



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0975/07	DATA: 3/7/2007
INÍCIO: 9h40min	TÉRMINO: 16h21min	DURAÇÃO: 6h41min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h32min	PÁGINAS: 135	QUARTOS: 67

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Coronel-Aviador Comandante do CINDACTA III.
EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Coronel-Aviador Comandante do CINDACTA IV.
CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Assessor de Segurança de Voo e Relações Internacionais do Sindicato Nacional dos Aeronautas — SNA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve exibição de vídeo.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta por duas vezes.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 24ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (Vôo 1907) e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ata.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, solicito a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da Ata, a pedido do nobre Deputado Eduardo Cunha.

Em discussão a Ata. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

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

Aprovada.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes atividades: amanhã, quarta-feira, apreciação de requerimentos. Dia 5 de Julho, quinta-feira, tomada de depoimentos dos senhores: Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I; Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame, Comandante do CINDACTA II; e Coronel-Aviador Paulo Roberto Sigaud Ferraz, Diretor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA.

Eu quero fazer um esclarecimento às Sras e Srs. Deputados: nós havíamos convocado, na semana passada, os Comandantes dos 4 CINDACTAs do Brasil — Brasília, Manaus, Recife e Curitiba —, mas recebemos um ofício do Comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, pedindo que eles viessem em duplas, separados, porque ele achava que não seria muito — usando o termo que ele usou — previdente deixar os 4 centros de controle do Brasil sem os seus respectivos comandantes. Nós achamos razoáveis as ponderações do Comandante e, por isso, nós estamos hoje aqui para ouvir 2. Os outros 2 serão ouvidos na quinta-feira.

Ordem do dia.



Esta reunião ordinária foi convocada para tomar depoimentos dos Srs. Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, Comandante do CINDACTA III, às 9h, e do Coronel-Aviador Eduardo Antonio Carcavallo Filho, Comandante do CINDACTA IV, às 9h.

O comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, assessor de segurança de vôo e relações internacionais do Sindicato Nacional dos Aeronautas — SNA, prestará o seu depoimento às 13h.

O procedimento aqui é o padrão quanto ao tempo para perguntas e respostas.

Para atender as formalidades legais, foi firmado pelos depoentes termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura: *“Compromisso oral. Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”*.

Iremos, então, passar a palavra ao Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, pelo prazo de 20 minutos, fazendo a observação, no entanto, de que esse prazo tem sido concedido com bastante flexibilidade e tolerância pela Presidência. V.Sa. sintase à vontade se precisar usar um tempo superior. Não há nenhum problema.

Com a palavra o Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, pelo tempo de 20 minutos, a princípio, podendo ser prorrogado.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sr. Presidente, é uma honra muito grande para o CINDACTA III estar presente nesta Casa; muito grande. Meu nome é José Alves Candez Neto. Estou no Departamento de Controle do Espaço Aéreo, nesse sistema, desde 1989. Estou chegando aos 20 anos de dedicação a esse sistema. Eu trouxe uma apresentação do CINDACTA III, visto que a Casa já fez visita ao CINDACTA I, alguns já foram ao CINDACTA II e outros ao CINDACTA IV. E o CINDACTA III ainda não teve essa honra. Eu queria fazer uma pequena apresentação da nossa organização militar com algumas transparências, se o senhor permitir. *(Segue-se exibição de imagens.)* Vamos tentar aproveitar os 20 minutos que o senhor me permitiu. O depoimento então: eu gostaria de dar as boas-vindas àqueles que não conhecem o CINDACTA III, que fica sediado em Recife. Este aqui é o nosso prédio, que nós chamamos de prédio operacional. Neste primeiro andar, fica a área técnica; no segundo andar, a nossa área operacional. E,



ao lado, este prédio, é a nossa casa de força, que mantém durante 24 horas ininterruptas energia para que os nossos sistemas funcionem perfeitamente. Logicamente, como os senhores e as senhoras já sabem, o CINDACTA não é só isso, o CINDACTA vem de mais 10 organizações e, para isso, nós pretendemos apresentar aos excelentíssimos senhores integrantes da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo brasileiro uma visão geral do CINDACTA III. O roteiro é, aparentemente, um pouco longo, mas tem muitas fotografias, Excelências. Nós vamos falar um pouco do DECEA, somente para colocar o CINDACTA III dentro do contexto. A apresentação propriamente dita do CINDACTA III: a nossa missão; falar sobre a nossa área de jurisdição, qual é a nossa responsabilidade diária dentro da área que é de responsabilidade do DECEA; apresentar uma estrutura básica do CINDACTA III, quais são os nossos destacamentos subordinados; apresentar o nosso efetivo total em relação ao efetivo de controladores que possuímos; e algo que talvez surpreenda a muitos nesta Casa — acredito que sim — é a nossa gestão da qualidade. Nós vamos falar bastante sobre isso, porque hoje o CINDACTA III tem quase 100% dos seus órgãos operacionais certificados pelo ISO-9001/2000 pelo IFI. A partir daí, entraremos na Divisão de Operações, na Divisão Técnica, na Divisão de Administração e em alguns eventos recentes que têm aparecido na mídia e que eu já estou trazendo aqui para que possamos apresentar alguma coisa. O DECEA, nós já conhecemos, é o órgão central do SISCEAB — Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Ele é o nosso órgão superior. E, posicionando o CINDACTA, que está aqui atrás da mesa, neste contexto, vem o DECEA, que é subordinado diretamente ao Comando da Aeronáutica, e o CINDACTA, sendo uma das organizações subordinadas ao DECEA. Lembro que são 4 CINDACTAs e nós estamos representando o CINDACTA III nesta apresentação. Só para lembrar, o DECEA tem como missão implantar, integrar, normatizar, coordenar, fiscalizar as atividades de controle do espaço aéreo brasileiro, de telecomunicações aeronáuticas e de tecnologia da informação. A área de responsabilidade do DECEA, que é um *slide* que já foi apresentado, é de 22 milhões de quilômetros quadrados, sendo que 13,5 milhões de área oceânica e 8,5 milhões de área territorial. A partir daí, entramos no CINDACTA III. Vamos começar a falar sobre a nossa organização, a qual comandamos desde 31 de janeiro do ano passado. A nossa missão, então. E



essa palavra é a mais forte da nossa missão, que é exatamente executar o que o DECEA planeja. A nossa instituição, a nossa organização militar é uma organização de execução, de executar as atividades relacionadas com a vigilância e o controle da circulação aérea geral, bem como conduzir aquelas aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro, na nossa área de jurisdição. E qual seria a nossa área de jurisdição? Qual é a área de responsabilidade do CINDACTA III? O CINDACTA III é responsável por cerca de 2,5 milhões de quilômetros quadrados, que equivalem ao ACC-Recife, à FIR-Recife, e, além disso, cerca de 11 milhões de quilômetros quadrados, que equivalem ao ACC-Atlântico ou à FIR-Atlântico. A área total de responsabilidade do CINDACTA III: cerca de 13,5 milhões de quilômetros quadrados, que significam mais de 50% da área de responsabilidade do DECEA como um todo. Então, hoje, o CINDACTA III tem essa responsabilidade. Vamos apresentar aqui a nossa distribuição, como está distribuída no Nordeste essa responsabilidade. Saindo aqui de Recife, fica a sede do CINDACTA III. Aqui nessa sede... Eu vou apresentar mais a frente qual é o nosso efetivo na sede e qual é o nosso efetivo nos diversos destacamentos. A partir daí, eu estou aqui desenhando a nossa área de responsabilidade do ACC-Recife. Lembro que o ACC-Atlântico engloba toda essa área oceânica a sua volta. Então, fora da nossa visão, no momento, os limites da área de atuação do ACC-Atlântico. Esse limite aqui seria o limite da área de atuação somente do ACC-Recife. Nós temos, então, um destacamento de controle do espaço aéreo em Fortaleza, um em Natal, outro em Fernando de Noronha, outro em Recife, o de Maceió, o de Aracaju, Salvador, Porto Seguro, Bom Jesus da Lapa e Petrolina. Nesses 10 destacamentos, nós temos espalhados equipamentos e pessoal para trazer as informações necessárias ao nosso controle de área do ACC-Recife e do ACC-Atlântico e também para prestar apoio aos aeródromos localizados nessas localidades. Além disso, nós aqui, a partir de Parnaíba, Teresina, Floriano, Juazeiro do Norte, Paulo Afonso, Corrente, Barreiras, Vitória da Conquista e Ilhéus, nós também temos o que nós chamamos de Unidades de Controle do Espaço Aéreo. São estações que não têm pessoas, somente equipamentos, e são telecomandadas a partir do nosso CINDACTA lá no centro. Quando precisamos fazer alguma manutenção, essas pessoas se deslocam até o local. Então, com isso, todos nós podemos observar que



a área de responsabilidade do ACC-Atlântico está bem coberta e bem distribuída. Esta é a nossa estrutura básica, que é do nosso regimento interno do ano passado. A Divisão Operacional, a Divisão Técnica e a Divisão Administrativa e os 10 destacamentos e as seções que dão suporte ao comando, incluindo aqui Investigação e Justiça, Assessoria Jurídica, entre outras. A nossa Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes do Controle do Espaço Aéreo, a SIPACEA, é muito importante para nós. É uma das seções de grande relevância. Essa é a nossa estrutura básica. Conhecendo um pouquinho, rapidamente, sobre cada um dos nossos destacamentos, começando por Fortaleza. Essa aqui é a nossa torre atual do DTCEA, do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Fortaleza. Ele está já em fase de transição, porque esta será a nova sede do DTCEA de Fortaleza. Nós estamos já concluindo essa obra, que está sob responsabilidade da INFRAERO, como podemos ver ali. Estamos em fase adiantada de conclusão. E aqui ficará o APP-Fortaleza e a torre de Fortaleza nessa nova localidade. Fernando de Noronha: lá, na Ilha de Fernando de Noronha, nós temos um destacamento e damos apoio às aeronaves que por lá vão levar os nossos turistas a passeio. Lá nós temos um radar e temos comunicações. Natal: este é o nosso destacamento de Natal, com a nossa torre de controle em Natal. Aqui, Recife. A nossa torre de controle de Recife. Maceió: nossa torre de Maceió, o destacamento de Maceió. Aracaju: o nosso destacamento em Aracaju fica dentro do aeroporto, propriamente dito, de Aracaju. E aqui os nossos equipamentos de navegação. Salvador: nossa torre de controle de Salvador e o destacamento fica localizado neste prédio. Porto Seguro: nossa torre de controle de Porto Seguro e o destacamento. Toda essa área aqui é do nosso destacamento de Porto Seguro. Bom Jesus da Lapa: aqui é a entrada de Bom Jesus da Lapa. Lá nós não temos nenhum órgão de controle de tráfego aéreo, mas nós temos radar e telecomunicações que compõem a estrutura do CINDACTA III. Esse destacamento é muito parecido com esse, que é o de Petrolina. Eles são idênticos. Então, aqui nós também não temos um órgão de controle de tráfego aéreo, porém temos um radar e estrutura de comunicações para compor a estrutura necessária do CINDACTA III. Bom, com isso conhecemos todos os nossos destacamentos e conhecemos a sede do CINDACTA III. Aguardamos que nos visitem. Como eu falei para os senhores, eu ia apresentar aqui uma noção do



nosso efetivo. O que é que nós temos de efetivo? Essa linha que está em amarelo é o efetivo que nós temos na sede. São 631 militares. Desculpem, menos 43 civis. São cerca de 590 militares. Desses, 172 são controladores de tráfego aéreo. Esses que estão entre parênteses são os nossos controladores em cada um dos nossos destacamentos. Aqui estão os destacamentos de Recife, Aracaju, Fernando de Noronha, Bom Jesus da Lapa, Maceió, Natal, Fortaleza, Porto Seguro, Salvador e Petrolina. Total de controladores que eu tenho, somando todos os destacamentos: 367, para um total de 1.452 de efetivo espalhado por essas 11 organizações do CINDACTA III.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quantos controladores tem em Recife?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Em Recife, 172, Excelência, na sede.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E esse RF?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Esse aqui é do destacamento. Esse aqui ficaria no APP e na torre. E aqui ficaria... Desculpe, aqui no APP e no ACC. E aqui ficaria na torre de Recife. Então, somando os 2, nós teremos todos os que integram a área de Recife. Como eu havia dito no início, essa transparência é muito importante para nós, porque ela tem feito muita diferença. Como nós podemos observar, todos os meus destacamentos, todos os meus órgãos operacionais, à exceção de Porto Seguro, que está em fase de certificação, todos eles, desde 2003, como podemos observar aqui... Em 14 de julho de 2003, nós iniciamos um trabalho de certificação dos nossos órgãos operacionais pelo IFI no ISO-9001/2000. E de lá para cá nós tivemos... Aqui, nessa coluna, estão as datas em que esses órgãos foram certificados e aqui, na última coluna, quando eles passaram pela última revalidação. Todos os órgãos estão revalidados e são um exemplo de qualidade, um ícone na nossa Força Aérea. Um detalhe que vale a pena a gente comentar: o ACC-Recife é o único órgão de controle de área com certificado ISO-9001 na América Latina. O único órgão de controle de área da América Latina com a certificação ISO-9001. Isso tenho certeza de que talvez não fosse de conhecimento, porque a gente não faz... não divulga muito. Nós não temos muita propaganda a respeito do trabalho. Esse trabalho tem sido um trabalho árduo, que vem sendo desenvolvido desde 2003. Outros comandantes... Toda vez que outros assumem continuam esse



trabalho. Ele tem nos ajudado muito. Vamos falar um pouco agora de cada divisão. À Divisão de Operações compete coordenar e controlar as atividades necessárias à execução do controle do espaço aéreo, na área de responsabilidade do CINDACTA III, que nós já sabemos qual que é. Essa é a estrutura da Divisão de Operações. A chefia é de um tenente-coronel, e as subdivisões deveriam ser chefiadas por maiores. Nosso centro operacional integrado, que é um tenente-coronel; nossa subdivisão de operações militares, gerenciamento de tráfego aéreo, busca e salvamento, informações aeronáuticas, meteorologia e comunicações. São as subdivisões que compõem à Divisão de Operações. Eu tenho um levantamento que está aqui, na minha apresentação, não no corpo da apresentação, mas eu poderia apresentar depois, dos oficiais que compõem esta divisão, porque, conforme V.Exa. já ouviu... que talvez haveria muitos oficiais aviadores chefiando as seções. Eu tenho aqui, para mostrar que, dos 24, somente 4 são oficiais aviadores. Todos os restantes são especialistas nas suas devidas áreas — meteorologia ou tráfego aéreo. Só para a gente ter uma noção de evolução do tráfego aéreo, desde 2002 até agora, nessa data que eu atualizei, até 30 de junho, podemos observar uma evolução da quantidade de tráfegos que circulam na nossa área. Isso é fator de planejamento para ser enviado ao DECEA, para que o DECEA possa executar o seu planejamento corretamente, e é o que está fazendo com que, no ano que vem, o CINDACTA III esteja saindo de 8 setores de controle para 16 setores de controle, exatamente por causa dessa evolução. Até agora, na metade do ano, nós estamos aqui com 586 mil tráfegos já controlados e devemos chegar a... com certeza, devemos, ao final do ano, ultrapassar a faixa de 2006.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor. Isso é por trecho. Nós medimos por trecho voado. Então, cada trecho entre uma origem e um destino, nesse trecho, a gente faz o cômputo. É uma estatística nossa, para que possamos ter essa... Essa transparência fica só como informação que nós já estamos dando um passo para o futuro. Essas localidades aqui, que estão com o.o.k., já possuem um procedimento de descida por satélite, que já serve, no caso de nós não... Caso a gente não tenha disponível o outro sistema de navegação, o avião poderá, se ele estiver equipado, fazer a sua descida por satélite. E todas essas outras localidades



já estão aguardando aprovação. O processo já está pronto e, em breve, todas elas já estarão com um procedimento de descida por satélite, para que sirva de redundância dos procedimentos tradicionais que nós possuímos. Nossa Divisão Técnica: à Divisão Técnica compete executar, coordenar, controlar as atividades de planejamento, manutenção e suprimento, necessárias para assegurar a operacionalidade dos equipamentos e instalações técnicas na área de responsabilidade do CINDACTA III. A responsabilidade da Divisão de Operações, é tão... quanto a minha Divisão Técnica, porque o sistema só funciona se os equipamentos estiverem funcionando; os controladores só vão controlar, e bem, se os equipamentos estiverem funcionando. A nossa área técnica tem demonstrado uma competência muito grande em manter funcionando os nossos equipamentos. O organograma da Divisão Técnica. Ela tem uma Subdivisão de Navegação, que é responsável pelos equipamentos de navegação, pelos equipamentos de refrigeração, de climatização dos equipamentos, pela parte de energia. Tudo isso está aqui nessa Subdivisão. A parte de telecomunicações, o próprio nome já diz, são as telecomunicações, envolve toda a parte de telecomunicações. Temos uma subdivisão só para radares, uma de suprimento e uma de tecnologia da informação. Assim está dividida a nossa Divisão Técnica. Eu trouxe aqui, para ilustrar, a nossa cobertura de VHF, a partir do nível que a maioria das aeronaves comerciais voa dentro da nossa área, que é o fator principal para que haja controle de tráfego aéreo, que é a comunicação. Então, esta é a nossa cobertura, hoje, de VHF. Estamos, o tempo todo, melhorando, trabalhando para que isto, dia após dia, seja atualizado, otimizado e que funcione durante 24 horas por dia. E, por último, a Divisão de Administração. Por quê? Porque, além de sermos comandantes, eu gostaria de lembrar a V.Exas. que também somos agentes, diretores e também somos ordenadores de despesas. Nosso CPF, depois que eu passar o comando, ainda vai ficar lá uns 5 anos, para ver se a gente fez tudo certinho. Então, todos os problemas da área operacional, todos os problemas da área técnica, além disso, ainda temos a área administrativa. Qual é o nosso envolvimento no Nordeste com a área administrativa? À área administrativa compete efetuar o apoio logístico, administrativo e de serviços, além de gerenciar os recursos humanos necessários ao funcionamento do CINDACTA III e seus órgãos constitutivos. A Divisão de



Administração atua na assistência social, na psicologia, na área médica, na área odontológica, nos planos de saúde. Administramos 117 imóveis. Cento e dezessete imóveis administramos lá do CINDACTA para os nossos destacamentos. Viaturas são 66, entre ônibus, caminhões e tratores, que têm que funcionar para que possamos fazer as manutenções necessárias. Além disso, cursos e estágios. A capacitação de recursos humanos também fica com a Divisão de Administração. Trouxe essa informação para que os senhores possam identificar a nossa execução orçamentária. Dos recursos que já recebemos em 2007, dos 14 milhões 552 mil, já empenhamos 12 milhões 546, já liquidamos 3 milhões e 800 e estamos a liquidar 8 milhões e 700. Estamos dentro de uma diagonal, diria, muito boa para a época do ano e chegaremos ao final do ano com uma execução orçamentária excelente. Bom, estamos chegando ao final da nossa apresentação. Eu vou trazer aqui alguns eventos recentes que circularam na mídia, um deles eu gostaria de apresentar a esta Casa, se V.Exa. me permitir. Eu não sei se tem som. Existe som? *(Pausa.)* Eu gostaria de apresentar um vídeo de uma reportagem que saiu lá em Recife, numa emissora local.

(Exibição de vídeo.)

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Eu pedi para apresentar esta reportagem, porque nós ouvimos aqui, durante a reportagem, que é falado de 30 aviões que decolam do Recife em direção à Europa. Recife só tem 2 vôos internacionais, um deles é semanal e o outro é diário, mas nenhum desses 2 estava relatado no livro, nenhum dos 2. Aqui fala que foi aberta uma sindicância para apurar a denúncia. Na verdade, a sindicância não foi para apurar a denúncia. A sindicância foi por que nós, ao começarmos a levantar os dados da denúncia, vimos que a informação que foi colocada no livro não era correspondente à verdade. Então, abrimos a sindicância, não por causa da denúncia, sim por causa da informação incorreta que estava no livro. Então, estamos trabalhando esta sindicância. Um outro fato que é falado aqui nesta reportagem é que os aviões ficaram em rumo de colisão. Então, nós vamos apresentar aqui a cópia do registro da ocorrência que aparece aqui. Essa pesquisa... Durante a pesquisa e análise dos fatos foi que nós abrimos a sindicância e foram constatadas sérias discrepâncias. Quais seriam? Analisando... Quando nós começamos a analisar o fato, nós vimos que foi relatado



que havia uma falha de comunicação entre a meia-noite e as 6h. Isso não ocorreu. Trinta aeronaves relacionadas no livro sem contato. Isso não ocorreu. Risco de colisão. Isso não ocorreu. Isso é o que foi denunciado. Na análise a que nós procedemos, das 30 aeronaves que estavam relatadas, 5 delas conseguiram contato em todas as chamadas realizadas; em todas. Isso está nos registros, nas transcrições e vai ficar dentro do corpo da sindicância. Doze conseguiram contato em 1 ou mais pontos. Então, isso já prova que nós não tivemos falha nas comunicações. Oito delas tiveram suas chamadas recebidas pelo ACC Atlântico. Talvez devido ao equipamento... Porque a gente tem que analisar, caso a caso, o equipamento de bordo, porque todos têm que lembrar que existe um equipamento de solo, mas também existe um equipamento do avião que tem que receber e transmitir, certo? E somente 5... Durante esse período, nós não encontramos essas 5 registradas nas gravações; somente 5. Dessas 5, nós já apuramos que 2 não decolaram. Elas foram registradas ali, porque elas deveriam passar ali naquele período, mas 2 não decolaram. Mandamos documentos até para o exterior, para onde essas aeronaves deveriam sair, para saber se esses vôos decolaram, se eles voaram. Então, esse é o trabalho que nós estamos fazendo na sindicância para apurar esta denúncia. Bom, eu coloco aqui o vídeo, onde foi dito que haveria uma rota de colisão. Os senhores reparem, por favor: esta é a aeronave da TAM, uma delas, que é 8054, e aqui a outra aeronave da TAM, que é, se não me engano, 8084. Olhe aí, por favor. Aqui passa uma aerovia, e aqui nós temos outra aerovia. Esta aeronave da TAM está nesta aerovia, indo para o exterior; e a outra está nessa aerovia, indo para o exterior. Esta linha aqui é a divisão, é a que separa o ACC Recife do ACC Atlântico. Há uma transferência do ACC Recife para o ACC Atlântico. Esta aeronave já estava sendo controlada pelo ACC Atlântico, porém ela tinha a sua frente formações meteorológicas, e ela pediu para fazer um desvio, um desvio dessas formações meteorológicas. Reparem que, neste momento, a distância entre uma aeronave e outra é de 195 milhas. Isso é cerca de 400 quilômetros de distância; 400 quilômetros de distância. Mais ou menos a distância entre Rio e São Paulo é a distância que elas estão. Eu vou passar para a próxima, para a gente acompanhar a trajetória desta aeronave. Então, aqui, é o momento em que ela pede para fazer o desvio — nós podemos olhar aqui, que aqui tem a data e o horário —, às 6h03min.



