



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO
2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA
Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação
(AUDIÊNCIA PÚBLICA CONJUNTA DAS
COMISSÕES CCTI E CREDN (SEMPRESENCIAL))

Em 27 de novembro de 2024
(quarta-feira)
Às 9 horas

O SR. PRESIDENTE (Lucas Redecker. Bloco/PSDB - RS) - Bom dia a todos.

Sejam muito bem-vindos à nossa Comissão!

Em nome da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e da Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação, dou as boas-vindas aos nossos convidados, que, pronta e gentilmente, aceitaram o convite para participar deste importante debate.

Cumprimento, de forma especial, todas as Deputadas e todos os Deputados que participam desta reunião, bem como as Assessorias Parlamentares, profissionais de imprensa e público que nos acompanha, presencialmente e *on-line*, pela página da Comissão na Internet e pelo canal da Câmara dos Deputados no Youtube.

Esta audiência pública conjunta decorre da aprovação, neste colegiado, do Requerimento nº 99, de 2024, de autoria do Deputado Carlos Zarattini, e do Requerimento nº 43, de 2024, de autoria do Deputado Márcio Jerry, na Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação, e tem por objetivo debater o Projeto de Lei nº 3.819, de 2024, do Poder Executivo, que cria a empresa estatal Alada, subsidiária da NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea, que terá como finalidade a exploração econômica da infraestrutura e da navegação aeroespacial, bem como analisar a conformidade dessa proposta com o acordo vigente com os Estados Unidos para lançamentos, a partir do Centro Espacial de Alcântara, no Estado do Maranhão. A realização desta audiência pública nos fornecerá valiosos subsídios para formar nosso convencimento a respeito de tão importante matéria.

Os convidados que participam desta audiência pública, aos quais faço especial agradecimento, são o Brigadeiro do Ar Marcos Aurelio Vilela Valença, Secretário de Coordenação e Assuntos Espaciais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República — e eu já lhe peço que venha, por favor, compor a Mesa; o Sr. Marco Antonio Chamon, Presidente da Agência Espacial Brasileira, que eu também convido para compor a Mesa; o Major-Brigadeiro do Ar Rodrigo Alvim de Oliveira, Chefe da Terceira Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica — convido-o, por favor, para compor a Mesa; o Sr. Adenilson Roberto da Silva, Coordenador-Geral de Engenharia, Tecnologia e Ciências Espaciais do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, cuja participação se dá à distância; o Sr. Ronaldo Carmona, Professor da Escola Superior de Guerra e da Universidade Federal do Maranhão, Assessor da Diretoria de Inovação da Financiadora de Estudos e Projetos, que também participa *on-line*; o Sr. José Pompeu dos Magalhães, Presidente da NAV Brasil, que convido para compor a Mesa; a Sra. Elisa Vieira Leonel, Secretária de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos — por favor, componha a Mesa também conosco.

Peço a atenção das Sras. e dos Srs. Deputados para alguns esclarecimentos importantes sobre os procedimentos regimentais que serão observados nesta audiência pública.

Cada palestrante terá 10 minutos para fazer sua exposição, não sendo permitidos apartes.

Peço aos Parlamentares que forem se manifestar que tenham atenção ao tempo de fala, porque depois desta nós teremos ainda uma reunião ordinária.

A lista de inscrição para os debates desta reunião encontra-se à disposição das Sras. Deputadas e dos Srs. Deputados no aplicativo Infoleg Celular.

O tempo previsto para cada inscrito interpelar o convidado é de 3 minutos, em conformidade com o estabelecido no § 5º do art. 256 do Regimento Interno desta Casa.

Ao final do debate, cada convidado disporá de 3 minutos para suas considerações finais.

Eu vou pedir ao Deputado Carlos Zarattini que venha presidir a nossa audiência pública, como proponente. Nós iniciaremos as falas sob a Presidência do Deputado Zarattini. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Bom dia a todos.

Bom dia a todas.

Agradeço ao nosso Presidente, o Deputado Lucas Redecker.

Está aqui o nosso companheiro Deputado Márcio Jerry, da Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação, que também é proponente desta reunião.

Nós fizemos a solicitação de realização desta audiência pública por conta do encaminhamento do projeto de criação da empresa Alada para a Câmara dos Deputados, pelo Poder Executivo. O projeto já teve a sua urgência aprovada na semana passada e hoje consta da pauta de votações do plenário. Então, é muito importante termos este esclarecimento, porque o ritmo de debate no plenário muitas vezes impede o detalhamento de informações que são fundamentais para a compreensão do projeto. Nós queremos que esse projeto seja bem aprovado, que eventual emenda seja bem debatida e sustentada nesta exposição a que vamos assistir.

Eu queria iniciar, invertendo um pouco a ordem de apresentação que foi feita, pedindo ao Major-Brigadeiro Rodrigo Alvim, que representa o Comando da Aeronáutica, que fizesse a primeira exposição sobre o projeto. Depois nós passaremos a palavra aos demais membros da Mesa.

Fique à vontade.

O SR. RODRIGO ALVIM DE OLIVEIRA - Sr. Presidente da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, Deputado Lucas Redecker, Sr. Deputado Carlos Zarattini, Sr. Deputado Márcio Jerry, demais Parlamentares e todos os presentes nesta audiência pública, como representante do Comando da Aeronáutica, trago para os senhores a exposição de motivos do Projeto de Lei nº 3.819, de 2024, sobre a criação da empresa pública Alada — Empresa de Projetos Aeroespaciais do Brasil S.A.

(Segue-se exibição de imagens.)

Início dizendo que o objetivo é apresentar aos Parlamentares e à sociedade civil o potencial e as capacidades da empresa Alada para atuar no desenvolvimento do Programa Espacial Brasileiro.

Esse primeiro eslaide mostra o crescimento exponencial do número de satélites em órbita da Terra. No ano 2000 havia 500 satélites em órbita. Atualmente, temos 11.700 satélites em órbita, e a previsão para 2030 é de que cheguemos a 100 mil, o que mostra um crescimento exponencial.

Grande parte do motivo do crescimento exponencial, Sr. Deputado, é a entrada no setor espacial de empresas privadas, de empresas que exploram comercialmente o segmento, o que aumenta muito a participação no setor, empresas essas que geram um mercado global de 500 bilhões de dólares anuais nos dias de hoje, com previsão de aumento, em 2035, para 1,8 trilhão de dólares, divididos nestas áreas: serviços de lançamento, construção de satélites, prestação de serviços aos usuários e equipamentos de solo, ou seja, há um potencial de exploração desse mercado espacial global a atrair investimentos e recursos para o Brasil.

Esse gráfico mostra os investimentos governamentais dos 20 países que mais investem, de forma estatal, nos seus programas espaciais. Liderados, logicamente, por Estados Unidos, Rússia e França, o Brasil aparece, no ano de 2020, no 19º lugar em termos de investimento, com apenas 0,003% do PIB investido na área espacial. Para comparação, a nossa vizinha, a Argentina, investe cinco vezes mais na área espacial, e a Índia, o país que destacamos, há 2 décadas tinha o mesmo patamar do Brasil, porém agora investe 33 vezes mais, tem uma empresa pública para gerenciamento da área espacial e hoje está muito mais avançada do que o Brasil na área espacial, já conseguindo colocar sondas na Lua.

O Brasil possui um imenso potencial para ser explorado por essas empresas comerciais. Esse desenho mostra a amplitude de possíveis lançamentos do Centro de Lançamento de Alcântara. Só o Centro de Lançamento de Alcântara possui mais amplitude do que os quatro centros de lançamento americanos somados. Ele tem a posição mais privilegiada do mundo para lançamento de satélites para órbitas equatoriais, o que mostra que o Brasil tem um potencial, tem uma infraestrutura, tem o Complexo Espacial Brasileiro pronto para receber, atrair esses investimentos.

Toda essa história culmina com o primeiro lançamento de uma empresa privada no Brasil. A empresa sul-coreana Innospace lançou, no ano passado, o seu foguete. É uma empresa privada, uma operadora privada, fruto de uma parceria, de um acordo de cooperação entre a Agência Espacial Brasileira e o Comando da Aeronáutica. A Agência Espacial Brasileira publicou um chamamento público para atrair empresas, que apresentaram suas propostas e foram selecionadas de acordo com o benefício para o Programa Espacial Brasileiro. Foi feito um contrato entre a Força Aérea e a empresa Innospace, da Coreia do Sul, e ela realizou o seu primeiro lançamento lá de Alcântara, no ano passado. Estão previstos mais cinco lançamentos para o ano de 2025. Iniciamos uma nova era na exploração espacial brasileira, que é a de atrair as empresas privadas comerciais.

Segue um breve histórico das discussões sobre a criação da empresa Alada.

No ano de 2004, houve um simpósio, provocado também pela Agência Espacial Brasileira, no qual diversos participantes, de diversos setores ou segmentos da sociedade, identificaram a inexistência de uma empresa nacional capaz de assumir o desenvolvimento de projetos estratégicos e propuseram a criação de uma empresa pública que atuasse como *prime contractor*, uma empresa que coordenasse os investimentos na área espacial.

Após isso, então, em 2008, aparece na Estratégia Nacional de Defesa o setor estratégico espacial, designado para a governança pela Força Aérea Brasileira.

O PNAE de 2012, editado pela Agência Espacial Brasileira, também menciona a competência do Estado para criação de empresas integradoras da indústria nacional.

Esse eslaide é importante. Eu ressalto o caráter dual do Programa Espacial Brasileiro. As iniciativas do segmento civil no Programa Nacional de Atividades Espaciais, coordenado pela Agência Espacial Brasileira, somam-se às iniciativas de defesa contidas no Programa Estratégico de Sistemas Espaciais da Defesa. Então, o caráter dual do nosso Programa Espacial Brasileiro se mostra presente aqui, ambos trabalhando em prol da criação de uma empresa pública que possa gerenciar e coordenar os esforços do País na área espacial.

De 2014 a 2024, são 10 anos de trabalho: a elaboração da primeira versão da empresa; a adequação da Lei das Estatais, Lei nº 13.303, de 2016; depois disso, dois grupos de trabalho do CDPEB — Comitê de Desenvolvimento do Programa Espacial Brasileiro trabalharam esse tema, apresentaram propostas. Desde o ano passado, essa proposta tem sido avaliada por diversos Ministérios, destacando o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, o Ministério da Fazenda e, por último, a Casa Civil. Todos os Ministérios e setores do Executivo aprovaram as propostas, garantiram que se trata de uma proposta de sucesso, culminando com o encaminhamento do PL 3.819/24 a esta Casa.

Os critérios críticos para a criação dessa empresa são três.

Exploração econômica. A empresa tem que ser capaz de atrair o capital privado para completar o orçamento público.

Geração de novas fontes de receitas e tributos. Eu comentei sobre o lançamento da empresa privada, o contrato que ela possui com a Força Aérea. Ela cobra preço de custo, porque a União não pode auferir lucro. Esse preço poderia ser 20 vezes maior se fosse aplicado o preço de mercado, que a empresa Alada vai poder aplicar. Então, isso vai aumentar a receita e, conseqüentemente, o tributo.

Soberania do País no controle estratégico de ambos os programas, o militar e o civil. Então, a governança do setor espacial estaria preservada, sendo uma empresa pública.

Foram analisados vários modelos de empresa, de acordo com esses três requisitos, para a soberania não sofrer limitação do orçamento ou não depender do orçamento público e explorar atividades que geram renda e tributos. O único modelo que atende aos três requisitos críticos é uma empresa pública não dependente do orçamento e da seguridade social.

Quais são os três eixos de atuação dessa empresa?

Serviço de lançamento espacial. A empresa vai explorar o serviço de lançamento espacial, o mais famoso, o que as pessoas mais conhecem. Ela vai contratar empresas públicas para fazer lançamento. Entretanto, são contratos de receita, não são contratos de despesa. Faço a comparação da empresa pública que venha a operar em Alcântara, no Centro de Lançamento de Alcântara, com um aeroporto. Lá vai ser um espaçoporto. A empresa operadora é dona do foguete. Ela paga o serviço

ao Estado para usar o espaçoporto e tem os clientes dela. Os passageiros daquele foguete são os satélites das empresas que lhe pagam para fazer lançamento.

Exploração comercial de produtos e serviços aeroespaciais. O Complexo Espacial Brasileiro tem condições, laboratórios, na área de São José dos Campos. Em outros Estados, como Santa Catarina, Rio Grande do Sul, há condições de as empresas públicas explorarem essas capacidades da infraestrutura espacial brasileira. Para isso, a empresa Alada vai também adquirir receita.

