total em torno de 12 mil militares atendendo a esse sistema que nós temos. Então, a característica importante nesse sistema é que ele faz a defesa aérea e o controle do tráfego aéreo.

Muitos dos senhores já visitaram o Cindacta I aqui em Brasília, por exemplo. Ele tem o Controle de Espaço e tem adjacente o Centro de Operações Militares. Então, ele tem junto a mesma visualização. Ele repete, replica a visualização que ele tem no controle do tráfego aéreo dentro da parte de defesa aérea. Qualquer tráfego desconhecido, qualquer tráfego não identificado é acompanhado pela Força Aérea e interceptado, se for o caso.

O próximo.

Um ponto importantíssimo nesse controle do espaço aéreo, além das telecomunicações, é a rede de radares. Nós temos mais de 50 radares pelo Território brasileiro, distribuídos entre os nossos quatro Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Eles cobrem todo o Território nacional. É claro que depende da altitude. Esta visualização aqui, por exemplo, é a 30 mil pés, onde ele cobre todo o nosso Território. Ele é importantíssimo, ele é fundamental para o nosso controle do espaço aéreo.

Nós temos um problema hoje. Nos dias de hoje, em virtude das restrições orçamentárias, em virtude dos cortes, contingenciamentos, nós não temos feito investimento, e o custeio para manter esse sistema tem aumentado. Isso acaba degradando em parte o sistema. A confiabilidade dos sistemas, a reposição dos radares, tudo isso é prejudicado. E a Força Aérea se ressentida por essa falta de recursos para essa manutenção no *top* da qualidade que existe, porque o sistema brasileiro de controle do tráfego aéreo chega próximo ao que existe nos Estados Unidos e ao que existe na Europa também. É um sistema bem estruturado que atende perfeitamente às nossas necessidades, às dimensões do Brasil.

Mas essa dificuldade que nós temos dos recursos é relativamente grave para nós, inclusive porque os recursos do controle de tráfego aéreo são provenientes de tarifas, não são recursos do Tesouro, e elas são igualmente contingenciadas pela estrutura, pela conjuntura que nós vivemos hoje.

Próximo.

Apesar dessas dificuldades, nós, certamente, buscamos atender aos nossos objetivos, e uma das maneiras se dá através, por exemplo, de uma PPP.

Senador, bom dia!

Falo desta PPP que temos aqui, uma PPP de telecomunicações, talvez a grande PPP que exista hoje no Governo Federal, uma PPP estimada em algo em torno de R\$160 milhões anualmente. Ela serve para gerir todas as nossas redes de comunicações. Todos esses radares que temos são integrados. Todas as nossas comunicações via satélite ou comunicações por fonia etc. são geridas por essas nossas redes.

O benefício que nós queremos obter com essa PPP é uma concentração do esforço na atividade-fim. As redes são atividades-meio; a atividade-fim é o controle do espaço aéreo. São os nossos ACCs, que são os centros de controle; o nosso controle de aproximação; as nossas torres de controle. Nós vamos substituir 68 contratos existentes em várias empresas por apenas um único contrato. Estima-se uma economia em torno de 25% dos gastos que temos hoje. Isso vai fazer com que tenhamos um melhor atendimento às demandas operacionais, porque é muito melhor tratar com uma grande empresa ou com um *pool* de empresas do que tratar com 68 contratos ou com dezenas de outras empresas. E ela consegue com mais facilidade manter o acompanhamento dessas inovações tecnológicas.

Então, esse é um exemplo de como nós estamos procurando otimizar nossos recursos, para que a nossa missão, para que a responsabilidade da Força Aérea, que é a de manter o controle do espaço aéreo, possa ser atendida. O problema que temos está realmente na parte de recursos, porque envolve segurança de voo, envolve grandes contratos de seguro. Há empresas que vêm do mundo inteiro para operar no Brasil, e temos de manter o grau de segurança adequado.

O próximo, por favor.

A outra vertente, a outra responsabilidade da Força Aérea é a questão de defesa do nosso espaço aéreo. Como dissemos antes, Srs. Senadores, temos 8,5 milhões de quilômetros quadrados, e é da responsabilidade da Força Aérea não só o controle desse espaço aéreo todo, mas também a defesa desse espaço aéreo. Além disso, toda essa área do nosso mar, o Atlântico Sul, temos sob nossa responsabilidade.

Temos as aeronaves, temos os meios de defesa aérea, mas temos hoje uma preocupação muito grande - toda a sociedade tem esta preocupação - com o controle das nossas fronteiras. Temos hoje quase 17 mil quilômetros de fronteira. E se fala muito que nossas fronteiras são muito permeáveis tanto pelo solo - nós olhamos muito pelo solo - quanto pelo ar. Então, estamos tomando medidas para o controle do nosso espaço aéreo, da entrada do nosso espaço aéreo. Existem três dimensões: pode-se entrar tanto pelo chão quanto pelo ar.

Em certos tipos de contrabando, por exemplo, o tráfico de drogas, é conveniente para o traficante ser via aérea, porque ele coloca em um avião 300, 400, 500kg de pasta básica, o que custa três, quatro vezes o preço do avião. Cruzando a fronteira, ele entra no interior do Território, a baixa altura, e pode fazer a entrega onde quiser. Então, nós temos que fechar esse acesso que vem dos países vizinhos nessa parte de contrabando e controle das nossas fronteiras.

Próxima.

O que nós estamos fazendo? Naquela mesma rede de radares que eu apresentei anteriormente, quando nós baixamos a altitude, começa a diminuir o raio do alcance desses radares. Então, nós temos hoje essa quantidade de radares na nossa região de fronteira e, para fazer esse controle, nós colocamos aeronaves e helicópteros próximos a essa fronteira. Estabelecemos também uma obrigatoriedade de se entrar no Brasil apenas por corredores previamente definidos.

Além disso, nós colocamos também - próxima, por favor - aviões para cobrir essa região de fronteira que tem esses claros, vamos dizer, na visualização do radar. Nós colocamos radares móveis nessa região, os que nós temos, e colocamos também aviões desse tipo AEW, avião-radar, que identifica qualquer tráfego desconhecido, qualquer tráfego não identificado. Ele vê, e nós fazemos interceptações. Isso tem dado resultados. Nós, recentemente, interceptamos vários aviões.

Um aspecto importantíssimo nisso é a parte de inteligência, porque é muito grande a região, e nós temos que ter inteligência: a inteligência que vem da Polícia Federal, da própria Receita, do Exército, de todos os outros órgãos públicos que trabalham nessa região. Então, esses aviões são importantíssimos.

Hoje nós estamos sendo mais efetivos nesse controle de fronteira, porém os recursos são escassos. Esses aviões estão precisando urgentemente de uma modernização. O número deles está sendo reduzido. Sobre a ampliação de radares, como falei antes, eles precisam ser melhorados, modernizados, para termos um controle maior da fronteira.

Volto a dizer que o tráfico, o contrabando usa o caminho mais fácil. Se ele puder ir de avião, é mais rápido, há mais rotas. Ele não depende de uma estradinha; sobe como quiser. Então, nós temos que colocar barreiras. O tráfico escolhe o caminho mais fácil: ou por caminhão, ou por automóvel, ou por barcos, ou por aviões, o que houver. E nós, como brasileiros, temos que fechar toda essa região de fronteira. Para fazer isso, nós temos que ter os recursos adequados, temos que ter os meios; e, para esses meios funcionarem, os nossos recursos financeiros são necessários para que eles consigam voar.

Então, essa parte de defesa do espaço aéreo e da parte de fronteira hoje é um aspecto fundamental. E nós temos uma preocupação grande, porque a parte do espaço aéreo é responsabilidade exclusiva da Força Aérea. Nós temos essa responsabilidade. Enquanto por terra ela é dividida, não só pelas Forças Armadas, como pela Polícia Federal, Receita, polícias estaduais, nessa área é nossa a responsabilidade.

Além dessa parte de defesa das nossas fronteiras...

Próxima, por favor.

Como nós falamos anteriormente, a maior capacidade dissuasória de uma Nação são os meios aéreos - hoje, para nós, seriam os meios aéreos.

Quanto aos nossos meios aéreos para defesa do nosso Território, para falar do assunto fundamental, que é a capacidade de interceptar qualquer agressão que venha, hoje, no Brasil, nós temos uma deficiência muito grande. O nosso vetor de interceptação, o nosso vetor de ataque está em cima do F-5 e do AMX. O F-5 é um avião de mais de 40 anos de uso; ele chegou no início da década de 70, foi modernizado, mas é um avião velho com alcance limitado, embora tenha uma boa tecnologia.

Esse projeto Gripen, que é importantíssimo para nós, demorou mais de 20 anos e foi escolhido entre três finalistas. É um projeto de US\$4,7 bilhões - de ontem para hoje foi atualizado esse avião, pelas variações que existem - e envolve acordos de compensação comercial, que envolvem - como está ali escrito: absorção de tecnologias críticas - nós temos empresas, no Brasil, que receberam muitos recursos dos suecos e foi passado conhecimento tecnológico. Há em torno de 150 engenheiros e técnicos, hoje, na Suécia, aprendendo e trabalhando junto; desenvolvimento do avião biposto - esse é *monoplace*, com um piloto; há um com dois pilotos, que é desenvolvido para o Brasil, por brasileiros juntamente com suecos; e a geração de milhares de empregos no desenvolvimento desse avião.

Certamente, em qualquer exportação que venha a ser feita para outros países, o Brasil tem participação. Existe um painel dele que é totalmente inédito, só tem no F-35; mas fora o F-35, que está entrando em operação, o único avião que o terá será o Gripen. É um painel único, não é aquela porção de relógios; é um painel único chamado WAD.