Ela começa a fazer o desvio 6h04min. Ela chega ao limite do seu desvio, aí ela está em rota convergente com a aerovia; convergente. A outra aeronave ainda está aqui embaixo, fora do quadro. Neste momento, eu tirei uma distância. Por quê? Aqui ela já começou a retornar, já fez o desvio e já está retornando. Neste momento, eu tirei a distância. A distância onde ela começa a retornar para a proa original, 177 milhas, mais de 350 quilômetros. E, aqui, onde ela já está, paralelo de novo à aerovia da outra aeronave, a distância mais próxima que elas chegaram foi de 175 milhas, ou seja, 350 quilômetros de distância. Em momento nenhum houve rota de colisão; em momento nenhum. Então, é isso, senhoras e senhores, que nós estamos sofrendo no dia-a-dia. É esse tipo de denúncia, e muitas delas infundadas. E temos de dedicar tempo, nosso tempo que poderíamos estar fazendo outras coisas em prol do controle do espaço aéreo, para fazer esse tipo de explicação. Bom, outro evento recente foi do avião americano da guarda costeira, que estava a cerca... Estava com 7 tripulantes a bordo, com destino a Fortaleza, vindo da Ilha do Sal, a cerca de 150 milhas dentro do oceano, e ele começou a perder altura, porque ele teve uma pane num dos motores. E nós acionamos a nossa busca e salvamento, decolamos a aeronave, as aeronaves interceptaram esse avião. Certo? E aqui ele está no chão, em Fortaleza. E essas foram as palavras do piloto: *“Nós somos da Guarda Costeira, salvamos vidas. Hoje, vocês nos salvaram”*. Essa foi recente. Como a gente viu aqui, foi, agora, dia 21 de junho. Esse fato... Outros eventos que eu trouxe aqui, só para a gente lembrar. Nós fizemos, no dia 28 de outubro de 2006, um resgate, que é o recordista mundial de parapente. Nós o resgatamos, graças ao nosso serviço de busca e salvamento. No dia 13 de fevereiro, um vôo comercial, indo de Salvador para Madri, próximo, chegando próximo a Fernando de Noronha, uma passageira grávida entrou em trabalho de parto. E o piloto, falando em inglês, pediu retorno para pouso em Recife. Desde que ele use a fraseologia de emergência que a gente estuda, desde que essa fraseologia esteja correta, o nosso controlador entende. E ele foi recolhido, fez o pouso em Recife e essa senhora deu a luz a seu filho dentro de um hospital. Em 16 de fevereiro, houve uma missão de busca àquela aeronave, essa aeronave, que é um Seneca, que caiu próximo a Fernando de Noronha. Infelizmente, quando chegamos lá, o piloto era um alemão e ele já estava falecido. Entretanto, o tempo de resposta foi muito curto. Se ele não tivesse se machucado



seriamente na queda, nós teríamos resgatado ele com vida. E, agora, recentemente, no dia 24 de maio, um vôo comercial Air France 417, indo de Guarulhos para Paris, ele estava a 900 milhas do Recife — 900 milhas, cerca de 1.800 quilômetros de distância dentro do oceano. Quase saindo, já passando da metade do oceano, ele fez contato com a gente, pedindo, porque ele estava com um passageiro a bordo sofrendo um ataque cardíaco. Pediu para retornar; retornou, posou em segurança ainda, aqui no nosso território, e o passageiro recebeu seus cuidados médicos. Então, isso não vai para a mídia, isso não vai para a mídia. Como eu falei que era extenso, porém rápido, esse foi o nosso roteiro, que nós estamos repetindo, não vou detalhá-lo novamente. O nosso objetivo, que era apresentar aos excelentíssimos senhores integrantes da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo brasileiro uma visão geral do CINDACTA III, eu tenho certeza de que a gente conseguiu fazê-lo. E deixo aqui uma frase de fecho: *“Para que o mal triunfe, basta que os bons não façam nada”*. Esse foi o nosso tempo para que pudéssemos fazer a apresentação do nosso CINDACTA. Agradeço a V.Exa. e a todos os ouvintes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecemos ao Coronel-Aviador José Alves Candez Neto pela sua explanação.

Passamos a palavra ao Coronel-Aviador Eduardo Antonio Carcavallo Filho, pelo prazo também de 20 minutos, com a mesma elasticidade do tempo que julgar necessário.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sr. Presidente, da mesma forma que o Cel. Candez, agradeço a oportunidade de comparecer a esta Casa. É a primeira vez que eu venho ao Congresso Nacional na minha vida. E muito me honra estar aqui. Com relação à apresentação do CINDACTA IV, para que não seja enfadonho, as estruturas são basicamente as mesmas. E as pequenas diferenças eu vou relatar aqui, de forma a sintetizar as peculiaridades que abrangem o CINDACTA IV. Como todos sabem, o CINDACTA IV foi implementado a partir de meios técnicos implantados pelo Projeto SIVAM. Já existia uma estrutura preliminar na Amazônia antes do SIVAM e foi complementada por uma massa muito grande de equipamentos com o advento do Projeto SIVAM. A partir de 2002, nós inauguramos as novas instalações e começamos a operar a partir desse novo centro. Bom, inicialmente, vou me apresentar rapidamente, Cel. Eduardo Antonio Carcavallo



Filho, tenho 46 anos, 31 anos de Força Aérea, 20 anos dedicados também ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo, desempenhando, da mesma forma que o Candez, as funções de comandante, agente de diretor e ordenador de despesas. O CINDACTA IV também tem na sua estrutura um Centro de Controle de Área, que nós chamamos de ACC; um Centro de Operações Militares, COPM; um Centro Meteorológico de Vigilância e o Salvaero. A missão é exatamente a mesma do CINDACTA III, ou seja, conduzir o tráfego regular da forma mais fluída e segura possível e também suportar as operações militares de defesa aérea ou de circulação operacional militar dentro do nosso espaço aéreo sob jurisdição. Com relação às diferenças sobre a área de responsabilidade, nós temos 5,2 milhões de quilômetros quadrados, exatamente toda a Amazônia Legal brasileira e uma pequena faixa de mar na região ali de São Luís, entre Belém e São Luís. Temos um total de 25 estações radar, 5 das quais anteriores ao SIVAM e 20 implantadas com o projeto, e mais 2 radares de terminal. São radares de aproximação instalados em Belém e Manaus. Neste momento exato, nós temos 24 estações em pleno funcionamento. Temos a estação de Guajará-Mirim sofrendo manutenção. Temos um total de 27 destacamentos apoiados, 26 subordinados diretamente ao CINDACTA IV, e apoiamos também o destacamento de Cachimbo, tecnicamente, devido a subordinação administrativa pertencer ao CINDACTA I. Nós temos equipamentos também colocados lá. E mais 6 unidades de telecomunicações desassistidas, também com manutenção feita esporadicamente, de uma forma planejada. Administramos 106 imóveis residenciais, 126 viaturas espalhadas por toda a Amazônia. Temos um efetivo da ordem de 1.230 homens, total, e da faixa de 680 homens na sede. Com relação a controladores, temos atualmente 134 homens na sede e um total de 282 em todos os destacamentos. Na sede, como já falei, nós temos os 2 centros principais, que é o Centro de Controle de Área, o ACC, e o COPM. Além disso, temos mais os controles de aproximação de Eduardo Gomes, em Manaus, Boa Vista, Porto Velho, Belém, Rio Branco e São Luís. Eu me coloco agora à disposição para qualquer pergunta adicional. E deixei para fazer a apresentação com *slides*, mais detalhada, em Manaus, uma vez que fui informado de que a Comissão vai estar participando de uma visita diretamente na localidade.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Agradecemos a explanação feita ao Coronel-Aviador Eduardo Antonio Carcavallo Filho.

Vamos passar agora à parte dos questionamentos.

Para inquirir as testemunhas, passamos a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

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

Bom-dia a todos e a todas Sras. e Srs. Parlamentares; bom-dia, Sr. Presidente; bom-dia ao Coronel-Aviador José Alves Candez Neto e ao Coronel-Aviador Eduardo Antonio Carcavallo Filho, Comandantes do CINDACTA III e CINDACTA IV, respectivamente.

De imediato quero agradecer a V.Exas. a presença nesta CPI, constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Como tenho feito em todas as oitavas desta CPI, gostaria de tecer algumas considerações sobre o trabalho que estamos desenvolvendo. Primeiro porque tenho a certeza de que o depoimento de V.Exas. serão de fundamental importância para esta CPI, pois o vosso conhecimento sobre o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro certamente nos será precioso, tendo em vista o papel importantíssimo que os órgãos comandados por V.Exas. cumprem na estruturação do serviço de transporte aéreo nacional, que vive um momento delicado. Só pelo tempo de serviço que vocês nos informaram, nós já temos a dimensão da experiência que V.Exas. possuem nessa área. Assim, os depoimentos de V.Exas., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderão nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários, inclusive para que a própria Aeronáutica possa melhorar as condições de desenvolvimento de suas atividades.

Quero lhes informar também que esta CPI já teve acesso a uma série de depoimentos e de documentos que nos foram entregues tratando deste tema, bem como outro conjunto de informações que nos chegam, diariamente, através dos meios de comunicação. Assim, não me furtarei em abordar com V.Exas. algumas críticas que são feitas à atual situação do controle aéreo brasileiro no que se refere a equipamentos e pessoal.



Passemos, então, aos questionamentos, sendo que alguns serão feitos a ambos, e outros, especificamente a cada um, em função da realidade de cada um dos CINDACTAs que V.Exas. comandam.

Eu dividi os meus questionamentos em alguns tópicos. Eu vou fazer algumas perguntas sobre a gestão do controle de tráfego aéreo, depois vou fazer alguns questionamentos sobre os controladores de voo. Vou fazer, logo após, algumas perguntas mais específicas sobre o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire. Então, eu gostaria que V.Exas. fossem respondendo de bate-pronto a esses questionamentos.

Primeiro: em relação aos recursos tecnológicos de comunicação, de informática e de telecomunicações que V.Exas. dispõem, esses recursos são suficientes e apropriados para o trabalho que é realizado em cada um dos CINDACTAs? Pode ser primeiro o III e depois o IV.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor. Na área do CINDACTA III, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles são apropriados e suficientes?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No IV também?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na área do CINDACTA IV, como todos sabem, os recursos são bastante recentes, foram incorporados pelo Projeto SIVAM e eu os considero de boa qualidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na área sem cobertura de radares, as chamadas regiões cegas, na área de abrangência do CINDACTA?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, como o senhor sabe, o ACC Atlântico é todo dentro do oceano. Então, nós não temos como colocar radares nessas localidades. Na área do ACC Recife, isso não acontece. Na área do ACC Atlântico, que estamos passando por uma transição para um processo de CNECTM de satélites, essa vigilância, no futuro, será feita por satélite. Hoje, fica impossibilitado colocarmos radares por causa da situação, do ambiente onde o ACC Atlântico é responsável.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na área do CINDACTA IV, nós diríamos que na região, ou seja, nos níveis de vôo acima dos quais a aviação comercial trafega, nós não temos problema de falha de cobertura. A cobertura teórica e prática verificada é adequada. Não posso negar que, por vezes, eventualmente, falhas acontecem, como todo sistema técnico às vezes pode ser sujeito a falhas. Os transmissores de rádio, por exemplo, como o Candez já falou anteriormente, dependem também dos equipamentos de bordo. Ele tem que ter a sensibilidade e a potência suficientes para excitar os equipamentos de chão. Então, os equipamentos são bastante mantidos, são verificados constantemente, são em quantidade suficiente e normalmente atuam com precisão. Falhas técnicas são passíveis de ocorrer, mas a nossa manutenção atua sempre buscando contorná-las de forma adequada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quanto à eficiência do *software* de controle do tráfego aéreo, que tem sido muito criticado pelos controladores de vôo, qual é a avaliação de V.Exas.?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O senhor me permite? O senhor está se referindo ao *software* que eu utilizo no meu CINDACTA? ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - ...Porque é diferente....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é o mesmo do CINDACTA I.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não é o mesmo do CINDACTA I. O CINDACTA I utiliza...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O seu, qual é?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O meu é um sistema de tratamento de visualização de dados, que foi da época da empresa Thomson ainda, que eu acredito que depois acho que virou Thales, uma outra empresa. Ele é diferente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, o seu não é o X-4000?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor. Está sendo modificado. Nós já estamos em fase de implantação. A data prevista é outubro do ano que vem para que todo o sistema já esteja implantado, o nosso nacionalizado, o que nós não esperamos com bastante vontade, porque o sistema nosso, nacional, ele é muito bom. O que estamos usando nos atende perfeitamente.



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na área do CINDACTA IV, também é bom ressaltar que, apesar do Front-End, da apresentação gráfica ser bastante parecida com a do X-4000, não é o X-4000 integral. O sistema do SIVAM é composto de um Front-End desenvolvido pela empresa ATECH, sobre um processamento bruto denominado Autotrak, que é o original da Raytheon. Então, a ATECH, ela customizou a apresentação das informações para aproximá-lo do X-4000, que é o mais conhecido dentro do nosso sistema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ele funciona adequadamente?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu diria o seguinte: ele...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem previsão de substituição? É o que se vai manter...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Como todo sistema de informática informacional, todo o sistema pode ser melhorado, mas eu diria que ele cumpre fielmente os requisitos para os quais ele foi desenhado. Hoje já se estuda a possibilidade de melhorar requisitos, ou seja, trabalhar lá na origem, mas o *software* que está em serviço hoje, ele atende fielmente aos requisitos para os quais ele foi desenvolvido naquela época.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gostaria de fazer uma pergunta, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Gostaria.

Na opinião de V.Exas., não seria conveniente um sistema só para os 4 CINDACTAs? Não traz nenhum inconveniente o CINDACTA usar um *software* diferente do outro?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - À época, quando o CINDACTA III foi implantado, os *softwares* que estavam sendo implantados nos outros CINDACTAs todos eram iguais. Certo? O CINDACTA IV ainda não existia e todos eram iguais, e estavam desenvolvendo o nosso. Certo? E depois que desenvolvemos o nosso, esse é o planejamento do DECEA: de colocar todos iguais, o nosso, do CINDACTA III; o do CINDACTA II já está sendo modificado para ficar igual ao do CINDACTA I; e o nosso vai ser modificado e ficaremos com tecnologia nacional feita por brasileiro. Até, num futuro bem próximo, estaremos com...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso causa algum problema na operação do sistema hoje, essa diferença de *software*?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor, porque o sistema que nós estamos utilizando, ele tem um prazo de vida útil e ele ainda está perfeitamente dentro da sua vida útil. E são adquiridos, para essa vida útil, todo o suprimento necessário. Então, nenhum problema.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Relator, na mesma linha, uma consideração: nessa sua linha de questionamento, eu não sei se os comandantes assistiram ao depoimento do Vinícius Lanzoni Gomes, funcionário do ICEA, e se essa sua pergunta vem por conta daquele depoimento. Então, Relator, só faria essa consulta a V.Exa.: se isso se trata especificamente daquele depoimento da semana passada ou não. Foi uma pergunta genérica. E saber, naturalmente, se os comandantes assistiram àquele depoimento e o que diriam com relação a ele.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Posso responder direto?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode responder. Pode.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, eu não assisti ao depoimento, mas eu vi a reportagem na Internet. Eu acho que quem relatou aquilo na Internet se confundiu num certo detalhe: o sistema que ele cita ali, Syncromax, ele não se destina a controle de tráfego aéreo. Então, fizeram uma confusão entre Syncromax e X-4000. O Syncromax, ele permite a análise estratégica de movimento. Por exemplo: vai ser verificado, através dele, se uma nova rota que uma empresa pretenda voar, se ela vai criar conflito ou não, se ela vai superar a demanda em um certo ponto controlado. Apenas isso. Ou seja, o Syncromax não se destina a controle de tráfego aéreo diretamente, ele não é usado nos centros de controle.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu acho que essa é uma explicação importante, porque, de fato, na semana passada, passou um pouco essa impressão de que o *software* que estava sendo denunciado aqui pelo Vinícius era o *software* responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro. Não. Esse é um outro software utilizado pela Aeronáutica para fazer as projeções de demanda, de utilização do



espaço aéreo brasileiro e não responsável pelo controle, especificamente, do espaço aéreo brasileiro.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Por exemplo, o Syncromax nos ajuda a dimensionar a equipe que vai trabalhar. Por exemplo, no CINDACTA IV, eu tenho momentos em que o tráfego é bastante baixo e momentos em que o tráfego é intenso, e o Syncromax nos antecipa essa situação. Então, ele me permite dosar o tamanho da minha equipe operacional para cada fatia do dia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k., explicado.

Quanto à disponibilidade de recursos humanos, em especial quanto ao número de controladores de vôo, é suficiente, é apropriado ou não o que existe hoje nos 2 CINDACTAs?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Esse é um problema que realmente estamos enfrentando em todas as áreas. O CINDACTA III é um pouco privilegiado, porque fica na Região Nordeste do País, possui uma vila militar que fica próxima à Praia de Boa Viagem, fica a 10 minutos do trabalho...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porto de Galinhas...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Porto de Galinhas fica próximo. Exatamente. Então, muitos pedem para seguir para lá, em detrimento de outras áreas um pouco mais ou talvez até distantes. Então, há problema de efetivo. Tem. Mesmo assim, tem, porque falta gente e, para a gente, esse é o problema básico que estamos enfrentando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas prejudica a operação? Isso tem efeito direto na operação do sistema?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não. Não, senhor. Nós estamos adaptando, estamos nos adaptando para que o sistema tenha toda a segurança possível. Mas estamos necessitando de pessoal, para que possamos normalizar as nossas escalas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No IV?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, no CINDACTA IV, nós também acreditamos ser a principal deficiência exatamente a falta de pessoal — e não só com relação a controladores de tráfego aéreo. Também em outras áreas nós sentimos alguma falta de pessoal. Um exemplo que eu posso citar



claramente: do momento em que eu assumi o comando, no dia 20 de janeiro de 2006, até hoje, eu perdi 8 engenheiros para o mercado externo. Ou seja, as empresas pagam mais, e os engenheiros vão embora. Os controladores só não fazem isso em quantidade, porque não há atividade externa de controle de tráfego aéreo por empresa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Em que pese o caráter reservado do Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, já que esse documento aponta as necessidades, as possibilidades e as exigências do Sistema de Controle Aéreo do Espaço Brasileiro, ou seja, o mesmo contém informações estratégicas para a segurança nacional, parte de seu conteúdo foi divulgada pela imprensa na semana passada, após a audiência da CPI do Senado Federal, também criada para investigar os problemas do setor.

Neste documento, produzido em 2006, há uma série de apontamentos quanto à necessidade de implementar melhorias nos equipamentos de comunicação, navegação e vigilância — que prefiro não listar aqui —, bem como a necessidade de formação e de treinamento dos profissionais que atuam nos sistemas.

V.Sas. poderiam nos informar se, de 2006 para cá, esses apontamentos ou parte deles vêm sendo resolvidos nos CINDACTAs III e IV?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, Excelência. O tempo todo. Nós trabalhamos 24 horas por dia para aprimorar os nossos sistemas. O Plano de Desenvolvimento é um documento estratégico do DECEA. Não nos cabe... Nós não temos participação, ele é um plano do DECEA; não é nível execução, que é o CINDACTA, certo? Nós só apontamos o que a gente espera do futuro, apontamos o nosso crescimento de fluxo de tráfego aéreo, para que eles possam colocar isso no planejamento estratégico do DECEA. Mas o tempo todo nós trabalhamos em aprimoramento do sistema. E o plano é exatamente uma prova disto: que estamos o tempo todo olhando para frente e buscando melhorar o nosso trabalho. Não significa que o que estamos trabalhando hoje não satisfaça plenamente a operação do sistema. Esse é meu ponto de vista.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Da mesma forma, entendo o PDECEA como um documento estratégico que baliza o que o DECEA vai implementar, orienta também os planos de trabalho das suas organizações



subordinadas, e cabe a cada organização executar aquilo que é dividido, que é de responsabilidade de cada um.

O SR. DEPUTADO MARCOS MAIA - E V.Sas. concordam com o documento? Porque ali no documento aparecem várias deficiências, falhas, fragilidades do sistema. Como V.Sas. avaliam essas questões que foram colocadas no documento?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Quando a gente quer mandar um documento para o DECEA, eu, por exemplo, lá no CINDACTA III, preciso mandar um documento para o DECEA para chamar atenção para um problema que eu estou vislumbrando, eu aponto que, no futuro, isso poderá vir a acarretar algum problema para que eu tenha a resposta e que isso seja atendido. Acredito que o DECEA, que foi responsável pelo plano, também tenha feito da mesma forma. Como eu digo para o senhor, o plano de desenvolvimento ele é estratégico, ele é nível DECEA. Nós somos execução. Hoje não temos esse tipo de problema que foi colocado na mídia em relação ao que o plano apresenta. Ele é um documento que abrange também a nossa área de defesa. Ele é um documento reservado que envolve assuntos que não deveriam ser expostos a outras pessoas, a outros países que assistem ao nosso trabalho.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - O PDECEA considera também a constante evolução dos equipamentos. Todo dia a gente está vendo evoluções significativas na área de informática e também nos equipamentos de proteção ao vôo. Então, o DECEA, acompanhando isso tudo, está sempre projetando a visão futura e se preparando para atender adequadamente à demanda futura do tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há pouco mais de uma semana, o Sr. Christoph Gilgen, representante da Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo, a IFATCA, através de um importante telejornal nacional, fez severas críticas ao sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro. Segundo esse senhor, o espaço aéreo brasileiro é inseguro. Esta semana mesmo, eu pelo menos fui informado de que esse cidadão, através da sua entidade, estaria divulgando uma nota técnica recomendado cuidados às aeronaves internacionais no espaço aéreo brasileiro e afirmando que esse espaço aéreo é inseguro. E eu falei sobre o assunto.



Mas queria perguntar aqui a V.Sas. qual a opinião de V.Sas. a respeito do espaço aéreo brasileiro. Esse espaço aéreo é inseguro?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - De maneira nenhuma, Excelência. Os índices do CINDACTA III, de que eu posso falar bastante, são baixíssimos comparados com qualquer outro país do mundo. Os índices de acidente do CINDACTA III são baixíssimos comparados a qualquer país que a gente possa fazer alguma comparação. Nós somos consignatários da ICAO, e a ela é que... Essa nossa instituição é a organização que pode afirmar, dar esse tipo de depoimento sobre o nosso espaço aéreo, além de nós, como autoridades, é claro. Ela é a organização credenciada para isso, e não outras associações que este senhor faz parte. Ele não tem essa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia perguntar qual a opinião de V.Sas. a respeito da IFATCA. Ela é uma entidade respeitada internacionalmente para dar este tipo de orientação?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Como eu falei para V.Exa., nós somos subordinados, subordinados não, somos signatários desde sua criação à ICAO. A ICAO é a organização que pode dar esse tipo de depoimento. Outros não têm esse respaldo para fazer essa afirmação. E garanto que, no CINDACTA III, área por que eu sou responsável, digo para o senhor, ele não está correto no seu depoimento.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Eu estendo o mesmo comentário ao CINDACTA IV e, diria, a todo o território nacional. Os índices não são apenas de um CINDACTA ou de outro. O índice brasileiro, o índice nacional de acidentes é bastante baixo, e, com certeza, se eu considerasse o espaço inseguro, eu não estaria aqui agora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou refazer essa pergunta. Eu gostaria de colocá-la da seguinte forma: Se V.Sas. tivessem de falar agora para os cidadãos que estão nos aeroportos, para o cidadão que se utiliza do espaço aéreo, brasileiro, se V.Sas. tivessem de mandar um recado, porque este é um tema que está constantemente sendo discutido e debatido — e V.Sas. são os comandantes, as pessoas que têm a responsabilidade de garantir a segurança —, qual a mensagem que V.Sas. mandariam ou dariam aos cidadãos brasileiros neste momento em relação à segurança do espaço aéreo brasileiro?



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O nosso espaço aéreo é seguro, o nosso espaço aéreo é controlado tecnicamente, operacionalmente, administrativamente, por pessoas que honram o trabalho que fazem, e ele, pode ter certeza, é seguro. É muito seguro. Isso eu afirmo com toda certeza, porque só posso receber como juramento o que fiz aqui a esta Mesa.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Bom, eu complemento dizendo que não só o DECEA, mas, neste momento, toda a Força Aérea Brasileira está engajada para garantir que as operações continuem regulares e seguras.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Sas. acreditam que o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro está se preparando para enfrentar o aumento da demanda previsto?