Gerenciamento de projetos espaciais estratégicos. Como eu disse, esse gerenciamento se dará tanto para a área de defesa quanto para a área civil. Por exemplo, os satélites que serão lançados pela empresa Innospace, do Brasil, os primeiros satélites brasileiros colocados em órbita, a partir do território nacional, no ano de 2025, são financiados com orçamento público, às vezes de emenda parlamentar. Porém, com essa empresa, os recursos adquiridos das empresas privadas poderão ser investidos em pesquisa, em bolsas de estudo, em desenvolvimento e na indústria nacional.

O modelo atual desse contrato com a empresa privada está representado do lado esquerdo, na cor laranjada. As empresas selecionadas no chamamento público fizeram um contrato direto com a Força Aérea, como eu disse, cobrando o preço de custo de ressarcimento da manutenção dos equipamentos, da infraestrutura e dos serviços que a empresa usa, que são do Estado. Esse preço de custo é recolhido à União, via GRU.

As dificuldades são muito grandes para reinvestir esse recurso arrecadado, que poderia ser maior no próprio Programa Espacial Brasileiro, no Complexo Espacial Brasileiro.

De acordo com o modelo proposto, que é o modelo da direita, em azul, a empresa Alada será intermediadora. Ela vai fazer o contrato de receita com a empresa privada e contratar a União para a prestação do serviço. Ela vai poder cobrar o preço de mercado, que, no caso do lançamento espacial, chega a ser 20 ou 30 vezes o preço de custo, e vai poder ter a flexibilidade administrativa de reinvestir o dinheiro arrecadado no próprio Programa Espacial, na manutenção, por exemplo, da infraestrutura do centro de lançamento. Isso vai desonerar o Orçamento da União, que é obrigada a investir recursos para a manutenção dos equipamentos da infraestrutura aeroespacial.

Os recursos humanos previstos para a empresa estão representados aqui nessa figura. É um setor de governança da empresa que permanece constante. No primeiro e no segundo ano, haverá alguns servidores cedidos, especialmente da Força Aérea, para fazer a transição do conhecimento da experiência nas áreas que a empresa Alada vai explorar, enquanto ela consolida o seu processo de contratação. A partir do terceiro ano, ela já terá empregados públicos contratados para o seu corpo de trabalho. É uma empresa enxuta, é um escritório de projetos, praticamente. Então, são poucas pessoas: de 20 a 30 pessoas, no primeiro ano; de 100 a 150 pessoas, no quinto ano.

Conforme o estudo de viabilidade apresentado pela Força Aérea, não vou ler aqui os dados, o capital social da empresa será de 85 milhões de reais, integralizado pelo Comando da Aeronáutica. Aqui estão descritas a capacidade de geração de receitas; a redução de despesas da União, para desafogar o orçamento público; os impostos gerados; e os postos de trabalho criados, diretos ou indiretos.

Também temos aqui informações das despesas previstas ao longo desses 5 anos, detalhadas no projeto apresentado aos órgãos do Executivo; a expectativa de receita na exploração de diversos segmentos em que a empresa poderá trabalhar.

No quadro do balanço, demonstramos que, já no terceiro ano, existe a previsão de as receitas serem maiores do que a despesa, tornando a empresa superavitária. Ali está o total do capital integralizado pela empresa de 85 milhões de reais ao longo de 5 anos, diretamente, do Comando da Aeronáutica.

Então, o PL 3.819 cria a Alada como subsidiária da empresa NAV Brasil; propõe alterações na Lei nº 13.903, de 2019, que criou a empresa. O dispositivo permite a criação de subsidiárias e ajusta o objeto social, para que ela possa explorar a infraestrutura aeroespacial, bem como projetos aeroespaciais, como eu mencionei.

Características da empresa Alada.

Será uma estrutura de governança distinta da NAV Brasil, definida pelo seu próprio estatuto social. O capital social será integralizado pelo Comando da Aeronáutica. Ela terá uma condição de subsidiária por um tempo determinado, a depender dos conselhos administrativos de ambas as empresas. O foco dela é no setor aeroespacial.

Será um escritório de projetos, como eu comentei, uma empresa pequena coordenadora de projetos estratégicos com sede em Brasília. Ela não se sobrepõe à indústria — muita confusão é feita. Ela não vai produzir artefatos, vai fomentar a indústria nacional, vai promover e impulsionar a indústria nacional, reaplicando os recursos adquiridos da iniciativa privada. Não vai se sobrepor aos demais órgãos existentes, como, por exemplo, a Agência Espacial Brasileira. Ela não vai ter o papel de agência reguladora. A Agência Espacial continua emitindo as autorizações, as licenças, as normatizações do setor espacial.

Os principais produtos que a empresa pode explorar são: lançamento de veículos espaciais; serviços de telemetria, porque também existem contratos atuais os quais a Força Aérea presta serviço e recebe receita; venda de veículo suborbital, um veículo de sucesso nacional, o VSB-30; produção e projeto estratégico de veículo lançador de microssatélites; incentivo à indústria nacional para a produção de motores que possam equipar veículos não tripulados; assessoria a *offsets* e patentes que a empresa pode prestar a qualquer órgão da esfera governamental; e prestação de serviços de laboratório. Há uma série de laboratórios que a indústria nacional tem demanda para utilizar cuja possibilidade de exploração é muito grande. O principal deles é o túnel aerodinâmico da Força Aérea, utilizado não só para a indústria aeronáutica, como também para a indústria automobilística, a indústria da construção civil e diversas outras. A demanda é muito alta para essa utilização.

Eu encerro dizendo o seguinte: quando o Brasil fez um caso de sucesso para impulsionar a indústria aeronáutica, no ano de 1969, decolava nos Estados Unidos o Boeing 747 e decolava na França o Concorde, um avião de passageiro supersônico. Naquele mesmo ano, o que acontecia no Brasil? A criação da EMBRAER. Essa indústria foi externalizada da própria Força Aérea, uma decisão estratégica, e hoje a EMBRAER é a terceira maior produtora de aviões no mundo, colocando o Brasil num patamar de excelência na área aeronáutica. O mesmo caso de sucesso espera-se obter agora com a empresa Alada. Hoje, em 2024, o que acontece no mundo na área espacial? Recorde de lançamento. A Índia e países da Europa estão colaborando com a exploração, a NASA está selecionando empresas privadas para explorar serviços em Marte, a China já está lançando satélites que vão coletar amostras do lado escuro da Lua. Nesse mesmo ano, no Brasil, está sendo criada a empresa Alada, que vai captar recursos externos e complementar o Orçamento da União para o Programa Espacial Brasileiro.

Essa empresa vai arrecadar os investimentos privados. Ela não vai gastar o recurso da União, vai investir no Programa Espacial Brasileiro tanto na esfera da Defesa quanto na esfera civil. Ela vai aumentar receitas e tributos com consequente aumento de empregos diretos e indiretos, com fomento à indústria nacional. Essa empresa vai ter agilidade para investir esse recurso no Programa Espacial Brasileiro, com consequente desoneração do orçamento público. Aí o orçamento público poderá ser mais bem utilizado e empregado em setores como saúde, educação e segurança. Destaco aqui não só o orçamento público como também os benefícios da área espacial nesses setores. A área de saúde será beneficiada, por exemplo, com telemedicina em comunidades distantes; a área da educação, beneficiada com conectividade, Internet nas escolas e pesquisa; e a área de segurança, com monitoramento de desastres naturais, prevenção de desastres naturais, controle de fronteiras, monitoramento de atividades ilegais, como mineração ilegal. Todos os setores sofrem benefícios quando o segmento espacial é pujante na sociedade.

Então, esperamos, senhores, que essa empresa Alada fortaleça o Brasil e o coloque no patamar que merece estar no setor espacial, que outras nações já atingiram. Nós aguardamos isso e estamos confiantes de que com essa empresa o orçamento público será acrescido de investimento privado. Assim, nós vamos colocar o Brasil no patamar que merece estar no segmento espacial.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Brigadeiro Rodrigo Alvim de Oliveira, a quem agradeço pela exposição. Depois, as possíveis dúvidas nós vamos dirimir nas arguições.

Agora, vou passar a palavra para o Brigadeiro Marcos Aurelio Vilela Valença, Secretário de Coordenação e Assuntos Espaciais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

O SR. MARCOS AURELIO VILELA VALENÇA - Senhoras e senhores, bom dia.

Srs. Parlamentares, Deputado Lucas Redecker, Deputado Carlos Zarattini e Deputado Márcio Jerry, e todos que aqui nos acompanham, a nossa intenção é complementar justamente de uma forma muito expressa e muito rápida tudo aquilo que já foi muito bem explanado pelo Brigadeiro Rodrigo. Chamamos a atenção para aquela ideia da EMBRAER do espaço. Na verdade, quero reforçar o que já foi falado. A Alada não é uma indústria, não vai competir. Na verdade, ela pretende ser fomentadora. Ela vai fomentar as várias EMBRAER do espaço que estão precisando desse combustível para prosperar, para ir adiante, que é do que precisamos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Rapidamente, eu trago aqui uma clarificação, destacando como o GSI se relaciona com o setor espacial. Normalmente, olhamos para o GSI baseados nos macroprocessos de segurança das autoridades presidenciais e segurança das instalações presidenciais. Entretanto, nós temos, por força normativa, a lei que institui a estrutura regimental do Governo, o decreto de criação do GSI e a previsão de competências, que vão além dessas questões que são muito óbvias e muito claras para toda a sociedade, afetas ao GSI. Destacamos a parte de segurança da informação cibernética. É pouco conhecida essa atuação do

GSI pela sociedade. Há também atuação na parte de infraestruturas críticas com prioridade na análise de riscos associados a essas questões. Além disso, fazemos a segurança das instalações presidenciais e das autoridades presidenciais.

Aqui destacamos o porquê de o GSI estar participando do setor espacial. Nós temos a previsão de acompanhar questões referentes ao setor espacial brasileiro. Isso, obviamente, é ampliado quando analisamos especificamente a secretaria encarregada disso, onde eu me encontro dentro da estrutura do GSI, que não só trabalha com a parte do apoio aéreo da atividade presidencial e a parte cerimonial militar, coordenação de eventos, viagens e cerimônias militares especificamente, como também traz em seu bojo competências afetas ao setor espacial no sentido de promover a articulação necessária para a promoção de assuntos de interesse do setor espacial brasileiro, acompanhar as ações relacionadas a assuntos espaciais e também assessorar o Ministro de Estado nessa seara espacial.

Obviamente, isso vai se ampliando dentro do departamento especificamente encarregado disso.

Chamamos a atenção, dentre aquelas competências do setor específico, para a parte de acompanhar as ações que visem à potencialização do Programa Espacial Brasileiro. Aqui temos um dos cerne de atuação do GSI neste setor, especificamente dentro do Comitê de Desenvolvimento do Programa Espacial Brasileiro, um órgão colegiado de alto nível coordenado pelo Ministro do GSI, e a Secretaria Executiva é competência da nossa Secretaria dentro da estrutura do GSI. Como foi dito, este órgão multissetorial, multiministerial enriquece o trabalho conjunto, busca a sinergia da ação dos setores responsáveis, dos *stakeholders* do setor espacial. Vamos falar muito brevemente justamente sobre como se deu a origem desse colegiado de alto nível, sobre a dinâmica de atuação, sobre alguns temas e entregas e sobre a Alada no âmbito do CDPEB.

O CDPEB teve origem em 2018, por força do Decreto nº 9.279, inicialmente com caráter temporário, depois com aquela questão do "revogaço" dos comitês temporários e tudo. Ele foi recriado em 2019, comprovando ser um colegiado, um foro bastante útil, bastante importante, reforçando as ações em prol da governança do setor espacial. Dessa feita, em 2019, ele foi restabelecido com caráter permanente, justamente em função das primeiras entregas que aconteceram ao longo de 2018, comprovando ser, de fato, um colegiado muito importante para o setor.

As atribuições principais são: formular propostas sobre os subsídios necessários à potencialização do Programa Espacial Brasileiro; formular propostas sobre o desenvolvimento e a utilização de tecnologias aplicáveis ao setor espacial; e supervisionar a execução das medidas necessárias à potencialização do Programa Espacial Brasileiro.

Fatores de convergência levaram justamente à criação, à recriação e à permanência desse colegiado. Tivemos, em 2014, salvo engano, um grupo de trabalho interministerial que abordou as questões do setor espacial, já buscando, de fato, elevar o Programa Espacial a um programa de Estado, uma entrega que fosse realmente vista e reconhecida como de grande relevância para o Estado brasileiro.