O visor de tiro também está sendo desenvolvido pela Aeroeletrônica, uma empresa subsidiária da Elbit, no Rio Grande do Sul, que será produzido por empresas brasileiras, aqui. Então, qualquer exportação... Outros equipamentos têm um percentual muito grande do avião sendo feito pelo Brasil.

Então, essas compensações comerciais e transferências de tecnologia são importantíssimas para a Embraer, por exemplo. A Embraer é o que é hoje graças à transferência de tecnologia, principalmente na época do AMX. O italiano transferiu muita tecnologia, que permitiu que a Embraer fizesse inicialmente o Brasília, depois outros aviões como o Legacy e todos esses aviões que nós temos: o 190, o 170, e hoje o 390 também. Essa transferência de tecnologia é muito importante.

Nós temos o total de 36 aeronaves, mais armamento, mais logística. Esses aviões substituem nossos antigos Mirage, porém no futuro, não mais do que dez anos, nossos F-5 e nossos AMX deverão sair de linha simplesmente por estarem acabados. E certamente nós não mantemos uma Força Aérea com 36 aviões. Então, a substituição dos nossos F-5 e AMX, no futuro, seria por esse avião. Esta é uma regra quase mundial. Eles padronizam avião, tanto que o americano tem no F-35 a sua linha mestra de aeronaves de interceptação e de ataque. Eles têm em torno de 2.500 daqueles aviões. Então, a Força Aérea americana terá vai ter o F-35 concentrado, assim como o Gripen, na Suécia. E como nós também fizemos essa opção, ele é um avião que nos interessa muito, com bastante tecnologia e custo mais baixo em relação aos outros componentes.

O custo desse avião hoje é em torno de um bilhão, um bilhão e pouco, por ano, que é o que deve ser gasto. Na verdade, o pagamento do avião - agora ele entra no orçamento, mas o pagamento real do avião, cujo recurso o Brasil vai desembolsar - é dois anos após o recebimento da última aeronave, que será em 2024.

Os juros que foram feitos nesse contrato, através do banco sueco, que é como um BNDES deles, talvez bem menor do que o nosso BNDES, são os mais baixos que já tivemos em qualquer aquisição feita pelo Brasil. Eu não me lembro exatamente do valor, mas esse juro foi bastante baixo. Por quê? Os suecos queriam vender esse avião, e nós precisávamos desse financiamento. Eles atenderam às nossas exigências, negociações que foram feitas pelo governo à época.

Então, esse avião é importantíssimo. Mas eu lembro que, na parte de defesa do espaço aéreo, não há só ele. Nós temos o P-3, que está trabalhando no nosso litoral e que tem uma capacidade muito grande. O alcance dele é de 16 mil quilômetros. Ele vai ser equipado com um míssil Harpoon, que tem capacidade para interditar qualquer área que queiramos no Atlântico Sul. E um sistema de defesa antiaérea também, que nós não temos no Brasil. Ele trabalha junto à Força Aérea. Por causa do controle do espaço aéreo, precisamos de uma defesa antiaérea, e o Exército trabalha junto conosco nessa antiaérea, que nós não temos.

Outro sistema - não é o momento talvez agora, de imediato, de discutir, pelas dificuldades que tem o Brasil - é a utilização de aeronaves remotamente pilotadas, os VANTs, que são usados no mundo inteiro. Nós estamos apenas de uma forma embrionária utilizando os VANTs. No futuro, a geração, após esses aviões aqui, possivelmente seja de aviões não pilotados, toda com *drones*, com VANTs, que já existem no mundo inteiro.

O próximo, por favor.

Outra vertente que nós temos, outra grande responsabilidade é a parte de integrar o nosso território. No Brasil, antes da criação do Ministério da Aeronáutica, em 12 de junho de 1931, o Tenente Lavenère Wanderley e o Tenente Casimiro Montenegro fizeram o primeiro voo em um biplano, saindo pelo interior do Brasil, na região de São Paulo, para entregar as primeiras cartas. Na verdade, quanto a essa parte de integração que eles faziam pelo CAN - até hoje o CAN (Correio Aéreo Nacional) consta da nossa Constituição Federal -, o Brasil não perdeu essa necessidade, não deixou de ter essa necessidade.

Logo depois da Segunda Guerra Mundial, um dos grandes responsáveis pela integração da Amazônia foi a Força Aérea, com os Catalinas e os nossos C-47, que não existem mais há muito tempo. Mas eles foram grandes integradores da Amazônia naquela época. Há várias personalidades famosas no Brasil que viveram na Amazônia naquele tempo. Mas hoje o Brasil não deixou de ter essa necessidade. A Força Aérea não nega essa responsabilidade da integração, porque 60% do nosso Território continua naquela Amazônia sem estradas, sem ferrovias. E a nossa malha aérea é muito precária nessa região. Os senhores, que viajam pelo Brasil, sabem da dificuldade de viajar para essas regiões. Então, a Força Aérea, como órgão público, tem essa responsabilidade.

Praticamente a metade dos meios aéreos que nós temos, diferentemente de outros países - e o Senador conhece muito bem, por causa do Acre, as dificuldades que existem para atender àquelas regiões remotas lá -, são aviões de transporte e a metade dos nossos pilotos também são pilotos de transporte.

A nossa população é muito dependente disso não só na Região Amazônica, mas em outras regiões. Recentemente, por exemplo, nós fizemos um transporte de 250 médicos do interior de São Paulo para o interior da Bahia - o Senador sabe

dessa história - para atenderem, em um curto espaço de tempo, milhares de pessoas pobres no interior. Só cirurgia de catarata fizeram mais de 500, e devolveram a visão a muitas pessoas humildes que teriam dificuldade de fazer uma cirurgia dessas. E foram utilizando um avião nosso. Se fossem pedir para a aviação comercial levar, ia ser muito difícil fazer isso.

A própria questão de transporte de órgãos - nós fomos muito atacados no ano passado por conta disso, injustamente aliás - é feita pela Força Aérea, porque a nossa rede comercial, a rede para transporte é muito deficitária; ela não consegue atender essa necessidade, essa carência. Quando o Presidente fez o decreto, ele permitiu que o Ministério da Saúde dissesse: "o.k., eu suporto todo o custo desse transporte", que é a parte de combustível e manutenção das aeronaves. E de lá para cá nós fizemos mais de 250 transportes de órgãos, que salvaram pessoas pelo Brasil todo. Isso é um exemplo. Há muitos outros. Na Amazônia, quando nós precisamos levar os nossos Ministros, comitivas do Congresso, outros grupos do Projeto Rondon, tudo é parte de uma responsabilidade da Força Aérea nessa integração.

Nós temos uma capacidade muito grande, e hoje nós usamos, talvez, a metade dessa capacidade pela falta de recursos, porque o custo da hora de voo tem que receber o recurso correspondente. A nossa hora de voo é barata, porque não está embutido o custo do avião, não está embutido o salário do piloto, e nós não pagamos taxas aeroportuárias. Então, quando o Governo do Acre tem que fretar um avião para levar algum doente para um lugar, ele paga três vezes o preço de um avião da Força Aérea. Nós achamos essa parte importante.

Porém, não só nossos meios...

Próxima, por favor.

Nós temos que ter a infraestrutura para atender essas aeronaves que estão voando.

Essa imagem é da década de 50 na Amazônia; como ela era.

Próxima, por favor.

Situação atual: foram feitos, nesses cinquenta e poucos anos, mais de 170 aeroportos na Região Amazônica. Esses 170 aeroportos fizeram com que, com aquele efetivo enorme que tem o Exército hoje, em torno de 26 mil homens, todas aquelas comunidades tivessem possibilidade de um melhor atendimento, porém esse recurso todo...

Próxima, por favor.

Esse recurso todo foi colocado nesta empresa: a Comara (Comissão de Aeroportos da Região Amazônica), da Força Aérea, criada mais de 50 anos atrás. Ela tem uma quantidade enorme de balsas, empurradores, máquinas etc., que fizeram todas essas pistas na Amazônia. Ela não só faz as pistas, constrói as pistas, como mantém essas pistas, o que é difícil, por causa da grande quantidade de chuvas, do calor etc., do clima da Amazônia. É uma característica distinta das demais obras no Brasil, porque é preciso levar todo esse material para essa região na época do inverno, para que nos dias de verão, que são poucos meses lá, ela consiga fazer as obras. Quando termina o verão, ela para e só volta no ano seguinte.

Próximo, por favor.

O que aconteceu nos últimos anos? Nós recebemos, ao longo desses anos todos, recursos vindos do Governo Federal. Com a criação da Anac, a criação da SAC, do FNAC etc., esses recursos começaram a diminuir, e hoje a Comara... Ou nós recebemos dinheiro, Senador, ou nós vamos fechar a Comara. E em todos aqueles aeroportos nós vamos voltar...

Próximo, por favor.

Nós vamos voltar a essa situação, porque eles se deterioraram rapidamente, se não se fizer a manutenção daquela região. Nós precisamos ter uma atenção.

A Comara está praticamente há dois anos à míngua, porque os recursos não vieram mais. Por que não vieram os recursos?

A próxima.

Aqui é só para mostrar como é. Nós tínhamos a lei que definia tarifas aeroportuárias. Existia uma tarifa chama Ataero, Adicional de Tarifa Aeroportuária, de 1989, da qual 20% iam para os Municípios e Estados, para aqueles aeroportos de responsabilidade dos Estados, e 80%, para o Governo Federal, sendo 60% para a Infraero e mais 40% para o Comando da Aeronáutica, que eram destinados à reforma, ampliação, aquisição de viaturas operacionais para apoio aos aeroportos, carros contra incêndio, ambulâncias, etc. O recurso vinha para dentro do Comando da Aeronáutica.