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Bom, sem dúvida. Os olhos estão voltados para o futuro. O DECEA está vivendo um momento tenso agora, mas continua trabalhando em prol da implantação do sistema CNS/ATM, que é a navegação do futuro.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Como V.Exa. pôde observar aqui, na apresentação que fiz, já estamos com procedimentos voltados para a navegação do futuro, com satélites, procedimentos de descida. Nós estamos trabalhando freqüentemente nisso, constantemente, e estaremos na vanguarda, como estamos e como sempre estivemos, dessas implantações. O senhor pode ter certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. No final de semana que passou uma nova onda de atrasos e cancelamentos de vôos tumultuou os aeroportos por todo o País. Dessa vez, o motivo seria o fechamento de diversos aeroportos devido às condições climáticas, mais especificamente os nevoeiros ou a cerração, como nós costumamos dizer lá no Rio Grande do Sul, os nevoeiros em Porto Alegre, São Paulo e Curitiba. Esse problema se deveu tão-somente à falta de equipamentos específicos para esse tipo de situação, ou houve outras causas que colaboraram para os atrasos?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Excelência, se o senhor me permitir, como não é dentro da área do CINDACTA III, essas foram situações fora, eu não tenho...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sas. sentiram isso nas suas áreas?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, mas seria mais opinião do que propriamente um depoimento. Então, não é dentro da área do CINDACTA III, eu não teria como responder para o senhor com certeza a pergunta do senhor, mas digo ao senhor que a meteorologia influencia muito na Região Sul do País. Isso aconteceu mesmo, e sempre aconteceu nosso País, só que agora as conseqüências vão à mídia, aparecem muito mais. Mas a meteorologia influencia muito no nosso controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas se V.Sas. tivessem que falar sobre os atrasos que ocorreram nos aeroportos do Nordeste, da área do CINDACTA III e da área do CINDACTA IV, eles aconteceram nesse final de semana, na avaliação de V.Sas., por quais motivos?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Lá no CINDACTA III, foi reflexo dos atrasos que ocorreram na Região Sul. Então, o avião já chega com atraso no CINDACTA III, e ele acaba retornando com atraso. Mas os atrasos foram por motivos meteorológicos. Foi o que nós soubemos.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - É um efeito cascata. O fechamento de qualquer aeroporto gera, na malha toda, um atraso. Então uma aeronave que deveria decolar às 6h da manhã de Porto Alegre e chegar em Manaus às 2h da tarde, se ela decolar atrasada de lá, o tanto de horas que ela atrasou lá vai refletir em toda a rota, até que ela retorne ao ponto de origem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sas. acreditam que a malha no espaço aéreo hoje é um problema, e ela ocasiona esse tipo de situação? Isso acontecia anteriormente ou é um problema atual, recente, essa crise que nós vivemos nos aeroportos em função dos atrasos ocorridos por questões climáticas?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O senhor poderia repetir a pergunta?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A malha aérea brasileira hoje...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Nossa malha de aerovias?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, de aerovias. Ela representa um problema hoje, ou não?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, não. Ela atende. Ela atende a nossa necessidade. E estamos trabalhando exatamente para estar sempre



evoluindo, para escolher novas rotas, melhorar o fluxo, diminuir a concentração de vôos que decolam no mesmo horário. Isso faz parte do DECEA, é o trabalho que o DECEA faz. E nós procuramos assessorar nesse sentido.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - O Deputado me permite?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - A malha aérea pode ser também interpretada do ponto de vista das empresas, a malha das empresas aéreas. E as empresas, obviamente, elas buscam obter o maior lucro possível com as suas aeronaves. Então, uma aeronave que tem pouco tempo de descanso entre ciclos sucessivos normalmente não consegue se recuperar de atrasos do dia anterior. Vou dar um exemplo. Se uma aeronave que faz uma rota completa ao longo de um dia fica no solo, no seu ponto de origem, apenas 3 horas, essas 3 horas são o limite máximo que ela consegue recuperar ao longo de um dia, de atrasos sucessivos em vários aeroportos. Então, em alguns momentos, um desajuste na malha provoca que demande muito tempo para que ela se recupere dos atrasos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estou insistindo neste tema, porque é um tema recorrente e importante para os usuários e no qual esta CPI vai se debruçar para dar talvez um novo formato, propor uma nova formatação para esse sistema.

Eu vou fazer uma outra pergunta: Se V.Sas. tivessem que dar uma explicação lá no aeroporto de Recife ou de Manaus sobre os atrasos que ocorreram durante esse final de semana, qual é a explicação que V.Sas. dariam?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Que exatamente devido a atrasos meteorológicos no Sul do País os aviões estariam chegando ao Nordeste com atrasos, e que esses atrasos, como o Coronel Carcavallo falou, vêm em cascata. Nós, lá na ponta da linha, sofremos muito isso, quando acontece um problema meteorológico aqui no Sul do País. Então, essa seria a explicação para o nosso pessoal. E já fizemos isso algumas vezes. É uma consequência, uma consequência. Um aeroporto grande como Guarulhos, como Congonhas, que tem uma circulação aérea muito grande, provoca isso em todo... Realmente há um efeito cascata. Essa



seria a explicação que nós daríamos, e tenho certeza de que ela seria bem compreendida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sobre os controladores de vôos, qual a situação hoje, em cada um dos CINDACTAs comandados por V.Sas., quanto ao comportamento dos controladores de vôo após o afastamento por parte do Comando da Aeronáutica de 14 sargentos considerados líderes do movimento que vinha afetando as operações?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Lá na área do CINDACTA III, o efetivo de controladores nossos, eles entenderam e receberam bem, porque entendem que essas lideranças estavam de certa forma contagiando outras e prejudicando mais o nosso trabalho e levando à mídia uma imagem diferente do trabalho que nós, militares controladores da área do Nordeste, estamos fazendo desde que esse processo começou. Então, com certeza, eles entenderam e receberam bem isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a situação é...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Desculpe, Sr. Relator. A propósito dos 2 CINDACTAs, poderia ser informado se temos controladores civis, e quantos são civis e quantos são militares em cada um, por favor?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Certo. No CINDACTA III, eu não tenho controladores civis, eu só tenho contratados da reserva, que são ex-militares. Os controladores civis que trabalham no CINDACTA III são pertencentes à INFRAERO e trabalham dentro do ACC Atlântico. São os únicos controladores civis que trabalham dentro do CINDACTA, mas eles não são do Comando da Aeronáutica, não são subordinados à Aeronáutica. Eles prestam serviço lá e são subordinados à INFRAERO.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Quantos são, comandante?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - São 12.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No CINDACTA IV?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Também não tenho controladores civis dentro do centro. Tenho apenas um ex-militar contratado, que não vai fardado para lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os controladores de vôo fazem críticas ao plano da Aeronáutica para enfrentar a crise, entre essas, a de que há



peçoal mal preparado para operar os consoles da aviação comercial, e citam restrições de vôos em determinadas altitudes, o que geraria situações de risco. Eles chegam a afirmar, inclusive, que os controladores que foram requisitados da Defesa Aérea Nacional para o controle civil não teriam a qualificação e a formação adequadas para exercer essa atividade. O que V.Exas. podem ou têm a comentar sobre isso?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Excelência, o senhor está se referindo a 2 pessoas que vêm... que são controladores de Defesa Aérea. Nós fizemos cursos, muitos cursos, para atingir o nível que hoje temos, com a capacidade de comandar um CINDACTA. E digo para o senhor que os controladores da Defesa Aérea são mais preparados, eu diria. Por quê? Porque a função deles é proteger o nosso espaço aéreo e têm de treinar para se aproximar das aeronaves, não para se afastar das aeronaves. Então, se ele está preparado para chegar com uma aeronave muito próxima à outra, imagine para manter uma afastada da outra. É um pouco simplória a forma como eu estou explicando, mas é como... para a gente ter uma facilidade maior de compreensão. O nosso treinamento é para chegar próximo até de enxergar, na outra aeronave, a matrícula que está escrita na aeronave, para poder saber que avião é aquele, de que país é. Então, o controlador, para fazer isso, ele tem de ter muito mais treinamento do que somente para afastar, para manter aeronaves separadas umas das outras. Então, eu digo que, logicamente, existe uma adaptação, que o nosso Comandante da Aeronáutica está providenciando, que já foi feita. Essa adaptação, ela já está sendo concretizada em todos os CINDACTAs, e não vejo problema algum nesse tipo de trabalho, Excelência.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Com relação ao CINDACTA IV, também posso dizer que os controladores militares do COPM são profissionais motivados, estão engajados em ajudar a resolver o problema, estão realmente se adaptando a novas condições de trabalho, e com o objetivo de cumprir sua missão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há um clima de tensão nos CINDACTAs no momento, ou não?



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor. Tensão? O senhor se refere... Não existe tensão no CINDACTA. Essa tensão seria em que sentido? O que o senhor...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O clima entre os controladores e o comando?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, de maneira nenhuma. Não, senhor, não tem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Eu não sou membro da Comissão, mas acompanhei...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. é muito bem-vindo a esta Comissão pela sua experiência e pelo seu trabalho nesta Casa.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Eu estive na Comissão Especial em dezembro, eu estive no CINDACTA IV, e procurei compreender um pouco. Eu só não entendi a informação dada com relação aos controladores civis. Que função eles exercem? São 12? Trabalham como? É INFRAERO? Não entendi exatamente. Eu queria que o senhor, por favor, dissesse claramente. Eles não estão subordinados ao CINDACTA, mas eles fazem exatamente o quê? Qual é a interface que eles têm com o CINDACTA?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Operacionalmente — é excelente a pergunta de V.Exa. Eles são, operacionalmente, subordinados ao CINDACTA, porque eles trabalham em um órgão no órgão chamado ACC Atlântico, que é do CINDACTA III. Nós somos os responsáveis pelo órgão. Só que eles são cedidos pela INFRAERO e são subordinados administrativamente à INFRAERO. Recebem seu salário da INFRAERO, mas são operacionalmente subordinados ao CINDACTA III. As regras operacionais são do CINDACTA III, a chefia do órgão é do CINDACTA III. Eles simplesmente são funcionários da INFRAERO administrativamente e recebem seus salários por lá.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Desculpe, Deputado. Mas eles exercem a função de controladores de vôo?



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Controladores de vôo. Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - O.k. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando aqui, V.Sas. apóiam a idéia de criação de um adicional salarial para os controladores de vôo?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por quê? Poderia expressar os motivos?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Porque, Excelência, eu, como comandante, vejo a luta diária do meu militar que trabalha na área técnica, para manter aqueles equipamentos funcionando — e funcionando bem —, para que nós evitemos essa exposição desnecessária na mídia, para que nós possamos manter, como sempre mantivemos, o nosso trabalho no mais alto nível. Eu vejo diariamente os meus militares trabalhando na área administrativa, fechando os contratos necessários para manter as telecomunicações funcionando, para manter as canalizações, para que todos os sinais possam chegar, para que o sistema funcione. Eu, sempre que converso com o meu efetivo, eu digo para eles: “Nós somos parecidos com o corpo humano, se tirar qualquer parte aqui, não será mais o corpo humano”. Então, se eu privilegiar um setor em função do detrimento de outro que trabalha tanto ou quanto, ou, às vezes, outros que trabalham até mais, porque, em certas áreas, a gente também tem deficiência de pessoal, eu estaria sendo injusto, porque o sistema funciona com todos, e não somente com controladores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, eu poderia acrescentar que, antes de aviador, eu sou militar. E, antes de controladores, eles também são militares. E a remuneração hoje é definida em lei, a Lei de Remuneração dos Militares. É óbvio também que as responsabilidades, ao longo das várias especialidades, são diferentes. Eu não posso dizer que o nível de responsabilidade de quem toca o bumbo na banda de música é a mesma responsabilidade que tem um controlador de vôo. Agora, essas questões de como valorizar as responsabilidades de forma pecuniária, não cabe a gente discutir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Qual é a opinião de V.Exas. sobre uma possível desmilitarização do sistema que controla a aviação comercial?



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Da desmilitarização do controle do espaço aéreo, como militar, como preocupado com a Nação, preocupado com o controle do espaço aéreo, eu não sou a favor. Mas a decisão não é minha e não é nem do DECEA, acredito que o Comandante da Aeronáutica seja a pessoa que deva dar essa resposta e essa opinião. Na minha opinião, o controle do espaço aéreo, ele necessita saber, estar acompanhando tudo isso. Isso tem de estar na mão dos militares, porque faz parte da segurança nacional. Essa é a minha opinião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - O meu ponto de vista também é bastante parecido. O nosso sistema existe desde a década de 70, ele nasceu integrado. E, hoje, dividir isso em 2 seria muito complexo, e eu não vejo o País como preparado neste momento para tomar uma decisão desse porte.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Vou fazer agora algumas perguntas sobre o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire, e elas são mais destinadas ao Coronel Carcavallo que estava lá, na oportunidade do acidente.

Eu gostaria de dirigir, portanto, a pergunta seguinte ao Comandante do CINDACTA IV, Coronel-Aviador Carcavallo. Ao ler o inquérito da Polícia Federal de Mato Grosso consta a informação de que o Comandante do CINDACTA IV manteve contato por rádio com um dos pilotos do Legacy, na mesma noite do fatídico acidente. Confere isto...?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - De fato, mantive contato. Não foi por rádio; foi por um telefone direto que nós temos com Cachimbo. Eles já haviam pousado. Falei com o piloto no solo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Nessa conversa o piloto teria confirmado que o *transponder* da aeronave estava desligado. Essa conversa foi com V.Sa.?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim. A pergunta não foi sobre *transponder*. Eu perguntei a ele se o sistema de TCAS estava desligado. E a primeira resposta que ele deu foi que sim, que estava desligado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, o senhor me permite?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só gostaria de saber: o senhor fala fluentemente o inglês?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia fazer esta pergunta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, desculpe-me. É só para saber quem fez a tradução...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas não tem importância. O senhor pode...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... para voltar ao assunto da EMBRAER, se foi realmente o senhor. Desculpe, Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desta vez fui eu que suguei a sua pergunta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não quis fazer essa interpretação de que... Mas V.Exa. fala fluentemente o inglês? — ajudando na pergunta do Deputado Vic Pires.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu diria que não fluentemente, mas quase fluentemente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a sua fala com o piloto foi em inglês?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Foi em inglês.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não teve tradução?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem o acompanhamento de uma outra pessoa?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, foi direto com ele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Direto com ele.

Poderia nos relatar esse diálogo que teve com o piloto, como V.Sa. estava fazendo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, primeiramente eu perguntei a ele a posição em que estava quando ele sentiu o choque.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com qual deles estava conversando? Era o Paladino ou o...?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Lepore ou Paladino?



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, o Lepore.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Lepore? Era o Comandante?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Era o Comandante, isso. E, durante a conversa, eu senti que ele estava acompanhado ali, que ele estava conversando com alguém ao lado dele. Na primeira pergunta que eu fiz, que foi sobre a posição, a que distância ele estava...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que estava ao lado dele?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu acredito que fosse o Paladino, mas por telefone...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. saberia dizer quem estava na sala lá com ele na oportunidade?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, não sei dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não tem esta informação?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que teria esta informação para nos passar? Tinha alguém da Aeronáutica junto lá?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim, na estação que temos em Cachimbo ficam operadores. Nós teríamos de verificar, à época, quem eram os escalados do dia. Com certeza, a gente vai conseguir localizar quem acompanhou essa conversa. Inicialmente, nós...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu já lhe faço o pedido aqui...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... para que V.Sa. nos mande essa informação...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - A relação, Relator, talvez a relação de todos aqueles que estavam, até porque é uma base, e, provavelmente, se nós tivéssemos a cópia de todos aqueles que estavam naquele momento, naquele horário, naquele período...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na sala...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Na sala ou na base.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... ou na base.

Pois não, Deputado Vic Pires.



SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor me permite? Coronel, o senhor sentiu alguma dificuldade na sua comunicação em inglês com o Comandante Lepore que tenha feito com que ele tenha recorrido a alguém do lado, do outro lado da linha e que estivesse ao lado dele para fazer alguma... alguma pergunta, alguma coisa? O senhor falou com ele alguma coisa? Do seu lado, eu não sei, mas do lado dele... É importante para nós isso aí, porque nós tivemos uma informação que quem fez essa tradução foi o funcionário da EMBRAER. Então, eu não sei se do outro lado — não, eu sei que o senhor não sabe quem é —, mas houve algum momento, na sua conversa, em que o senhor tenha perguntado alguma coisa a ele, e ele, não entendendo, tenha recorrido a uma terceira pessoa para perguntar, sem que o senhor soubesse, é claro? Quem seria essa terceira pessoa?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, eu não acredito nisso, porque eu falei com ele diretamente em inglês. Fiz as perguntas... De fato, eu estava um pouco nervoso na hora, porque afinal de contas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - ... o avião, a aeronave da Gol ainda estava considerada como desaparecida. Nós não tínhamos nenhuma confirmação do acidente naquele momento, e a minha intenção exatamente ali era buscar informações que nos ajudasse a localizar o paradeiro da aeronave da Gol naquele instante. Mais à frente, essa conversa foi transcrita. Temos a gravação, temos a transcrição da conversa. Acredito que ela já esteja junto aos autos, principalmente da investigação do acidente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ela foi gravada?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Foi gravada, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa conversa telefônica?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim, inclusive o áudio a gente pode mandar para cá na íntegra. A primeira pergunta foi com relação...

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já está aqui.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Já foi mandado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. poderia falar sobre a conversa, sobre...



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim, a primeira foi sobre a posição que ele estava e a frequência que ele estava em contato com o centro. Em seguida, eu perguntei alguma coisa sobre o TCAS, se o sistema TCAS estava ligado e... Bem, e mais algumas perguntas como o nome dele, da empresa em que ele atuava, perguntas básicas que acho que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ele respondeu que o TCAS estava desligado?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na primeira resposta ele respondeu como estando desligado, e eu tive dúvidas, quando ele respondeu, se ele tinha entendido bem a minha pergunta, porque uma coisa é dizer que o sistema estava desligado, outra coisa é interpretar isso como o sistema não estava alarmado. Então, eu repeti a pergunta. Eu entendi que ele conversou com alguém ao lado e que, depois, ele mudou a posição dele e disse que o TCAS estava *on*, estava ligado. Mas a primeira resposta, assim na lata, foi que estava desligado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só na terceira que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na terceira que ele...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - É, eu lembro da primeira vez que eu falei e que ele respondeu: "*Off*". Em seguida, ele conversou com alguém e depois mudou para *on*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse alguém V.Exa. não sabe...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Acredito que seja o Paladino, mas não posso afirmar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não pode afirmar. O.k.

Para V.Sa., os pilotos americanos apresentavam plenas condições de conhecimento do espaço aéreo brasileiro e técnicas para pilotar o Legacy? Qual a sua...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu não tenho como avaliar isso, porque não tive nenhum contato com eles, não os conhecia. A equipe de investigação é quem apurou isso a fundo. Não tive nenhum contato com eles além dessa conversa no telefone.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse foi o único contato que V.Sa. teve com os pilotos? V.Sa. tem uma opinião sobre quais os fatores que são



determinantes para a ocorrência de acidente, ou que foram determinantes para a ocorrência do acidente?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na minha opinião foi o fato de o *transponder* da aeronave estar desligado, porque nós tínhamos cobertura radar na área, e, se estivesse o *transponder* ligado, com certeza teríamos visto com alguma antecedência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acha que esse é o fator determinante?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim, apesar de, no momento do acidente, o Legacy ainda não ter feito nenhum contato bilateral com o centro, se ele estivesse com o *transponder* ligado, nós estaríamos vendo a situação e talvez tivéssemos condições de desviar o Gol. O Legacy não nos chamou praticamente em momento nenhum. Ele desceu direto, falando com Cachimbo. O Controle todo ficou muito preocupado de ver o acionamento do *transponder* repentinamente, aproximadamente 2 minutos após o acidente e, logo em seguida, passar para um código de emergência. Então, ele fez a descida já com um código de emergência, e a minha equipe lá procurou entender a situação e conduzir a coordenação com Cachimbo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. não chegou a questioná-lo por que estava desligado o *transponder*, o TCAS, porque ele respondeu que estava ligado?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - É, inicialmente ele disse desligado, em seguida mudou para ligado, e eu não tive ali nenhuma evidência que me forçasse a contrariar aquilo lá. A análise das gravações e das fitas, o rejogo, como nós chamamos, da situação aérea, ela só aconteceu ao longo da madrugada. Eu, pessoalmente, participei de todo esse trabalho, e só mais à frente é que nós pudemos constatar o fato de o *transponder* estar desligado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

Qual a opinião de V.Sa. quanto à conduta dos controladores de voo que monitoravam as aeronaves que vieram a colidir?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, eu posso falar sobre os controladores de Manaus. Acho que a atuação deles foi impecável. Não teve nada errado com relação à conduta de nenhum deles. Tivemos apenas um



controlador e um supervisor que acompanharam a operação naquele momento. E acompanharam o desenrolar do vôo da Gol com perfeição. A aeronave da Gol também cumpriu fielmente seu plano de vôo, não variou nada com relação à altitude ou rota. Estava perfeitamente dentro dos conformes. E não há nada que eu possa dizer contrário aos controladores do CINDACTA IV.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há informação de que o plano de vôo do Gol previa que ele viesse a 41 mil pés e que o piloto pediu autorização ao Controle para voar a 37 mil pés. Isso é fato?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, essa rota é voada diariamente e, às vezes, são testados níveis diferentes. Não sei se nesse caso particular se houve uma tentativa inicial de voar a 41 mil pés. Esse detalhe eu não tenho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, mas disse que o plano de vôo tinha sido preenchido, solicitando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, a caixa-preta... inclusive o piloto pede para sair de 41 mil pés para 37 mil pés. Pede alteração...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Pode ter sido solicitado isso talvez até durante a subida dele, porque, pela análise, ele não chegou a atingir 41 mil, ele já nivelou a 37 e veio direto. A altitude ideal do vôo varia muito em relação à ocupação do avião, ao peso da carga, ao combustível que vai a bordo. Então, apesar de o plano de vôo repetitivo que fica no sistema ter um nível estimado, isso pode ser naturalmente mudado, e acontece com freqüência, todo dia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As falhas de comunicação que aconteceram momentos antes do acidente podem ser consideradas causas determinantes do acidente?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, eu posso dizer com relação ao CINDACTA IV. Nós não tivemos falha de comunicação. O contato com o GOL vai até praticamente o momento em que ele é transferido para o Centro em Brasília. E, quanto à situação das comunicações na área de Brasília, eu não tenho informações que possa lhe fornecer. Existe uma comissão específica estudando essa situação.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Duas últimas perguntas. O que de fato mudou no sistema de controle aéreo brasileiro após o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire? V.Sas. poderiam identificar mudanças ou alterações no controle do espaço aéreo após o acidente?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, sem dúvida nenhuma, mudou a postura dos controladores. Era uma situação normal — até mesmo porque a região amazônica possui setores de controle bastante extensos, com tráfego principalmente alinhado no eixo Norte—Sul — haver mais do que 14 tráfegos, número cabalístico de que se fala muito hoje, na região de controle de uma dupla de controladores. E até num arranjo entre eles mesmos, para poder prover um maior intervalo entre os turnos na frente da console, eles aceitavam um pouco mais de tráfego antes de acionar alguma outra dupla para setorizar, para dividir o trabalho entre duas duplas. Então, quando aquele tráfego aumentava, mas seria por pouco tempo — a gente está vendo o movimento na tela e sabe que alguns ali, logo em seguida, vão sair da área de controle —, então eles preferiam trabalhar com um pouco mais de tráfego, em detrimento de chamar o pessoal que estava lá em baixo descansando, na nossa sala de estar. Então isso era a nossa vida normal lá e era perfeitamente factível, podia acontecer normalmente. Com o acidente, mudou a postura de preocupação dos controladores. Eles buscaram se enquadrar rigidamente no regulamento. Ou seja, qualquer flexibilidade que antes era tolerável passou a ser vista como um potencial problema para um juiz acusá-los de trabalhar fora das normas. Então isso aí, no momento em que eles passaram a trabalhar estritamente em cima das normas, mostrou uma falta de controladores, porque até ali eles sempre trabalharam de uma forma flexível, aceitando mais tráfego do que aquele mínimo exigido ali.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Comandante.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O que nós pudemos observar na área do CINDACTA III foi um aumento dos *reports*, dos relatórios de perigo, o que, em toda época de acidente ou de incidente isso acontece. As pessoas ficam mais ariscas, mais preocupadas em relação a isso. E fora da área do CINDACTA III, não lá dentro, nós vimos essa tendência de desmilitarização crescer entre os controladores, o que talvez, para eles, eles achem que isso possa resolver. Essas



são as duas observações que pude constatar. O relatório de perigo aumentou — isso acontece, isso é normal —, e essa outra, a segunda, não tem nenhum respaldo técnico para que isso seja validado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Um último questionamento: houve ocorrência...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, permita-me mais uma interrupção.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes do acidente, existiam aproximadamente 11 relatórios de perigo, 11 *reports*. Depois do acidente, a informação que eu tenho é que passaram a 38. O senhor acha que isso foi devido ao maior zelo dos controladores, ou porque eles passaram a usar o padrão, digamos assim, uma “operação padrão”? Porque, de 11 para 38, é mais do que o triplo. Então eu não sei se foi um excesso de zelo, ou porque a partir daquele momento eles começaram a usar aquele relatório de que o senhor falou ainda há pouco, um relatório padrão.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Relatório de perigo. Muito obrigado, Excelência, pela...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixe eu só complementar, porque V.Exa. já pode responder. A minha pergunta era: houve ocorrência de riscos reais de acidentes decorrentes de possíveis falhas nos equipamentos, de procedimentos operacionais ou humanos no sistema de controle aéreo, imediatamente antes e após o acidente? Este seria meu último questionamento.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Primeiramente, o senhor me permite começar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, claro.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - ... por ele? Os 2 motivos: um, realmente, as pessoas se sentem — aquelas que estão bem intencionadas — com vontade de ficar mais atentas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor apenas confirma esse números que eu falei para o senhor, né?