Em 2016, tivemos uma auditoria do Tribunal de Contas da União, que apontou justamente essa necessidade de reforço ou de participação colegiada em alta esfera, para que tivéssemos maior eficiência das ações propostas nesse setor. E surgiu justamente essa proposta do CDPEB, como colegiado em alta esfera, em alto nível, multissetorial, multiministerial. Coube ao GSI, como eu já disse, coordenar esse colegiado, aproveitando uma *expertise* que já existia na própria Pasta, a do Comitê de Desenvolvimento do Programa Nuclear Brasileiro. Então, foi aproveitada a *expertise*, a vivência que já existia internamente, e, a partir do Comitê de Desenvolvimento do Programa Nuclear Brasileiro, nele foi espelhado, buscando essa sinergia de ações e também essa potencialização do nosso Programa Espacial Brasileiro, o CDPEB.

Como já foi dito, aqui podemos visualizar que se trata, de fato, de um colegiado de alto nível, com a participação multissetorial, multiministerial, da Casa Civil, do Ministério da Defesa, do Ministério das Relações Exteriores, do MPO, do MDIC, do MCTI, do MCom, da AGU, que tem uma dinâmica de atuação baseada em três esferas, por assim dizer.

Já foi dito que o GSI trabalha na Secretaria Executiva do CDPEB muito com a parte de memória, estruturação administrativa das reuniões, baseado, principalmente, no produto que é discutido, analisado, trabalhado nos grupos técnicos, que vão a fundo em cada um dos assuntos importantes de serem analisados, com a participação das pessoas que têm o conhecimento em profundidade nesse setor. Nós citamos a participação constante da própria Agência Espacial Brasileira, do INPE, MCTI, MCom. De fato, há ali um trabalho bastante interessante e rico.

O trabalho desenvolvido pelo grupo técnico resulta em um relatório estruturado, com propostas, sugestões que são analisadas e acolhidas pela plenária do comitê, que conta com a participação dos Ministros que formam esse colegiado. Na impossibilidade do Ministro, há o Secretário-Executivo ou algum representante com cargo de natureza especial. As deliberações acontecem no formato de resoluções, que são publicadas no *Diário Oficial da União*.

Nós podemos observar aqui alguns temas e entregas. Até agora, 21 grupos técnicos já ocorreram, desde 2018 até a data atual. Eles trabalharam em temas importantíssimos, como a própria governança do setor espacial, infraestrutura espacial,

veículos lançadores, estrutura regulatória, política pública, em benefício da própria região e do setor espacial como um todo, financiamentos, recursos humanos, comunicação social e acordos internacionais.

E aqui destacamos justamente a Alada no âmbito do comitê. Como já foi apresentado pelo Brigadeiro Rodrigo, ela já foi objeto de análise em duas oportunidades: no GT-4 e no GT-18.

No GT-4, em 2018, houve a finalidade de elaborar propostas de criação da empresa pública destinada à exploração de atividades relacionadas ao desenvolvimento de projetos e equipamentos aeroespaciais e à realização de projetos e atividades, ou seja, da própria Alada.

Os membros natos participaram, coordenados pelo GSI. Na verdade, o MD coordenou o GT, porque foi quem propôs essa iniciativa. Tivemos a participação de inúmeros setores da sociedade, das indústrias, etc.

Como resultado, o estudo realizado apontou justamente a necessidade de instituição dessa empresa pública no âmbito da administração pública federal, destacando que a atuação dessa empresa é como um escritório de negócios, justamente como é proposto atualmente, de maneira que possa apoiar o desenvolvimento científico e tecnológico nacional, contribuir para a segurança nacional no que concerne ao setor espacial e promover o desenvolvimento econômico e social das áreas do entorno dos centros de lançamentos brasileiros, gerando novas receitas e proporcionando maior flexibilidade administrativa.

Dessa forma, o produto daquele GT foi apresentado na forma de uma minuta de projeto de lei, de iniciativa do Poder Executivo, propondo a criação da Alada.

Em 2021, finalizando em 2022, como também já foi colocado, o trabalho foi retomado, por ocasião do GT-18 — Grupo Técnico nº 18, com a finalidade de realizar os estudos sobre os encaminhamentos dados àquela proposta já desenhada anteriormente. Da mesma forma, o MD coordenou os trabalhos, tivemos a participação daqueles membros natos e também de vários convidados, e os resultados lá contaram com o plenário do comitê pugnando pela criação da Alada, recomendando a apresentação da proposta de criação ao Presidente da República. O produto, da mesma forma, foi uma atualização daquele projeto de lei e o desenvolvimento do modelo de negócios.

Então, aqui destacamos que houve a oportunidade de debater, em nível elevadíssimo, por mais de uma vez, no âmbito do Comitê de Desenvolvimento do Programa Espacial Brasileiro, essa ideia.

Houve a apresentação do tema aos integrantes do colegiado, como disse, nos níveis técnico e político; houve um espaço para clarificações, debates para o entendimento da demanda e sugestões de aperfeiçoamento de uma maneira multissetorial, multiministerial; houve a confirmação da utilidade e da necessidade da empresa; e houve, por fim, a aprovação em instância técnica e política dentro dos grupos técnicos e do plenário do CDPEB.

Senhoras e senhores, essas são as informações complementares que trazemos, destacando os agradecimentos do Ministro do GSI, o Ministro Amaro, pela oportunidade de estarmos aqui participando desta ocasião importantíssima.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Brigadeiro Marcos Aurelio.

Vamos passar a palavra agora a Marco Antonio Chamon, Presidente da Agência Espacial Brasileira.

O SR. MARCO ANTONIO CHAMON - Sr. Presidente, bom dia.

Cumprimento o Deputado Márcio Jerry, meus colegas de plenário, Sras. Deputadas, Srs. Deputados, demais autoridades, senhoras e senhores, também o pessoal a que nos assiste remotamente.

A Agência Espacial Brasileira está presente aqui para apoiar a criação da empresa Alada por razões que ela defende há bastante tempo.

Como os brigadeiros que me precederam apresentaram, há bastante tempo ocorre a discussão sobre a necessidade absoluta de uma empresa que tenha agilidade e as condições jurídicas necessárias para explorar comercialmente, em primeiro lugar, mas também sob outros aspectos, o Programa Espacial Brasileiro.

Nós já temos alguns exemplos de empresas que exploram atividades comerciais no Brasil. A própria Visiona, que é uma *joint-venture* entre a TELEBRAS e a EMBRAER, no passado, já foi *prime contractor* do SGDC, o nosso satélite de telecomunicações para a área de defesa e comunicações estratégicas. Não é exatamente o mesmo caso da Alada, mas aponta para a necessidade de estruturas ágeis que possam explorar economicamente a área espacial.

Por que a exploração espacial comercial é importante? Acho que isso é mais ou menos óbvio, todo mundo já está vendo o que está acontecendo. No passado, a área espacial era um jogo de Estados, onde apenas os Estados tinham condição econômica para desenvolver ações espaciais. Elas são extremamente caras. Elas continuam extremamente caras, mas o mundo evolui, e elas se tornam cada vez mais comerciais.

Há muitas áreas, mas vemos isso nas três áreas fundamentais em que o setor espacial se apresenta e que, muitas vezes, passam despercebidas para nós. São elas: a área de telecomunicações, que é a mais antiga e é bastante conhecida por todo mundo; a área de observação da Terra, e menciono os trabalhos que o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação faz por meio do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais sobre monitoramento do desmatamento na Amazônia e em outros biomas brasileiros, então, a exploração de observação da Terra é extremamente importante; e a área de posicionamento, navegação e tempo, aquilo que, no dia a dia, nós chamamos de GPS — embora o GPS seja exclusivamente do sistema americano, falo dos sistemas de navegação que existem. Todas essas aplicações são do nosso cotidiano, mas, de uma forma geral, são aplicações que historicamente foram desenvolvidas por Estados.

As telecomunicações rapidamente começaram a ser comerciais, mas, durante muito tempo, foram a única aplicação realmente comercial que existiu. Hoje, nós vemos aplicações de Internet, aplicações de GPS, aplicações de monitoramento ambiental e outras que podem se tornar, e algumas estão se tornando, operações comerciais.

Há também as operações de lançamento e base de lançamento, que talvez sejam as mais caras e as mais difíceis tecnologicamente de avançar. Elas ficaram mais para trás no sentido comercial, demoraram mais para entrar comercialmente no sistema, mas hoje já entram. Esses números variam todos os dias, mas existem aproximadamente 160 projetos de lançadores no mundo hoje. E essas empresas — na maior parte do tempo, são empresas, não são Estados, embora esses também participem — estão desenvolvendo apenas os foguetes, elas não têm de onde lançá-los. A ideia de uma base de lançamento está imaginada, para essas empresas, como sendo uma *commodity*. Elas pensam que, em algum momento, vão alugar o espaço para lançamento da mesma forma que as operadoras de aviação alugam seus espaços em aeroportos.

Esse é o ponto que eu gostaria de tratar. Os meus primeiros 5 minutos são reservados à ideia de que é absolutamente importante para o Brasil apropriar-se desse momento em que a comercialização do setor espacial como um todo cresce. E ela cresce. Meus colegas mencionaram alguns números, e eu vou lhes dar apenas mais um, que é do Fórum Econômico Mundial. Essa comercialização cresce no mundo a uma taxa maior do que a do PIB médio das nações. Ela cresce a uma taxa de 9%, ao ano, nos últimos anos.

É, portanto, absolutamente necessário — e eu acho que o projeto de lei vem nessa direção — dar flexibilidade ao uso das infraestruturas que nós já possuímos, e já possuímos muitas infraestruturas. O Programa Espacial Brasileiro é, sob muitos aspectos, bem-sucedido, nós temos satélites, nós temos foguetes, nós temos bases de lançamento. Ele ainda não é bem-sucedido do ponto de vista comercial, esse não era o objetivo original, mas passa a ser agora, com a presença da empresa Alada. No entanto, e aí eu peço desculpas aos meus colegas, tenho algumas observações específicas relativamente ao projeto de lei que gostaria de expressar em nome da Agência Espacial Brasileira e também do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação.

Acredito que o contexto já foi bastante bem apresentado. As vantagens e a necessidade de uma empresa ágil que possa comercializar aspectos do Programa Espacial está bem estabelecida, em minha opinião. Gostaria de levantar dois óbices, ou melhor, dois pontos que eu gostaria que fossem discutidos e refletidos dentro desta Casa.

O primeiro deles diz respeito — isso já foi alertado pelo Brigadeiro Valença — à necessidade de deixar muito claro que não há superposição das atribuições da Alada com outras atribuições, seja do setor privado, seja do setor público.

A Agência Espacial Brasileira gostaria de apresentar, para a consideração dos senhores e das senhoras, pequenas observações a respeito do texto. Sempre que fosse possível, dentro do texto, a Agência entende que seria útil para atividades futuras, uma regulamentação da lei, e, mesmo nas discussões de sua aplicação, que nas atribuições dadas à Alada, subsidiária da NAV Brasil, fosse colocada uma observação, que já existe em outras leis, como na Lei Geral das Atividades Espaciais, como "excluídas as atribuições da Agência Espacial Brasileira". Assim, ficaria bastante claro que não haverá superposição. Nós sabemos que isso vai ser dessa forma.

Eu já vivi muitos anos no sistema — tenho 40 anos de Programa Espacial Brasileiro —, e tenho certeza de que, se acontecerem essas superposições, serão mínimas, mas seria bom que elas estivessem estabelecidas em lei para que não houvesse nenhuma discussão sobre esse princípio. As discussões que aconteceriam seriam sobre outros aspectos.

Então, a garantia em lei de que não haja superposição com as atribuições da Agência Espacial Brasileira é uma demanda para reflexão por parte dos Parlamentares.

Tratarei do segundo ponto. Na lei estão bastante claros — a lei é bastante curta e objetiva, é muito enxuta — muitos aspectos. Ela diz, por exemplo, que vários projetos podem ser desenvolvidos pela Alada, sob demanda do comandante da Aeronáutica, com autorização do Ministério da Defesa, o que caracteriza bastante bem o escopo, os objetivos, a direção para a qual vai a Alada. Nesses casos, nas considerações que existem sobre a empresa, seria interessante também indicar

que ela trate de assuntos, em todas as áreas, como de projetos, de serviços de telemetria, de segurança nacional e de interesse da defesa. Isso tornaria bastante claro também o escopo da empresa.