Com a extinção de Lei nº 7.920, os recursos migraram todo para o FNAC, com o contingenciamento e com os cortes, o Ministério dos Transportes, a SAC não repassa mais recursos para nós. Então, a solução que vemos hoje é fazer alguma correção através do Ministro dos Transportes para que a gente receba esses recursos.

Volte ao anterior.

Nós chegamos a receber mais de 300 milhões. Foi diminuindo, diminuindo. Nós entendemos hoje que, considerando a situação crítica por que o Brasil passa, com 100 milhões nós não ampliamos, mas conseguimos manter essa condição operacional dos nossos aeroportos na Amazônia.

Certamente, se nós não tivermos isso, toda aquela área da Amazônia vai voltar a ser aquele verde exuberante, sem ninguém lá dentro, como é o interesse, talvez, de grande parte do mundo. Quanto mais distante ficarmos, melhor, porque aquela reserva vira uma reserva internacional. E nós temos de ocupar essa área. Aqueles militares do Exército poderão ir até embora de lá, porque, depois, não haverá condições de manter, e todos os outros órgãos públicos que trabalham naquela região também. Os índios voltam a ficar desamparados e tudo aquilo que existe na Amazônia.

Nós entendemos isso como uma responsabilidade da Força Aérea, mas ela tem que ser dividida com toda sociedade brasileira. Se nós queremos isso, nós temos de colocar os recursos para manter essa nossa Amazônia com esse crescimento que nós queremos ter.

Próximo, por favor.

Um dos projetos, assim como o Gripen, importante para essa Região Amazônica é o nosso KC-390. Ele é um avião que vai substituir o C-130, que é um avião americano excepcional do qual foram feitos milhares e milhares e que temos no Brasil há mais de 50 anos. Esse avião é um avião moderno que substitui com mais velocidade, com maior autonomia, com maior capacidade de carga, com muita tecnologia. É um avião 100% nacional; em torno de 60% são conteúdos nacionais. Certamente, alguns itens não temos aqui, como, por exemplo, os motores. São os grandes produtores de motores, como a General Electric, a Pratt & Whitney e outras empresas que fazem esses motores. Eles vêm de fora.

Nós temos uma compra de 28 aeronaves prevista, a criação de em torno de 8,5 mil empregos e um potencial de exportação de US\$2 bilhões. Então, ele não atende apenas o Brasil; ele tem tecnologia, ele tem exportações e gera empregos aqui dentro. Isso entendemos como fundamental.

Por praticamente dois anos, patinou esse projeto, por falta de recursos. Hoje, nós temos os recursos para manter esse avião no desenvolvimento. Devemos receber, em meados do ano que vem, o primeiro avião para a Força Aérea e, no final do ano, o segundo avião para a Força Aérea. Ele já voou mais de mil horas e agora, nos próximos dias, ele vai passar na Suécia, em Portugal, vai participar da feira em Le Bourget, na França, e vai fazer um *tour* pelo mundo para ser apresentado o avião, porque, para vender esse avião, tem que apresentar, tem que mostrar a sua real potencialidade. A Embraer está envolvida com isso, o nosso Ministro da Defesa também se engajou na defesa disso, porque no mundo inteiro o governo também se envolve. Não é um problema da empresa, é um problema da empresa e do governo também. Então, esse avião é importante.

Nós estamos tendo os recursos, assim como nós temos os recursos do Gripen. Nós temos que ficar atentos porque, nos próximos anos, tem-se que manter esse fluxo dos recursos, até porque, se nós não recebermos os recursos para esses projetos estratégicos - não só os nossos, como das outras Forças também -, existem muitas, existe correções, existem aditivos que têm que ser feitos e aumentam o preço disso. Então, às vezes, em vez de ele não colocar o recurso, é melhor gastar o recurso, porque reduz os gastos futuros e ele tem o tempo para ser colocado no mercado. Têm janelas os aviões, esse avião tem uma janela. Daqui a pouquinho, aparece o russo - já há um andando por aí -, um japonês também, e o americano está aperfeiçoando seus aviões concorrentes a ele. Se ele perder o *timing*, depois nós esquecemos esse avião, vai servir só para o Brasil, com seus 28 aviões aqui dentro. Torna-se difícil manter um avião quando ele não tem exportações. É o caso do Super Tucano, do qual já venderam centenas desses aviões e continuam vendendo ainda pelo mundo afora. Nós acreditamos que esse avião tem o mesmo caminho.

O próximo.

Um outro projeto estratégico extremamente importante para a Força Aérea... Por que para a Força Aérea? A Força Aérea é responsável, pela Estratégia Nacional de Defesa, pela parte espacial. Assim como o Exército é responsável pela parte cibernética e a Marinha, pela parte nuclear, a Força Aérea é pela parte espacial.

Nós demos um grande salto agora com o lançamento do SGDC, no dia 4 de maio. Há uma foto aqui de algumas autoridades foram participar lá, dentro do Comando de Operações Aeroespaciais, do lançamento. Isso aqui, podem observar, oito segundos após a ignição do foguete. Ele está já estacionado numa órbita fixa, a 36 mil quilômetros. Ele está parado lá em cima. Nós temos o Centro Operações Aeroespaciais fazendo os ajustes para ele e, em torno de três meses, se não me engano, no máximo, ele vai estar fornecendo banda larga para todo o Brasil, inclusive a Região Amazônica, e a banda X, que é de uso militar. Vão melhorar muito as nossas comunicações.

Esse foi um grande passo que nós demos; até hoje, nós não tínhamos um satélite desse tipo. Já estamos com a Telebras estabelecendo os requisitos para um SGDC II (Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações), o segundo, porque nós precisamos ter mais do que um satélite desse.

Porém, esse Programa Estratégico de Sistemas Espaciais não é só os satélites geoestacionários, a 36 mil quilômetros. São satélites caríssimos, cuja tecnologia é muito grande. Nós temos também outros satélites.

Por favor, a próxima.

Então eu posso dizer por que temos que investir em satélites. Que outros satélites são esses? Essa imagem aqui é dentro do Comando de Operações Espaciais, no caminho, quando os senhores vão ao aeroporto por dentro, pela Base. Há essa antena lá, de 13m de diâmetro, se não me engano, onde está sendo construído o Centro de Operações Espaciais, que opera hoje, provisoriamente, dentro do Comando de Operações Aeroespaciais, que atende perfeitamente. Então por que investir?

Próximo.

Se nós tivermos os satélites que nós não temos hoje, nós poderemos fazer o controle das nossas fronteiras, porque ele tem uma visualização através de satélites óticos, através de imagens de radar nas nossas fronteiras - não só na nossa fronteira como no nosso Atlântico também. Ele consegue identificar os navios; o navio tem um tipo de *transponder*, um codificador que informa que navio é e o que está fazendo ali. Se for desconhecido, ele identifica através de satélites. Então, há todo esse controle de fronteira. Consequentemente, coíbe evasão de divisas e crimes transnacionais, porque ele controla nossa fronteira.

Produtividade agrícola: sem dúvida nenhuma, na hora em que nós tivermos os nossos satélites meteorológicos, o nosso satélite de geoposicionamento, nós vamos melhorar muito. Hoje nós dependemos dos satélites americanos e satélites de outros lugares do mundo. Mas nós não podemos continuar a usar os outros? Podemos sim, mas nós somos dependentes deles, e o Brasil, pela dimensão que tem, perfeitamente cabe ter os nossos satélites, pelo tamanho nosso, pela, vamos dizer, potencialidade que existe no País.

Existe também o uso desses satélites que têm uma capacidade de visualização até 50cm, 70cm, até menos, para planejamento urbano, uso de terras, isso tudo é facilitado através de satélites. E, obviamente, há o desenvolvimento industrial através disso.

Nós nunca olhamos para o espaço, e o Brasil deveria ter sido um dos primeiros países a olhar para o espaço. Nós não olhamos para o espaço, e posso mostrar isso aqui pela próxima transparência.

Por favor, próxima.

A próxima transparência trata do que os países gastam em pesquisa espacial. O Brasil está com 0,006% do nosso PIB. Está ali agora a transparência: nós gastamos US\$100 milhões por ano. O nosso vizinho aqui, apesar de todas as dificuldades, como o Brasil tem, gasta 1,2 bilhão por ano, ou seja, ele gasta 12 vezes mais do que nós gastamos. Os Estados Unidos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO - Doze vezes mais, o nosso vizinho. Ele viu essa potencialidade do espaço, ele tem satélite, está desenvolvendo até satélite geoestacionário, ele viu isso aí. A Índia, a China, a Rússia, os Estados Unidos gastam ali aquele percentual do PIB que os senhores veem, os Estados Unidos, 0,21%; a Argentina, 0,2%. Os outros países gastam bastante.

Com esse recurso que nós gastamos, certamente nós não vamos conseguir a conquista do espaço, dos nossos interesses no espaço. Nós vamos perder essa oportunidade. Aliás, nós já perdemos. Nós começamos junto com a Índia e com a China, no mesmo patamar deles, e hoje em dia eles estão com astronauta em órbita, andando pelo mundo. A Índia é o País que mais lança satélites hoje em dia para todo o mundo, e nós estamos parados no tempo. O esforço da AEB não é suficiente para sairmos.

Em consequência disso nós estamos apresentando - está com nosso Ministro da Defesa - uma visão diferenciada do espaço, um novo conceito de espaço nós estamos propondo, onde nós criaríamos um grupo executivo e um grupo, um conselho nacional do espaço, onde os recursos têm de ser discutidos e colocados na área que nos interessa, um conceito mais direto para nós termos satélite de órbita baixa, que são satélites de órbita baixa, que são satélites em torno de 600km. Próximo, por favor.