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - É. Na área do CINDACTA III, eu tenho os meus números. O senhor está falando da área do CINDACTA III?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu falei na área geral...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Geral?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Acho que a média... não sei se... CINDACTA I. Quer dizer, CINDACTA I. Eu só não sei se... eu esqueci, realmente, se esse número era mensal, semanal... Semanal? Mensal.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Eu posso mostrar aqui na área do CINDACTA III, que a gente observa bem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então eu queria saber dos seus números, já que esse número que eu tenho, Relator — o senhor me desculpe —, eram números do CINDACTA I, aqui de Brasília. Então era importante saber os seus números, porque no CINDACTA I, de 11 foi para 38. O seu número, se o senhor tiver...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - A gente tem como botar aqui de novo a projeção, ligar aqui? Já colocou aí? Só para que a gente tenha uma noção... *(Pausa.)* Bom, deixem-me responder, então à pergunta. Excelência, riscos: o número de relatórios de incidentes nossos não aumentaram na mesma proporção em que os relatórios de perigo. Então, nós não tivemos um aumento que a gente chama de RICEA, na nossa área ou na área do CINDACTA III. Certo? Então isso não aconteceu. Acho que já foi explicado aqui o que significa um relatório de incidente. Mas para a gente ter uma idéia, aviões que cruzam... por exemplo, estamos aqui; uma distância daqui ao aeroporto, que é mais ou menos o que estou imaginando ser 10 milhas de distância, daqui ao aeroporto de raio — façam um raio e coloquem mil pés para cima e para baixo —, um avião que entre dentro desta área, a partir daí é feito um relatório de incidente para que nós possamos ver qual foi a causa e para que possamos corrigir algum tipo de problema, algum tipo de emergência, algum tipo de defeito; se o controlador teve alguma coisa a ver com isso, ele é tirado, ele é trabalhado; se foi o piloto, a gente manda para a empresa aérea. Então eu digo para V.Exa. que nós não tivemos aumentos em função disso, no que diz respeito a relatórios de incidente. Mas no que diz respeito a relatório de perigo... *(Segue-se exibição de imagens.)* Relatório de perigo: 2005, 2006, 2007, até



junho. Então, os senhores podem observar: 2003, 2204 e 2005, na área do CINDACTA III. Chegamos em 2006, fomos para 152. E a grande maioria aqui foi depois do dia 29 de setembro. E já estamos em 133 em 2007. Essa transparência — só para a gente ter uma idéia do que foi — mostra relatório de perigo feito por controlador; e o azul, por outras fontes, na área do CINDACTA III. Então podem ver que quase que dobraram os relatórios de perigo dos controladores na área do CINDACTA III. Alguns exemplos — eu até reuni meu pessoal na oportunidade. Por exemplo: um avião, quando ele vai passar na vertical de um radar, ele está indo de Salvador para a Recife e vai passar na vertical de Maceió. Quando ele cruza a vertical de Maceió, a gente chama aquilo que cone cego. Neste local — isso é de conhecimento de qualquer controlador —, o avião perde o contato com o radar, desde que ele não esteja sendo iluminado por outro radar. Situações dentro desses relatórios de perigo, que nós precisamos passar 3 horas analisando para, depois, fazermos uma reunião com os controladores e falar para eles que só precisavam ter feito um *report* técnico sobre aquilo, e não um relatório de perigo. E por quê? Porque não tinha aeronave perto, não tinha nenhum perigo acontecendo, e aquilo já era previsto acontecer. Então, o controlador, sabendo que aquele avião ia perder contato quando passasse na vertical, se ele tivesse algum risco, alguma aeronave por perto, ele poderia desviar dessa situação. Então muitos relatórios estão aí aumentando esses números, e não haveria necessidade de estar fazendo parte do aumento desses números. Respondi à pergunta de V.Exa.?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Respondeu, mas eu só queria que o senhor pudesse voltar ao antigo gráfico.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só para nos mostrar o total. Então, o 2005 são 72....

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO -... no ano inteiro.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, se nós dividirmos 72 por 12, nós vamos dar uma média de quantos aí por mês?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Seis.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Hein?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Seis.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Seis, em 2005. Para 2006, nós vamos para 52, 152.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Cento e cinqüenta e dois.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas aí há essa diferença...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO -... de setembro para a frente. Agora o senhor pode ir para o gráfico, por favor.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O próximo?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O próximo. Pois então, 97, antes do acidente, por 9, vamos assim dizer. O acidente foi no último dia do mês de setembro, né?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor. Essa divisão que eu estou fazendo aqui é a divisão de que foi gerado... O que está em vermelho foi gerado por controlador, o que está azul foi gerado por outras fontes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, desculpe.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - É porque não são só controladores que geram os relatórios.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem o número antes do acidente?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem aí agora?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor. Aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Assim como o senhor nos mostrou 72, no ano de 2005, eu gostaria que o senhor mostrasse para nós até o dia do acidente, até o dia 29 de setembro.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Até o final da.... eu apresento para o senhor. Vou pedir, porque eu tenho isso levantado, mas não neste momento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso é importante. E aí depois os últimos 3 meses, que são outubro, novembro e dezembro.



O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O senhor entendeu o que ele está pedindo? Por favor. Eu respondi à pergunta de V.Exa.?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Respondeu, respondeu.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Se me permitir complementar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - O relatório de perigo é um instrumento importantíssimo para todo o sistema. É ele que nos permite aprimorar procedimentos e resolver qualquer pendência, seja procedural, seja técnica. Agora, é também fundamental que ele seja usado estritamente para notificar esse tipo de situação, e não para... Ele não pode conter emoções, não é adequado que ele cite nomes. Nesse sentido, as ocorrências lançadas ali, elas não podem ser carregadas de sentimentos contra, por exemplo, chefias, como aconteceu. Então, houve controladores que usaram o relatório de uma forma totalmente indevida para atacar seus chefes. Então, esse tipo de relatório a gente tem que condenar porque ele foge do objetivo para o qual ele foi idealizado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sr. Presidente, este Relator encerra aqui seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI do Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, Comandante do CINDATCTA III, e do Coronel-Aviador Eduardo Antonio Carcavallo Filho, Comandante do CINDACTA IV, que veio a confirmar a certeza que expressei no início, de que seus depoimentos seriam de grande importância para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado. Eram estes os questionamentos deste Relator.

Muito obrigado. Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vencida esta etapa, vamos passar ao autor do primeiro requerimento aprovado, que é o nobre Deputado Eduardo Cunha, pelo prazo de 15 minutos, começando às 11h34min e terminando às 11h49min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, senhores depoentes, nosso ilustre Deputado Vic, não querendo que lhe roubem as perguntas, agora ele entrou na frente. Parabéns! Até saiu. Já fez antes e foi embora. Só brincadeira, Deputado.



Sr. Presidente, estamos assistindo aqui a um depoimento importante, conforme justifiquei na época dos requerimentos, para a gente ter a visão de quem está na ponta controlando o tráfego aéreo. É sabido que a crise aérea, ela é muito mais complexa do que aquilo tudo que a gente tem ouvido e visto falar por aí. E eu fico muito feliz em saber que esta CPI reconhecidamente tem procurado fazer um trabalho técnico, buscando realmente saber as razões das crises. Não é uma só crise, das crises.

Efetivamente existe problema com os controladores, que foi muito bem relatado? Existe. Existe problema com as companhias aéreas? O caos tem mostrado que existe. Elas não têm tratado o usuário da forma como deveriam tratar, não têm dado as informações que deveriam dar, têm efetivamente...

Estava lendo uma matéria jornalística aqui agora, os passageiros tiveram que ser arrancados pela Polícia Federal de dentro do avião depois de 4h40min da madrugada. Então nós estamos efetivamente debaixo de um processo em que a regulamentação do trabalho das companhias aéreas é fundamental para que os usuários tenham os seus direitos devidamente respeitados e que elas possam diminuir a sua participação no caos.

Como bem falou... Primeiro o Coronel José não tinha... tinha pego pelo lado das aerovias, mas o Coronel Carcavallo falou bem sobre as malhas, que o próprio Brigadeiro José Carlos falou ontem, foi para o espaço, já está no espaço há muito tempo. Nós vimos aqui pelos depoimentos das companhias aéreas que houve um aumento do número de horas voadas por cada avião — até aí é ótimo, otimização — , efetivamente aviões de maior capacidade. Diminuiu-se o número de aviões, apesar do aumento do número de passageiros médio anualmente.

Na prática significa o quê? Nós estamos pegando um avião no sul e terminando no norte sempre. E o que acontece? Qualquer impacto em qualquer ponta reflete em todo o País. E isso vira cascata. Como não se tem o número de aviões suficiente sobressalente, como bem disse e colocou aqui, se tem um espaçamento de 3 horas, é o máximo que vai poder ganhar no dia, e não ganha e acaba ainda repicando os atrasos para os outros dias. Isso é o quê? Falta de regulamentação que tem que ser propriamente feita pela ANAC e/ou por nós, através de legislação, para reduzir a utilização de uma mesma rota, para reduzir



essa possibilidade de ocorrer isso e, principalmente, obrigar o atendimento do usuário nos seus direitos e naquilo que tem que ser.

Obviamente que esses 2 fatores, eles não terão sucesso se a gente também não resolver ou não tiver ciência do problema dos controladores e da infra-estrutura do atendimento ao controle de tráfego aéreo. As coisas são interligadas. Com uma malha interligada, a atuação também é interligada. Então eu fico bastante satisfeito que esta CPI, longe de qualquer disputa de Governo e Oposição, ela vai acabar chegando e buscando as causas efetivas daquilo que precisa ser feito.

Então, o meu primeiro questionamento, até para esclarecimento, o Coronel José falou sobre o problema dos controladores civis e usou uma expressão que me preocupou um pouco, ex-militares. Qual é o nível de presença de ex-militares contratados como controladores?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Nós estamos, Excelência, até o momento, com 5 militares da reserva que foram contratados no CINDACTA III, e temos outros para chegar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eles são contratados pela INFRAERO?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Pela Aeronáutica?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Pela Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então a Aeronáutica está contratando controladores, quer dizer, ex-controladores aposentados ou reformados para voltarem à ativa? É isso?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas com que tipo de remuneração?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Com que tipo de remuneração?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eles são contratados como civis pela Aeronáutica, são contratados como extraquadro ou são chamados para voltar à ativa?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Eles são contratados como extraquadro. São contratados... Não estão retornando à ativa, são contratados como militares da reserva. Contratados como civis.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não acha que esse procedimento, ele pode estimular a que esses controladores passem para a reserva e depois tentem ser contratados como ex-militares, para trabalhar com o salário dobrado?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Todo militar, ao atingir um certo tempo de serviço, ele tem o direito de passar para a reserva.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - E ele pode pedir isso ou adiar esse pedido por algum tempo. Hoje em dia, é praticamente normal o militar atingir os 30 anos e pedir reserva. E nesses casos pode-se lançar mão de uma reconvocação, ou até mesmo de uma contratação adicional.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor não acha que isso estimula, quer dizer, de uma certa forma, não é o caso, o que vai acontecer é que todo mundo vai embora mesmo na esperança de ser recontratado para criar aquele problema que o senhor mesmo falou que não queria que criasse, que são as mesmas funções com salários diferenciados, ou a mesma posição de militar com salário diferenciado? Porque não existe ex-militar, existe militar na ativa e militar na reserva.

JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Todos são militares. E podem, inclusive, ser convocados, mesmo tendo ido para a reserva, para o exercício de função.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas isso existe em todo o serviço público, essa possibilidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, o militar é diferente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas...

SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA Ele não deixa de ser militar nunca.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A aposentadoria com a permanência, ela existe em várias...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas ela é irregular. A aposentadoria com permanência é regulamentada como um acréscimo de salário, não ele percebendo o total da remuneração na reserva e voltando para receber o



total da remuneração como extraquadro. Eu estou preocupado porque isso, num primeiro momento, pode resolver um problema, e no futuro gerar uma distorção grave.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Deputado, o adicional que ele recebe para voltar é de 30% apenas em relação à remuneração.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então não é uma contratação, é um retorno à ativa mediante um estímulo de 30%. É isso?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Ele retorna à ativa... Ele não é contratado como militar, ele é contratado para receber um adicional. E essa contratação, ela é por um período, ela não é... Ela é por tempo certo. Ela não é... Por exemplo, ele não é contratado eternamente até ele atingir a idade que seria para ser aposentado, compulsória; ele é contratado por um tempo certo. Essa medida é exatamente para que a gente aproveite aqueles que têm experiência e que já não precisariam passar por um treinamento muito grande e que pudéssemos reaproveitá-los na operação já com a experiência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas a Aeronáutica poderia convocar quem tivesse ido para a reserva, numa necessidade de serviço, para voltar à ativa. Não poderia? Isso não é legal?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eventualmente, sim. Não lembro aqui dos detalhes desse tipo de convocação, mas eu acredito que, em situações de emergência, em situações atípicas, isso é possível.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Existe um número grande de controladores que estão aposentados e ainda não atingiram a idade compulsória que poderiam ser atingidos por uma medida dessa natureza?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Um número grande que estão na ativa ainda?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, que já saíram da ativa e não atingiram a idade da compulsória.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - De controladores, não são muitos que teriam hoje condições de retornar. Aqueles que teriam condições, nós já fizemos um levantamento. Cada um fez dentro da sua área e encaminhou ao DECEA, para que encaminhasse ao órgão responsável, para fazer esse trabalho.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual o tempo de treinamento de um militar para virar controlador de vôo, se ele não o é hoje?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, a formação básica na escola de especialista da Aeronáutica é de 2 anos, onde ele recebe, durante um certo período, um treinamento específico, digo, um treinamento básico para a função de controlador. Após isso, ele se forma na escola de especialista, vem para uma unidade como o CINDACTA III ou o CINDACTA IV e vai passar por alguns estágios para adequá-lo a outras situações. Por exemplo, o controlador básico, ele vai conhecer a operação de uma torre controle, mas ele não vai estar ainda preparado para assumir uma operação radar. Então existe um curso pós formação inicial para adaptá-lo à operação radar. Mais à frente, ele vai ter uma outra adaptação ao órgão operacional particular em que ele vai atuar. Então isso tudo demanda um tempo adicional na faixa de 6 a 8 meses de treinamento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Tem sido colocadas pessoas para treinamento militares, para que possam exercer no futuro essas funções? Tem um programa dessa natureza?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim. Falando pelo CINDACTA IV, eu recebi, no início do ano, 11 controladores. Três foram aplicados imediatamente em torres de controle, na torre de controle de Ponta Pelada, em Manaus, e outros 8 estão neste momento sofrendo um treinamento para capacitá-los para a operação radar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou... Muito se falou aqui, mais para o CINDACTA IV, Coronel Carcavallo, muito se falou sobre o tempo que levaram os controladores a detectar que o *transponder* estava desligado. E as comunicações que foram tentadas foi com um retardo muito grande. E quando tentaram, falou-se da possibilidade de se acionar o CINDACTA IV. Isso seria um procedimento que eles deveriam ter feito naquele momento, acionar o CINDACTA IV?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu acredito que sim. No momento em que eles tentaram comunicação e não conseguiram e não estavam observando o *transponder* na tela, o procedimento correto seria nos prevenir, o que não aconteceu.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que não aconteceu. No CINDACTA III, eu queria perguntar ao Coronel José, muito se falou aqui no início desta CPI sobre uma falha de comunicação no avião do Papa, que estava sob controle do CINDACTA III. O que o senhor poderia falar sobre essa falha, se existiu, se não existiu, se foi mais um folclore?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Muito obrigado pela oportunidade de expor à Casa esse fato, Excelência. Não ocorreu a falha de comunicações. A falha de comunicações, ela não ocorreu. Ocorreu um desentendimento do inglês. Isso foi o que ocorreu. Por quê? Porque os nossos controladores são treinados para a fraseologia padrão. E o piloto da Alitalia, que deveria ser um italiano falando inglês, ele expôs uma situação que queria passar uma mensagem do Papa para o nosso Presidente. E o nosso controlador, como saiu da fraseologia padrão e entrou no inglês coloquial, ele a princípio não entendeu. Ele tentou de novo, ele não entendeu. Um piloto da TAM que estava ouvindo essa fraseologia tentou ajudar e também não entendeu, e só piorou um pouco a situação, porque saiu de 2 a 3 minutos para 23 minutos, que era o tempo que ele queria fazer a gravação. Então essa falha de comunicação não ocorreu. O tempo que, desde o momento do primeiro contato do piloto da Alitalia até a gente receber a mensagem, até nós recebemos a mensagem, foi de 8 minutos no total, sem falha de comunicação, até que o controlador entendeu o teor da mensagem que o piloto estava passando, e todo o procedimento aconteceu depois. Eu só queria lembrar que um dos motivos de a gente estar saindo desse sistema de voz de controlador/piloto para um sistema de *data link*, por intermédio de dados, é exatamente para diminuir esses problemas de diferenças de idiomas. É o francês falando inglês, o chinês falando inglês, e os sotaques são diversos. Então, quando nós passarmos para esse sistema de *data link*, que já está muito próximo, onde passaremos a trocar informações por dados, isso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como é que é isso?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O sistema se chama ADS/CPDLC. A parte CPDLC...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Isso é usado no mundo?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A maior parte do mundo já utiliza o sistema de dados?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor. Inclusive lá no CINDACTA III nós fizemos testes durante 3 anos. Fizemos testes, estamos com um desenvolvimento para que isso aconteça e vamos... A estimada para que passemos a operar assim é outubro do ano que vem. Essa é a estimativa que nós temos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como é?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - É como se fosse um *e-mail*. Na verdade, aquelas comunicações que são padrões, essas já vão ser trocadas entre a terra e o piloto automaticamente. Só aquelas, tipo essa aqui, que precisa mandar uma mensagem que não está prevista, não está padronizada, esta seria enviada, o piloto mandaria, faria... É como se fosse uma mensagem, um *e-mail* que a gente passa, e o controlador receberia. E detalhe: isso já no seu idioma. Isso já seria traduzido. Então, acho que vai diminuir muito esses problemas que nós temos com idioma.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor acha... O número de vôos que o senhor tem, principalmente o senhor que é do CINDACTA III, com controle de língua inglesa, qual o percentual que é?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Os tráfegos que nós recebemos, que têm capacidade hoje já de fazer esse tipo de trabalho, nós fizemos um levantamento que está na faixa de cerca de 23% a 25% dos vôos internacionais que cruzam ali pelo nosso... da quantidade de tráfego que nós temos. Essa é uma estatística que nós já levantamos, exatamente para evidenciar a importância...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E vocês têm controladores nessa proporção que falem a língua inglesa?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Nós temos controladores que suportam essa capacidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Por último, para terminar, antes que o Presidente me corte, o Comandante do CINDACTA IV, eu queria perguntar para o senhor o seguinte. O senhor explicou bem uma das razões da crise, nós já debatemos aqui, sobre o problema dos controladores que mudaram a sua postura depois do acidente. No caso do acidente, estavam controlando 6 aeronaves naquele



momento. Acho que não eram nem 6, eram menos aeronaves, 5 ou 6 aeronaves. E obviamente não estava fora dos padrões de controle. Então, essa não poderia nem ser a motivação. O senhor acha que essa atitude deles, quer dizer, na realidade, de tentar forçar um caos, sabendo que essa atitude deles iria gerar um caos, é para servir de argumento de defesa das acusações que possam lhes ser impostas pela falha no acidente?

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Sem dúvida, eu acho que o motivo principal é esse. Eles estão apreensivos de poder lhes ser imputada a culpabilidade sobre um acidente, em função...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Do acidente, não sobre futuros que possam pelo seu procedimento...

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Eu diria que sobre futuros acidentes. Nenhum controlador meu lá está preocupado com o acidente da Gol, porque já foi verificado que eles não tiveram nenhum envolvimento com isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Os seus controladores, claro.

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Os meus controladores.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas de uma maneira geral da categoria?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Os seus controladores, claro.

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Os meus controladores.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas de uma maneira geral da categoria?

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Sim. O fato de ter saído o indiciamento como culposos...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Doloso.

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Desculpa, como doloso causou uma verdadeira comoção entre os controladores. Aquilo assustou muita gente e...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esse ponto foi errado mesmo.



O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - E hoje, por exemplo, no CINDACTA IV, a gente vive uma certa apreensão, principalmente que ao término do inquérito policial militar que foi remetido pelo encarregado do IPM para o Ministério Público Militar do Amazonas, antes mesmo de a Procuradora ter analisado o processo, já saiu publicado no *site* do Ministério Público Militar os nomes dos indiciados. Isso causou realmente uma apreensão muito grande entre eles, e isso aí, sem dúvida, afeta o psicossocial, afeta a disponibilidade deles. Alguns ali, inclusive no dia que a notícia saiu, se perturbaram, uma controladora minha deixou o centro chorando, foi para o hospital, e essas coisas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exas. são favoráveis à criminalização dos acidentes aéreos ou não?

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - De forma alguma.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Negativo.

O SR. EDUARDO ANTONIO DE CARCAVALLO FILHO - Todo o processo que sempre existiu, que sempre foi conduzido pelo CENIPA, foi de procurar aprender com os acidentes, para evitar novos acidentes. Então nós não acreditamos que isso aí seja uma solução recomendável.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A pedido dos depoentes, nós vamos suspender a sessão por 3 ou 5 minutinhos, e já voltamos.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a reunião. Vamos passar aos Parlamentares inscritos para fazer os seus questionamentos.

O primeiro inscrito é o nobre Deputado Otavio Leite, por 10 minutos, começando às 12h e terminando às 12h10min. *(Pausa.)* Retificando, às 12h11min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado. Sr. Presidente, preliminarmente eu gostaria de reiterar meu absoluto crédito nesta Comissão, embora considere que tenhamos perdido 2 meses naquele embate político. O fato é que esse caminhar da CPI já nos permite verificar que nós estamos encontrando um diagnóstico. Aliás, o Brasil é o país do diagnóstico, e não vamos fugir a ele. Mas mais do que diagnosticar, eu penso que é preciso partir para uma avaliação de como



os problemas diagnosticados podem ser superados, que remédios precisam ser aplicados, etc.

Se nós tivéssemos de discutir a instalação de uma CPI novamente hoje, eu diria que fato determinado não falta. Aliás, as condições de temperatura e pressão na nossa atmosfera, em ar ou em terra, não vão nada bem. A declaração do Presidente Brigadeiro da INFRAERO, “a malha aérea foi para o espaço”, na avaliação, no discernimento popular, nós poderíamos afirmar que se trata de uma afirmação contundente de que não há mais chance, de que não há mais saída, que foi para o espaço, para o buraco negro, não há salvação. Muito séria, muito séria. Eu acho que nós devemos convocar novamente o Brigadeiro, o Presidente da ANAC, para que esse assunto seja discutido.

Bom, eu queria cumprimentar ambos os comandantes, o Coronel Eduardo e o Coronel José Alves. Há muito o que dizer em relação a essa matéria, mas eu quero me cingir a 2 aspectos. O que é o controle aéreo? É o somatório de equipamentos, *software* e recursos humanos. Com isso você faz o controle aéreo.

Nós, eminente Presidente Marcelo Castro, por mais que tenhamos a boa intenção, o denodo, o zelo em procurar diagnosticar que há um problema em *software*, nós não entendemos o que é por dentro o Syncromax, o X-4000, e tampouco o ADS/CDLP. Nós precisamos convocar uma ponte ou um braço que nos auxilie, e quero insistir: a universidade brasileira. A UNICAMP, a USP, a UFRJ e a PUC do Rio de Janeiro são os maiores centros de excelência em análise de sistemas da América Latina.

Tudo bem, temos um problema diagnosticado em *softwares*, que são diferentes, linguagens que não se comunicavam e que agora se comunicam, etc. e tal. Nós poderemos avaliar, com o nosso conhecimento de usuários, que há problemas, às vezes não há problemas. Alguém que tenha mérito, capacidade, compreensão acadêmica, científica para nos abalizar num discernimento elevado, sério, em prol do País precisa nos ajudar. Não seremos nós. Tirando em controle de voo, temos um Deputado; em pilotagem temos outro Deputado, que podem falar um pouco mais, mas em *software* não podemos falar. Quero insistir nisso, em relação a isso.



Aí eu pergunto aos senhores comandantes: em relação a essa questão do *software*, em algum instante o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, que é um centro de excelência nacional, orgulho nacional, o ITA, participa em algum tipo de auxílio, em acompanhamento do trabalho que as empresas contratadas desenvolvem para a implantação de *software* e de *hardware* no CINDACTA III e no CINDACTA IV? Pergunta um.