O último ponto — eu acho que vou ficar dentro do meu tempo —, que eu gostaria que fosse considerado pelos senhores é uma preocupação que já foi demonstrada por alguns colegas meus que trabalham em áreas públicas ligadas ao setor espacial. O projeto de lei, tal como ele está colocado, permite — e é bastante compreensível isso — que sejam requisitados servidores, militares de outras áreas para compor o seu quadro. Isso é natural, porque, no seu início, a empresa vai precisar de um corpo técnico, que não é fácil de ser obtido, pois se trata de uma área extremamente especializada. Portanto, vai ser necessário esse corpo técnico.

É mais do que natural uma busca desse corpo técnico onde ele existe. No entanto, trouxeram a mim a preocupação, que também é uma preocupação da própria Agência, de que utilizar um cobertor curto — perdoem-me pela expressão —, talvez, não seja a melhor solução para ser colocada na lei. Permitir que se requisitem funcionários — eu vou falar apenas pelos funcionários civis, não vou falar pelo Ministério da Defesa, não tenho competência para isso —, servidores civis, a qualquer tempo, em qualquer quantidade e de qualquer organização, porque isso está colocado na lei dessa forma, retirá-los de outros lugares, talvez, não seja a melhor solução, porque a própria empresa vai precisar, de acordo com essas outras instituições, utilizar seus laboratórios e sua competência técnica. Retirar essa competência técnica dessas instituições, talvez, não seja a melhor solução.

Esses são pontos de reflexão que eu trouxe para os Parlamentares presentes e para os outros, quando houver a discussão, que acho que podem ser superados com facilidade e não obstam a criação da própria empresa, que é absolutamente necessária para o setor espacial.

Agradeço muito a atenção.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Marco Antonio Chamon.

Passo a palavra ao Sr. Adenilson Roberto da Silva, Coordenador-Geral de Engenharia, Tecnologia e Ciências Espaciais do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais — INPE, que está participando de forma *on-line*.

O SR. ADENILSON ROBERTO DA SILVA - Bom dia, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, autoridades presentes.

Praticamente todos os pontos que o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais acha importante e relevante já foram, de alguma forma, abordados, mas gostaríamos de aproveitar a oportunidade para enfatizar a relevância e a necessidade que se tem da criação de uma empresa como a que se está propondo: a Alada.

Nós trabalhamos no Programa Espacial há bastante tempo. Sabemos das dificuldades, de todos os obstáculos que precisam ser superados para que se tenha um programa espacial de relevância. Nesse ponto pujante, eu ressalto que o Programa Espacial somente vai ser completo se nós tivermos todo o ciclo sob domínio do País. Por exemplo: acesso a espaço, desenvolvimento de satélites, exploração comercial e tudo o que já foi dito.

Em relação ao PL que está sendo proposto, sobre a relevância e a pertinência, entendemos que é totalmente aderente e necessário o que o Brasil precisa. Eu tenho apenas dois pontos para destacar em relação à redação do projeto de lei.

Foi dito nas apresentações dos Brigadeiros que me antecederam — e sabemos disso, já participei de alguns GTs — que a intenção não é substituir ou sobrepor outras instituições, outros atores que já estão trabalhando no Programa Espacial. O Programa Espacial já tem décadas e tem instituições bastante consolidadas. Mas a redação do PL deixa margem para sobreposição.

Da mesma forma como foi colocado pelo Presidente Chamon, da Agência Espacial Brasileira, entendemos que não há óbice algum, não se diminui a relevância, a pertinência da criação da empresa, mas é importante que esses pontos, esses itens que poderiam causar ou dar uma interpretação para sobreposição sejam mais bem explicitados e que isso fique delimitado realmente naqueles pontos que nós ouvimos nas apresentações aqui hoje. Nas apresentações, está claro que não se quer criar um competidor com aqueles que de alguma forma, a duras penas, já estão trabalhando e levando adiante o Programa Espacial. Este é o primeiro ponto.

O segundo ponto a ser colocado — que vai também na mesma linha, e eu gostaria de reforçar — é que, sem dúvida, a área espacial requer conhecimentos muito específicos e requer um longo treinamento. No nosso caso aqui, na área de satélite, em que mais trabalhamos, um engenheiro somente vai assumir uma responsabilidade de monta num projeto com 10 anos trabalhando junto com outros colegas. E é sabido, principalmente nos órgãos civis que trabalham nessa área, como é o caso do INPE, que há uma deficiência muito grande de pessoal. Nós estamos trabalhando muito aquém daquilo que precisamos.

A partir do momento em que há um projeto de lei que pode solicitar a cessão de servidores, é claro que eu entendo que isso deve ser negociado, acordado, mas, para o projeto de lei, creio que esse tipo de cessão deva ser restringido. Isso significa

que as organizações, tipo o INPE ou outras que trabalhem no setor, já têm projetos em andamento, já têm demandas que precisam ser entregues, e existe a questão dos laboratórios, como foi colocado pelo Presidente Chamon. Então, se for solicitada a cessão de um servidor de uma determinada posição, por exemplo, aqui do meu grupo, isso significa que o Instituto vai perder mais de 10 anos de experiência numa determinada área.

Então, esses seriam os três pontos que consideramos pertinentes.

A relevância, a pertinência da criação da empresa entendemos ser inquestionável. Este é um tema, conforme já dito pelo Brigadeiro Valença, discutido há 1 década ou mais. Foi discutido em níveis técnicos, em altos níveis do Governo, então está muito bem maduro. O que sugerimos é que sejam observados esses dois pontos, que de maneira nenhuma entendemos serem óbvios para a criação da empresa, seriam apenas ajustes na redação do projeto de lei.

Em linhas gerais, era isso o que gostaríamos de compartilhar.

Agradecemos a oportunidade para compartilhar a nossa opinião nesta audiência pública. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Sr. Adenilson, representante do INPE — Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.

Passo a palavra agora para o Sr. Ronaldo Gomes Carmona, professor da Escola Superior de Guerra e da Universidade Federal do Maranhão e assessor da Diretoria de Inovação da FINEP, que participará de modo *on-line*.

O SR. RONALDO GOMES CARMONA - Bom dia a todos.

Gostaria de cumprimentar o Deputado Márcio Jerry e o Deputado Carlos Zarattini, na pessoa de quem cumprimento as duas Comissões que promovem essa importante iniciativa. Gostaria também de cumprimentar todos que nos assistem presencialmente ou *on-line*.

A minha tarefa aqui está facilitada, porque as exposições anteriores abordaram os objetos da criação da Alada. Então, eu me permito me concentrar em três questões para atender ao tempo que me foi disponibilizado.

A primeira questão que eu gostaria de abordar é que me parece que a proposição da criação da Alada, efetivada após mais de 1 década de tentativas, efetivamente representa um fortalecimento do Programa Espacial Brasileiro, uma vez que o Brasil precisa dar um salto na sua capacidade espacial. É crescente a importância da atividade espacial na atividade produtiva, na atividade humana contemporânea. Então, o Brasil precisa acelerar seu acesso e conquista em relação às suas capacidades espaciais, sobretudo tendo em vista o peso, o porte geopolítico e econômico do País.

Hoje existe um descompasso entre o porte do País e as nossas capacidades espaciais. Em especial, o Brasil precisa enfrentar um conjunto de vulnerabilidades associadas à questão espacial, que são bastante explícitas. Vou citar aqui muito rapidamente quatro delas.

A primeira, à qual o Presidente Chamon já se referiu, é o problema da nossa dependência em relação ao que comumente é chamado de GPS, de sistemas de sinais de geoposicionamento, que, no limite, pode ser delegado em função de contingências geopolíticas. O Brasil precisa enfrentar essa vulnerabilidade altamente crítica.

Precisamos também superar a nossa dependência de satélites de meteorologia estrangeiros, questão que está sendo, pelo menos, parcialmente enfrentada agora nesse programa de cooperação com a China, que é o CBERS-5 especificamente.

Precisamos superar a nossa dependência de redes de satélites de comunicação estrangeiros, como, por exemplo, da Starlink. Hoje, nós estamos vendo, na guerra na Ucrânia, como esse tipo de dependência é nefasto. O Brasil precisa enfrentar essa questão.

E, por fim, eu diria que precisamos enfrentar também uma dependência que o Estado brasileiro tem no que diz respeito à compra de imagens de satélites estrangeiros para monitoramento do território brasileiro. Hoje, o Estado brasileiro, através de diversas instituições federais, compra por centenas de milhões de reais imagens de satélites estrangeiros, sendo que isso deveria ser objeto fundamental de desenvolvimento do nosso próprio Programa Espacial.

Uma segunda questão que eu gostaria aqui de abordar diz respeito, digamos assim, ao estado atual ou mais recente dos investimentos no Programa Espacial Brasileiro. Falo aqui expressando um pouco o que a FINEP e o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação têm financiado em termos do desenvolvimento do Programa Espacial, em especial nesses últimos dois anos, em 2023 e 2024. Aqui há dois grandes blocos de investimentos muito importantes que estão sendo realizados, sobretudo com recursos do FNDCT — Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

O primeiro deles, que eu gostaria de destacar, é a contratação junto à indústria espacial brasileira, a indústria nacional, do desenvolvimento de um satélite óptico de altíssima resolução, um satélite submétrico, com recursos da ordem de 220 milhões de reais em subvenção econômica. O satélite, chamado de SatVHR, deverá estar finalizado até 2026 e é uma importante conquista da indústria espacial nacional.

Ainda na área de satélites, o Brasil também tem investido no seu programa em cooperação com a China, o CBERS-5 e o CBERS-6, e o próprio INPE, que me antecedeu, também prepara o segundo satélite Amazônia, o Amazônia-1B.

Um segundo bloco de investimentos que cabe aqui destacar é o enfrentamento, talvez inédito, de um grande desafio estratégico do País, que é o problema da conquista da autonomia no acesso ao espaço. Hoje, o Brasil busca desenvolver, basicamente, quatro grandes iniciativas para que nós tenhamos autonomia na capacidade de colocar artefatos no espaço com veículos nacionais.

A primeira iniciativa é exatamente dois (*falha na transmissão*) que foram contratados pela FINEP, chamados VLPP, veículos lançadores de pequeno porte, um junto a um consórcio liderado pela empresa Cenic e outro liderado pela empresa Akaer, com investimento total de 370 milhões de reais em subvenção econômica, visando que o Brasil tenha dois veículos lançadores de pequeno porte até 2026. Espera-se, inclusive, que no curto prazo, ou seja, até 2026 ou 2027, tenhamos capacidade de colocar em órbita satélites nacionais, com veículos nacionais, a partir da infraestrutura nacional, que é exatamente o Centro Espacial de Alcântara.

Outro projeto importante nessa área de veículos lançadores é o chamado Projeto RATO, que é uma sigla para um lançador projetado exatamente para colocar em órbita o nosso veículo hipersônico, o 14X, que está em desenvolvimento por parte do Comando da Aeronáutica. O contrato para o desenvolvimento desse veículo lançador junto à empresa Equipaer, da Mac Jee, é de 93 milhões de reais em subvenção econômica.

Finalmente, nessa área de lançadores, foi recentemente aprovado, na última segunda-feira, pela Diretoria da FINEP, o chamado Projeto VLM-AT, que é o projeto do veículo lançador desenvolvido pelo Comando da Aeronáutica, para o qual há agora um financiamento da ordem de 133 milhões de reais, visando exatamente a que nacionalizemos partes do VLM, do veículo lançador de microsatélites, em que nós somos dependentes de estrangeiros. Esse projeto, financiado no âmbito do FNDCT, busca, com recursos do Programa de Promoção da Autonomia Tecnológica na Área da Defesa, superar essa grande vulnerabilidade nossa de depender de sistemas estrangeiros nos nossos veículos lançadores.

Então, em síntese, tanto na área de satélites quanto na área de veículos lançadores, nos últimos 2 anos, o Estado brasileiro tem feito investimentos de monta para o Brasil desenvolver autonomia e independência.

A terceira e última questão que eu gostaria de falar, para me ater ao meu tempo, relaciona-se, digamos assim, ao principal ativo estratégico ou principal infraestrutura crítica espacial que a Alada deverá gerir, que é exatamente o Centro Espacial de Alcântara. Penso que há grandes desafios associados à consolidação do Centro Espacial de Alcântara.