Aqui, a parte de monitoramento espacial já temos: é o Cope. Mais de cem militares civis foram à França, ao Canadá, a vários países aprender como se faz o monitoramento espacial. O controle do SGDC, que está hoje a 36 mil quilômetros, é feito por nós, totalmente pelo Brasil, mas também podemos ter outros satélites de órbita baixa, que são satélites de comunicações, satélites meteorológicos, satélites de sensoriamento remoto, satélites de navegação, de órbita baixa.

Este é o sistema que estamos propondo, de rapidamente pegar tecnologia de fora, colocar aqui no Brasil e começar a lançar os nossos satélites de órbita baixa. Tivemos, durante a Olimpíada, uma cessão de imagens de satélites israelenses de 70cm de capacidade de resolução. Ele ajudou muito no Rio de Janeiro para visualização de tudo o que estava ocorrendo

embaixo. Vários ministros visitaram o Cope para ver a importância disso. E, hoje, enquanto não temos esses satélites aqui, estamos fazendo um contrato internacional em que juntamos as necessidades de todos os órgãos (Ibama, agências de água, Polícia Federal, controle de fronteiras, controle marítimo) para termos imagens enquanto não recebemos esses aqui.

O Sipam precisa, na Amazônia, satélites de imagens SAR, por exemplo, para controle da nossa região. Então, centralizamos na Força Aérea um contrato que atende a todos os envolvidos, os interessados nessa área. Então, essa parte de espaço está com o Ministro da Defesa hoje juntamente com ciência e tecnologia. A AEB também está trabalhando, e nós estamos trabalhando, para mudar a cara da visualização do espaço pelo Brasil.

Hoje estamos parados. Essas iniciativas de CBERS e outros não atendem à nossa necessidade. Ele é dual, ele atende talvez mais o civil, toda essa área, esse Brasil enorme, para controle da Amazônia, para controle de fronteiras, para controle marítimo do que à parte militar, porque também é usado na parte militar.

Próximo, por favor.

Saindo dessa área, apenas para conhecimento, estamos fazendo, dentro da Força Aérea - ele é um projeto estratégico - uma transformação fruto da tecnologia que temos hoje, dos meios aéreos que decorrem dessa tecnologia. Estamos mudando a nossa estrutura organizacional e atividades administrativas. Nascemos no litoral brasileiro, nascemos naquele combate aos submarinos, que afundavam muitos navios. Milhares de pessoas nossas morreram nessa costa porque tivemos nossos navios afundados. Então, tínhamos a base de Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Caravelas, toda essa região no nosso litoral. Modificamos isso, interiorizamos a Força Aérea no Brasil, e hoje temos base em Porto Velho, Boa Vista, Campo Grande, Santa Maria, Anápolis, aqui perto. Então, essa reestruturação organizacional vai fazer com que reduzamos o tamanho das bases no nosso litoral. Eles são mantidos ainda naquela região, porém como base de desdobramento. Isso vai reduzir o efetivo da nossa Força Aérea em torno de 25%. Vamos concentrar todo o nosso esforço mais na atividade fim.

A outra parte é a concentração de atividades administrativas. Fruto de computadores, fruto de novas técnicas, estamos usando processo mais modernos, em que especializamos o pessoal para trabalhar na parte administrativa. Nós vamos ter, com certeza, muito melhores resultados, com menores custos, concentrando as nossas unidades e tendo uma Força Aérea melhor do que a que nós temos.

Temos, realmente, algumas reações, mas nós, inclusive, temos vantagens com isso também, vantagens outras, além da Força Aérea. Por exemplo, no Aeroporto de Fortaleza, viabilizamos a ampliação do aeroporto porque nós concentramos as nossas unidades em Natal. A mesma coisa em Recife: nós viabilizamos a ampliação do Aeroporto dos Guararapes porque, tirando organizações nossas lá de dentro e concentrando em outros locais, nós diminuimos o nosso espaço, o que permite a ampliação do aeroporto. São dois exemplos, assim como, futuramente, ocorrerá em Salvador e como está acontecendo em Florianópolis.

Nós mantemos a nossa presença como uma base de desdobramento, mas nós permitimos outras facilidades também. Existe uma redução de custo na atividade meio, e nós concentramos isso na atividade fim. É uma grande contribuição que nós damos até para a economia de recursos, tudo isso sem perder a nossa capacidade operacional.

Sr. Presidente, era essa a apresentação que nós tínhamos a fazer.

Deixo apenas uma frase de Giulio Douhet, em 1921, nos primórdios da aviação, como fecho: "A vitória sorri para aqueles que se antecipam às mudanças das características da guerra, não àqueles que esperam para se adaptar depois que as mudanças acontecem."

Isso aqui ele dizia em relação à guerra; porém, é válido para qualquer coisa que nós estivermos fazendo hoje.

A Força Aérea procura fazer a sua parte, procura se modernizar, porque força aérea, poder aéreo está em cima de tecnologia, está em cima dos seus meios, e nós temos de estar atualizados para a defesa deste País e para manter essa parte importantíssima que é a integração nacional. Nós sabemos dessa responsabilidade para com o povo brasileiro, para com a nossa sociedade, e nós estamos fazendo o máximo que nós podemos. Nós apenas aqui apresentamos as nossas dificuldades e quais são os projetos que pensamos ser importantes para que os senhores tenham esse conhecimento.

Obrigado por esta oportunidade.

A próxima, por favor, apenas para finalizar.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a S. Ex^a o Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato pela sua exposição.

Mais uma vez, fico muito agradecido pela presença do Comandante da Força Aérea na nossa Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, mostrando a todo o Brasil o enorme, o imenso trabalho que vem sendo desenvolvido pela nossa Força Aérea; mostrando também as suas carências e alertando o Governo para que essas necessidades básicas que

a nossa Força Aérea tem precisam ser disponibilizadas, de alguma forma, pelo Governo. Afinal de contas, é uma área estratégica, é uma questão de soberania nacional, é uma questão de avanço no campo da ciência, da tecnologia, enfim, de nós termos acesso a essas novas tecnologias e desenvolvermos aquelas que nós já possuímos, para que o Brasil esteja e, pelo menos assim, possa ser um país que se equipare aos seus congêneres.

O fato de termos vizinhos nossos investindo três vezes mais do que nós, por exemplo, em um programa espacial é algo que nos preocupa, é algo que nos faz estar alertas, porque não podemos perder essa vantagem que o Brasil sempre teve e que, agora, vem perdendo.

Nós confiamos que o Governo Federal esteja atento, por intermédio de S. Ex^a o Sr. Ministro da Defesa, que tem sido... Esta Comissão já é testemunha do enorme interesse e do empenho que vem tendo o Ministro Raul Jungmann junto ao Governo para conseguir recursos para as nossas três Forças estarem devidamente apetrechadas para fazerem face aos grandes desafios que se encontram diante de nós.

Por isso, muito obrigado a V. Ex^a, Comandante Rossato, pela sua presença, pelo alerta que V. Ex^a faz a todos nós, integrantes desta Comissão, a todo o Brasil, e também pelo lembrete ao Governo Federal para que disponibilize esses recursos mínimos necessários para que a Força seja sempre operacional e continue sendo orgulho para todos nós, brasileiros.

Dando agora sequência à nossa audiência pública, eu passo a palavra ao primeiro orador inscrito para as indagações. S. Ex^a o Senador Prof. Pedro Chaves com a palavra.

Em seguida, S. Ex^a o Senador Jorge Viana.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - Sr. Presidente Fernando Collor de Mello, Srs. Senadores, Sr. Comandante da Aeronáutica, o nosso bom-dia. Também neste momento quero cumprimentar todos os Brigadeiros aqui presentes, Generais.

Acho que o momento é extremamente importante, e o que foi falado pelo nosso Comandante da Aeronáutica, Rossato, é preocupante. É necessário realmente que o Brasil tome uma postura incisiva, importante, com investimentos maiores na Defesa Nacional, principalmente na Aeronáutica, que tem prestado relevantes serviços desde a época do CAN (Correio Aéreo Nacional), que servia todo o Território nacional.

Eu gostaria de fazer apenas duas perguntas.

A primeira é sobre a opção do Brasil pela aquisição, pela compra das aeronaves da Suécia. Eu queria saber se foi exclusivamente por transferência de tecnologia ou se há outra razão pela qual a opção foi pela Suécia. À época, houve muito questionamento em relação a isso.

Em segundo lugar, não há como deixar de saudar o lançamento do primeiro Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas (SGDC), no dia 4 de maio, na base de Kourou, na Guiana Francesa. Quanto ao uso militar e governamental desse satélite, a banda X, V. Ex^a poderia dimensionar acerca da segurança criptográfica da comunicação, da capacidade operacional, da vida útil desse equipamento e do planejamento de sua substituição, da estrutura do Centro de Operações Espaciais principal?

É apenas isso.

Mais uma vez, quero parabenizar o Comandante pela colocação e dizer da nossa preocupação, a preocupação da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional quanto ao plano de investimentos. Tenho certeza de que o nosso Presidente vai envidar todos os esforços no sentido de evitar qualquer contingenciamento nesses investimentos. Já são poucos, se ainda contingenciam, fica realmente extremamente inviável o desenvolvimento das atividades da Defesa Nacional.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex^a, Senador Prof. Pedro Chaves.

Passo a palavra a S. Ex^a o Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Bom dia a todos.

Sr. Presidente, eu queria cumprimentar o Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Rossato, e todos os oficiais que o acompanham também, pessoas que eu conheço e por quem tenho grande estima.