Pois não. Um dos dois. Por favor. Se o ITA participa em algum instante nisso.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO- Não. Nos *softwares* que hoje nós estamos utilizando no controle do espaço aéreo, o ITA não participa. Nós tivemos colaborações muito importantes, desenvolvidas no ambiente do CTA, do Centro Tecnológico da Aeronáutica, mas desenvolvidas dentro do Instituto de Controle de Espaço Aéreo, antigo Instituto de Proteção ao Vôo. Então, no ICEA houve desenvolvimentos que são importantes e que são utilizados até hoje.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Exatamente, Excelências. Retornando aqui à época que a gente... quando nós estávamos desenvolvendo esses *softwares*, os nossos especialistas do ICEA participaram muito desse desenvolvimento do nosso novo *software*, e que são... o ICEA é o Instituto de Controle do Espaço Aéreo, e não os que estão dentro do Instituto Tecnológico da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito bem. Um outro problema que é apontado por todos os representantes da Aeronáutica que aqui vieram tem relação com o problema, com a questão do idioma. Esse foi o primeiro ponto que nós verificamos, dentro daquela ótica do diagnóstico que eu aqui versava, como algo a ser refletido, objeto da nossa reflexão.

Nós levantamos que no último concurso para controlador foi exigida a prova, 15 perguntas de inglês, e que de todos os concursos para trás, nenhum deles, foi exigida qualquer pergunta em inglês.

Agora, o problema não é só esse. O que se agrava é que, na última prova, não houve qualquer pergunta em conversação de inglês. Eu penso que um profissional, por mais tecnicamente que esteja preparado para lidar com um instrumento, que tem que se comunicar com aeronaves, que sabemos, inexoravelmente, serão pilotadas por franceses, alemães, americanos do norte,



americanos do centro, que têm dialetos, sotaques diferentes... Então é preciso trabalhar muito esse pessoal.

Bom, enfim, eu, pela informação de que disponho, sei que 64 são aqueles que estão hoje em Guaratinguetá para o curso de formação, para virem a se tornar controladores, e nós sabemos que falta controlador.

Outro dia o Ministro, Sr. Presidente, dizia que vão ser colocados, introduzidos nos recursos humanos nesse campo, 600 novos controladores. Mas se fez um concurso agora em março, tem 64, não se anunciou outro concurso, quando virão esses 600 novos? Isso me preocupa bastante.

Então, eu acho que essa questão da fraseologia tão-somente técnica é insuficiente, absolutamente insuficiente ter o conhecimento. E precisamos que os controladores tenham domínio do inglês. E como está, não pode.

Estão aí, Sr. Presidente, um diagnóstico e uma sugestão. Nós aprovamos um requerimento aqui para fazer um *check-up* no aprendizado de inglês lá de Guaratinguetá. Eu não sei em que fase isso se encontra, mas isso é objeto de preocupação nossa.

Os senhores não acham que essa questão da formação no idioma inglês, que é o parâmetro universal, é crucial para se aperfeiçoar recurso humano? Já falamos do *software*, falamos do *hardware*, dos recursos humanos. Um problema nos recursos humanos é o inglês. Enfim, como é que se supera esse problema? Os senhores não acham que o concurso deveria exigir conversação em inglês e um pouco mais de conhecimento em profundidade no inglês? Essa é a pergunta.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sem dúvida nenhuma, o inglês é fundamental, e o curso de formação na escola de especialista é de apenas 2 anos. Então, a quantidade de matérias técnicas limita o tempo disponível para qualificação em inglês. Na minha opinião pessoal, isso poderia até ser um critério eliminatório no concurso que vai admitir, para que já entrassem pessoas pelo menos com um nível básico de inglês, no caso da capacitação ora em curso. O CINDACTA IV fez uma licitação, e a empresa EnglishTown, que fornece curso de



inglês pela Internet — em função das dificuldades naturais ali da Amazônia a gente teria que fazer o inglês chegar de forma mais fácil aos vários destacamentos — ela coloca em salas virtuais pessoas do mundo todo. Isso foi analisado pelo DECEA e considerado como um bom encaminhamento, uma vez o controlador vai acostumar seu ouvido a diferentes sotaques. Entretanto, há também que se registrar que a frequência dos controladores, apesar das licenças já estarem ali disponíveis, a frequência não tem sido de grande assiduidade. Eu tenho alguns controladores que estão realmente... que encararam o desafio de melhorar o seu inglês com muito profissionalismo, e, por outro lado, eu tenho controladores que estão levando isso de uma forma mais à parte, com uma lentidão não muito adequada. É difícil se motivar a pessoa a querer aprender inglês. Se a pessoa não quer ou tem alguma restrição de qualquer ordem, ela patina muito e não se desenvolve.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado, Coronel. Sr. Presidente, só para finalizar, eu queria reiterar a necessidade de se proceder a essa diligência em Guaratinguetá acerca do pessoal que está em processo de formação e que em breve estará à frente de uma tela e em comunicação com aeronaves dos mais variados campos do mundo que aqui chegam.

Enfim, esse é um problema, e a CPI se presta a apontar caminhos. Está aí um caminho, precisamos corrigir imediatamente isso e temos os meios para tal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, o Deputado Eduardo Valverde, começando às 12h12min e terminando às 12h22min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vou perguntar tanto ao Coronel Eduardo Antonio, como ao Coronel José Alves. Eu vou fazer algumas perguntas básicas, já que estamos aqui tentando compreender a estrutura aeroportuária brasileira e o sistema de controle do espaço aéreo, até para desfazermos alguns mitos ou algumas compreensões erradas, muitas delas em face da própria informação da imprensa. Temos de fazer um juízo de valor não em cima de informações de jornal e sim com base em informações provindas de fontes que supomos terem melhor gabarito para nos informar.



A pergunta que faço é no tocante a esse ponto que meu colega tocou, em relação ao inglês. Nós sabemos que nas comunicações internacionais, de órgãos de Estado ou de órgãos de controle, também se utilizam frases... a forma livre não é adotada. Você tem frases que são cifradas, frases que são costumeiras, porque até o universo de palavras utilizadas nessa conversa é muito limitado é estandardizado.

A pergunta que eu faço é se o quantitativo de frase estandardizada utilizado na comunicação no mundo todo... Qual o alcance desse quantitativo? Os nossos controladores têm o domínio no tocante a esse ponto, já que a forma não é livre, é uma forma standartizada, conhecida internacionalmente? Os nossos controladores têm domínio disso? O conteúdo dado pela Escola de Formação de Sargentos, especialmente da Aeronáutica, provém o conteúdo necessário para esse domínio? Domínio para fazer um trabalho profissional. Enfim, a pergunta é se é suficiente a instrução dada aos nossos controladores.

A segunda pergunta: desde quando a Escola Especialista da Aeronáutica forma controladores? A quantidade de controladores formados desde o momento, desde a origem, desde o começo até o presente momento. O padrão de ensino da Escola de Sargentos Especialistas da Aeronáutica, no tocante à qualificação profissional, está dentro dos padrões aceitos internacionalmente para a formação de controladores? O padrão, o conteúdo, a metodologia de ensino adotada é necessária e suficiente para formar bons controladores? No tocante ao *software* utilizado pela Aeronáutica, pelos CINDACTAs para o controle do espaço aéreo, esse *software* é atualizável? Está dentro dos padrões internacionais de aceitabilidade, que dê segurança ao usuário, ao usuário brasileiro de que esse *software* permite um bom controle?

O terceiro ponto, já voltando mais para a questão relacionada a acidente. Como o Legacy desligou o *transponder* — o avião viajou um bom período com o *transponder* desligado — o controle de defesa aérea não poderia tê-lo detectado? Era um avião que estava em vôo cego, sem uma identificação. O controle do espaço aéreo, a defesa do espaço aéreo não poderia tê-lo interceptado? Ou seja, ele está em vôo cego, não está detectado. Não poderia ter sido acionado o controle do espaço aéreo — defesa aérea, melhor dizendo, defesa aérea? Porque, da mesma forma que o Legacy desligou o *transponder*, outras aeronaves, para não serem



identificadas, em face de alguma conduta ilícita, poderiam fazer da mesma forma. E tem um controle de defesa que existe para isso, certo? Em algum momento, a defesa aérea fez a detecção, fez o contato com o Legacy?

E a segunda pergunta, nesse sentido: o que fazer, ou seja, qual é o mecanismo que se poderia ter, caso a defesa aérea não seja acionada ou não acione os aviões de interceptação, no caso similar de uma aeronave que, de maneira advertida ou de maneira inadvertida, desligasse o *transponder*? Ou seja, se repetisse novamente essa situação, qual seria a ação que deveria ser feita para evitar um novo choque? Qual é o mecanismo? Ou seja, depois da experiência tida recentemente com o acidente, quais seriam as providências que seriam tomadas para que fatos similares a estes que ocorreram pudessem ser evitado doravante?

A outra pergunta que eu faço é sobre a capacitação dos civis. Quem forma, quem prepara os controladores civis? O nível de qualificação dos controladores civis é similar, superior ou inferior ao dos controladores militares? E por que dentro desse sistema misto brasileiro ainda existem os controladores civis? Se o sistema nosso é militar, por que a licença dos civis? É um resíduo do passado? É uma necessidade do sistema? O sistema funcionaria nesse sistema misto, civil e militar, ou só funcionaria bem somente militar, ou só iria funcionar bem se fossem todos civis? Por que da existência desse modelo misto, qual a razão disso?

E a quarta pergunta, no tocante... Qual a opinião de V.Sas. no tocante à segurança do nosso espaço aéreo? Ela é confiável? Há espaço vazio no tocante ao CINDACTA IV? Existe buraco branco ou buraco negro no CINDACTA IV? Em que momento haveria esse buraco negro ou buraco negro? Os radares existentes, tanto os radares primários quanto os secundários, são suficientes na Amazônia para oferecer segurança ao vôo? Ou ela está em condições de detectar falhas no sistema que coloque em risco a segurança do espaço aéreo? Se existem falhas, ou se existem problemas tecnológicos ou de pessoal, quais as providências que estão sendo tomadas pelo CINDACTA IV e pelo CINDACTA III para corrigir essas falhas?.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - V.Exa. começou aqui falando do inglês. O inglês... Nós, tanto eu quanto o Coronel Carcavallo, como pilotos, recebemos uma formação de inglês para fazer o outro lado, para receber dos controladores quando... Em uma viagem ao exterior — eu não, desde o meu



acidente que eu não estou voando —, uma viagem ao exterior, com o inglês, o mesmo curso, o curso que é dado, o que a gente recebe, nós entendemos perfeitamente as fraseologias, essas fraseologias que são colocadas. Então, o padrão que é adotado é satisfatório para o controle das aeronaves em inglês, nos cursos que nós damos. Lógico que, se a escola recebesse um concursado já com um nível de inglês, o nosso trabalho posterior seria menor. Mas o curso que é dado na escola é perfeitamente aplicável ao controle do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - A pergunta que eu fiz, a origem dela é porque os jornais dão a entender — as informações são dadas — que existe uma liberdade de forma.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não existe.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Que você pode conversar longamente pelo rádio e falar da família, não sei do quê. Então, a direção dessa pergunta é essa: qual é o universo de frases que são utilizadas, se são frases que são padrões internacionais? Ou seja, nem o piloto e nem o controlador teriam essa liberdade de inventar forma e sim aquela que internacionalmente é aceita e reconhecida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de um minuto, nobre Deputado.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Exatamente, o curso que é aplicado tanto a pilotos quanto a controladores é um curso padronizado, com atestado, com certificado internacional para o controle de tráfego aéreo na língua inglesa. Então, ele é um curso aplicado no mundo inteiro e ocorre em todo o mundo, e ocorre em todo o mundo. Nós não estamos diferentes do restante dos outros países que precisam também controlar a língua inglesa. Então, ele ocorre em todo o mundo. A segunda pergunta que...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Só para complementar. Nós temos, dentro do volume de tráfego aéreo, diário, diuturnamente, um grande fluxo de tráfego internacional voando pelo País e eu tenho certeza de que ninguém ouve reclamações diárias com relação a inglês padrão que atende a esses tráfegos. Então, isso aí é uma prova de que o inglês que existe e que está sendo praticado, o inglês técnico, ele atende a essa demanda.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Diga-me uma coisa, uma pergunta no tocante a essa fraseologia. Obviamente que são palavras cifradas. O sotaque influenciaria ou vai influenciar o entendimento? São palavras cifradas, são padrões. Influencia o entendimento?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Desde que se mantenha dentro dos padrões que são estabelecidos, não. Quando a gente sai para um diálogo, como V.Exa. falou, aí, influencia. Mantendo-se dentro dos padrões do curso, que o curso é padrão no mundo inteiro, essa influência não existe.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Nós temos aqui, empresas de todas as nacionalidades operando no território nacional, obviamente falando com sotaques diferentes, e isso aí tem sido compreendido e o tráfego tem fluído.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Eu trouxe 2 exemplos na minha apresentação de 2 vôos internacionais que precisaram retornar, falando em inglês e em emergência, e não tivemos problemas nenhum, como não temos outros reportados nesse sentido. Quando a gente foge da padronização, sai para o inglês coloquial, aí sim, nós enfrentamos esse problema, porque o controlador está preparado para aquele conjunto de palavras, para atender ao controle de tráfego aéreo e atende perfeitamente. V.Exa. falou sobre quantidade, quantos controladores formados. Essa é difícil responder para V.Exa. Nunca trabalhei no ICEA, não sei dar essa resposta para V.Exa. agora, mas acredito que está sendo anotado para responder para responder a V.Exa. Formação. V.Exa falou da formação padrão do controlador. A formação do controlador, que ele recebe, logicamente também é um processo que está sempre sendo aperfeiçoado; da mesma forma que em qualquer outra área nossa, existe sempre um aperfeiçoamento. A formação que o nosso graduado recebe ela é muito boa. Nossa escola tem formação boa, mas, com certeza, estaremos nos aperfeiçoando, como todo o ser humano em qualquer área que trabalhe está sempre buscando se aperfeiçoar. Mas a formação hoje ela boa, ela atende. No caso do controlador, o que acontece com ele, principalmente o controlador militar? Ele sai da escola e quando vem trabalhar na escala, ele fica um pouco afastado do militarismo. Ele fica numa escala, onde ele se afasta um pouco da rotina, da organização, fica um pouco afastado da área militar. Por isso que,



talvez, haja uma diferenciação entre um controlador de um outro militar, graduado, formado até na mesma turma, porque esse seguiu uma carreira militar mais apurada. V.Exa. falou sobre o *software*, os padrões, se o nosso *software* aqui, o nacional, se ele é de padrões internacionais. Com certeza. Os padrões são internacionais e merecedores de elogios. V.Exa. perguntou se eles eram atualizados. Sim. O próprio *software* de Brasília está na versão V ou IV, não sei com certeza, porque eu estou no CINDACTA III, mas a versão a cada nova, até mesmo com os procedimentos de repórter, tanto de controlador, quanto de piloto, isso aí ajuda a gente a ir cada vez melhor. É um *software* nosso com padrão internacional.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Com relação a *software*, todo o *software* que entra em produção, ou seja, que é utilizado para controle de tráfego aéreo ele nasce em documentos de especificação, a empresa desenvolve o seu código e, em seguida, ele é submetido a uma bateria de testes para verificar se cada detalhe do *software* atende às especificações. Então, o que eu poderia dizer é que o *software* do DACTA IV, que é o que eu conheço mais, ele atende integralmente às especificações para os quais ele projetado. Agora, ele pode ser melhorado? A resposta é sim, ele pode ser melhorado e deve ser melhorado.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Continuando na pergunta que V.Exa. fez sobre acionamento da defesa aérea para interceptar o Legacy. A aeronave decolou do território nacional e tinha um plano de vôo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Era conhecido?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Conhecido o plano de vôo. Então, no momento em que o controlador que está responsável por ela não reporta para a defesa aérea que este tráfego teria saído de sua rota, sem por ela ter sido ordenado, a defesa aérea não trata esse tráfego como um tráfego que precise ser corrigido, se não haveria o reporte da incorreção, por exemplo. Então, a pergunta que V.Exa. fez é se a defesa aérea teria atuação nesse caso. Quando já existe um plano de vôo conhecido, quem está controlando essa aeronave é que tem que reportar, dizendo que ela não está obedecendo, está saindo dessa rota que ela estaria autorizada a fazer por motivos desconhecidos. Aí sim, a defesa aérea é acionada.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa pergunta precisa ser esclarecida. O radar que investiga um avião normal, que faz o controle do espaço aéreo é o mesmo radar que faz a defesa aérea, perfeito?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, a tela que o controlador militar do espaço aéreo está olhando é a mesma tela, similar tela, existente da defesa aérea. Esse pode não ver uma situação e esse outro pode ver. Se ele observar que existe uma situação de irregularidade, não poderia acionar o outro controlador? Qual a razão dessa pergunta? Porque situação similar a essa poderia e pode ocorrer novamente. Pode aparecer um piloto maluco, desligar o *transponder* e causar a mesma consequência. Então, o controle tanto da defesa quanto do espaço tem que estar preparado ou pelo menos ter esse elemento novo, que é um fato ocorrido, para encontrar procedimento que permita acionar ou ser acionado quando existir situação similar. Tanto essa situação de desligar o *transponder* pode ser feita de maneira não intencional, como de forma intencional para praticar algum ato lesivo e colocar em risco aí a vida de pessoas.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - É uma posição que poderemos levar para a próxima reunião com a Defesa Aérea para que seja sugerida essa proposição de V.Exa. Mas cada centro de controle tem as suas tarefas. Desde que aquele avião decolou, o controlador de defesa aérea já coloca uma identificação naquela aeronave como amigo civil. Já classifica como amigo civil. Então, ele sabe que para ele deixar, para ele perder essa classificação ele tem que receber uma modificação desse procedimento do outro centro que tem a tarefa dele de informar. Então, essa é uma proposição que levaremos à próxima reunião, que é feita anualmente com os órgãos de defesa aérea.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 12h30min e terminando às 12h40min. E aqui nós vamos, combinado com todos, levar até 13h, e retornaríamos às 13h30min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu gostaria de estabelecer um enfoque diferente daquele que meu antecessor, nas perguntas, colocou. Até porque, Sr. Presidente — e agradecendo a presença do Coronel



Eduardo e do Coronel José Alves pelas informações que têm trazido à CPI — me chamam a atenção as notícias de jornais. Aquilo que nós, ao longo desse tempo de trabalho na CPI, vínhamos desconfiando, e perguntando a respeito, vai-se confirmando. E hoje mais do que nunca, pela leitura dos jornais, estamos claramente com 2 do tripé que coordena toda a infra-estrutura do sistema aéreo brasileiro, ou o tripé que coordena o sistema aéreo brasileiro. Dois deles apontam na direção da ANAC como responsáveis pelo caos que vivemos nesses últimos tempos, especialmente neste fim de semana. Hoje, está aqui uma declaração clara do Brigadeiro Comandante da Aeronáutica, dizendo que... uma notícia de que a Aeronáutica voltou a pressionar a ANC, Agência Nacional de Aviação Civil, para reduzir o número de vôos no aeroporto de Congonhas, na Zona Sul de São Paulo. E num encontro de mais de 3 horas a Aeronáutica sugeriu 30 pousos e decolagens por hora como ideal para o controle de tráfego aéreo, para operação. Com a entrega da pista principal, na sexta, Congonhas tem 44 movimentações, o que exige sobrecarga dos controladores. Antes da reforma eram 41. Este é um dado.

Segundo dado: uma declaração nos jornais, do presidente da INFRAERO, dizendo que a malha aérea foi para o espaço. E cobra também da ANAC medidas na direção de resolver o problema da malha aérea para o nosso País.

Então, Sr. Presidente, veja só, aquilo que era uma desconfiança e uma denúncia, ainda sem muitas conseqüências, hoje se transforma numa questão real. A ANAC vai-se mostrando muito mais a serviço das empresas do que a serviço dos usuários. A responsabilidade na condução desse processo, sem dúvida nenhuma, é da Agência Nacional. É ela que é agência reguladora. Portanto, deveria ter tomado providências para a solução desse problema de congestionamento nos aeroportos que vemos nos dias de hoje. Nós chegamos a indagar várias pessoas aqui. Esse aumento de HOTRANs, de maneira quase informal, nos aeroportos de grandes movimentos, mostra, claramente, uma ação das empresas na ANAC e a ANAC atuando no interesse das empresas. É isso que vai ficando claro para mim, Sr. Presidente, ao longo desses debates que estamos tendo na Comissão.

Chegamos ao cúmulo de, nesse fim de semana, ouvir uma rádio que estava estabelecendo uma nova nomenclatura ou, pelo menos, mais fortemente agora, no trabalho das empresas aéreas na fusão de vôos. Fusão de vôos é o vôo marcado



para um determinado horário, um outro vôo para o mesmo lugar, meia hora, uma hora depois. Quando o vôo não está, totalmente, contemplado com todos os passageiros na aeronave, simplesmente, se cancela esse vôo e se passa para o horário da aeronave seguinte. Ora, Sr. Presidente, isso é uma concessão de serviço público. Por que com os ônibus é feito de maneira diferente? O ônibus sai no horário marcado, tenham quantos passageiros tiverem. Portanto, falta também aí uma clara e inequívoca ação da ANAC no controle desse tráfego aéreo. Há exagero nas HOTRANs autorizadas.

Então, estamos vendo, Sr. Presidente, que falta competência de gestão do sistema aéreo brasileiro. Essa é a grande verdade. Isso vai ficando cada vez mais claro no nosso entendimento. Então falta, sem dúvida nenhuma, autoridade do Governo, falta autoridade da ANAC na construção de um sistema aéreo adequado. É evidente que isso tudo, aliado à falta de investimentos na infra-estrutura aeroportuária. É isso que vai ficando cada vez mais claro nessa CPI. Essa CPI, Sr. Presidente, com mais ou menos disposição, está cumprindo um papel excepcional para a sociedade brasileira. Eu não tenho dúvida nenhuma. Eu queria, Sr. Presidente, se é que meu tempo ainda me permite, e com a benevolência que V.Exa. teve com o meu antecessor, que falou um pouco mais de 15 minutos, eu queria dizer ainda mais. A Aeronáutica, pressionando a ANAC para a diminuição de vôos; o presidente da INFRAERO dizendo que nessas ações há uma concepção clara de que, sem dúvida nenhuma, o espaço aéreo brasileiro foi para o espaço, isso faz concluir que nós estamos diante da necessidade de acionarmos, claramente, o mecanismo de gestão mais conseqüente.

Só para concluir esse pedaço da minha manifestação, quero dizer que há um artigo no *Jornal do Brasil* que conclui da seguinte maneira: *“Temos empresas aéreas se comportando como vans de lotação, à revelia do direito do consumidor”*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vanderlei Macris, V.Exa. sabe que tem oportunidade em que eu fico me perguntando quem é que está indo para o espaço nessa situação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois é. Sem dúvida, os usuários do sistema, meu caro Relator. Então, Sr. Presidente, essa é a questão que eu gostaria de colocar. E algumas perguntas que me sobram e que eu gostaria de fazer



às nossas testemunhas, os Coronéis que estão contribuindo conosco, é a respeito dos chamados tubulões, que a partir de agora foram incrementados no sistema. Qual a opinião de V.Sas. sobre isso e se os senhores concordam com essa manifestação do Brigadeiro da INFRAERO dizendo que o nosso sistema aéreo, realmente, está com esse problema e foi para o espaço. Essa é uma pergunta.

Outra questão importante é o ponto cego da Amazônia. Como é isso? Eu gostaria de uma explicação um pouco mais rápida. Existem problemas, pela palavra dos senhores.

Além disso, também, queria saber se depois do acidente houve mudanças na área de controle do CINDACTA IV para o CINDACTA I.

Outra questão é saber se os problemas que estamos enfrentando hoje, como disse um dos senhores, que não me recordo qual foi, estão em todas as áreas e em todos os CINDACTAS: a falta de controladores. Se essa perda de pessoal — engenheiros e controladores — não foi, ao longo do tempo, previsível em função da clara informação que temos do aumento de demanda do sistema de tráfego aéreo do nosso País. Além disso, os controladores não saem porque não tem mercado. Se não me engano, o Coronel Eduardo foi quem disse sobre essa questão. Eles controlavam o número de vôos e passaram a controlar menos vôos depois do acidente, evidente que temerosos de, como o senhor disse mesmo, sofrer uma ação de crime doloso como foi atribuído aos outros 2 controladores. Essa diminuição de número de vôos, por acaso, ela teria aumentado novamente? Porque o número de controladores é o mesmo, então teria aumentado novamente depois dessa decisão da Aeronáutica de implementar medidas para a solução do problema, quando o Brigadeiro, Comandante da Aeronáutica, volta, depois das suas medidas adotadas, suas baterias para a ANAC, que mostra incapacidade de gerenciar o sistema aéreo do País?