Como nós sabemos, no último dia 19 de setembro, o Presidente Lula assinou um acordo no sentido de equacionar uma antiga disputa fundiária relacionada à área onde se estabelece o Centro de Lançamento de Alcântara, com a concessão de titulação a 3.350 famílias naquela região. Se por um lado é verdade que nós equacionamos um velho problema fundiário que limitava, digamos assim, o pleno potencial do Centro de Lançamento de Alcântara, por outro lado, efetivamente, nós tivemos uma redução da área do centro. Se isso não é realmente um problema neste momento, uma vez que se está propondo lançar de Alcântara veículos de pequeno e médio porte, no futuro, conforme o Brasil avançar na classe dos seus veículos lançadores, nós teremos, evidentemente, que ter uma solução em termos de área para lançamento de veículos de maior porte. Então, essa é uma questão importante que nós precisamos considerar, no sentido da efetivação do pleno potencial do Centro de Lançamento de Alcântara.

Também no que diz respeito a Alcântara, nós temos a expectativa — inclusive a própria Estratégia Nacional de Defesa, de 2008, propunha esta questão — de buscar estabelecer, a partir de Alcântara, um segundo grande polo aéreo espacial brasileiro. Eu acho que essa ambição tem guarida, na realidade, uma vez que todas as grandes infraestruturas espaciais de classe mundial, ou seja, todas as grandes bases espaciais no mundo, como a de Alcântara ambiciona ser e tem potencial para isso, transbordam desenvolvimento para o seu entorno geográfico.

Penso que seria correto o Estado brasileiro continuar trabalhando com a ideia de que Alcântara pode ser um polo catalisador de uma grande infraestrutura de pesquisa dentro de um sistema de Tríplice Hélice, que junte não apenas a infraestrutura em si, ou seja, a base de lançamentos, mas também um segundo polo da indústria espacial brasileira e uma grande infraestrutura de pesquisa e desenvolvimento vinculada em especial às universidades.

Em síntese, por razões de tempo, queria abordar estas três questões. A primeira, o problema do fortalecimento do programa espacial, que nós precisamos enfrentar, em especial, como eu disse, as nossas grandes vulnerabilidades. A segunda, os fortes investimentos que o Estado brasileiro tem feito nesses 2 anos para enfrentar questões tanto ligadas à capacidade nacional de produzir satélites quanto de desenvolver capacidade de autonomia no acesso ao espaço. E, por fim, a necessidade de nós termos um projeto para Alcântara que efetivamente desenvolva plenamente o potencial do centro

espacial e que gere desenvolvimento, em especial na área de ciência e tecnologia e na área industrial, para o entorno de Alcântara, para o Maranhão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Nós é que agradecemos ao Sr. Ronaldo Carmona, professor da Universidade Federal do Maranhão e da Escola Superior de Guerra.

Passo a palavra agora ao Sr. José Pompeu dos Magalhães Brasil Filho, Presidente da NAV Brasil S/A, que vai ser a empresa-mãe dessa nova empresa Alada.

O SR. JOSÉ POMPEU DOS MAGALHÃES BRASIL FILHO - Sr. Presidente da Mesa, Deputado Carlos Zarattini; Deputado Márcio Jerry; Srs. Deputados; senhoras e senhores; Sra. Secretária Elisa Leonel; Srs. Oficiais-Generais; Sr. Chamon; eu queria agradecer a oportunidade e dizer da satisfação de estar aqui para falar um pouco sobre a NAV Brasil, Serviços de Navegação Aérea, e do orgulho de participar desta audiência pública, desta equipe que está discutindo um tema extremamente sensível para a sociedade brasileira.

Falando sobre NAV Brasil, já iniciamos tratando do nome da empresa: NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea. Ao falar sobre serviços de navegação aérea, nós precisamos explicar do que se trata. O que são esses serviços de navegação aérea?

Esta imagem, por mais batida que seja o uso do *iceberg*, representa perfeitamente a analogia do que é o conhecimento público sobre a atividade de serviços de navegação aérea. Por trás do que está exposto à superfície, há um grande mundo de informações, de atividades que são desenvolvidas para a prestação dos conhecidos serviços de navegação aérea.

Geralmente, o conhecimento público sobre serviços de navegação aérea refere-se ao deslocamento de um avião de um ponto A para um ponto B, onde há uma torre de controle na saída e outra na chegada, com seus controladores trabalhando, atuando junto aos pilotos nessa operação. Na verdade, por trás disso há um grande mundo, e é isso o que eu queria expor aos senhores.

Para iniciar uma atividade, os pilotos precisam fazer um estudo da rota que vão voar. Esse estudo da rota exige cartas, mapas, cartografia específica de navegação aérea. Essas cartas são produzidas para todo o território nacional. Imaginem as dimensões!

Há vários tipos de cartas: cartas para voo visual — como esta —, para voos por instrumento, cartas para aproximações, para aeroportos ou saídas de aeroportos. Há mais de 2.700 cartas no Brasil, para todas as fases do voo. Isso é um mundo de trabalho, porque essas cartas têm que ser atualizadas continuamente. Elas são alteradas, se houver qualquer construção, qualquer alteração no território, no relevo, obras, guindastes, pistas novas, rotas novas, etc. Essas cartas têm uma validade, uma vida útil, têm que ser atualizadas permanentemente.

Além disso, precisamos de uma estrutura para produzir topógrafos, cartógrafos. Há toda uma gama de pessoal técnico para atuar no campo para a produção dessa cartografia, que é específica de navegação aérea. É lógico que também é preciso um parque para a produção dessas cartas, que já estão sendo hoje produzidas de forma digital, já estão disponibilizadas também eletronicamente para os pilotos.

Há também a necessidade de informações. Esta é outra atividade específica de navegação aérea: as informações aeronáuticas. Um piloto precisa fazer o tal do plano de voo, que todo mundo conhece. Ele precisa também saber se, no aeroporto de destino, seja ele em Pequim ou no Rio de Janeiro, há alguma atividade de paraquedismo, por exemplo, se há uma obra na pista. Essas informações transitam entre todos os órgãos no mundo inteiro.

Este aqui já é um plano de voo feito por celular.

É preciso meteorologia específica. Essa é outra atividade, outro serviço de navegação aérea fundamental para a segurança da operação. As cartas são específicas. É uma meteorologia diferenciada, porque trata de atividade meteorológica em outras altitudes, não apenas a que interessa à superfície, mas também em grandes altitudes. Precisa, para isso, de imagens de satélites, de radares, de radares meteorológicos distribuídos no território. Nós os temos distribuídos no território nacional.

Há também estações meteorológicas espalhadas por todo o território. Algumas delas são para informações de superfície; outras, de grande altitude. Existem 31 estações de altitude que lançam esses balões com uma rádio sonda, um equipamento que transmite informações de altitude para uma central, que recebe essas informações para análise da meteorologia.

Só a título de curiosidade, cada rádio sonda dessas, cada balão com esse equipamentozinho, custa 320 dólares. Cada uma dessas 31 estações lança dois por dia. Isso dá um custo anual da ordem de 42 milhões, só para essa atividade.

Há necessidade de uma grande estrutura de telecomunicações, de sistemas de navegação sofisticados. Há uma preocupação muito grande com a energia — é uma atividade muito sensível.

Nós ainda não falamos do voo. O avião não decolou ainda, está lá no meu ponto A para decolar. Então, ele vai tratar com alguém que controla os aviões no solo, que chamamos de controle de solo. Esta é uma imagem da torre do Santos Dumont, com a posição do controlador de solo, que é a primeira pessoa que trata com os pilotos.

Essa torre é da NAV Brasil. Utiliza cartas específicas do aeródromo, com informações sobre o aeroporto, por onde o piloto vai taxiar, etc.

E aí, finalmente, ele vai tratar com aquele que todo mundo imagina ser o mais comum, que é o controlador de voo na torre de controle, na posição torre de controle.

Aqui, uma imagem da torre de controle de Guarulhos, que também é da NAV Brasil.

Nós temos 60 torres no País: 34 do Comando de Aeronáutica, do DECEA, vinte da NAV Brasil e seis de outras organizações.

O avião saiu do solo. Está voando. Ele vai se afastar daquele perímetro próximo ao aeroporto utilizando, mais uma vez, cartas especiais para se afastar. Existe uma rota para organizar a saída e a chegada dos aviões nos aeroportos. Utilizam-se para isso equipamentos sofisticados distribuídos no território, que exigem manutenção, segurança... Nós temos problema com roubo de cabos — muito comuns —, danos ao patrimônio. Esses equipamentos estão distribuídos pelo território nacional todo, e são isolados, porque eles balizam a trajetória de voo das aeronaves.

Quando os aviões se afastam do aeroporto, como o controlador só tem capacidade de enxergar até aquela altura onde ele está, naquele prédio elevado, as aeronaves passam a ser controladas por radares, por imagens de radar. O controlador se utiliza de imagens de radar.

Aqui, o que chamamos de controle de aproximação, mas que na verdade não é só para aproximação, é para saídas e chegadas. Esse é o controle de aproximação de São Paulo.

O controlador utiliza, então, radares com características diferentes daqueles de rotas, radares para maior densidade de aeronaves, para aeronaves mais próximas umas das outras. Eles têm alcance menor, mas melhor capacidade de detecção.

E aí ele vai para o voo em rota, e, num voo em rota, ele precisa, mais uma vez, daqueles equipamentos distribuídos no terreno — que são difíceis de manter —, e passa a tratar com os centros de controle de área, grandes organizações que também se utilizam de imagens de radar para o controle, um sistema nacional, desenvolvido no Brasil, por empresa nacional. Esses radares são instalados em locais elevados, para terem alcance visual máximo, porque as obstruções de montanhas, por exemplo, fazem sombra. Então, eles são colocados em pontos isolados. Essa é mais uma complexidade na logística do sistema.

Aqui, o exemplo de uma localidade em Santa Catarina que virou ponto turístico.

Este é o Pico do Couto, perto de Petrópolis.

Todos estão em grandes elevações, de difícil logística e manutenção. São 87 radares distribuídos no território nacional, cobrindo toda a área.

Além disso, há estruturas de telecomunicações também distribuídas nessas localidades elevadas. Elas fazem uso de satélites e de fibras óticas. Tudo tem que ter duplicidade, e energia é fundamental — nessas localidades isoladas, é frágil a estabilidade de energia. Todas essas estruturas precisam da garantia de funcionamento 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Nós atuamos nessas áreas do território nacional, as áreas dos CINDACTAs. Aqui, o CINDACTA I, de Brasília; o CINDACTA II, de Curitiba; o de Recife; e o de Manaus. Todos têm equipamentos sofisticados, estações de Telesat, telecomunicações. A questão da estabilidade da energia eu já comentei. Finalmente, o avião está se aproximando para pouso, e vai tratar novamente com o controle de aproximação, neste caso em Salvador. Há cartas específicas. Novamente, o piloto fala com a torre. Nós temos aqui a torre do Santos Dumont, mais uma vez, que é da NAV Brasil.

Existem equipamentos específicos para aproximação e pouso em baixa visibilidade. Tudo isso tem que funcionar 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Bem, para isso acontecer, é preciso manutenção, corpo técnico, laboratórios de calibração, sistemas de metrologia, logística para manter esses equipamentos em locais isolados, o que é extremamente complexo, formação de controladores. Aqui, um simulador de torre para treinamento de controladores. E é preciso aeronaves para fazer essa calibração, a verificação do sistema de navegação, aeronaves-laboratório.

Então, aquela ideia de que a atividade é executada basicamente por um controlador na origem e outro no destino está claramente extrapolada. São diversos os serviços existentes. Aqui eu cito todos eles, não preciso ler.

Estes são os chamados serviços de navegação aérea, da sigla em inglês ANS. Isso está organizado no País num sistema chamado Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Em verde está a NAV Brasil; em azul, a estrutura do Comando

da Aeronáutica; e, em amarelo, os outros operadores. Esses são provedores de serviços de navegação aérea. O órgão regulador do sistema, que regula e fiscaliza, é o DECEA. A sigla SISCEAB é de Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Onde está a NAV Brasil? Serei rápido. A NAV Brasil foi constituída através de assembleia em junho de 2021. Ela está distribuída no território nacional em 44 localidades, que são essas aqui. Ela tem treze controles de aproximação — nem todos são radares, alguns são convencionais — 22... e outras estruturas. Há 25 estações distribuídas no território nacional, aqueles equipamentos que eu apresentei de navegação em rota. E a administração central da empresa está em Brasília.