Quero agradecer a acolhida que o senhor nos deu na última visita que fizemos à sede do Comando da Aeronáutica aqui, em Brasília. Eu tenho uma afinidade de vida, por conta de onde nasci, da região em que vivo, com todos que construíram essa bonita história da Aeronáutica brasileira. E seguem construindo, não só por conta do patrono, um grande brasileiro

como Eduardo Gomes, mas só quem nasceu na Amazônia e vive na Amazônia é que consegue valorizar o quanto foi importante essa história toda construída até aqui.

E eu lamento, nesta exposição tão rica, tão importante que a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional promove, que tenha sido exatamente num dia terrível para o nosso País, senão estou certo de que teríamos aqui uma dezena de colegas Senadores e Senadoras entendendo e talvez encontrando aqui caminhos em que devemos atuar conjuntamente no Senado para não deixar que o País dê passo para trás como tem dado nessa área especificamente, tão importante. Um país continental como este nosso não pode prescindir de tratar todas as atividades ligadas à Aeronáutica de maneira diferenciada.

Ontem, a audiência de que participei, Presidente Collor, era sobre aviação, sobre regulação da aviação civil no Brasil. Foi uma audiência durante a manhã inteira, em que estava a direção da Anac, estavam os representantes das companhias aéreas, representantes de usuários discutindo por que o Brasil tem a passagem aérea mais cara do mundo, tem uma oferta de voos...

Para o senhor ter uma ideia, nós temos, do ponto de vista da proporção de bilhetes aéreos emitidos por ano no Brasil, uma das mais baixas emissões do mundo, apesar de termos saído de 30 milhões no começo do ano 2000 para 100 milhões 12 anos depois. Mesmo assim, são 100 milhões de passagens para uma população de 200. Para se ter uma ideia, em países da Europa, a proporção é mais ou menos de três vezes a população: países com 40 milhões de habitantes têm 120 milhões de bilhetes aéreos emitidos. A Inglaterra tem 60 milhões de habitantes, então tem 180 milhões de bilhetes emitidos. Na Espanha é igual; na França, igual; nos Estados Unidos são 300 milhões de habitantes e são quase 900 milhões de passagens aéreas emitidas durante o ano.

E, no Brasil, nós estamos há tempos... Só no governo do Presidente Lula que nós conseguimos que o número de usuários de avião passasse a ser maior que o número de usuários de ônibus. Eu falava ontem: os senhores das companhias aéreas não nos dão alternativa. De carro ou de ônibus, daqui até o meu Estado, são três dias de viagem. Ou vai-se de avião, ou não se vai. E o custo, eu mostrei.

Mas eu estou fazendo esse reparo, porque o Brasil não pode abrir mão de mecanismos que construiu ao longo do tempo e que eram e são fundamentais. Eu lembro bem, no meu governo, começo do governo do Presidente Lula, que nós relançamos o CAN lá em Manoel Urbano. Eu vou estar, inclusive, sábado agora no Município. Está lá a placa. Por que relançamos? Porque algumas regiões do Brasil estavam na mesma situação e estão na mesma situação que estavam 50 anos atrás, do ponto de vista da necessidade, de que a Força Aérea Brasileira é a única alternativa para ir e vir. Então, nós lançamos. Foi muito bonito, foi nostálgico, mas foi também um gesto para mostrar que nós não podemos fazer o que estão fazendo com a Comara, por exemplo.

Até reclamei, porque há um bom aeroporto lá, em Assis Brasil, com uma boa pista que nós construímos, quando eu era governador, com a ajuda do Governo Federal, em Assis Brasil. O Google não mostra, mas é na Tríplice Fronteira. Deu trabalho para fazer aquela pista, porque era numa ladeira. Antes de ser governador, eu descia no avião e tinha que rezar um pouco, dar o último telefonema, porque não sabia se daria para chegar inteiro embaixo. E a transformamos numa pista importante para a segurança nacional, importante para a soberania nacional, numa área complexa, em que se pega muita gente com tráfico de droga, enfim.

Mas o que se está fazendo com a Comara? É uma destruição total, porque eu acho que estão misturando as coisas no Brasil, está se querendo fazer uma desregulamentação geral e irrestrita, para atender o mercado, sem considerar que nós somos um país continental, nós somos um país que temos uma diferença enorme de infraestrutura na parte sul e sudeste, em relação à norte e nordeste. E isso impõe políticas diferenciadas; fundamentalmente tem que ser feito isso, sob pena de se agravarem as diferenças regionais que nós temos.

Então, sobre a história da Aeronáutica, o ITA começou na década de 50, salvo engano. Quer dizer, o que o Brasil fez na década de 50? Apostou no conhecimento, em formar pessoas. E qual é o resultado disso? Produção de avião, produção de satélite.

O Brasil é um dos poucos países do mundo... Agora vai sair um avião da Embraer, deu cria a Embraer, veio de lá. O Brasil vai agora produzir um avião que eu acho que é o E-2, que vai ter uma capacidade de transportar 157 passageiros. Isso é igual a um A-320 ou igual a um Boeing 737. Então, é o único país do mundo que tem uma companhia capaz de produzir avião. Por quê? Por causa da Aeronáutica, por conta da opção que fizemos de formar pessoas, desenvolver.

Eu estive lá visitando o KC-390, fui lá ver o protótipo, e enche os olhos da gente. Esse avião certamente vai ser o avião que mais vai vender no mundo nessa categoria. Ele supera o Hércules, tem uma capacidade de carga maior, tem capacidade de voo, autonomia e menos problemas que o Hércules, que é um grande avião, que segue, mas é um avião que vai ser superado certamente pelo KC-390.

E a dificuldade que tivemos, o atraso que tivemos foi por conta do quê? Orçamento. E fica chocante: no ano em que o Brasil lança um satélite, em que o Governo fez um estardalhaço, deveria até ter, adequadamente, contado a história dos investimentos, inclusive do governo passado, nesse programa. E foram lá, fizeram até comemoração. Temos que comemorar, sim, porque o Brasil tem uma das mais importantes posições do mundo para lançamento, e também mais importante, às vezes, do que lançar um satélite é ter o controle sobre ele, estar no controle dele. E a parte de controle é uma tecnologia completamente diferenciada, foi mostrado aqui; sem isso, vamos ficar reféns seja dos Estados Unidos, seja de outra nação.

Mas o Brasil lança um satélite... E eu fico chocado de ver, com respeito ao Presidente: não é que seja um pouco mais, Presidente, a Argentina tem dez vezes mais recursos sendo investidos na área de satélite, que o Brasil - dez vezes! A Argentina é maior que o Brasil do ponto de vista do orçamento, do ponto de vista da população? Tem uma posição estratégica melhor que a do Brasil? Está vivendo uma crise política e econômica diferente da nossa? Não, até pior viveu no passado. Pelo menos, até ontem, até um ano atrás, no *impeachment*. Mas a Argentina estava atolada numa crise econômica que foi mais embaixo do que o país, mas consegue manter investimentos em áreas estratégicas, como de satélite porque não há como... Nós não temos telecomunicações. Não há como estar no mundo contemporâneo sem satélites.

Aí, o Brasil põe US\$100 milhões, por ano - há previsão de orçamento -, 0,006% do PIB... Acho que há mais um zero ainda.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não, é do PIB, porque vieram duas informações. E a outra é 0,1, que, comparado lá para bilhão, dá US\$100 milhões, quando a Argentina tem 1,2, a Índia tem 1,2. E a Índia hoje é um endereço dessa tecnologia, como o Brasil poderia ser, dando sequência ao ITA, à Embraer, dando sequência à nossa base de lançamento em Alcântara e dando um pouco de atenção a uma área que é tão fundamental. Quando se faz investimento nessa área, está-se dizendo: olha, os negócios no Brasil vão prosperar, porque nós vamos ter melhor comunicação, vamos ter uma segurança, como endereço para o mundo.

Então, é terrível. Eu só me prendi mais a isso, mas não posso deixar de fazer essa referência em relação aos aeroportos também na Amazônia, porque são uma necessidade. Não há como. Não se pode fechar uma Comara e dizer: não, agora vai ser tudo regulamentado pela Anac, pela Infraero, vamos ter companhias. Não há essa hipótese de reparo nos aeroportos sem os recursos para se dar manutenção nas pistas.

Eu fui o governador... Não fui eu; nós o fizemos. Colocamos aeroportos nos Municípios isolados todos; concluímos, fizemos. Agora, as pessoas não morrem à míngua, não têm que fazer uma viagem de seis dias de barco, podem sair em um avião; o avião pode chegar e buscar. Mas quem vai dar manutenção nisso? Como é que vamos trabalhar isso? Com um convênio, uma cooperação, com esses recursos que tínhamos.

Já pedi à minha assessoria e acho que nós deveríamos, inclusive aqui na Comissão - é uma sugestão, Presidente -, tomar uma iniciativa. Essa é a minha sugestão, porque nós temos emendas de comissão. A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional precisa identificar três, quatro, cinco, as principais prioridades que deveriam existir - no caso, estou falando exclusivamente do Comando da Aeronáutica, da Força da Aeronáutica, vamos ver as outras -, e dizer: dessas aqui, não vamos aceitar orçamentos que ponham em risco a soberania do País, que destruam um patrimônio que o Brasil construiu durante décadas. E bancaríamos isso junto ao relator do Orçamento aqui no Congresso. Nós temos essa prerrogativa.

Então, acho que tem que haver um compromisso, após uma audiência como esta, de dizer: não, recursos para satélites nós vamos ter, nós vamos construir. Não precisa ser de uma vez só, mas não vamos aceitar, como bem falou V. Ex^a, ficar com orçamentos menores do que vizinhos que têm menos condições do que nós temos e que não têm essa exigência que tem um país continental como o nosso.