Eram essas as questões que eu queria, Sr. Presidente. E, se pudermos, ter a manifestação dos 2 sobre esses dados que apresentei.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bem, Excelência, os tubulões, eles, digamos assim, eles diminuem o leque de opções para as companhias aéreas. Porém, em compensação, eles agilizam o tráfego. Eles vão dar maior fluência ao tráfego por prevenir situações de cruzamento que demandam



maior atenção e maior coordenação dos controladores. Talvez haja realmente algum custo adicional para as empresas aéreas por terem que voar em altitudes que talvez não sejam as mais perfeitas para seus vôos, mas, sem dúvida nenhuma, eles foram criados para agilizar o fluxo de tráfego.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Traduzindo aqui para o popular, são aquelas vias expressas só para ônibus, né?

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Em geral, as aerovias têm duplo sentido. Então, é tráfego de ida num sentido e de volta noutro sentido. Então, para que as subidas e descidas dessas aerovias aconteçam, tem que haver coordenações, porque, às vezes, tem tráfego voando em níveis intermediários que não vão descer. Vão simplesmente cruzar uma área. Então, de forma a permitir que não haja excesso de coordenação, ou seja, excesso de preocupação dos controladores em coordenar esse tráfego, os tubulões criam normalmente situações de mão única em que a aeronave já entra praticamente num nível predefinido e vai percorrer toda sua rota dentro daquele nível. Com relação à segunda pergunta, sobre ponto cego na Amazônia, poderia dizer que, para os níveis de vôos em que voam as nossas aeronaves comerciais não temos pontos cegos. Eventualmente acontecem falhas de equipamentos. Qualquer radar pode falhar. Então, durante o tempo em que esse radar é recuperado, pode haver uma região que fica sem cobertura radar, mas isso não quer dizer que o controle não seja exercido.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Depois do acidente houve mudança de controle de vôo feito pelo CINDACTA IV, passando pelo CINDACTA I? Houve mudança?

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Não. Na região de transferência existe, talvez, mais coordenação agora, de forma preventiva.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas houve mudança depois do acidente?

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - V.Exa. diz assim de procedimento?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - De controle. Existia um determinado momento antes do acidente que era feito pelo CINDACTA IV. Depois, parte dessa área de controle, passou para o CINDACTA I. Isso houve?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para ajudar. É que o Sargento Wellington disse que tem um pedacinho da área de transição que o CINDACTA IV enxerga mas não controla e que o CINDACTA I controla mas não enxerga.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Sim. Isso já está solucionado. As informações dos radares do CINDACTA IV, que enxergam aquela região, estão agora replicados no CINDACTA I e funcionam perfeitamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Em relação aos controladores, o número de vôos que controlavam e que controlam agora. Houve um aumento. V.Sa. disse inclusive que os controladores até aceitavam mais tráfego.

O SR. EDUARDO ANTÔNIO CARCAVALLO FILHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso era previsível. E agora, com essa decisão da Aeronáutica, está aumentando de novo o número de controles de tráfego por controlador?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não. A Aeronáutica não pode exigir do controlador nada além daquilo que está nos regulamentos. Então, a prática de se controlar mais aeronaves era corriqueira, cotidiana e aceita pelos controladores, normalmente. Então, hoje a gente está limitado a cumprir aquele limite do regulamento, até porque é o que é calculado e estabelecido. O número 14 tem sido veiculado na mídia como um número cabalístico. Na verdade, ele é o resultado de uma fórmula matemática em que se leva em consideração tempos e movimentos em cada setor de controle distinto. Então, particularmente, no setor de Manaus, na região de Manaus, temos 4 áreas de avaliação, nas quais, por exemplo, uma dupla foi habilitada para controlar até 17 tráfegos em uma, 16 tráfegos em outra, 15 na terceira, e 14 na quarta. Então, nós mesmos, por iniciativa própria, resolvemos nivelar no 14 para que não houvesse questionamento com relação a ter uma equipe trabalhando mais do que a outra. Então hoje talvez esse número tenha decorrido disso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu queria, só para encerrar, dizer o seguinte: em função da manifestação que fiz, inicialmente, onde as coisas vão convergindo para a responsabilidade da ANAC de tudo isso que está acontecendo, eu estou apresentando um novo requerimento de convocação do Presidente da ANAC para estar novamente na CPI, Sr. Presidente. Eu queria



comunicar a V.Exa. e pedir a V.Exa., se puder, incluir na reunião de amanhã esse requerimento de convocação do Presidente da ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris, Sras. e Srs. Deputados, eu e o Relator Marco Maia já acertamos uma reunião amanhã com o Presidente da ANAC. Nós vamos levar essas sugestões que havíamos produzido aqui para melhorar a comunicação, melhorar o atendimento ao usuário. E vamos levar a ele, ao Presidente, a nossa apreensão pelo que está ocorrendo hoje no Brasil. Eu que sou tido como uma pessoa de certo controle emocional, pacato, calmo, que não perco o controle com facilidade...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Já está saindo do sério.

SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ontem, dei uma entrevista para a *TV Câmara* e, quando vi, estava falando alto, quase gritando, porque, parece, a paciência de todos nós já está chegando ao limite. Parece que soluções que a nós, que estamos de fora, nos parece assim tão simples, tão práticas, como desconcentrar os vôos... Se nós temos um aeroporto que está no limite de sua capacidade, como o aeroporto de Congonhas, o que custa espaçar esses vôos, tirar dos pontos de pico? Como é que um aeroporto como Congonhas tem avião comercial, aviação executiva que ocupa o mesmo controlador, o mesmo espaço aéreo, que ocupa... Quer dizer, um avião que vai transportar 2, 3 pessoas, ocupar o mesmo tempo, o mesmo espaço de um avião que vai transportar 150 pessoas? Parece que aí nós temos que fazer uma opção clara e rápida em favor do usuário...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Presidente...

SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por mais que seja vantajoso isso, do ponto de vista financeiro, comercial ou seja o que for, nós temos que pensar na população. E as coisas estão se arrastando. Lá se vão 10 meses, e não há uma solução prática. A verdade é essa. Como é que se concebe que um aeroporto feche e o País todinho entre em crise? Isso é inconcebível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso é questão da gestão do sistema, Sr. Presidente. É evidente que está cada vez mais claro.

SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, nós temos que ter mecanismos para, se há vantagens em haver essa maior conexão dos vôos, hoje, porque barateiam as passagens, isso é fato, nós temos que encontrar um ponto



ótimo, um ponto de convivência para que um aeroporto fechado não traga caos ao País inteiro. O que é isso? *“Ah, porque o aeroporto de Curitiba, hoje, tem nevoeiro”*. Aí o aeroporto de Recife, que não tem nevoeiro em época nenhuma do ano, muito provavelmente, vai ser prejudicado também? Isso é inconcebível. Quer dizer, nós temos que encontrar uma maneira para nesses casos as companhias aéreas terem aeronaves de reserva para poder fazer esse transporte. Porque senão é inconcebível isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - É por essa razão que nessa discussão tem que se envolver também o usuário. Porque isso pode... qualquer mudança na estrutura pode acarretar elevação de preço

SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Ser chamado o usuário que costuma ter acesso à aviação, andando de avião, porque ele vai poder pagar um preço maior.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Deputado Valverde, outra coisa que não se concebe é a absoluta falta de informação. Todos nós aqui já tivemos problemas em aeroportos. Você pode perguntar a 10 pessoas e nenhuma lhe dá informação nenhuma, de nada. Nem que vai chegar, nem que saiu, nem que está esperando, nem se foi cancelado, nem se está atrasado, solução nenhuma de nada. Não pode ser.

Com o sistema de informação que nós temos hoje disponível, não se concebem as falhas. Quer dizer, para nós nos parece um descaso completo, um desrespeito completo com o usuário. É inconcebível que não se tenha chegado ainda a uma solução.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para complementar a informação, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Voltando à pauta normal e ao equilíbrio normal...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só para complementar, Sr. Presidente, nós que passamos por tudo isso e temos os assessores...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós passamos todos os dias. A última vez que eu passei por isso foi agora, nesse final de semana...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vinha de Recife para Brasília, mas tive que ir para o Rio de Janeiro, porque o avião atrasou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, Sr. Presidente, nós, como Parlamentares, podemos contar com assessores lá no aeroporto para nos embarcar, para nos desembarcar, para resolver os nossos problemas. Imagine só aqueles cidadãos que não têm esse tipo de assessoria, que todos nós, Parlamentares, temos lá à nossa disposição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, só para complementar aqui a informação...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu nunca vi esse assessor. Eu nunca o vi. Se há, me avise, que eu quero ver.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para complementar...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para complementar a informação aqui passada pelo nosso Presidente: a reunião com a ANAC está marcada para amanhã, às 11h da manhã. Então, nós teremos duas sessões, não é Sr. Presidente? Às 11h nós faremos essa diligência na ANAC. Nós solicitamos que, se possível, haja lá também a presença da INFRAERO e de outros órgãos responsáveis pelo espaço aéreo. E às 14h nós teremos aqui a nossa audiência para votar requerimentos. Porque nós precisamos votar requerimentos importantes no dia de amanhã. Então, às 11h, amanhã, nós teremos essa diligência na ANAC, aqui em Brasília.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, em relação a essa reunião, eu gostaria de sugerir que ela fosse feita também, e no mesmo momento, com a INFRAERO — como o nosso Relator disse — e com as duas principais companhias aéreas. Porque se não se sentar todo mundo junto, não se vai encontrar uma solução para o problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, eu acho que V.Exa. está propondo uma medida prática. É muito pragmático o que V.Exa. está dizendo. E talvez nessa reunião com o Presidente da ANAC a gente pudesse articular uma



reunião para fazer aqui entre a companhia aérea, a INFRAERO e a ANAC. Mas nós temos que encontrar uma solução. É inconcebível ficar um negócio desse aí eternamente sem solução. E nos parece que não... Dar informações custa o que ao País? Não custa nada. Mudar, tirar o congestionamento em determinada hora de pico custa o que para o País? É preciso aumentar quantos controladores? É preciso comprar quantos equipamentos? Não é preciso comprar nada, não é preciso aumentar controlador nenhum. Pelo contrário, vai é facilitar a vida de todo mundo. Então, são decisões que não custam nada a ninguém. Não é preciso gastar fosfato nenhum, não é preciso usar inteligência excepcional nenhuma para botar isso para funcionar e acabar, ou pelo menos diminuir, esse problema que estamos vivendo.

Voltando ao *script* normal aqui, vamos passar a palavra ao nobre Deputado Rocha Loures. É só um desabafo, porque está todo mundo já...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas é esse Presidente que a gente quer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Começando às 12h51min, terminando às 13h01min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente, eu, ouvindo e participando desta nossa sessão de hoje, para não exagerar, resolvi olhar aqui neste aparelhinho da Internet a condição dos aeroportos. Pelo *site* da *Folha Online*, a gente percebe numa matéria que foi concluída às 11h24min que, pelo que está escrito aqui, por volta de 36% dos vôos do Brasil inteiro estão atrasados. Então, eu queria fazer esse registro e compartilhar essa informação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Acrescente-se a isso que até agora as informações que nós temos não têm nada a ver com controle de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não é motim de controlador, não é operação padrão de controlador.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - São outras causas advertências que não têm nada a ver com a questão central, que sempre foi dos controladores.



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E por conta disso, Sr. Presidente, eu, procurando participar desta sessão com a cabeça de passageiro, fico me dando conta de que nada do que foi dito aqui, senhores, alivia, conforta, acomoda e até mesmo explica o que está se passando no Brasil.

Eu, procurando entender que sentimento é esse, vejo que chegamos a um ponto em que, mesmo que o nevoeiro lá esteja — eu vim hoje de Curitiba pela manhã, e realmente lá estava um nevoeiro; o avião decolou porque já estava em solo, chegou na madrugada e, então, pôde decolar —, o sistema é seguro. Eu disse isso já algumas vezes na visita que fiz ao CINDACTA II, depois ao CINDACTA I. Provavelmente, se visitasse os CINDACTAs que os 2 comandantes dirigem, eu provavelmente — talvez, não sei: lá não estive — diria que voar no Brasil é seguro. Mas o sistema aparentemente não é confiável, ou na ótica do consumidor ou na ótica do usuário, não há mais desculpa. Faltam desculpas, faltam boas notícias para o nosso sistema. E essa é uma constatação que eu procuro fazer como passageiro.

E acho até, Sr. Presidente, que, em função da declaração do Brigadeiro J. Pereira ontem na INFRAERO, por passividade, ele deveria se afastar do cargo, ele deveria sair da INFRAERO, porque quem disse algo... Eu me senti ontem ofendido quando ele disse que o sistema foi para o espaço. E eu vi. Isso é um testemunho de quem não quer compartilhar. Pode ter sido um ato falho, como já aconteceu em outras situações. Às vezes fazem brincadeira com coisa séria. Mas eu acho que a gente chegou a um momento limite, Sr. Presidente.

Fico satisfeito em saber que teremos essa reunião amanhã. Não sei se ela será conclusiva. Acho que se voar no Brasil é seguro, a crise de credibilidade é muito grande. Até me desanimo a perguntar aquilo que tecnicamente não atende mais ao usuário brasileiro.

Então, eu vou basicamente deixar manifesta aqui a minha decepção, porque eu até achava, quando o Presidente Lula deu o comando e autorizou que, finalmente, após aquela seqüência de erros advindos do desastre, nós tivéssemos a retomada do manche, que novamente em cruzeiro voaríamos em tranqüilidade. Para nossa surpresa, isso não aconteceu.



Como nós estamos tendo greve no IBAMA, greve no INCRA, eu queria fazer uma pergunta aqui para ambos os comandantes: estamos tendo greve de controle aéreo, por acaso?

O SR. JOSÉ ALVEZ CANDEZ NETO - Não, senhor. No CINDACTA III não, senhor.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - CINDACTA IV?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, não existe greve, existe apenas um direcionamento a se ficar sobre a legislação, estritamente sobre a legislação.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Porque se for preciso, para recuperar... Eu não sei mais o que pode acontecer. Inclusive, hoje essa mesma matéria da *Folha Online* fala sobre os vôos internacionais. Parece que pela primeira vez os vôos internacionais chegaram a um nível de atraso, por Cumbica, muito grande. Eu sei que lá a condição climática é essa mesmo. Porém, quem sabe, daqui a pouco lá fora também estão dizendo coisas que não conferem, que não correspondem ao que a gente viu. E todos nós, Deputado Macris, Deputado Vic, Deputado Ubiali, todos nós tivemos... A gente atesta, e eu reafirmo — eu pego avião por causa disto; eu tenho 2 filhos —, eu acredito que voar no Brasil é seguro, mas cada vez mais complicado. Se nós não temos greve, então eu só posso imaginar que as coisas vão caminhar para um bom desfecho.

Srs. Comandantes, eu vou passando a palavra para o próximo orador, acho que é o Deputado Vic.

Eu não vou entrar, Sr. Presidente, na questão técnica. Só gostaria de deixar registrado que temos, me parece, informações suficientes com relação ao desastre aéreo, temos informações suficientes com relação ao quadro em que se encontra a desintegração do sistema, porque o sistema deveria ser integrado e aparentemente ele está desintegrado.

Eu queria que nossos comandantes que aqui nos honram com sua presença soubessem que esta turma que aqui vos ouve está disposta a colaborar na solução, porque de confusão a gente já está... Eu paro por aqui.



Queria agradecer ao Comandante José Alves Candez Neto, ao Comandante Eduardo Antonio Carcavallo e, sem mais delongas, passar a palavra ao meu companheiro. Não sei se é ele o próximo inscrito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu passo a palavra com muita satisfação para o meu companheiro Miguel Martini, agradecendo a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, começando às 12h58min e terminando às 13h08min, quando suspenderemos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, a *Folha de S.Paulo* afirma hoje que o *transponder* foi desligado sem querer, e quem diz isso é a própria FAB. Os senhores confirmam isso?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu não tenho nenhum conhecimento oficial de que a FAB tenha afirmado isso. A comissão de investigação que poderia se manifestar, mas eu não tenho informação oficial de que isso tenha acontecido.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Eu também tenho a mesma opinião que o Coronel Carcavallo, Excelência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A *Folha de S.Paulo*, hoje ...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente, o Deputado Vic usa o restante do meu tempo, porque eu acho que eu não esgotei, é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *Transponder* do jato...

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - V.Exa. já tinha passado tempo para ele, não é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah! Não, é que eu pedi...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas nós vamos até 1h30min, não é, Sr. Presidente, como V.Exa. sempre faz. Vai dar para todo mundo falar. O senhor tem sido...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, sempre nós vamos até 12h30min. Hoje nós estamos ultrapassando o tempo aqui e vamos até 1h.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem sido de uma compreensão, até porque é importante.

A *Folha de S.Paulo*, de hoje diz: "*Transponder do jato Legacy foi desligado sem querer, diz a FAB*". E eu gostaria de uma confirmação da FAB. *Folha de S.Paulo* de hoje. E a FAB, já que eu tenho também uma informação, a FAB desmente.

Eu queria saber. Já que há tantos representantes da FAB aqui, eu quero saber quem está com a razão, A *Folha de S.Paulo* ou a FAB.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. já trouxe a informação e a contra-informação. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu quero só saber agora uma informação oficial da Aeronáutica. Até aqui o que nós temos é uma matéria no jornal, em que eu confio, e também informações de que foi desmentida. É importante para o Relator, eu acho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero até dizer que quando saiu essa informação, eu fui atrás de outras informações. E é uma análise que tem sido feita de que talvez os pilotos, com o intuito de acertar a frequência do rádio, tenham desligado, com isso, o *transponder* ou registrado errado a frequência, colocado a frequência do rádio no *transponder*. É um pouco a explicação que está dada. Mas não há nenhuma informação oficial. Inclusive a FAB está desmentindo a possibilidade dessa análise: que não foi feita, que não há essa averiguação com esse nível de precisão até o momento .

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Outra pergunta que eu queria fazer: 2 controladores de Recife foram afastados porque participaram de um encontro sul-americano em Brasília. São eles os controladores De Castro e Bessa. Eu pergunto: é verdade isso, ao comandante do CINDACTA de Recife?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor. Foi bom que o senhor colocou essa pergunta. Agradeço...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para esclarecer.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - ... para a gente esclarecer, que eu já soube hoje pela manhã que essa notícia veiculou. O Sargento Bessa está de férias, saiu de férias nesse final de semana. Já estavam previstas as férias dele, ele está



de férias. O Sargento De Castro, ele esteve nessa reunião aqui em Brasília com uma ordem de serviço e recebendo diária da Força Aérea para participar de uma atividade no CINDACTA I. Ele não participou dessa atividade no CINDACTA I e se dirigiu a esse encontro. Então, isso foi o que aconteceu. Ele não está punido. Ele está com uma ficha para se justificar e não é sobre esse assunto ainda, porque eu estava me preparando para vir para esta Casa, ainda não conversei com ele sobre este assunto. Este assunto vai ser no meu retorno.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Coronel, eu lhe pergunto, porque meu tempo é... houve orientação do comando da Aeronáutica para que os controladores não participassem desse evento?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não houve. Então, isso que é importante. Se não houve, não vai haver punição por isso.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não houve....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, ele está dizendo que ele veio para participar de uma atividade oficial no CINDACTA I, paga com passagem da Aeronáutica, e que ele não cumpriu.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - É um pouco diferente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É isso que eu entendi?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Exatamente. O Sargento Bessa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele não cumpriu a sua missão. Foi...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! O contrário.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - O Sargento Bessa veio para a reunião, veio por meios próprios e veio com o dinheiro dele. Problema nenhum. O outro utilizou-se de uma passagem e de diária da Força Aérea do País para vir fazer um trabalho no CINDACTA I e não estava lá cumprindo essa missão. Foi participar da reunião sem que seus chefes soubessem disso. É diferente. Um caso é diferente do outro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo, com certeza.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Mas ele...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se forem punidos, não é por isso...

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não seria pela participação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... não é pelo fato, mas porque é um desvio de função.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Exatamente isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não houve nenhuma orientação da Aeronáutica para que nenhum controlador, vamos assim dizer, que estivesse sem estar de serviço participasse disso aí.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria de fazer uma pergunta ao Coronel Carcavallo. Eu tenho aqui a transcrição da sua conversa com o piloto.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa transcrição está em inglês aqui. O piloto diz assim: "*TCAS was off. The TCAS was on*". O que o senhor entendeu quando ele disse isso aqui? "*TCAS was off*". Está desligado. Aí ele diz: "*The TCAS was on*". Está ligado.

O que o senhor entendeu disso aí quando ele disse isso? Aí o senhor diz assim: "*Okay, was on, but no*". Aí o senhor diz: "*Não há nenhum sinal reportado*".

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Exato. Porque a transcrição ela mostra o que foi falado, ela não dá exatamente o *timing* preciso dessas colocações. Então, ele responde que "*was off*" primeiro, existem alguns segundos em que eu tenho a impressão de que ele conversa com alguém...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - ... e depois ele volta dizendo que "*was on*".

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor disse...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Aí eu falei: Poxa, então estava *on*, porém não alarmou? Essa foi a intenção da pergunta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, mas aí o senhor diz assim: "*Okay, TCAS for sure was turned on. Okay?*" E aí o piloto diz "*Okay!*" O que o senhor entendeu nessa forma, nesse inglês dele?



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Na primeira colocação eu estava perguntando se o sistema TCAS *was on*, e aí ele respondeu que estava *off*. Quando ele mudou e falou que estava *on*, eu falei: *“Poxa, então, se estava “on”, não houve alarme”*. Então, eu questionei ele em cima disso aí. O entendimento inicial, o primeiro entendimento foi que estava desligado. Logo em seguida ele corrigiu e mudou para *on*, e eu tentei perguntar: *“Okay, estava on, mas não alarmou?”* Se ele estivesse *on*, ele teria que ter alarmado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor diz assim: *“Okay”*. Aí o senhor pergunta: *“O que mais eu tenho pra perguntar?”*

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor faz essa pergunta.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, eu estava conversando com o pessoal ao lado aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, o pessoal que estava do seu lado. Pois então, o que o senhor entendeu disso aí? Porque o piloto disse: *“We’re never able to get a response back to us”*.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Isso. Ele tentou conversar com Brasília. Ele ouviu a frequência que ele deveria chamar ao entrar no centro amazônico até o terceiro dígito e não ouviu os decimais restantes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, mas é isso que eu tenho aqui. O senhor me permite, Sr. Presidente? Eu ainda tenho mais 1 minuto, 2 minutos, eu acho, 4.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tinha o tempo do Deputado Miguel Martini, mas ele está dizendo que não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, não?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu havia cedido o restante do meu tempo para o Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E como eu fico nisso? Eu paro aqui?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, já está aí.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já estou aqui, fico. Oito minutos antes do acidente, da colisão, o co-piloto tenta contato 12 vezes e não consegue. O senhor acha que isso foi uma zona cega?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não posso dizer que é uma zona cega porque outras aeronaves voando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com quem ele estava tentando contato?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Com Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com Brasília.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Ele não estava ainda na região do CINDACTA IV.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí, na décima terceira tentativa, ele tem esse contato que o senhor falou que ele não entendeu os últimos 2 números.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso aí ele estava falando com Brasília.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Com Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que ele não entendeu esses 2 últimos números, não é isso?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Exato.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Depois ele continua tentando por diversas vezes e aparece aqui na transcrição "*Som squelch parando*", ou seja, aquele barulho, e sem controle. Isso aí é uma falha de comunicação.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, não posso afirmar isso porque eu não conheço a análise que foi feita sobre a situação com Brasília. Eu conheço bem a que foi feita com Manaus porque eu participei dela. Agora, quem tem o conhecimento global disso aí é a equipe que está conduzindo a investigação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Agora, aqui há, por exemplo, de Manaus a conversa entre... O que é AIS-CC?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - AIS-CC?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. Aqui é um diálogo entre ACC-AZ, que é o seu...