Nós temos, então, Guarulhos, que tem uma estrutura complexa, com grande movimento, e responde pela maior atividade aérea do País, e Campinas, que também tem estrutura complexa, com efetivo elevado; temos localidades como Palmas, Vitória, Jacarepaguá, Londrina, Navegantes; e temos outras menores, como Tefé, onde trabalham onze pessoas, e Itaituba, onde temos sete pessoas, também de competência da NAV Brasil. E temos também o exemplo da Arealva, uma estação de telecomunicações apenas, o que chamamos de estação-rádio, de operador de estação-rádio, que não é uma torre. E a sede da administração da empresa está no Aeroporto Santos Dumont, junto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Era isso o que eu tinha a apresentar aos senhores. Agradeço a oportunidade e fico à disposição para eventuais perguntas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado.

Eu queria agradecer ao Sr. José Pompeu dos Magalhães, Presidente da NAV Brasil, e passar imediatamente a palavra à Sra. Elisa Vieira Leonel, que é a Secretária de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos.

A SRA. ELISA VIEIRA LEONEL - Muito bom dia a todas as pessoas aqui presentes.

Eu queria cumprimentar o Deputado Carlos Zarattini, o Deputado Márcio Jerry e, na pessoa deles, os meus colegas de debate. Para o Ministério da Gestão, é uma satisfação estar aqui e poder explicar, prestar contas e dar transparência ao que nós temos feito.

Antes de abrir a apresentação, eu queria dizer que o Ministério da Gestão foi criado pelo Governo do Presidente Lula com a função de reestruturar o Estado, de garantir que o Estado esteja adequado à complexidade das demandas da sociedade, que tenhamos o Estado necessário para responder a todos os desafios de desenvolvimento, de inclusão social e de sustentabilidade que o nosso País enfrenta. É dentro do Ministério da Gestão que está estruturada a área pela qual eu respondo, a Secretaria de Estatais, responsável por esse olhar de coordenação da governança das empresas.

Nós temos buscado dialogar com organismos internacionais, com outros países do mundo desenvolvido ocidental. Eu começo dizendo, então, que a presença das estatais no mundo não é algo pequeno. Ao contrário, as estatais ainda estão presentes nos países desenvolvidos, e estão voltando a ter cada vez mais força. Existem relatórios mostrando isso. Eu cito aqui um relatório do Banco Mundial que traz o que ele chama de "negócios do Estado", que são todas as atividades empresariais em que o Estado participa com mais de 10% de participação acionária.

Onde estão as justificativas para voltarmos a ver crescerem os negócios do Estado? Essas justificativas são aglutinadas em três grandes focos. Um deles são as questões de soberania. Pelas falas dos que me antecederam, acho que temos clareza do quanto a constituição da Alada é importante para garantir a nossa soberania em uma atividade estratégica. Outro foco está sobre a autonomia de cadeias estratégicas. Nós estamos num momento em que a atividade aeroespacial ganha relevância cada vez maior. Sobre isso, acho que as falas anteriores são muito mais profundas do que a fala que eu posso fazer aqui. E o terceiro grande bloco de explicação para o ressurgimento dos negócios do Estado são as crises geopolíticas e as crises naturais, numa perspectiva de que só o Estado consegue fazer investimentos de longo prazo e assumir os riscos necessários ao enfrentamento de crises naturais e de crises geopolíticas. Esses três blocos de justificativas nos levam a mais uma vez reforçar a importância das nossas empresas estatais e do seu fortalecimento.

No Brasil, temos hoje 44 empresas estatais de controle direto da União e outras 79 subsidiárias, portanto 123 empresas. Estou falando naquelas que têm participação acionária majoritária da União, isto é, mais de 50% — não estou tratando das de menos de 50%. Em 2023, elas faturaram 1,25 trilhão de reais, tiveram lucro líquido de 197 bilhões de reais, têm 6 trilhões de ativos, empregam cerca de 436 mil pessoas diretamente, pagaram dividendos da ordem de quase 50 bilhões de reais à União. E a União não é quem recebe a maior parte, porque a maior parte vai para os nossos acionistas parceiros privados, 78,7 bilhões de reais de dividendos distribuídos.

O SR. LUIZ CARLOS HAULY (Bloco/PODE - PR) - A PETROBRAS está no meio dessas?

A SRA. ELISA VIEIRA LEONEL - A PETROBRAS está sim, senhor.

Para as estatais dependentes, aquelas que prestam serviços e não auferem lucro com a prestação desses serviços, nós temos um aporte, nós fazemos uma subvenção de cerca de 24 bilhões de reais. Entre essas estatais que não auferem lucro, 65% do aporte que nós tivemos que fazer em 2023 estão relacionados ao setor hospitalar — temos três redes hospitalares que são empresas estatais federais — e à EMBRAPA. Portanto, a nossa subvenção está focada em setores estratégicos fundamentais para o País, e ainda assim o resultado da subvenção é muito menor do que o dos dividendos auferidos pela União.

Eu também queria destacar outra medida prevista na regulação, uma obrigação das empresas reguladas pela Lei das S/A e pela CVM, que é o demonstrativo de valor adicionado na sociedade. Entregamos em resultado para a sociedade de cerca de 627 bilhões de reais no ano de 2023: 222 bilhões em impostos, taxas e contribuições; 130 bilhões em remuneração dos trabalhadores; 101 bilhões, como eu mencionei, em dividendos; 43 bilhões em aluguéis e encargos; e 101 bilhões em reinvestimentos e reservas de lucros retidos.

Só para deixar ainda um pouco mais claro o papel da Secretaria de Estatais, os Ministérios setoriais — aqui estão representadas as Forças — têm o papel de formulação e supervisão da política finalística das empresas estatais. É importante lembrar que as empresas estatais, por força da Constituição e da Lei das Estatais, têm o objetivo de entregar políticas públicas, resultados setoriais, e que cabe aos Ministérios setoriais a decisão sobre esses resultados, sobre as orientações dessas políticas. A Secretaria de Estatais tem a competência, então, de supervisionar a governança e a gestão das empresas, para garantir que elas tenham cada vez mais eficiência, cada vez mais produtividade, resultados e entregas à sociedade.

Desde a constituição do Ministério da Gestão, considerando a agenda de inovação em serviços públicos, que é a posse do Governo Federal, do Governo do Presidente Lula, também dentro da Secretaria foi instituída uma nova área de inovação na governança e na gestão das estatais. Por meio dela, nós temos constituído uma agenda de modernização e fortalecimento das empresas.

Vou falar rapidamente como é o processo de criação de uma subsidiária. Por força constitucional, precisamos de uma lei autorizativa, e essa proposta de lei está aqui no Congresso Nacional. A lei de constituição da NAV não a autorizava a criar subsidiárias sem nova lei autorizativa, de modo que precisamos alterar a lei da NAV, para prever a criação da subsidiária. Além disso, a lei da NAV estava focada em controle do espaço aéreo, e trazemos a competência adicional de serviços aeroespaciais.

Depois que se autoriza no Congresso Nacional a criação de uma subsidiária, vem o trabalho do Poder Executivo, enquanto representante da União nessas participações acionárias. O Poder Executivo prepara plano de negócios, estatuto da empresa, estrutura, quadros de pessoal, e esses temas são aprovados em assembleia geral de acionistas, o que é uma previsão da Lei das Estatais. Na assembleia geral de acionistas, nós constituímos o conselho de administração da empresa, constituímos as diretorias, estabelecemos o orçamento e os limites globais de gasto das empresas, e assim criamos, efetivamente, a Alada.

Para finalizar, o projeto de lei que nós enviamos, que o Poder Executivo enviou, prevê a criação da Alada enquanto subsidiária da NAV numa perspectiva de que elas tenham uma sinergia, tenham um diálogo que possa gerar produtividade, ganhos de escala e escopo, mas o próprio projeto de lei já prevê, caso se perceba que o modelo pode ser mais bem aproveitado em empresas separadas, autorização para que a União assuma o controle da Alada, que nasceria sob controle da NAV.

Como eu disse, ele amplia o rol de competências e autoriza a contratação temporária de pessoal. É importante deixar claro, diante das falas que antecederam a minha sobre preocupações com a cessão de servidores, que a cessão não é um ato impositivo. O órgão que cede precisa autorizar a cessão. Então, está absolutamente superada essa preocupação de que poderia a Alada enfraquecer órgãos de atividade correlata, e, como eu disse, há autorização, já dada pela lei, de assunção de controle pela União caso se decida, ato contínuo, pela separação em duas empresas independentes.

Era isso, Deputados.

Eu fico à disposição para responder a outras dúvidas.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Elisa.

Nós anunciamos a presença do Sr. Rogério Varela, Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo; do Sr. Ronny Wunderlich, Diretor de Assuntos Jurídicos do sindicato; e da Sra. Isabela Rangel, Diretora de Comunicação do sindicato.

Obrigado pela presença.

Nós estamos com o tempo um pouco limitado, porque o Presidente da Comissão, o Deputado Lucas Redecker, pediu para encerrarmos por volta das 11 horas, mas vamos ouvir as perguntas dos Deputados. Minha proposta é que todas as perguntas sejam feitas em sequência, e depois passemos a palavra aos expositores, para as respostas.

Eu queria iniciar fazendo uma pergunta ao Brigadeiro Rodrigo Alvim, que apresentou rapidamente, porque estava espremido pelo tempo, o seu plano de negócios. A apresentação foi bem rápida. Eu queria pedir ao senhor que detalhasse um pouco mais esse assunto, porque um dos debates que vai haver no plenário, sem dúvida, será em relação à viabilidade financeira da empresa. Quanto existe de expectativa de investimento estatal agora? O que seria exatamente esse investimento? E qual é a expectativa de receita que teríamos para os próximos anos?

É evidente que nós vamos entrar num mercado. A Alada vai disputar mercado com outras bases de lançamento. Eu pediria ao senhor que nos dissesse se já existem contratos firmados e qual seria, mais ou menos, a expectativa para os próximos anos em relação aos lançamentos, que são, pelo que eu entendi, a principal fonte de receita dessa futura empresa.

São essas as minhas perguntas ao senhor.

Agradeço a todos pelas exposições.

Vou passar agora a palavra para o Deputado Márcio Jerry, da Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação. O Deputado Márcio Jerry foi o requisitante desta audiência na Comissão de Ciência. Esta é uma audiência pública conjunta.

Tem a palavra, em primeiro lugar, o Deputado Márcio Jerry.

O SR. MÁRCIO JERRY (Bloco/PCdoB - MA) - Obrigado, Deputado Carlos Zarattini.

Bom dia a todos e todas.

Todas as vezes que eu participo de algum debate acerca da política aeroespacial brasileira, sou quase instintivamente compelido a prestar uma homenagem, a lembrar um episódio dessa trajetória, lá em Alcântara, em 22 de agosto de 2003. Falo daquela tragédia que vitimou 21 técnicos e engenheiros, causando prejuízo imenso, primeiro pelas vidas perdidas, e também pelo acúmulo do que até então se tinha sido estabelecido para a construção de uma política aeroespacial para o Brasil. Esse evento, de alcance histórico, precisa sempre ser lembrado, até em reverência àqueles que ali faleceram.

Eu quero saudar a iniciativa do Poder Executivo, especialmente do Ministério da Defesa e do Ministério da Aeronáutica, pela oportunidade deste momento, em que há uma crescente pressa, em escala global, pela ocupação de espaços na política aeroespacial.

Quero antecipar desde já o apoio da nossa bancada do PCdoB à aprovação do projeto de lei, hoje, no plenário da Casa.

Ouvimos com muita atenção as exposições aqui feitas e as preocupações emitidas. Todas elas, certamente, serão por todos nós consideradas.

Acho que os nossos expositores nos deram hoje argumentos excelentes e suficientes para ajudar no bom encaminhamento da matéria em plenário. Aquilo que nos últimos dias, que nas últimas semanas foi suscitado aqui e ali eu acho que foi abordado complementarmente nesta audiência, nas falas aqui apresentadas, desde a importância tecnológica em si até a dimensão estratégica para a soberania nacional e essa preocupação recorrente acerca de se criar ou não uma empresa pública. Enfim, muitas questões foram complementarmente apresentadas, e eu acho que foram bastante bem esclarecidas.

Em face disso, Deputado Zarattini, eu gostaria de fazer três pontuações brevíssimas, para a apreciação de quem aqui achar oportuno abordá-las.