Não há como fazer monitoramento da Amazônia sem termos... Estamos comprando imagens de satélite do Chile. Agora, o desmatamento aumentou dois anos seguidos. Como é que nós vamos fazer? Nós temos a tecnologia, temos o Inpe, mas não temos os satélites. Agora poderemos ter, mas muito precariamente ainda, com esse geoestacionário que nós acabamos de lançar. O Brasil tinha que ter dezenas de programas sendo executados.

Eu acho que a nossa Comissão pode assumir para si essa responsabilidade, com a liderança de V. Ex^a, Senador Collor, de tentarmos esse caminho, colocarmos uma concertação nisso, para não ficar nas costas do Ministro da Defesa ou do Ministro do Planejamento. Mas é uma questão estratégica para o nosso País. Então, esses programas que estão sendo trabalhados, que têm a defesa nacional priorizada, podem ser colocados aqui.

Era essa a minha observação. Eu só queria... Eu não posso... Nós estamos sendo acompanhados pelo Brasil inteiro. Peço desculpas a V. Ex^a, Presidente. Aqui eu só queria dizer poucas palavras, porque não dá para fazer de conta que não estamos

vivendo esse dia 18 de maio. Estamos vivendo uma situação terrível, que beira o caos institucional, político. Ninguém é capaz de prever como as coisas estarão no final deste dia, com a eventual divulgação de áudios, vídeos, enfim. Mas, é uma situação que exige de cada um de nós o que temos de melhor. Jamais viria aqui, ainda mais na Comissão, ainda mais na Casa que me acolhe, que é o Senado Federal, para tripudiar ou fazer qualquer comentário que pudesse parecer com alguma celebração.

Acho que o Brasil, nesse momento, precisa de cada um de nós, o que temos de melhor para vencer essa crise institucional que destrói a imagem... Acabei de ouvir... Uma pessoa que trabalha comigo me mandou o que a imprensa mundial está falando sobre o Brasil hoje: é sofrível, é de chorar. Nos diminuíram moralmente diante do mundo, nos apequenaram, já estamos assim. E, internamente, é uma angústia das pessoas, de todo cidadão brasileiro, do Acre ao Rio Grande do Sul, ao Estado mais próximo do mar no Nordeste. E aqui é o centro político de poder do Brasil. Vamos ter que nos debruçarmos todos, encontrar uma saída para isso, uma saída que, numa democracia, não tem outro caminho: mais democracia. Mas também, nessa hora, temos que buscar algum tipo de entendimento para, lendo, relendo e tendo a Constituição na mão, encontrarmos um caminho para vencermos essa situação que estamos vivendo.

Mas, acho que V. Ex^a, inclusive como Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, certamente tem um papel importante a cumprir, numa hora dessas, fazendo a interlocução com nosso Presidente. Temos que nos juntar todos.

Fico chocado, eu só não fico mais desanimado porque acho que, com o agravamento da crise, acho que essa crise ficou muito grande e ela tinha que talvez se agravar, como está se agravando, para que a gente possa pensar numa solução e não ficar falseando posições.

Foi muito delicado e perigoso o que já tivemos aqui, nesse último ano, com *impeachment*, com situações que dividiram o País e feriram a nossa democracia. Agora, estamos nos deparando com um mundo real, que alguns denunciavam, mas que alguns faziam questão de não ver. E o mundo real nos impõe agora que, independentemente de cor partidária... Porque temos colegas Senadores aqui absolutamente destruídos no dia de hoje, não sei se vão ter recuperação no dia de amanhã, estamos todos sobressaltados. Mas, não poderia deixar, pelo menos aqui, de falar essas poucas palavras, não para tripudiar em cima de ninguém, mas para lamentar que o Brasil, que estava dando certo, que estava prosperando, que estava atraindo inclusive a inveja e a competição do mundo inteiro, porque estávamos disputando o mundo há alguns poucos anos, ao invés de consertarmos o que estava errado na política, na organização partidária, na organização do Estado brasileiro, alguns resolveram destruir tudo que tinha sido feito. Até conseguiram, mas acho que agora estão à beira desse caos.

Então, para mim, é muito importante que nosso País possa se reencontrar com regras estáveis e democráticas, construir, quem sabe, uma nova governança para o dinheiro público brasileiro, com transparência nas relações público-privadas. Isso vai ter que ser necessário. Mas, essencialmente, temos que cuidar, como nessa audiência aqui, para que, mesmo nesse caos, mesmo nessa crise, a situação não se agrave e não venha a ficar ferida definitivamente, causando enormes prejuízos à soberania do País, com forças como a Aeronáutica, tendo seus recursos minguados e tendo que ou paralisar ou, quando nada, em muitos casos, acontecendo isso, perdendo-se o *timing*, o tempo, e aí determinados projetos perdem também sua eficácia, a sua importância é diminuída.

Então, agradeço ao Presidente Collor. Acho que todos nós agora temos que - eu daqui a pouco vou sair, tenho reuniões também - encontrar um jeito de ajudar o nosso País a buscar uma saída para essa situação de absoluta gravidade que estamos vivendo e que afeta os brasileiros e a história de um País tão bonito como o nosso.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a S. Ex^a o Senador Jorge Viana. As palavras últimas de S. Ex^a o Senador Jorge Viana explicitam bem o momento que lamentavelmente vivemos. O momento é de extrema gravidade institucional, e nós temos que confiar no bom senso, na temperança, na capacidade de construir saídas para esse momento. Pelo menos na minha memória, eu não tenho registro de nada parecido.

Mas o Brasil é forte o suficiente, e o nosso povo, as nossas instituições são sólidas o suficiente, e as duas Casas do Congresso Nacional são responsáveis o suficiente para que nós possamos encontrar essas saídas que nos levem à retomada de um momento de paz, de tranquilidade para que nós possamos alcançar os níveis de crescimento e de igualdade social que desejamos.

Agradeço as indagações que foram formuladas.

Antes de passar à leitura de algumas perguntas selecionadas e que foram enviadas pelos nossos internautas a S. Ex^a o Tenente-Brigadeiro do Ar Rossato, eu gostaria de agradecer a presença aqui, nesta Comissão, no dia de hoje, do Deputado Federal Paulo Magalhães; da Deputada Bruna Furlan, que é Presidenta da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos Deputados - mais uma vez muito obrigado a V. Ex^a, Deputada Bruna Furlan, pelo prestígio que nos concede com a sua presença no dia de hoje -; aos Srs. Tenente-Brigadeiro do Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez,

Comandante-Geral do Pessoal; ao Major-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, Chefe de Gabinete do Comandante da Aeronáutica; ao Sr. Brigadeiro do Ar Maurício Augusto Silveira de Medeiros, Chefe da Assessoria Parlamentar e de Relações Institucionais do Comando da Aeronáutica e do Sr. Brigadeiro do ar Antonio Ramirez Lorenzo, Chefe do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

A todos os senhores, os nossos agradecimentos pela presença.

Como perguntas, Sr. Comandante Rossato, temos aqui a do Tiago Souto Bezerra, do Rio Grande do Norte, em que ele diz: "Tensões na Coreia do Norte colocaram as Forças Aeroespaciais da Rússia em alerta, pois a federação faz fronteira com a península. Em possível combate, analistas afirmam que uma ofensiva incluiria a destruição do sistema GPS dos EUA. Como a FAB analisa essa conjuntura geopolítica?"

Entendo que, aí, a pergunta teria mais a ver, Comandante Rossato, com o fato de, numa eventual pane do sistema de GPS dos Estados Unidos, como isso poderia afetar o Brasil.

Outro internauta, Francisco José Abreu Macedo, do Ceará: "A Aeronáutica poderia fazer revistas nos aeroportos privados?"

Uma outra pergunta: "O que os senhores acham da Base de Alcântara? Poderia o Brasil voltar a fazer lançamentos?" Acho que essa pergunta é bem interessante.

Passarei, agora, a palavra a S. Ex^a o Sr. Tenente-Brigadeiro do Ar Comandante da Aeronáutica Rossato.

O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO - Presidente, obrigado.

Senador Jorge Viana, obrigado pelas palavras. O senhor tem pleno conhecimento de quais são os problemas da Amazônia, até porque nasceu lá, viveu e foi governador. E, realmente, precisamos ter cuidado. Nós não vivemos... Grande parte da população não conhece. Olhando à distância, é mais fácil; quando se está presente, vê-se a realidade que é a Amazônia. Quando qualquer um tiver que pegar um barco e andar dois dias para chegar ao destino, percurso que ele poderia fazer de avião em poucas horas, vê-se a diferença. Isso, sem contar a questão da época de secas, em que não se tem acesso também e tem de esperar o ano seguinte.

Então, essa visão da Amazônia é importante e deveria ser divulgada para que todos os brasileiros tivessem clareza sobre isso. Às vezes, até penso que a Amazônia é outro país. Fala-se da Amazônia como outra coisa, como se fosse outra região. Bem, obrigado.

O Senador Pedro Chaves falou a respeito da compra do Gripen. O Gripen nasceu há mais de 20 anos; era o FX1, e um dos concorrentes na época era o Gripen C e D, que é o modelo antigo que está voando hoje lá. Depois, foi cancelada essa compra, porque o governo não autorizou, e foi reaberta novamente. Quando se decidiu em dezembro de 2013, qual seria o avião, foi decidido pelo Gripen, que, na verdade, dos três aviões da lista tríplice enviada para o governo, era o avião que tinha a preferência da Força Aérea, porque tinha maior transferência de tecnologia, porque era de custo mais barato e tinha coisas a serem desenvolvidas ainda, como foi o caso desse painel WAD, como é o caso *biplace*, de dois lugares, aquele avião modelo diferenciado. Então, ele já era a opção no primeiro, o FX1, e no FX2, sendo que o FX2 teve outro modelo do avião, que é esse NG, Nova Geração. Essa foi a razão da escolha. Na verdade, o governo tinha três opções, mas, na época, a Presidente Dilma fez a opção pela escolha técnica: nós tínhamos escolhido esse avião, e era a nossa opção.