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Aí a ACC seria a Rádio Cachimbo, ou seja, a estação em Cachimbo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Aí não é uma base aérea, como se andou veiculando. É um centro de provas que tem uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Conversando com o seu CINDACTA, com ACC-AZ.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Exatamente. ACC-AZ.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui ele diz que houve um fazendeiro que reportou a queda de um avião grande.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso ele diz às 21h30min; 21h30min Zulu são duas horas depois do acidente, 1 hora e 45 minutos depois do acidente. Quer dizer, por que somente duas horas e vinte depois do acidente, vocês, quer dizer, a Aeronáutica resolve recolher os controladores e tirá-los dos consoles? Eu não entendi a explicação de um dos Bombeiros que vieram depor aqui de por que duas horas depois, nós temos aqui, ele pede que sejam retirados do console e saiam do controle.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - O senhor se refere aos de Brasília?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu acho que todos, porque aqui tem ACZ-AZ, ACZ-RE, que é Recife, e tem BS também aqui.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Então, assim que nós tomamos conhecimento do pouso de emergência...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria saber quem deu essa ordem para que eles saíssem dos consoles.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, esse é um procedimento padrão. Sempre que ocorre um acidente, aquela equipe é substituída imediatamente. Então, no caso de Manaus, o controlador não cometeu nenhum erro, mesmo assim ele foi retirado da posição e...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas 2 horas depois, só?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, acredito que foi menos. Eu não sei precisar exatamente quanto tempo depois. E talvez a primeira atitude que eu tenha tido quando soube que havia uma aeronave desaparecida foi acionar o psicólogo para exatamente para ouvi-lo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O psicólogo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - O psicólogo do CINDACTA IV para ouvi-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Agora vamos ao nobre Deputado Miguel Martini e encerramos por aí.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu queria começar perguntando ao Comandante do CINDACTA IV... O nome de guerra é?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Carcavallo, com 2 eles.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Carcavallo. Coronel Carcavallo, nós temos... A primeira pergunta é: como está funcionando o radar no ACC Amazonas, no centro de controle sob sua direção?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Como eu falei inicialmente, não é um radar, é um sistema de radares. Nós temos hoje 25 radares de rota e mais 2 radares de terminal. Então, os de terminal atuam em Belém e Manaus, e os de rota cobrem toda a região amazônica, com uma cobertura completa acima do nível 300. Tem funcionado bem, os radares, principalmente os fabricados pela Raytheon, tanto os primários quanto os secundários, que são radares extremamente estáveis, de boa qualidade, apresentam poucos problemas técnicos e têm se comportado muito bem.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - No dia 14 de maio de 2007, tem um documento que foi assinado pelo tenente especialista em controle de tráfego aéreo Renato Wilson de Souza e também pelo Tenente-Coronel Leônidas de Araújo Medeiros, que, diante das diversas reclamações das pistas dos radares ou mostrarem altitudes variando indevidamente ou até mesmo sugerindo que em alguns casos até os *plots* teriam se fundido, sugerindo uma colisão e que nada disso



tinha acontecido, então houve uma recomendação para que não se utilizasse o serviço radar. Isso aconteceu por quanto tempo e quão repetitivo tem sido isso e desde quando?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, vale uma explicação: o serviço radar, da forma como ele é nominado, precisa dos radares em boas condições de funcionamento e permitem com isso uma aproximação muito maior das aeronaves, ou seja, a separação de uma aeronave para outra...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sei, isso nós sabemos. Nós estamos falando mais é que as etiquetas teriam se tocado, e as altitudes teriam variado indevidamente, botavam no 410, 390 e coisa parecida com isso.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E deixou o controlador com estresse. E, a partir daí então, foram relatados, foram feitos relatos e, diante desses relatos, foi sugerido, me parece... E aí eu queria saber dessa informação, quanto tempo ficou essa insegurança, onde poderia se fazer um serviço convencional, mas utilizando a informação radar, poderia fazer em alguns casos vigilância e radar, mas não poder fazer vetorização radar.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso que eu queria saber.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, nós temos reporte de alguns poucos casos em que no exato momento em que uma aeronave está passando por cima de outra, ou seja, está havendo uma transição não de níveis, mas apenas uma ultrapassagem, uma aeronave mais rápida sobrevoando uma aeronave um pouco mais lenta, nesse exato momento em que ela está ultrapassando aqui existe, eventualmente, troca de informações de etiquetas. Isso aí é um fato técnico, mas é explicável, porque a resposta dos *transponders* é um sinal binário que, se transmitido praticamente ao mesmo tempo, não permite ao radar discernir exatamente o que está vindo de um ou de outro. Mas é uma situação transitória, que dura por pouquíssimo tempo, eu diria que não passa, por exemplo, de 10 a 15 segundos de confusão, se é que eu posso colocar assim. Mas, considerando que a aeronave, ela vem mantendo um nível estabilizado e momentaneamente aparece como estando num nível errado e em seguida ela



continua aparecendo num nível estabilizado, eu não vejo nenhum motivo para alarde ou para desespero. Se ela tivesse, por exemplo, gradualmente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A pergunta objetiva é: desde quando isso vem ocorrendo, se parou de ocorrer, diminuíram essas ocorrências desse tipo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - São manifestações técnicas que podem ocorrer a qualquer momento. Ainda não existe uma forma técnica de se evitar esse tipo de problema, porque, como eu expliquei para o senhor, são 2 *transponders* respondendo interrogações ao mesmo tempo, e essa informação chegando ao equipamento de solo elas acabam se confundindo, mas são transições momentâneas, que não afetam a segurança.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas essa recomendação aqui de não fazer esse serviço radar.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, por esse motivo não procede esse tipo de argumentação.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E quais eram os motivos então?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Para não fazer serviço radar? O principal deles eram indicações de variações de proa e velocidade. Agora, a nossa legislação estabelece que as separações mínimas para serviço radar... estabelece separações mínimas para serviço radar e para serviço não radar. E essas separações elas não estão em questão. As posições dos aviões, elas não estão variando na tela, elas estão aparecendo exatamente onde os aviões estão. Entretanto, a direção que aquele avião está naquele momento ou a velocidade que ele está cruzando naquele momento existem variações. O *software* pode ser melhorado para procurar minimizar esse tipo de variação, deve, inclusive, ser melhorado, mas são informações que não chegam a afetar... não ferem as regras de separação para o serviço radar. Lembro que durante o tempo...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então em nenhum momento deixou de prestar serviço radar no Amazonas?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Esse é o detalhe: em nenhum momento se deixou de utilizar o radar para o controle do espaço aéreo na região amazônica.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, eu fiz a pergunta serviço radar.



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Tá. Se passou a utilizar serviço não radar apenas como uma medida de aumento de segurança. O serviço não radar apenas diz respeito à separação de tráfego.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não tem nada a ver com não utilizar o radar para o controle...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas fica claro para nós aqui, com a fala que V.Exa. está tendo aí, de que o radar ou ele estava inseguro ou ele estava necessitado de uma melhor ajuste e que ele não oferecia a segurança necessária para se fazer um serviço radar, quer seja vetoração ou vigilância.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Certo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Em razão disso, em razão dessa incerteza ou insegurança, foi tomada a medida correta, que é a segurança do vôo fazendo pelo serviço convencional, utilizando o serviço... a informação do radar. Está certo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim. Então, durante esse tempo em que se operou...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A pergunta é: desde quando isso ocorre e a partir de quando isso deixou de ser ou ainda continua?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu não tenho uma data precisa, mas eu diria que desde o começo deste ano, janeiro barra fevereiro, se começou a atuar com o serviço não radar em algumas regiões. O CINDACTA IV possui 14 setores de trabalho. Em alguns setores então a gente passou a operar não radar e iniciamos um processo de averiguação dos motivos que estavam levando àquelas variações de pré-velocidade. Por 3 vezes o DECEA mandou os melhores especialistas que nós temos no sistema, pegou gente do Rio de Janeiro, de Brasília, e levou ao CINDACTA IV para ajudar a fazer essa calibração fina do sistema, e essas equipes concluíram, ao final, em relatórios que nós já dispomos, que o sistema poderia operar radar normalmente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E está operando radar, serviço radar normal, vetoração e vigilância?



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Hoje está operando serviço radar normal.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Hoje a partir de quando? A partir dessa visita?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - A partir da última visita, que foi há questão de uns 10 dias, eles estavam operando normal. Eventualmente, quando algum radar entra em manutenção, naquela região, naquele setor específico, se opera não radar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas isso é normal.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Isso é normal.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A pergunta é: o senhor disse aí que um controlador que sai da escola de especialista, ele, com 6 meses, já está operando lá no ACC Manaus?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Entre 6 e 8 meses é o tempo médio, porque se nós conseguimos, assim que ele...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Operando?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Operando. Ele pode estar operando se tudo der certo, vamos dizer assim. O controlador, quando sai da escola, ele tem férias regulamentares. Então ele já tem um mês, ele tem a transferência...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, eu estou considerando só o tempo de operação mesmo. Vamos imaginar, ele saiu controlador de vôo, ele tem a teoria toda na cabeça, já sai com o peso 01 agora da escola especialista, certo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele vai para o centro, está certo? Ele direto já vai fazer o curso de radar? Ele não faz um estágio ali um tempo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Ele vai para o ICEA, ele vai fazer simulação no ICEA, ele vai fazer os cursos que o senhor deve conhecer, o OP15, o OP16. Ele faz esses cursos e, em seguida, ele vai para ...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sem ter ido para o controle de vôo antes?



O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim. Eventualmente... Como os cursos nem sempre começam logo em fevereiro, normalmente começam em março ou abril, nesse tempo que eles ficam livres lá eles fazem estágio em torre de controle. Eles vão se ambientando à área, de forma a aproveitar aquele tempo lá.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ambienta quando? Porque 6 meses para ele operar... Um curso de radar ele vai levar o quê? Oito semanas, 7 semanas? Quanto dá esse curso de radar, esse de OP15, OP16?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Eu não tenho aqui de cabeça exatamente a duração dos cursos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais ou menos. Mas não são 6 meses.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Não, não são 6 meses, é na faixa de 3 a 4 meses, se não me engano.

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - São 408 tempos, Excelência, mas...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Dá quanto por mês, para a gente ter o cálculo?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Uns 4 meses?

O SR. JOSÉ ALVES CANDEZ NETO - Por aí, uns 4 meses.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é. Então ele sai da escola, ele vai fazer 4 meses, ainda tem as férias dele, e em 6 meses ele já está operando?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Mas não sozinho. Ele vai entrar em operação...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele não está operando. Ele está aprendendo a operar, então.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Ele faz um estágio, supervisionado por um instrutor, ele senta na posição e opera supervisionado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É. Mas isso não é operação, isso é estágio. Quem está operando é o que está do lado dele.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Bom, então, digamos que, talvez, aí mais 1 ou 2 meses seria o tempo para ele operar sozinho. É isso o que o senhor quer dizer?



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E já faz isso? Essa é a minha pergunta. Porque não é possível botar alguém para operar nesse período. O meu espanto é nesse sentido. Um controlador que saiu da escola, que não teve a experiência na torre de controle, não sabe nem direito como é um controle de aproximação, ele sabe daquelas teorias que aprendeu, já vai trabalhar no Centro e tem que trabalhar com um ano, menos de 1 ano, 6 a 8 meses, como V.Exa. disse aqui?

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer, se é para operar, se é para estagiar, o.k., não é? Porque antigamente, quando se zelava muito pela segurança, 6 meses ele ficava só olhando o radar, só olhando o radar. Depois de 6 meses olhando o radar, aí ele ia então para São José para fazer o curso e voltava para ficar só falando ao telefone, depois de muito tempo. Então, o que percebemos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso era certo?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais que correto, porque nunca havia problema, mesmo sem os equipamentos que nós temos hoje: os equipamentos eram absolutamente deficientes. Então, o que percebemos, e aí eu queria, sei que nosso tempo é extremamente reduzido, dizer que o sistema, já está ficando claro para todo mundo — pela fala, até o Presidente perdeu a paciência hoje, o que não é comum, não é?, segundo ele mesmo —, é que o sistema tem vários componentes com deficiência. Vários, em todos eles: quer seja no DECEA e, quando falamos, falamos de formação de pessoal, falamos de quantidade de pessoal, falamos de equipamento, quer seja na ANAC, que é um desastre esta ANAC. Acho que a extinção da ANAC talvez seja o ideal que nós façamos agora, pelo menos se não tiver a extinção da ANAC que separemos, voltemos o DAC para ser um organismo executivo, não uma agência reguladora. Não pode ser. Está certo? Quer seja a INFRAERO, que nós vimos um presidente que, primeiro, ele chama os controladores de Bin Laden, depois ele diz que já foi para o ar, já foi para o espaço. Quer dizer, nós estamos identificando que uma série de deficiências estão ocorrendo. E volto a dizer aqui: está caindo tudo no colo da Força Aérea Brasileira, indevidamente. E aí temos que ser capazes de começar a dizer, com clareza, as



coisas que estão acontecendo para nós fazermos as correções. Não precisamos nos defender. A Força Aérea Brasileira não precisa se defender, ela precisa mostrar o real que está acontecendo. Porque ela não fabrica dinheiro, ela depende do dinheiro que entra para fazer investimento. Então, o que temos percebido é que não houve planejamento ao longo do tempo e há um déficit de controladores de vôo, sim. Há um déficit reconhecido.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E, em razão disso, nós temos que botar as pessoas novinhas que saem da escola para operar logo senão não tem operador.

O SR. EDUARDO ANTONIO CARCAVALLO FILHO - Exatamente, Deputado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa é que é a verdade e estou querendo chegar nesse ponto. Não é normal botar uma pessoa para operar com só 1 ano de trabalho. Não é, porque não viveu as experiências. Numa situação regular normal, céu de brigadeiro, tudo maravilhoso — não é? —, está bem, vai operar. Mas um probleminha que acontece desespera, sabemos que isso acontece.

Então, esses problemas, ou nós os enfrentamos, e não adianta ir lá conversar com a ANAC, porque não vai resolver absolutamente nada, já profetizo aqui, vai voltar e vai continuar a mesma coisa. O que precisamos é, sim, ir ao Governo encontrar uma alternativa para esse sistema voltar a funcionar. E fico pensando aqui: quem vai querer ser controlador de vôo militar a partir de agora? Este é que é o grave problema. Porque agora dizem que é um crime doloso. Controlar vôo, agora, passou a ser um crime doloso. E antigamente nós tínhamos toda a proteção. Agora, essas coisas não se controlam mais. Então, quem é que vai controlar vôo? Quem é que vai querer fazer isso? Não é? Principalmente, agora. Os novos contratados, agora, estão ganhando na faixa de 3,5 a 4 mil reais, o que é justo. Mas porque ele vai somar o que ele ganha na reserva, que vai dar uns 6, 7 mil reais. Agora, para ganhar 2 mil reais quem é que vai querer ser controlador de vôo, saber que se ele falou, se ele se distraiu por 30 segundos ou 1 minuto ele vai ser culpado dolosamente por não ter feito o trabalho? E, às vezes, isso é o que acontece quando o controlador está operando lá e fundem-se os alvos e aparece aquela coisa “bateu”.



Até ele perceber que não bateu, 15 segundos é uma eternidade. Essa é que é a verdade. Quinze segundos para ele é uma eternidade. Aí quando vem o próximo que vai fundir ele fala: “*Não, foi a mesma coisa do outro*”. Daqui a pouco ele está achando normal uma situação que ele nunca poderá achar normal.

Então, eu acho que nós, a CPI, tem um papel, sim, e eu vou continuar batendo nessa tecla porque a cada dia nós ficamos mais convencidos: esse sistema que funcionava bem no passado, que foi desarticulado, não foi rearticulado. E nós precisamos rearticular esse sistema e dizer para a sociedade brasileira em alto e bom tom: não é um problema de militares, não é um problema da Força Aérea, é um problema do sistema. Só que a sociedade não está com essa percepção, a sociedade ainda está achando que se prendeu 12 ou 14, afastou 2 ou 3 vai resolver o problema. E não vai, não vai.

Então, eu queria dizer, e não tenho mais tempo para falar, que lamentavelmente o que estamos vendo é o somatório de falta de planejamento, de falhas nos diversos atores, na falta de coordenação, está acontecendo isso. Só isso.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Acho que aproveitando aí a indagação, eu fiz uma no tocante a esse sentido: a quantidade de controladores formados pela escola de sargentos especialistas da Aeronáutica. Porque para saber, hoje, para, de maneira categórica, fazer a afirmativa de que o número de controladores é insuficiente, temos que avaliar o que foi formado, desde o surgimento da escola até o presente momento. Porque estamos colocando aí, imputando, aí pelos argumentos, à Aeronáutica essa responsabilidade. Eu creio que a quantidade — eu não tenho dados —, mas eu creio que a quantidade de sargentos especialistas formados nessa especialidade já vem de uma data muito antiga, muito antiga, certo? Desde que foi fundada a escola essa especialidade existe. Então, acho que cada turma de 30 é formada anualmente. Essa escola existe desde 1970, praticamente. Então, é uma boa quantidade de tempo para formar uma boa quantidade de controladores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, não havia razão logística, razão lógica de se afirmar neste momento que existe falta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Existe falta e eu digo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, espera aí, espera aí... E nem a formação...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... porque a própria Aeronáutica contratou 300 militares, ex-controladores da reserva para cobrir.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Onde está esse pessoal, então?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A OACI reconhece que há um déficit de mil controladores de vôo no sistema de tráfego aéreo brasileiro.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E onde está esse pessoal?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Este é o organismo internacional que reconhece isso. Há um problema que é grave porque não só os militares que estão indo para a reserva, mas uma grande quantidade de militares, pelas circunstâncias, vai acelerando o seu afastamento na Força Aérea Brasileira e o tempo de reposição não é suficiente. Quando a INFRAERO fala...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa afirmativa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só um instante.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ... eu creio que não é correta. Certo? Não é correta...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É só por crença. Porque os números, eu solicito a V.Exa. que pegue os números para nós trabalharmos em cima de números...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Mas qual a informação?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... ao invés de trabalharmos em cima do que eu acho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos evitar o debate. E nós temos um outro convocado agora para as 13h. Já vamos quase... Então, somos obrigados a pedir desculpas e passar para as 14h.

Sendo assim, nós queremos agradecer ao Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, Comandante do CINDACTA III, agradecer ao Coronel-Aviador



Eduardo Antonio Carcavallo Filho, que é o Comandante do CINDACTA IV, a presença hoje nesta CPI. S.Exas. nos trouxeram informações importantes para o nosso relatório. Esta CPI agradece a presença a V.Exas. e vai utilizar essas informações para poder produzir o seu relatório.

Sendo assim, declaro suspensa a reunião, reiniciando, impreterivelmente, às 14h, com o novo convocado.

(A reunião é suspensa.)

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

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

“Compromisso oral

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

Nós vamos passar a palavra ao Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, para fazer a sua explanação, pelo prazo de 20 minutos, fazendo a observação de que esse prazo aqui, Comandante Célio, tem sido bastante elástico. A Mesa tem sido completamente tolerante. V.Sa. se sinta à vontade para utilizar o tempo que julgar necessário para fazer a sua apresentação, de forma que fique claro a todos.

Sendo assim, então, passo a palavra ao Comandante Célio, para fazer a sua exposição.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Muito obrigado, Deputado.

Exmos. Srs. Deputados Marcelo Castro e Marco Maia, Presidente e Relator da CPI da Crise do Sistema do Tráfego Aéreo, autoridades e demais Deputados, senhoras e senhores. O Sindicato Nacional dos Aeronautas, como a instituição de representação legal dos aeronautas brasileiros no País e no exterior, neste último caso, como associação-membro da IFALPA, International Federation of Air Line Pilots' Association, e da FLAP, Federación Latinoamericana de Pilotos, vem a esta Casa Legislativa na busca de uma solução definitiva para a crise que ora vive o setor aéreo, mas, sobretudo, para trazer a apreensão da nossa categoria profissional com as ações de força utilizadas pelas autoridades aeronáuticas, as quais têm trazido uma expressiva carga de estresse adicional à comunidade de



aviação civil e criado no Sistema de Controle do Espaço Aéreo brasileiro um ambiente de trabalho extremamente adverso à boa condução do exercício profissional dos controladores de tráfego aéreo. Uma das maiores referências de boa gestão administrativa da história contemporânea mundial, o Prof. Peter Drucker, austríaco de nascimento e que fez sua fama profissional como consultor de administração nos EUA, quando lecionava nas universidades já nos ensinava que *"o gerenciamento produtivo é a substituição dos músculos pelo pensamento, do folclore e superstição por conhecimento e da força por cooperação"*. E é isto que devemos propugnar na Aviação Civil brasileira. Vale registrar que, mesmo com a prisão de um militar, controlador de tráfego aéreo, e o afastamento de outros tantos, conforme amplamente noticiado pela imprensa e confirmado pelas autoridades, não nos livramos dos atuais transtornos no Sistema de Controle do Espaço Aéreo no Brasil. Isto merece uma reflexão mais aprofundada sobre a questão, a qual deve ser feita pelos que têm o poder em suas mãos, considerando a longevidade da crise e as suas conseqüências que no momento ainda são imprevisíveis. Apesar de considerarmos o espaço aéreo brasileiro seguro, razão pela qual os nossos pilotos, como co-responsáveis pela segurança de vôo, ainda continuam decolando nossas aeronaves comerciais, preocupa-nos a ausência total de uma ação contundente para se interromper esse processo de gestão administrativa operacional que, além de degradar as relações laborais, referidas anteriormente neste texto, não tem admitido os evidentes desajustes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo do País. Estes desajustes sistêmicos foram diagnosticados e discutidos por especialistas, reunidos no Grupo de Trabalho Interministerial — GTI, criado pelo Ministério da Defesa após o acidente com a aeronave da empresa Gol, no final do ano passado. O GTI possuía membros da própria pasta da Defesa, além de integrantes dos Ministérios da Fazenda, Planejamento, e Advocacia Geral da União, da INFRAERO, da ANAC, do Comando da Aeronáutica — com ênfase para o DECEA, Departamento de Controle do Espaço Aéreo — e ainda representantes dos Sindicatos Nacionais dos Aeronautas, dos Trabalhadores, de Proteção ao Vôo e das Empresas Aeroviárias. Sem dúvida, estavam nele representados todos os segmentos da Aviação Civil brasileira. Mais precisamente no mês de novembro de 2006, o GTI, na conclusão do seu trabalho inicial, gerou um documento com várias



propostas para a solução da crise aérea, o qual foi entregue ao Ministro Waldir Pires, e que, desde o mencionado mês, tornou-se de conhecimento público e creio que já consta dos autos desta CPI — se não constar eu tenho aqui para fornecer. Vale ressaltar que no bojo do texto deste documento há uma ressalva feita pelo Comando da Aeronáutica, na qual discorda de algumas propostas de solução para a crise, em especial a que se refere à criação de um organismo civil para a gerência do espaço aéreo relativo à Aviação Civil do País. E uma das medidas mais importantes sugeridas pelo GTI é a realização de uma auditoria técnico-tecnológica independente no Sistema de Controle do Espaço Aéreo, para dirimir todas as dúvidas a respeito da eficiência e eficácia dos seus equipamentos, e outros tipos de recursos, os quais têm por tarefa auxiliar na gerência do espaço aéreo. Na verdade, não podemos mais conviver com divergências de opiniões diariamente levadas à mídia, ora pelos controladores de tráfego aéreo, ora pelos gestores militares do sistema. Os prejuízos causados, até agora, com o aumento do consumo de combustível nos vôos regulares, com o desconforto dos usuários nos aeroportos e com o desgaste da imagem do País e do Sistema de Aviação Civil brasileiro no exterior, motivado por essa contenda interna no âmbito do controle do espaço aéreo, têm sido muito maiores do que seria o custo financeiro de uma auditoria internacional independente, a qual seria fundamental para eliminar todas as divergências. O Sindicato Nacional dos Aeronautas sugere que a Organização de Aviação Civil Internacional venha proceder a essa auditoria independente, ou indique outra instituição internacional idônea para fazê-lo, considerando ser ela o organismo responsável pela confecção e publicação não só das normas e procedimentos, como das melhores práticas administrativo-operacionais e de segurança de vôo da aviação civil ao redor do mundo, em consonância com a Convenção de Chicago, de 1944, da qual o Brasil é signatário. Outra fundamental sugestão registrada pelo trabalho do GTI é a plena aplicação das resoluções do CONAC — Conselho de Aviação Civil, já tão debatidas e comentadas, creio que aqui neste plenário também. Contudo, apesar desse esforço concentrado de especialistas, nenhuma das ações sustentadas pelo documento do GTI foram tomadas até este momento, o que vem frustrando legítimas expectativas de inúmeros setores do Sistema de Aviação Civil. Entendemos que a reativação desse