A primeira é que nós, em 2019, naquele debate sobre o acordo de salvaguardas tecnológicas, na Comissão de Ciência e Tecnologia, aprovamos uma missão a Kourou, na Guiana. Sempre esse debate é lembrado. Ontem mesmo, em reunião da bancada do Maranhão, quando debatemos o aporte da bancada para o Centro de Lançamento de Alcântara, falamos na repercussão social que teve para aquela comunidade a operação do centro espacial de Kourou. Eu falo nisso porque sempre que lembro os debates imensos, intensos, acalorados que houve em Alcântara ao longo desses anos todos penso numa frase elucidativa de uma professora de antropologia que um dia disse numa assembleia: "*Se Alcântara é o melhor lugar do mundo para se lançar foguete, precisa ser também um dos melhores lugares do mundo para se viver, para se terem as condições básicas de sobrevivência, políticas públicas e garantia de direitos*". Isso ficou marcado nessa longa trajetória de lutas em Alcântara. Então, é preciso pontuar também a responsabilidade que todos temos em buscar agregar valor social a esse incremento de nossa política aeroespacial no que diz respeito a Alcântara. Recentemente, agora em setembro, o Presidente Lula esteve lá e conseguiu dar um passo fundamental para a reparação de um déficit gigantesco que havia com as comunidades quilombolas, conforme aquele entendimento que foi ali estabelecido.

Por fim, quero falar de algo que eu não identifiquei nas várias falas, tão elucidativas, mas que é importante para o nosso debate. Seria uma espécie de análise comparativa. Nós estamos criando a Alada, empresa pública brasileira. Em outros

países, como se dá essa organização, quais são os correspondentes de empresas e de estruturas? Pergunto para que nós possamos encontrar um termo de comparação. Acho que isso é importante também para clarearmos, da melhor maneira possível, o debate que haveremos de fazer hoje no plenário da Casa.

Por fim, em síntese mesmo, eu queria parabenizar todas as exposições aqui feitas, porque acho que elas de fato nos trouxeram informações preciosas, importantes para que nós possamos encaminhar da melhor maneira possível esse debate no plenário. E, é claro, corroboro todas as exposições feitas que destacam a necessidade de competitividade do Brasil nessa política aeroespacial, em escala global. Já ficamos para trás em muitas questões durante um tempo. Precisamos recuperar esse tempo. Precisamos colocar o Brasil, este país imenso que é, com as suas características, na vanguarda. Temos que buscar esse papel.

Foi muito importante o exemplo do êxito da EMBRAER no mundo. Vamos ter a Alada para ajudar a impulsionar outras EMBRAERs no Brasil. Isso é fundamental, e é uma boa lembrança, porque a EMBRAER se constituiu num grande patrimônio nacional.

Obrigado, Presidente.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Deputado Márcio Jerry.

Está inscrito para apresentar suas considerações e perguntas o Deputado Luiz Carlos Hauly.

O SR. LUIZ CARLOS HAULY (Bloco/PODE - PR) - Sr. Deputado Carlos Zarattini, Presidente desta audiência pública, Deputado Márcio Jerry, ilustre convidada, ilustres convidados para este evento, invoco aqui a memória de Franco Montoro, que dá nome a esta sala de debates da Comissão de Relações Exteriores, a qual eu tive a honra de presidir por duas vezes: "*Mais grave do que a miséria dos famintos é a inconsciência dos fartos*". O que eu vejo, com todo o respeito, é a inconsciência dos fartos: um Governo rico e um povo pobre. Já temos as agências: a Agência Espacial, a ANAC. Criamos uma das maiores empresas de aeronáutica do mundo, a EMBRAER, além de outras empresas criadas pelo Governo Federal. Agora estamos na iminência de criar uma nova agência. Eu vejo desperdício, falta de objetividade, de sistematização. Um Governo grande, gigantesco, quer criar mais gigantismo.

Lembro quando, com o voto do Waldir Pires, derrotamos a parceria com os Estados Unidos na base de Alcântara. Eu estava aqui, nesta sala. Perdemos 30 anos de desenvolvimento tecnológico com a maior potência aeroespacial do mundo, os Estados Unidos. Trinta anos depois, reatamos a Base de Alcântara, que está lá, e o Brasil usa a base francesa. Falimos com os ucranianos, com mais de 2 bilhões de reais em prejuízo. O cheiro que eu sinto é de prejuízo. Então, há que haver explicitação dos objetivos verdadeiros. Temos a EMBRAER. Sentem, negociem e tragam pronto, não o projeto Prontos para o Futuro. É o que eu vejo como decano desta Casa, como economista preocupado com as finanças públicas.

D. Elisa, essa informação que a senhora nos deu hoje é preciosa, mas qual foi o canalha que soltou na imprensa que as estatais deram prejuízo e fez com que o mercado fizesse um trabalho contra as finanças públicas do País e o Banco Central aumentasse a taxa de juros? Isso é crime! Quem divulgou essa notícia tem que ser investigado. É crime! A senhora está mostrando um superávit, e é o que eu vinha dizendo: a soma das estatais é superavitária. Aquela informação só das estatais é uma informação criminosa, contra a economia nacional e a economia popular.

Desculpe-me, Deputado Carlos Zarattini, eu sei que V.Exas. estão trabalhando nisso, mas o meu olhar é de desconfiança total. Eu apoio a aeronáutica brasileira. É uma das mais bem preparadas do mundo. Ela tem *expertise*. Ela está dentro do contexto internacional. Ela sabe o que quer. Embora tenhamos enfrentado o *lobby* da Boeing, o *lobby* francês, o Brasil optou pelos aviões do consórcio anglo-sueco. Isso trouxe prejuízo também. O Presidente Lula chegou a firmar parceria com a França, com a Dassault. Espero analisar com mais profundidade este projeto. Desculpe a franqueza. V.Exa. me conhece há muitos anos. Sou franco, direto, objetivo e nacionalista. Não há nada de ideologia aqui. Busco o que é melhor para o Brasil.

E a Agência Espacial Brasileira? E a ANAC? Por que não fundimos tudo e fazemos uma superagência? Eu não sei... Confesso que estou vendo a criação dessa agência com muita, muita preocupação e desconfiança.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado, Deputado Luiz Carlos Hauly.

Passo a palavra agora para o Deputado Augusto Coutinho, Relator do projeto que vai ao plenário hoje.

O relatório está pronto?

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Ainda não. Mas está quase.

Prezados Deputado Carlos Zarattini e Deputado Márcio Jerry, que convocaram esta audiência pública, caros convidados, com todo o respeito que tenho, muito respeito, pelo Deputado Luiz Carlos Hauly, não vejo com tanta preocupação as suas

colocações. Elas fazem sentido, porque o Deputado é zeloso pelo dinheiro público, mas vejo como exitosa e importante a iniciativa do Ministério da Defesa, através do Ministro José Múcio.

Eu direcionaria uma pergunta ao Major-Brigadeiro Rodrigo Alvim. Nós vimos aqui que o foco está nas atividades aeroespaciais, porém são diversas as áreas de atuação e as possibilidades de exploração econômica dessa infraestrutura. Nesse contexto, há sobreposição de atividades e de interesses da AEB, do INPE e de outras empresas privadas. Era isso que eu queria entender um pouco mais.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança, V.Exa. deseja fazer alguma pergunta?

O SR. LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA (PL - SP) - Obrigado, Deputado Carlos Zarattini.

Estou entrando em contato com o projeto agora. *A priori*, não gosto de empresas estatais comandando atividade econômica. No entanto, neste caso abro uma exceção, porque a soberania nacional, a defesa, a estratégia de termos telecomunicações e também conhecimento daquilo que é nosso requerem o nosso empenho e, sim, a coletivização dos esforços estatais.

Ainda estou aprendendo sobre o projeto. Vejo com bons olhos que não haja recursos públicos sendo direcionados a isso e que uma empresa estatal seja o ponto propulsor de entrada num mercado extremamente importante para o Brasil, sobretudo tendo em vista o nosso atraso.

Estou assistindo à nossa audiência pública. Parabenizo-os pela iniciativa.

Obrigado pela consideração.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Obrigado, Deputado Luiz Philippe.

Vou passar a palavra primeiro para o Brigadeiro Rodrigo Alvim — agradeço se o senhor puder responder às várias perguntas feitas —, depois para os demais membros da Mesa que desejem se manifestar.

O SR. RODRIGO ALVIM DE OLIVEIRA - Deputado Carlos Zarattini, sobre a pergunta que o senhor nos fez a respeito dos recursos da empresa e das suas possibilidades de arrecadação, relembro que está prevista uma integralização de capital na empresa, nos primeiros 5 anos, feita pelo Comando da Aeronáutica, de 85 milhões de reais. Esse é um aporte até pequeno, mas a empresa é pequena e terá gastos com pessoal pequenos para o potencial que ela tem de exploração e geração de receita.

Vou citar dois exemplos. Hoje, está em vigor um contrato com a empresa sul-coreana para lançamento de foguetes em Alcântara, assinado diretamente com a Força Aérea. Como eu expliquei, é cobrado apenas o valor de custo para a reposição e manutenção da infraestrutura que a empresa utiliza em Alcântara, no centro de lançamento — infraestrutura de solo, telemetria, etc. Esse valor de custo é atualmente, de acordo com o contrato, de apenas 250 mil reais para cada lançamento. Se a empresa pudesse contratar a preço de mercado, esse valor aumentaria no mínimo vinte vezes, iria para a casa de R\$ 5 milhões para um lançamento. E, como eu disse, já para o ano que vem, apenas uma empresa já tem cinco lançamentos programados. Veja aí o potencial do mercado espacial de atrair investidores privados para o Brasil.

O segundo exemplo é de um contrato de rastreamento, também com a Força Aérea. O Centro de Lançamento de Barreira do Inferno, no Rio Grande do Norte, na cidade de Natal, tem contratos de rastreio de foguetes lançados pela Agência Espacial Europeia a partir do centro de lançamento de Kourou. Esses contratos também geram receitas anuais, mas, da mesma forma, a preço de custo, a preço somente de manutenção da infraestrutura, dos radares.

Esses contratos poderão ser absorvidos pela empresa Alada, assim como outras demandas de contratação que a indústria nacional tem para utilização da infraestrutura do complexo espacial brasileiro, como laboratórios, atividades de pesquisa, tudo de que pode se beneficiar a indústria nacional para produzir melhor os seus produtos.

Deputado Márcio Jerry, o senhor nos pergunta sobre empresas em outros países que possam servir de modelo. Podemos citar dois países. A nossa vizinha Argentina tem uma empresa estatal chamada INVAP que faz basicamente a mesma atividade, ela fomenta o programa espacial da Argentina captando recursos e reinvestindo-os no programa espacial. E talvez o modelo de melhor comparação seja o que eu usei, o da Índia, onde existe uma empresa chamada Antrix que também faz esse papel. Ela explora comercialmente atividades espaciais, gerando benefícios para a indústria da Índia. Nós podemos observar o quanto a Índia se desenvolveu, a ponto de estar hoje à frente das principais potências produtoras de veículo lançador, e comercializando lançamento de satélites.

Com relação às observações do Deputado Luiz Carlos Hauly, ressaltamos a dificuldade de investimento do setor público, a dificuldade de manutenção da previsibilidade orçamentária do setor público para o desenvolvimento das atividades do Programa Espacial Brasileiro, daí a necessidade de uma empresa que possa captar recursos do investimento privado. Eu não comentei, mas é uma nova era trazer as empresas comerciais para operar no Brasil. Como disse o Sr. Presidente

da Agência Espacial Brasileira, o Dr. Chamon, existem no mundo centenas de projetos de veículos lançadores em desenvolvimento por empresas comerciais. Se o Brasil não abrir as portas para ter um espaçoporto e receber essas empresas, outro país o fará. Eles serão lançados de algum lugar. Então, é uma oportunidade o que o Brasil tem agora. Esse lançamento da empresa sul-coreana foi o lançamento de número 500 do Centro de Lançamento de Alcântara. Então, 499 lançamentos foram feitos com recurso do Governo, ao longo de mais de 4 décadas, até termos o primeiro lançamento de uma empresa privada em território nacional. A Alada vai propiciar o surgimento de empresas lançadoras nacionais, para operarem a partir do território nacional, até atingirmos a missão do nosso Programa Espacial Brasileiro, que sempre foi que o Brasil pudesse, com a sua indústria, construir o satélite, construir o veículo lançador e lançar a partir de centros de lançamento que o Brasil tenha ou venha a ter futuramente. Com relação à pergunta do Sr. Deputado Augusto Coutinho em relação à sobreposição das atividades, das atribuições da empresa Alada, nós comentamos que a empresa tem foco muito específico, voltado a assumir contratos, a atrair investimentos da área privada, com mais agilidade do que é capaz o Ministério da Defesa. E esses investimentos, que vão ser acrescidos, que vão ser efetuados a preço de mercado, irão aumentar também a geração de tributos, a geração de receitas, e assim se consegue, com agilidade, reinvestir os recursos no Programa Espacial Brasileiro. Como eu comentei, os programas estratégicos desenvolvidos tanto pelo Ministério da Defesa quanto pela Agência Espacial Brasileira são carentes de recursos orçamentários, e os recursos advindos dessa exploração comercial vão ser reinvestidos na pesquisa, na indústria, em bolsas de ensino para o desenvolvimento de projetos.