Claro que, se fosse o F18 ou o Rafale, nós já os teríamos aqui. Eles eram aviões prontos. Teria transferência de tecnologia? Teria, sim, em outras áreas; não no avião em si, mas teria transferência de tecnologia, pois são empresas muito grandes e têm domínio pleno dessa parte aeronáutica. Mas o nosso avião era esse Gripen NG que nós colocamos.

O senhor perguntou também a respeito do uso de satélites da banda X. A banda X entrou de carona. Já estava andando o SGC, acho que se chamava assim, Satélite Geoestacionário de Comunicações, depois entrou "Defesa" no meio, e foram colocados mais recursos, em torno de 400 milhões, e 30% desse satélite seriam por conta da parte da banda X, que é a banda que atende o sistema de comunicações militares, criptografada, etc. Ele melhora... O que nós temos hoje é alugado, essas bandas de satélite. Tudo é alugado hoje no Brasil. O Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), por exemplo, usa muitos satélites alugados.

Outro dia, uma empresa grande, não me lembro o nome agora, mudou a posição das antenas e tivemos que mudar tudo aqui no Brasil rapidamente. Ela era a dona.

Esse satélite é nosso; então, o controle é nosso, a estação de solo é nossa, a criptografia é nossa. Então, nós temos o domínio sobre esse satélite.

Essa banda X deve ter... A vida útil do satélite é de 18 anos. Há uma variação, porque ele gasta combustível, etc., mas está planejado para 18 anos o SGDC, atendendo a banda larga.

Eu entendo que o Brasil nunca mais vai deixar de ter o satélite, porque ele precisa do satélite. A Amazônia não tem banda larga. A banda larga das grandes empresas está aqui no litoral, no sul, nos grandes centros. Lá não existe banda larga. Ele vai disponibilizar essa banda larga para aqueles lugarzinhos no interior do Brasil.

Então, essa pergunta do senhor sobre a substituição do satélite, para mim nós temos que ter logo um outro satélite, no mínimo dois funcionando, até para que funcione como *backup*; em caso de uma crise ou algum problema, estaria funcionando esse satélite.

Eu entendo que satélites vieram para ficar e já deviam ter vindo há muito mais tempo, não só o de órbita alta como esses de órbita baixa, satélites que ficam a 600km, não de 35 mil, são 600km, que são satélites óticos, e nós temos condições de rapidamente nos adaptar a isso; satélites meteorológicos, etc.

Eu já entro até, inclusive aqui, nas perguntas do rapaz lá de Natal, sobre a Coreia do Norte.

O GPS é um sistema de geoposicionamento global. Existe dos Estados Unidos, existe um russo, existe um chinês, o indiano está desenvolvendo um e há um europeu. Eles não dependem de que o americano desligue. Ele pode não só desligar como ele pode inserir erros.

Durante a guerra das Malvinas já existia isso. Ele foi tremendamente deteriorado, o GPS, durante a guerra das Malvinas. Já existia essa parte de comunicações, essas coisas já existiam, não bem exatamente assim.

Então, realmente, se houver um colapso do GPS, há outros sistemas. Por isso que uma das possibilidades nossas mais à frente é ter o nosso sistema de posicionamento, porque hoje em dia os nossos tratores nas lavouras precisam do GPS. Eles funcionam hoje basicamente no GPS. Com o tratorista ou não, ele segue uma orientação do GPS. Então, se nós tirássemos o GPS, ou se ele inserisse nisso um erro grande, nós já perderíamos uma barbaridade em termos de recursos, porque eles são guiados, todos, por GPS.

O Tiago fez uma pergunta correta, existe realmente essa ameaça. Por isso que o europeu tem o seu, por isso que o chinês tem o seu e por isso que o indiano está fazendo o seu também, e o russo também tem o seu próprio. Eles não fizeram o deles à toa. Eles fizeram porque eles sabem da importância de se ter esses satélites.

Bom, em relação à outra pergunta do Francisco José sobre revista em aeroportos privados, aeroportos privados são responsabilidade do operador do aeroporto, mas durante as Olimpíadas, durante a Copa do Mundo, nós tivemos participação nesse controle dos aeroportos.

Em parte, tem a Polícia Federal, tem a Receita, tem o Ministério da Agricultura, tem um bocado de gente. Passar para a Força Aérea ou para as Forças Armadas a revista em aeroportos privados é uma questão um pouco vaga. Teria de dizer qual a razão. Então, a gente tem, por exemplo, cães farejadores, até por causa dos aeroportos, que foram utilizados nos casos dos presídios. Eles podem ser usados. Existem locais que já têm detectores, os raios X, e outros que não. Existe uma variação muito grande em função dos riscos. No nosso caso, é mais por questões de contrabando, etc., em outros países é por causa de terrorismo. Então, entendo que isso é um pouco vago.

Sobre a parte de Alcântara - eu poderia até ter falado aqui. Ela é uma base, hoje... É que foi perguntado também sobre Alcântara. Ela é a melhor posição que existe sobre o globo para o lançamento de satélites. Ela está pronta. Se os senhores quiserem visitar... Alguns já a visitaram. Talvez o senhor já tenha visitado. Alcântara é uma base pronta para fazer lançamentos.

Nós temos hoje três sítios, podendo aumentá-los para seis ou mais sítios. Nós temos uma questão, que é a questão quilombola, que tem de ser resolvida. Nós temos, hoje, 8 mil hectares. Foi retirado o pessoal lá de dentro e criaram agrovilas, fora. Mas temos outros 12 mil hectares onde há em torno de mil pessoas. O nosso Ministro já está tratando desse assunto junto com a Casa Civil, o Incra, para retirar essas mil pessoas e fazer as agrovilas em uma área específica, do lado de fora desses 12 mil hectares. São poucas pessoas. Se formos ver são pequenas vilas que estão lá dentro. Quando tirarem, nós ampliaremos a área e poderemos fazer mais sítios de lançamento lá dentro.

Esses sítios podem ser utilizados desde que a gente faça os tais acordos de salvaguarda que nós não fizemos com os Estados Unidos no passado. Está voltando isso aí. Segundo o nosso Ministro, até numa entrevista que deu lá em Alcântara agora há pouco, nós fazemos com os Estados Unidos, com os russos, com os indianos, com os chineses, com os italianos, com quem quiser fazer acordo de salvaguarda conosco. Todos nós entendemos, o mundo inteiro entende assim, tanto que o americano tem com os russos, o francês tem com os russos e tem com os americanos também. Nenhum abre os seus segredos de espaço com os outros países; isso aqui é meu, acordo de salvaguarda é isso. Ele está trabalhando nesse aspecto o acordo de salvaguarda. E nós temos de fazer com todos, senão ninguém vai usar a base. Quando tivermos o acordo de salvaguarda, eles vão utilizar a nossa base, vão pagar pelo uso da base. O russo lança satélites em Kourou também, o americano lança em outros lugares. Todo mundo lança nas bases dos outros, desde que com esses acordos de salvaguarda. Nós podemos ter vários sítios em Alcântara e lançarmos os satélites a partir daí.

Então, estão sendo tratados esses acordos de salvaguarda, eles precisam ser feitos. Depois, precisamos fazer os tais sítios, como foi feito aquele da Cyclone Space, com alguns problemas, e que faz parte do desenvolvimento do nosso espaço. Mas entendo que Alcântara é, dentro dessa estrutura de espaço que nós estamos propondo, um ponto fundamental. Ela está lá há mais de 20 anos pronta. É um centro espetacular, o de Alcântara. Está lá pronto esperando pelos parceiros para fazer os lançamentos.

O Sr. Fernando Collor (Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado ao Tenente-Brigadeiro do Ar, Comandante da Aeronáutica Rossato.

Passo a palavra a S. Ex^a a Senadora Ana Amélia para sua indagação.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Sr. Presidente, Senador Fernando Collor, caros colegas Senadores, caras autoridades militares da Força Aérea Brasileira, faço um cumprimento especial ao nosso Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Nivaldo Rossato. Para nosso orgulho, Presidente, o senhor sabe do meu gauchismo aqui, ele é gaúcho de São Gabriel.

Primeiro, eu quero pedir desculpas porque tive que me ausentar para uma audiência no Ministério da Justiça, mas voltei para fazer duas observações. A primeira delas, sem dúvida, já foi aqui mencionada pelo Senador Jorge Viana, é o momento que o Brasil está vivendo. Eu preciso reafirmar aqui a confiança que o Brasil tem no compromisso das Forças Armadas brasileiras com a Constituição, com a democracia.

Recentemente o Comandante Villas Bôas declarou, numa cerimônia militar, que, na Constituição, não há atalhos. Nós temos que respeitá-lo. Essa manifestação é reverenciada pela responsabilidade que a instituição militar tem revelado desde a redemocratização do nosso País, e tanto é a avaliação que as pesquisas demonstram cada vez que são consultadas sobre quais são as instituições mais respeitadas em nosso País.

O zelo profissional, o cuidado com o interesse nacional, com a soberania do nosso País foram expressos numa aula que V. Ex^a acabou de nos dar aqui sobre a relevância dos investimentos em tecnologia, porque o mundo globalizado hoje, no século XXI, é o mundo da tecnologia. Na área militar, a área da defesa, se não houve atenção redobrada sobre esses aspectos, perderá a revolução tecnológica e perderá também a própria soberania, na medida em que estará despreparada para esses novos enfrentamentos.

Quero dizer, então, na minha confiança, que a crise que estamos vivendo no nosso País vai depender, como até mencionou o Senador Jorge Viana, de uma atitude muito responsável, muito comprometida, para que o nosso País não se torne uma Venezuela, que vive um caos institucional. Nós não somos a Venezuela. Nós temos que pautar a nossa atitude aqui com a responsabilidade institucional que cada um tem - as Forças Armadas, o Congresso Nacional, as lideranças políticas, o Poder Executivo, o Poder Judiciário, o Ministério Público, a Polícia Federal. É a minha convicção. Qualquer que seja a saída para a crise, ela precisa ser pela trilha da Constituição.

Para terminar, eu queria apenas fazer um breve comentário. V. Ex^a falou muito da questão da relevância que tem o controle aéreo nas fronteiras. Eu concordo plenamente com V. Ex^a. Promovi, aqui nesta Comissão de Relações Exteriores, a primeira audiência pública sobre *drones* há quatro anos, mais talvez. Também havia um representante das Forças Armadas. E foi muito elucidativa. De lá para cá, a Anac ficou responsável pela regularização do funcionamento dos *drones*.

A Força Aérea tem, no Rio Grande do Sul, um projeto de *drones*, que está em desenvolvimento, mas, como V. Ex^a falou, o transporte aéreo do contrabando, do tráfico de armas, de drogas e de outros produtos, talvez até tráfico de pessoas, é muito mais barato, porque ele tem essa facilidade da mobilidade, de chegar a lugares que, por uma rodovia, como a gente viu ontem na televisão, são de difícil acesso. Os *drones* passam a ser também um veículo para esse uso. E o crime organizado hoje, aqui e no mundo, é muito mais avançado, usa tecnologias muito avançadas antes que as instituições que são responsáveis pelo controle e pela fiscalização se preparem para enfrentá-los.

Então, quero um comentário de V. Ex^a a respeito desse risco e também da questão relacionada aos veículos não tripulados. Muito obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex^a, Senadora Ana Amélia. Passo a palavra a S. Ex^a o Comandante da Aeronáutica Nivaldo Rossato.

O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO - Senadora, obrigado pela pergunta e por lembrar que nós somos gaúchos também. Gaúcho é bairrista. Não adianta!

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. *Fora do microfone.*) - É verdade! Somos da República de Piratini.

O SR. NIVALDO LUIZ ROSSATO - É a República de Piratini.

A respeito dos *drones* quero dizer que, realmente, os *drones* estão, todo dia, na imprensa, estão na pauta, vamos dizer assim, desde os *drones* pequenos, com que o pessoal fica brincando dentro de casa, até os grandes *drones*, as aeronaves remotamente pilotáveis, como se chama.

A Anac, recentemente, colocou em prática uma legislação sobre o uso de *drones*, sobre as limitações, sobre as exigências de capacitação, etc. O Decea também já tinha alguma coisa sobre isso, porque ele gera um risco nos aeroportos. Ele é, realmente, importante. Lembro que, há muitos anos, o pessoal já estava usando *drones* para levar coisas para dentro dos presídios, e o pessoal procurou impedir esse tipo de coisa.

Sabemos dessa importância e entendemos que, no futuro, a próxima geração de aviões vai ser de aeronaves não tripuladas, o que já existe no mundo inteiro. Os Estados Unidos, principalmente, utilizam *drones* armados, com reconhecimento em grandes alturas, voando por centenas de horas ao redor do globo. Eles têm condições de fazer isso porque são guiados por satélite. Nós sabemos disso.

Temos um esquadrão no Rio Grande do Sul, que, inclusive, hoje, está em Dourados, justamente no envolvimento de fronteiras, porque há equipamentos para vigilantes de solo, equipamentos de visualização, através de FLIR, por exemplo, uma câmera térmica. Eles estão sendo utilizados. A Polícia Federal também já os tem. Mas já descobrimos que o tal do *drone*, o tal do Vant é caro, não é barato. Talvez, ele não tenha um piloto, mas custa um preço razoável. Ele envolve muita tecnologia, tem de haver essas comunicações por satélite, etc. Então, ele é importante. Há alguns anos, no Rio Grande do Sul, estamos utilizando os *drones*. Estamos aprendendo com o Exército e com os órgãos da Polícia Federal, por exemplo.

Ele se associa muito à parte de inteligência. Nós precisamos ter inteligência. Não adianta haver um *drone* em cima da beira do Lago de Itaipu vendo alguém lá pescando. Tem de se saber se aquele pescador está apenas pescando ou se ele está esperando que chegue uma lancha ao outro lado com um carregamento de drogas, com contrabando, para colocar no carro dele e ir embora. Então, essa parte de inteligência está muito associada ao uso de *drones*, nessa parte militar.

Lembro que o *drone*, a aeronave remotamente pilotada, é muito importante também para a Receita Federal, para a Polícia Federal e para uma porção de outros órgãos em que nós podemos utilizar o *drone*. Entendemos que, no dia em que tivermos *drones*, em que tivermos uma central em Brasília, por exemplo, seguindo o exemplo do mundo inteiro... Ele tem controle de satélite, ele coloca o operador da PF, da Receita, do meio ambiente ou das Forças Armadas no console, controlando a missão que é de interesse dele. Então, o *drone* que nós imaginamos, o uso da aplicação do *drone* seria centrado, por exemplo, na Força Aérea com vários usuários, da mesma forma como existem os satélites também. Então, haveria o *drone* que atende às Forças Armadas, que atende ao Ibama, que atende à Receita Federal, que atende à Polícia Federal, que atende a quem quiser se interessar. Há uma cota, e ele paga por aquilo. Esse é o que imaginamos como futuro do uso. Se nós quisermos que cada um tenha o seu, vamos pagar caro. É muito melhor concentrar esse esforço, da mesma forma como estão fazendo um contrato de uso de satélites de fora.

Agora, essa parte de *drones* pequeninhos, qualquer feira ou mercado está vendendo isso, hoje em dia. Pequeninho, maior, grande... Daqui a pouco vai ter dois metros de diâmetro carregando bombas, cocaína, contrabandos. Então, entendemos que é um problema do mundo inteiro. A senhora deve ter visto, recentemente, houve um *drone* invadindo o pátio da Casa Branca e o pessoal ficou em polvorosa. O que se faz com isso? É difícil, porque qualquer garoto pega um bichinho desse e coloca voando.

Então, temos essa regulamentação e entendemos que deve ter penalidade em cima disso. Talvez sejam necessárias interferências em certas áreas, que possivelmente já existam. Depois daquele incidente na Casa Branca, possivelmente colocaram interferências para que não se consiga entrar naquela região.

Essa parte de *drones* está se desenvolvendo ainda, tanto os equipamentos quanto os controles que nós temos. O que o Decea já tinha era bom, porque ele limitava o espaço aéreo próximo a aeroportos, alturas mínimas, e a Anac fez uma regulamentação. Agora, cumprir é outra coisa, porque qualquer um compra um equipamento desse e fica perturbando.

Eu li, não há muito tempo, que um determinado cidadão pegou uma 12 e disse: "Não vai mais voar com *drone* aqui em cima da minha casa." Pegou uma arma daquela de chumbo, uma 12, mandou tiro para cima e derrubou o *drone* do outro. Então, vai acontecer todo tipo de solução para quem acha que estão invadindo a privacidade dele, que o vizinho está bisbilhotando a casa dele. Mas para isso tem uma infinidade de opções.

Então, entendo que o que a Anac fez foi correto, o que o Decea tem também, e que nós todos devemos ficar atentos a esse tipo de coisa, inclusive estimulando a nossa indústria desse tipo de equipamento remotamente pilotado, porque é um mercado muito grande no mundo inteiro.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex^a, Comandante Nivaldo Rossato, pelas informações trazidas em decorrência das perguntas formuladas pela Sr^a Senadora e pelos Srs. Senadores.

Muito obrigado, mais uma vez, pela presença das autoridades que aqui acorreram para assistir à palestra e à exposição feita pelo nosso Comandante da Aeronáutica.

Antes de encerrarmos a nossa reunião, proponho que deixemos a segunda parte, prevista para o dia de hoje, da reunião da nossa Comissão, para a próxima quinta-feira. *(Pausa.)*

Todos concordando, então fica transferida a parte deliberativa para a próxima reunião de quinta-feira.

Gostaria de comunicar às senhoras e aos senhores integrantes desta Comissão que, dando segmento ao nosso ciclo de debates, denominado "O Brasil e a Ordem Internacional: Estender Pontes ou Erguer Barreiras?", convoco as Sr^{as} e os Srs. Senadores para a nossa próxima reunião, dia 22 de maio, segunda-feira, às 18 horas, neste plenário da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, quando realizaremos o 5º Painel de debates sobre o tema: "Navegando na turbulência: uma discussão sobre relações econômicas internacionais, entre o protecionismo e o livre comércio".

Para expor e debater o tema teremos, como convidados, o ex-Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento e ex-Embaixador do Brasil junto aos Estados Unidos da América, Marcílio Marques Moreira; o Secretário de Planejamento Estratégico da Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos da Secretaria-Geral da Presidência da República e Professor licenciado da Universidade de Brasília, Carlos Roberto Pio da Costa Filho, e o pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas Samuel de Abreu Pessôa.

Agradeço, mais uma vez, a presença e a audiência de todos.

Não havendo nada mais a tratar, agradecendo, mais uma vez, a honrosa presença do Comandante da Aeronáutica, S. Ex^a o Sr. Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Rossato, dou por encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas, a reunião é encerrada às 10 horas e 54 minutos.)