Eu agradeço a participação do Sr. Deputado Luiz Philippe.

Encerro a minha fala, Sr. Presidente, dizendo da importância para o Brasil da criação da empresa Alada. A facilidade que teremos daqui em diante para arrecadar recursos, impulsionar a indústria nacional e alavancar o Programa Espacial Brasileiro será como um divisor de águas ao longo dessas 4 décadas de investimentos no setor espacial.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Brigadeiro, só por uma questão de curiosidade, por que levamos tanto tempo para tomar essa iniciativa?

O SR. RODRIGO ALVIM DE OLIVEIRA - Sr. Deputado, a iniciativa privada começou a atuar mais fortemente no setor espacial, como disse o Sr. Chamon, do ano 2000 para cá. E as empresas do Brasil, para desenvolverem os seus produtos, sempre foram dependentes das compras governamentais, dos investimentos governamentais. Então, como mostramos na apresentação, ao longo de décadas, ou desde 2004, quando foi sugerida pela primeira vez, no simpósio da Agência Espacial Brasileira, a criação de uma empresa pública... As empresas comerciais, brasileiras e internacionais, entraram tardiamente no setor de lançamentos. Até que um investidor privado conseguisse construir um foguete e tornar o negócio rentável, demoraram algumas décadas. Com essa visão estratégica, a Agência Espacial Brasileira já procurou a Força Aérea, e juntas lançamos um acordo de cooperação em 2019. Os chamamentos públicos já aconteceram, para atrair essas empresas para operar no Brasil.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - É um mercado que existe e que agora está propício exatamente a ter um mecanismo que o viabilize, não é?

O SR. RODRIGO ALVIM DE OLIVEIRA - Exatamente. Porque, se as empresas procurarem o Brasil e continuarem assinando contratos a preço de custo, nós não vamos conseguir manter essa infraestrutura somente com o Orçamento da União. E não é só, porque deixamos de usar o Orçamento da União para manutenção dessa infraestrutura e liberamos espaço para aplicação do recurso em áreas como saúde, educação e segurança.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito bem.

Mais alguém quer usar a palavra? (*Pausa.*)

Por favor, fique à vontade.

O SR. MARCO ANTONIO CHAMON - Quero apenas fazer um complemento de informação sobre os variados modelos que existem pelo mundo para utilização de bases de lançamento. Temos desde modelos puramente estatais, como o da China, que talvez seja o exemplo mais marcante disso, apesar de algumas coisas comerciais terem acontecido lá, até modelos puramente comerciais, como uma empresa ter o seu próprio centro de lançamento. A Rocket Lab, que é uma empresa neozelandesa, mas opera nos Estados Unidos, tem coisas desse tipo. Temos também modelos em que o Estado aluga seu espaço. Os Estados Unidos têm esses modelos no seu centro de lançamento. E eu me lembro de pelo menos três ou quatro exemplos de empresas que funcionam mais ou menos no estilo que a Alada funcionaria. Kourou, a base na Guiana, para os europeus, é administrada pela empresa Arianespace. A Antrix, da Índia, que foi mencionada, é uma empresa também. Essas empresas às vezes têm grande participação estatal, mas elas operam como empresas. Foi citada a INVAP, da Argentina, que também trabalha na área nuclear. Diga-se de passagem, ela nasceu na área nuclear. E, embora

possa parecer um pouco estranho, na Rússia, a Glavkosmos opera também num sistema comercial, ela vende seus serviços. Lembro que o Soyuz, um excelente lançador do ponto de vista tecnológico, era lançado da base de Kourou, mas, por causa da guerra com a Ucrânia, os russos foram expulsos de lá, não lançam mais daquela base. No modelo anterior, uma empresa explorava o uso de sistemas de lançamento. A Glavkosmos explorava também alguns espaços dentro da própria Rússia. Portanto, existe um pouco de todos os modelos. O modelo da Alada não é, em absoluto, único no mundo, ao contrário. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado.

Pois não, Deputado Augusto Coutinho.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Eu nem sei a quem dirigir a pergunta, talvez ao Sr. Marco Antonio.

A americana Starlink, do Elon Musk, e a chinesa SpaceSail andaram assinando com o Brasil um memorando de entendimento. Existe a possibilidade de elas utilizarem a Base de Alcântara?

O SR. MARCO ANTONIO CHAMON - De forma limitada apenas. Nós conversamos no passado com a empresa SpaceX, que na realidade é proprietária dos foguetes. A Starlink é a empresa dos satélites de comunicação por Internet. A SpaceX, que é do mesmo proprietário, o Elon Musk, não tem interesse em lançar de Alcântara. Ela tem seus próprios meios de lançamento de foguetes e suas próprias bases de lançamento.

Então, em princípio não há interesse no lançamento a partir da Base de Alcântara.

Um segundo ponto é mais técnico, não tem nada a ver com o aspecto comercial. Tal como está hoje, a base lança foguetes até aquilo que chamamos de categoria 2, foguetes de pequeno porte — para se ter uma ideia, foguetes de 15 metros a 20 metros. O VLS mencionado pelo Deputado Márcio Jerry, objeto daquele acidente há 20 anos, era um foguete da ordem de 20 metros de altura. Estamos falando de foguetes pequenos. Embora para mim 20 metros representem algo muito grande, um foguete grande tem 90 metros de altura. Então, também por razões técnicas, não há para as atividades da Starlink capacidade de lançamento. Mas nós temos condições de lançar satélites pequenos.

Com relação a empresas chinesas lançarem da Base de Alcântara, eu acredito que isso seja possível, mas confesso uma pequena ignorância, que talvez alguém da Mesa possa resolver, sobre as limitações do nosso acordo com os Estados Unidos. Eu não sei se isso seria possível para países que não estão no MTCR, um regime que procura restringir os vetores de armas de destruição em massa, como, por exemplo, foguetes que possam carregar armas de destruição em massa. O Brasil é parte desse regime, como vários outros países do mundo, e acredito que a China não é. Então, não tenho certeza se poderia haver alguma relação desse tipo. Teríamos que verificar isso com o pessoal da área.

Então, existem limitações técnicas, existem limitações políticas e existem limitações comerciais. O Estado pode simplesmente não querer isto para este caso. Mas é preciso lembrar que, embora muitas empresas americanas — acho que a Starlink é um bom exemplo — tenham saído na frente e praticamente açambarcado, dominado certos mercados, esse movimento está tomando outra direção em outros países. Como esses mercados são muito lucrativos, outras empresas, em outros países, estão buscando ocupar esse espaço. Não há um monopólio. Começa a haver concorrência nessas áreas, na área de Internet, na área de prestação de serviços ambientais com imagens de satélite, na área de uso de sinais de GPS.

Um último comentário. Os serviços de GPS são os mais lucrativos do mundo na área de espaço. Eles são mais lucrativos do que os serviços de telecomunicações. No entanto, somente Estados têm sistemas de GPS. Não existem empresas privadas que tenham satélites e ofereçam sistemas de GPS. Somente Estados fazem isso porque o custo é monstruosamente alto. Repor um GPS americano custa 7 bilhões de dólares.

Enfim, talvez eu tenha me desviado um pouco da questão, mas esse seria o ponto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Agradeço o seu esclarecimento.

Vou passar a palavra agora para a Secretária Elisa, para as suas considerações. Já estamos no limite do nosso tempo.

A SRA. ELISA VIEIRA LEONEL - Vou ser muito breve, porque acho que as respostas sobre a Alada já foram dadas.

O Deputado Luiz Carlos Hauly levantou um ponto que eu faço questão de esclarecer nesta audiência qualificadíssima. Nós temos buscado dialogar com a imprensa sobre o tema déficit *versus* superávit das estatais. Não podemos perder a oportunidade de falar sobre isso.

Eu queria começar dizendo que déficit é diferente de prejuízo. As empresas estatais têm a natureza dual de serem órgãos do poder público, mas serem regidas pela legislação privada. A contabilidade dessas empresas é, então, regida por duas regras diferentes: a contabilidade privada, a legislação da CVM, das demonstrações contábeis, e as estatísticas fiscais, que tratam do orçamento público. Nas estatísticas fiscais existe a medida de déficit ou superávit. E como é construída a estatística fiscal? Ela olha aquilo que entrou e aquilo que saiu dentro de 1 ano, a receita que entrou e a despesa que saiu nesse ano. E isso vira déficit. Mas empresa estatal, como qualquer outra empresa privada, carrega dinheiro em caixa, ela traz retornos de anos anteriores que não saem, como no orçamento fiscal, do seu caixa. Então, empresas que estão deficitárias podem ser empresas lucrativas. Essa medida de déficit pega estatais que não dependem do Orçamento da União. São vinte empresas estatais monitoradas nessa medida de déficit. Dessas empresas, que são não dependentes... Desculpem, são vinte empresas, mas só treze estão nas estatísticas do Banco Central. Dessas treze empresas, dez deram lucro. Das treze empresas que apresentaram déficit nessa medida fiscal, dez são empresas lucrativas. Nós temos três casos, de fato, de empresa com prejuízo.

Então, reforço que prejuízo é uma coisa, déficit fiscal é outra. Essa estatística fiscal é muito ruim para medir desempenho de empresa estatal. Do ponto de vista de saúde financeira, a esmagadora maioria delas está muito bem. E para as empresas não dependentes que têm prejuízo não há aporte do Tesouro Nacional. A empresa é regida como qualquer empresa privada. Se ela tem prejuízo, ela tem que achar meios para cobrir esse prejuízo: empréstimo, redução de custo, PDV, incentivo a demissão de empregados... Não é o Governo que paga o prejuízo eventual de uma estatal não dependente.

Acho muito oportuna a pergunta do Deputado Luiz Carlos Hauly. Nós temos buscado aprofundar esse debate. A Ministra Esther Dweck e eu publicamos recentemente um artigo no jornal *O Globo* mostrando essa dualidade entre a medida do orçamento fiscal, porque as estatais são obrigadas, por lei, a serem medidas, e a medida de desempenho, como de qualquer empresa privada, que é a contabilidade. E dez das treze empresas que aparecem como deficitárias nas estatísticas do Banco Central estão lucrativas.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Dra. Elisa, perdoe-me, quais são as três? Tenho essa curiosidade.

A SRA. ELISA VIEIRA LEONEL - As três empresas que estão de fato com prejuízo: Correios, que têm um desafio, não só no Brasil, mas no mundo, um desafio que é da própria natureza do negócio; Casa da Moeda, que esteve por muito tempo no programa de desestatização, fechou muitos contratos e tem que retomá-los...

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Eu tive oportunidade de ser Relator de uma matéria sobre isso, e acho que a empresa tem que ser estatal, sim. No Governo passado, fui Relator de uma matéria sobre isso. Acho que ela tem que ser estatal. Estive lá, visitei, conheci os números...

A SRA. ELISA VIEIRA LEONEL - Nosso Governo retirou a Casa da Moeda do Programa de Desestatização por acreditar que ela é mesmo um negócio estratégico, de segurança para o País.

E a terceira empresa é a INFRAERO, que tem um desafio depois de concedidos os principais aeroportos. Precisamos redimensionar sua atividade.

Essas são as únicas três empresas que de fato têm prejuízo. Mas digo, de novo, que mesmo nessas o Governo não está botando dinheiro, porque elas têm que se virar e encontrar seus meios de cobrir os prejuízos que tomaram.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado.

Eu queria agradecer a todos que gentilmente vieram participar desta audiência pública. Agradeço ao Deputado Márcio Jerry, que também fez a convocação desta reunião, e a todos os Deputados que participaram dos debates.

Espero que tenhamos conseguido esclarecer muitos pontos sobre o projeto de lei, que, como foi dito, está na pauta de hoje e provavelmente será votado.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - O relatório estará pronto no início da tarde, mas não haverá surpresas.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. Bloco/PT - SP) - Muito obrigado.

Agradeço a todos.

Declaro encerrada a presente reunião.