Grupo de Trabalho faz-se necessária para se manter o foco das discussões e soluções no espectro técnico-operacional, para se atingir o fim da crise de maneira sustentada, evitando-se a sua recorrência no curto prazo e as possíveis sanções que poderão advir de tal situação, aplicadas pelos organismos internacionais que regulam a Aviação Civil. O Sindicato Nacional dos Aeronautas alerta que não é possível se prever por quanto tempo mais o negócio aviação suportará tanto os prejuízos financeiros como os prejuízos de imagem e credibilidade que esta crise está lhe impondo. A nós, como elo do Sistema de Aviação, cabe chamar a atenção da sociedade para o perigo do desemprego no setor, no caso de um prolongado sacrifício financeiro do negócio aviação, e do perigo do rebaixamento de categoria da Aviação Civil do País, já que todos esses problemas internos no nosso espaço aéreo também já preocupam a Comunidade Internacional de Aviação Civil. Se esta última situação, a do rebaixamento, vier a ocorrer, trará danos incalculáveis ao País, levando-se em conta que ele chegará a impedir a execução de alguns vôos internacionais em nosso território e, para piorar, provocará a perda da autorização de homologação e certificação de aeronaves, peças e materiais aeronáuticos. Caso essa possibilidade ocorra, será um importante fator de desemprego neste segmento do transporte aéreo. Atualmente, só a título de informação, um minuto voado por uma aeronave comercial a jato custa ao redor de cento e dez dólares norte-americanos. Hoje, com a crise aérea, a média na extensão do tempo de vôo está entre 20 e 40 minutos. Numa conta rápida, e considerando-se a malha aérea de uma empresa com 400 trechos voados diariamente, o aumento do seu custo operacional/dia fica entre 800 mil e 1 milhão 760 mil dólares norte-americanos. Esta é uma situação preocupante, se levarmos em conta que a concorrência entre as empresas aéreas está muito acirrada e as margens de lucro diminuídas a um patamar que permita uma efetiva redução das tarifas aéreas, de maneira tal que possibilite a utilização do transporte aéreo por uma fatia mais ampla da população. Toda essa situação é uma real ameaça aos empregos do setor, já bastante complicado com o recente desaparecimento de empresas aéreas tradicionais. A Aviação Civil está sendo vítima de um hiato entre a gestão pública e a gestão privada. A primeira não tem acompanhado o planejamento da segunda. Nos últimos anos, a atividade aérea tem registrado índices médios de crescimento entre 13% e



22%. Entretanto, o déficit de investimentos em infra-estrutura no setor aéreo, tanto no que se refere à parte aeroportuária quanto à de navegação aérea, é extremamente significativo. Os recentes depoimentos nesta CPI têm confirmado que o fator contribuinte mais significativo para a crise no espaço aéreo está relacionado com a sua gestão. Um profissional conhecedor da estrutura do sistema, o Sr. Vinícius Lanzoni Gomes, Analista de Sistema do ICEA, Instituto de Controle do Espaço Aéreo, foi contundente quando aqui disse nesta Casa: *"As causas da crise são a incompetência administrativa, a má gestão do dinheiro público, a falta de visão estratégica e a inexistência de um planejamento sério a médio e longo prazos"*. Isso foi transcrito do portal: www.globo.com, do dia 27 de junho de 2007. Tudo que se relaciona com infra-estrutura na aviação brasileira está operando no limite da sua capacidade instalada. Os exemplos mais importantes estão na capacidade do complexo aeroportuário de São Paulo, na insuficiência de equipamentos de auxílio à aproximação de precisão nos principais aeroportos do País, na deficiência no número de controladores de tráfego aéreo e na falta de treinamento e capacitação desses profissionais, notadamente em termos de proficiência no uso da língua inglesa, que será uma exigência da OACI a partir de março de 2008. Hoje, somente 2% deles estão capacitados a atender a essa exigência. Ainda há outros fatores a considerar, os quais já foram exaustivamente comentados pelos especialistas, o que nos faz evitar a redundância. Nada do que estamos citando é novidade, até mesmo porque todas estas deficiências também podem ser encontradas em um relatório do DECEA, datado de 2005, que foi tornado público, pela imprensa, no decorrer da semana passada. Apesar de confeccionado há cerca de 2 anos, esse relatório jamais foi compartilhado com os profissionais e com os segmentos do Sistema de Aviação Civil, que poderiam auxiliar no encontro das soluções para os problemas nele apontados. Para os especialistas que participaram do Grupo de Trabalho Interministerial, esse relatório do DECEA confirma todo o diagnóstico feito pelo grupo, o qual apontou com clareza essas deficiências sistêmicas, muitas delas históricas, e que, naquela data, ainda não eram admitidas pelas autoridades aeronáuticas. Comprova-se, assim, o trabalho sério executado pelos profissionais que estiveram no GTI do Ministério da Defesa, sempre voltados para o cerne da questão da crise aérea e plenamente dedicados à apresentação de propostas para o



encontro das soluções que a crise demandava, a fim de que, com celeridade, pudéssemos vê-la chegar ao fim. Gostaria de lembrar que, ao longo dos últimos anos, presenciamos a falência, a venda ou a interrupção das atividades de empresas tradicionais, como a Cruzeiro do Sul, Transbrasil, VASP e VARIG. As autoridades do setor aéreo atribuíram à incompetência administrativa todos esses recentes fracassos na Aviação Civil. O que se tem divulgado, publicamente, é que agora temos empresas aéreas saudáveis e, por isso mesmo, requerendo espaço para continuar crescendo, mas sendo represadas pelo gargalo operacional provocado pela falta de uma infra-estrutura setorial adequada. Esta situação reforça a nossa certeza de que há gestões administrativas diferentes e isoladas na compreensão e no conhecimento do negócio-aviação. Na verdade, os setores públicos e privados têm visões distintas a respeito desse tipo de negócio. Uma das grandes diferenças é que os primeiros vivem de orçamentos e, os segundos, da captação de receitas em troca de serviços de qualidade, muitas vezes dispendiosos no preparo e na concepção. Há, inclusive, uma histórica falta de coordenação e planejamento sistêmicos. Na verdade, faz-se necessário que organizações como a INFRAERO e o DECEA entendam melhor o seu papel e a sua influência no negócio-aviação, quando prestam serviços tanto às empresas aéreas quanto aos usuários, os quais, muitas vezes, pagam caro por um serviço de baixa qualidade. Por outro lado, também expressamos a nossa preocupação com o novo modelo gerencial das empresas aéreas, o qual é baseado na filosofia de baixo custo — conhecida como *low cost philosophy* — no aumento do *uso* das aeronaves, hoje ao redor de 14 horas/dia, e numa malha aérea extremamente apertada, que, em nome do aumento da produtividade, tem levado a utilização dos *seus* tripulantes aos limites da lei, situação esta que provoca uma extrapolação quase que cotidiana desse limite laboral, sob as condições de crise ora experimentadas no espaço aéreo. Como conseqüência, atestamos o aumento do estresse e da fadiga no exercício profissional do aeronauta. Lembramos que o trato adequado do fator humano em aviação é uma questão fundamental para a segurança de vôo, pois este é um fator contribuinte muito presente nos acidentes aéreos. O Sindicato Nacional dos Aeronautas acompanha todo este processo da vida profissional dos pilotos, engenheiros de vôo, comissários de bordo e usuários da aviação, através da



disponibilização de um serviço gratuito de denúncias, mantido pelo número 0800.2829493 e pelo nosso *site* na Internet: www.aeronautas.org.br. Todo esse cenário adverso requer celeridade nas ações de solução da crise. A Aviação Civil é extremamente intensa em mão-de-obra, em tecnologia e em capital, não se permitindo aguardar *ad aeternum* disposição administrativa por investimentos que, com o passar dos dias, deixam de ser necessários para tornarem-se emergenciais. Não há mais tempo para aguardar solução política sem prazo para ocorrer. Os aeronautas têm demonstrado um alto grau de profissionalismo frente às adversidades interpostas em seu ambiente de trabalho. Entretanto, alertam para os limites das capacidades laboral e humana que são suportados. Além do mais, sabemos que isso tudo pode resultar em desemprego para a nossa categoria, caso a crise permaneça por muito mais tempo. É hora de soluções. Enfrentar a crise com a humildade daqueles que sabem reconhecer a parcela de responsabilidade que lhes cabe e, principalmente, demonstrar visão de negócio, através da abertura de novos espaços gerenciais, pode nos levar a soluções eficazes e capazes de introduzir uma gestão mais adequada e moderna na Aviação Civil brasileira. Outras questões substantivas evidenciadas após a colisão no ar do Boeing e do Jato Legacy são: 1) a falta de uma legislação específica que proteja dados ou informações de segurança de voo, que fez com que houvesse a divulgação de uma série de relatórios de perigo, reservados, que só têm validade se forem tratados por especialistas, no ambiente específico de segurança de voo, em ações de prevenção; 2) a criminalização do acidente aéreo, com a detenção dos pilotos americanos no Brasil e o indiciamento, por crime doloso, de controladores de tráfego aéreo brasileiros. O Sindicato Nacional dos Aeronautas repudia, veementemente, esses lamentáveis acontecimentos, pelo fato de as investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos somente terem o propósito de desvendar os fatores que contribuíram para a ocorrência das tragédias, evitando as suas recorrências, conforme prevê o Anexo 13 da OACI. Evitar a repetição de acidentes idênticos, na verdade, é o maior benefício que as investigações de acidentes aéreos podem proporcionar aos tripulantes, aos trabalhadores do setor e à sociedade civil, pois eles são os reais usuários do transporte aéreo comercial. E como consequência nociva disso tudo, temos, neste momento, no seio da comunidade de segurança de voo, extrema



dificuldade para obter informações voluntárias dos envolvidos nos incidentes e acidentes aeronáuticos, por temerem a utilização de seus depoimentos para o seu próprio indiciamento criminal, o que tem dificultado ou impedido os trabalhos de investigação de acidentes pelos especialistas. É hora de pensar numa legislação que proteja dados e informações de segurança de voo e, principalmente, numa Agência Independente de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, que, para atender ao Anexo 13 da OACI — extraído da Convenção de Chicago de 1944 —, deve ser vinculada diretamente à Presidência da República, com autonomia para tratar as questões de segurança operacional dentro das melhores práticas mundiais, recomendadas pela Organização de Aviação Civil Internacional. A segurança de voo é um bem público e proporcioná-la é um dever constitucional do Estado e, como tal, deve ser tratada e preservada por especialistas, em nome da sociedade brasileira, aquela que deve ser a maior beneficiária dos serviços públicos de transporte aéreo. Finalizando, peço a esta Casa atenção necessária à atividade aérea no País, especialmente após o término desta CPI, pois todos os prejuízos causados pelas crises do setor têm sido absorvidos pelos trabalhadores, haja vista aqueles que tivemos que arcar com o fim das operações da VASP, da TRANSBRASIL e da VARIG, o qual nos impôs, inclusive, a interrupção do pagamento dos benefícios de nossas aposentadorias suplementares através de intervenções e liquidações dos Institutos AEROS e AERUS, de previdência complementar, o que deixou milhares de cidadãos, aeronautas e aeroviários, muitos deles idosos e doentes, sem qualquer amparo financeiro. O Sindicato Nacional dos Aeronautas solidariza-se com a sociedade usuária do transporte aéreo brasileiro e com todos os trabalhadores do setor, garantindo-lhes sua máxima dedicação para que esta crise se encerre no menor tempo possível e para que se resgate a tranquilidade necessária no âmago da atividade aérea, a fim de que ela possa trazer ao País os benefícios aguardados por todos. Esperando ter contribuído para os trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, coloco-me à disposição dos Exmos. Srs. Deputados para quaisquer outras perguntas. Obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos o Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior pela explanação feita agora.

Passamos a palavra, para fazer seus questionamentos, ao Relator, nobre



Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, boa-tarde; boa-tarde a todos e a todas; boa-tarde, Sras. e Srs. Deputados; boa-tarde, Sr. Célio Eugênio de Abreu Júnior. Como tenho feito ao início de todas as oitivas desta CPI, gostaria de tecer algumas considerações sobre o trabalho que estamos desenvolvendo. Primeiro, que o conhecimento de V.Sa. certamente será de grande importância para o nosso trabalho, tendo em vista as informações que deverá nos prestar quanto à visão dos pilotos sobre a situação atual do tráfego aéreo brasileiro, que vive um momento muito delicado. Assim, o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para essa crise, poderá nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários, inclusive para as empresas aéreas que operam no setor, a fim de que possam melhorar as condições de desenvolvimento de suas atividades. Queria informar também que esta CPI já teve acesso a uma série de depoimentos e documentos, que nos foram entregues, tratando desse tema, bem como outro conjunto de informações que nos chegam diariamente pelos meios de comunicação. Certo de poder contar com a colaboração de V.Sa. para nos auxiliar a enfrentar os problemas que hoje afligem os aeroportos do Brasil, passamos, então, aos questionamentos. Eu vou fazer as perguntas e V.Sa. pode respondê-las de bate-pronto, porque assim nos ajuda, nos auxilia na celeridade dos trabalhos. Eu vou fazer alguns questionamentos, com alguns pontos específicos, sobre o controle de tráfego aéreo, sobre o acidente entre o avião da Gol e o Legacy, sobre as condições de trabalho dos aeronautas, sobre a infra-estrutura aeroportuária e, por fim, algumas outras questões mais gerais. Primeiro, qual a experiência profissional de V.Sa. e quais as atividades profissionais que V.Sa. desempenha no momento?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, eu sou piloto há 33 anos. Eu me formei na Força Aérea, no curso da reserva da Força Aérea; estive 4 anos na Força Aérea; estive 11 anos na Transbrasil; estive 2 anos fora do País, voando no Marrocos, na Royal Air Maroc; voei na Europa; depois, voltei, fiquei 16 anos na VARIG — saí da VARIG no ano passado. Hoje, sou Assessor de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, sou Agente de Segurança de Vôo também.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais são, hoje, as principais reivindicações do seu sindicato quanto aos aspectos da segurança de vôo e a quem os sindicatos as dirige?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, o que eu considero principal reivindicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas é um organismo independente de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Por quê? A investigação e a prevenção de acidentes precisam ter independência para que possam, realmente, investigar de maneira isenta todo e qualquer tipo de incidente e acidente aeronáutico. E com isso também, atrelado a isso, tem a própria reivindicação que vimos. Nós estamos dentro da sociedade discutindo a necessidade de legislação específica para proteção de dados de segurança de vôo no País. Eu acho que essas duas situações viriam implementar uma situação bem positiva para segurança de vôo do nosso País.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existem canais de diálogo entre os aeronautas, as empresas aéreas e os agentes do Governo para tratar da situação do controle do espaço aéreo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim. Eu digo, nós somos ouvidos. A principal discussão fizemos dentro de um Grupo de Trabalho Interministerial, dentro do Ministério da Defesa, mas as sugestões desse grupo de especialistas não foram atendidas até agora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Vou fazer algumas perguntas sobre o controle do tráfego aéreo e os procedimentos durante uma missão. Os aeronautas brasileiros sentem-se seguros para voar no espaço aéreo brasileiro?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim. Eu respondo até agora que sim. Por quê? Porque também somos co-responsáveis pela segurança de vôo. Se nos sentíssemos inseguros, não estaríamos decolando com as aeronaves certamente, porque temos responsabilidade frente à legislação e ao usuário. Agora, no momento em que um comandante vê que não há condições seguras para decolar um avião, ele não o faz. Para isso, ele é treinado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a avaliação de V.Sa. sobre o sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro, em especial, sobre o papel dos controladores de vôo?



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, na realidade, hoje não há controladores de vôo, em sua maioria; há militares que controlam, que têm a função de controlar o espaço aéreo. Conforme aconteceu com o DAC, ao longo do tempo, eu acho que precisamos compatibilizar a atividade civil com a gestão civil. Vimos o episódio acontecido há pouco tempo com um problema de uma parada dos controladores. Na realidade, na legislação militar, isso é uma indisciplina grave, mas na situação civil, ela pode ser gerenciada. Ser gerenciada, certamente, de uma outra maneira. Então, eu acho que nos preocupa que hoje não há diálogo entre gestores e controladores dentro do controle do espaço aéreo. Isso é uma preocupação acentuada para nós, porque os controladores e os pilotos fazem parte da linha de frente da aviação, precisam ter tranquilidade emocional para poder conduzir o seu trabalho. Então, eu creio que há uma incompatibilidade dos regulamentos militares com o controle do espaço aéreo civil, porque, na realidade, há sempre uma hierarquia que, às vezes, nem a comunicação de baixo para cima é de uma maneira adequada no nosso ponto de vista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a opinião de V.Sa. sobre a recente declaração do Sr. Christoph Gilgen, representante da Federação Internacional de Controladores de Vôo, que, entre outras palavras, sentenciou que o Brasil é inseguro para viagens aéreas?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu discordo. Neste momento, eu discordo. Precisamos — por isso defendemos uma auditoria no sistema —, urgentemente, de uma auditoria, porque, na realidade, não podemos tirar o crédito nem dos controladores, nem dos gestores militares do setor. Mas eles divergem entre si, na opinião sobre os equipamentos de que não temos conhecimento tecnológico. Então, uma auditoria no setor se faz necessária para que possamos dirimir todas as dúvidas que a sociedade hoje tem em relação ao controle do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos explicar aqui quais os procedimentos usuais que um piloto deve realizar para o encaminhamento e aprovação de um plano de vôo? E, na seqüência, V.Sa. poderia nos explicar quais são os procedimentos de um piloto antes de obter autorização para levantar o vôo e, depois, quando da colagem?



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Perfeito. Na realidade, as empresas têm um setor que trata dos planos de vôo. Os pilotos comerciais, os pilotos das grandes empresas não fazem mais os planos de vôo. Eles recebem e modificam ou não durante o seu *briefing* inicial — que chamamos de *briefing* operacional —, eles recebem informações de um DOV, um Despachante Operacional de Vôo, que pode solicitar modificações, certamente. Mas quem dá o trato a esse documento de plano de vôo é um setor específico da empresa. Encaminha aos organismos da Aeronáutica e eles apreciam e aprovam ou não o que está solicitado ali. É um pedido de autorização de ocupação do espaço aéreo: nível, velocidade, rota. Tudo ali está especificado e está lá o registro do comandante, que é o responsável. Mesmo sendo o DOV quem assine, é ele o responsável. Ou seja, frente a esse planejamento, o piloto, quando prepara seu avião para iniciar o vôo, pede autorização ao...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele recebe esse plano de vôo em mãos?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Ele pode receber cópia desse plano de vôo. Não há necessidade de ele tê-lo de posse, porque a empresa também dá um plano de vôo computadorizado para que ele siga, e ali tem as referências básicas para o que ele necessita. Para o resto, ele tem as cartas de navegação dentro dos aviões pelas quais ele pode ser guiar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Então, a partir dali, o piloto pede orientação aos organismos de controle de autorização de vôo. Ele recebe ou não aquela autorização, no tempo que ele pediu, ou então recebe os lotes. E, a partir dali, depois de recebida aquela autorização, ele passa para o controle de solo para iniciar o pedido do seu vôo, propriamente dito. O controle de solo leva até a cabeceira da pista; a partir dali, a torre assume, autoriza sua decolagem. Após a decolagem, passa por um controle de saída e aproximação. E, a partir de 20 mil pés, o APP; a partir de 20 mil, aproximando-se de 20 mil pés, passa a ACC, que é o Centro de Controle de Rota, na realidade. Essa operação inversa é feita no final do trecho. Do início da decida, o centro, até próximo a 20 mil pés, o governa e, a partir dali, entrega ao APP; que o APP, quando mais próximo da pista, entrega à torre; e a



torre, após o pouso, entrega ao controle de solo até o estacionamento. É assim que se procede.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Em que situações é necessário realizar um *briefing* do plano de vôo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Olha, previamente, antes do vôo, os pilotos fazem esse *briefing* para estudar e estarem todos no mesmo nível de informação, porque eles precisam consultar não só boletins meteorológicos, como os NOTANs, que são Notificações Aeronavegantes. Os NOTANs prevêm modificações rápidas. Por exemplo, obras de indisponibilidade de equipamento de auxílio à navegação e coisas dessa natureza. E os pilotos fazem o *briefing* operacional e saem. Se recebem qualquer tipo de informação ou de notificação diferente daquilo que eles "briefaram" anteriormente, eles retornam a um outro *briefing* para fazer um novo planejamento de vôo. É assim que procede. Cada situação nova gera um novo *briefing* operacional entre os pilotos, para que eles se preparem para uma nova situação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é obrigatório? É corriqueiro ou é, digamos assim, cada um faz da forma como entende?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não, isso é padrão operacional das empresas. Existe um padrão internacional a ser seguido. As empresas seguem um padrão internacional. O treinamento é praticamente nivelado em todo o mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, digamos, quando o piloto sai, ele já deveria ter todas as informações em relação ao vôo, às condições meteorológicas, à rota, os níveis...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente, certamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tudo aquilo de acordo com o que estava previsto no plano de vôo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente. Ele se informa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Digamos que o piloto precavido e que trabalha nas normas faz esta...



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Ele se informa daquilo que pode influenciar no seu vôo. Tudo aquilo inerente ao bom andamento do seu vôo ele faz um *briefing* prévio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. A existência de problemas no sistema de comunicação entre pilotos e controladores tem aparecido com freqüência nos depoimentos desta CPI. O que V.Sa. tem a dizer sobre isso? Eu vou fazer 3 perguntas aqui e V.Sa. pode responder num bloco só. Primeiro, o que V.Sa. tem a dizer sobre isso? É comum os pilotos queixarem-se desse tipo de problema? Onde os problemas de comunicação ocorrem com maior freqüência, se é que ocorrem?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, as comunicações aeronáuticas, na realidade, sofrem, como qualquer tipo de comunicação, influência. Não tenho como precisar, mas os equipamentos podem ter problemas históricos e precisarem ser trocados, modificados, ou alguma coisa assim. Temos ciência de que há alguns setores que têm deficiência. Quero deixar claro — e creio que esse é o ponto mais importante — que a comunicação é fundamental, mas não é determinante de um acidente. Isso é importante. Ela pode contribuir para um acidente, mas ela sozinha não é determinante, até porque há procedimentos alternativos para falha de comunicação. Toda vez que um controlador de tráfego aéreo emite uma mensagem para o piloto, dá, de imediato, uma mensagem alternativa para casos de falhas de comunicações. As cartas prevêem procedimentos em caso de falha de comunicação. Então, é importantíssima, sim, a comunicação, chega a ser fundamental. Mas, isoladamente, não é fator primordial para um acidente. Agora, no Brasil, com o avanço da telefonia celular, de rádio, de freqüência de rádio e tudo o mais, há uma influência significativa da comunicação aeronáutica. Entretanto, ela é uma questão muito mais de ANATEL, do nosso ponto de vista também, do que propriamente do... É de limitação de faixas de operação e tudo o mais. Eu acho que esse é um trabalho para o qual é preciso ter não só conscientização da sociedade, porque talvez até aqueles que utilizam esses equipamentos não têm a idéia de como eles podem influenciar na navegação aérea, na comunicação aérea. Então, eu acho que falta consciência da sociedade até mesmo no uso de um telefone sem fio, que pode influenciar e prejudicar as comunicações aeronáuticas.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os pilotos se reportam à companhia aérea em que situação quando estão em vôo? E eles utilizam o mesmo canal que conversam com os controladores ou um canal diferente?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, se estão próximos, eles utilizam normalmente a comunicação VHF, que é a utilizada com os controladores. Mas para isso é preciso estar próximo. Distante da base, não se comunica via VHF. Mas há outros equipamentos de alta frequência, que é HF, que as empresas também têm em suas sedes, pela qual se pode falar de qualquer lugar do mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E esse equipamento tem na aeronave e na empresa?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Tem na aeronave e na empresa. A Aeronáutica também o tem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, significa que por esse equipamento pode-se falar tanto com a companhia aérea ou com o sistema a qualquer momento.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - A qualquer momento. Ele é um sistema alternativo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Alternativo.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Agora, nem sempre os equipamentos estão apropriados para receber essas comunicações. Nem sempre a gente consegue falar em HF também. Não tem 100% de eficácia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. O.k. Outro tema recorrente nesta CPI é quanto ao conhecimento da língua inglesa por parte dos controladores de vôo. Há queixas dos pilotos quanto a essa insuficiência?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, há. Por que eu digo que há? Nós defendemos em alguma época que o espaço aéreo brasileiro fosse todo ele falado em inglês. Por quê? Porque isso facilita o espaço aéreo brasileiro e internacional, e há espaços aéreos no mundo que determinam que toda a fraseologia, toda a comunicação seja falada em inglês. Por quê? Já houve até acidente no mundo por problema de comunicação da língua inglesa. O mais famoso deles aconteceu com o avião colombiano em Nova Iorque, que a fraseologia atrapalhou a ponto de o avião não... Os pilotos acabaram não gerenciando também



o combustível, não declararam a emergência, e o avião caiu próximo ao final da pista lá em Nova Iorque. Então, esse é um assunto que sempre preocupa a nós, pilotos, e também a Organização de Aviação Civil Internacional. Isso preocupou tanto que, a partir de março do ano que vem, ela está recomendando aos seus signatários que utilizem o nível 4 de inglês, que é um nível não só de fraseologia, mas um nível operacional, que transcenda simplesmente a fraseologia. O que na realidade isso significa? Significa que nós temos que nos preparar, num espaço aéreo internacional, para essa finalidade. O que as empresas fizeram? Ao longo de alguns anos — já é pré-requisito para o piloto o inglês —, elas já vêm aprimorando esses pilotos. Por quê? Porque faz parte do negócio delas. Elas precisam voar para o exterior para manter o seu negócio. Agora, dos controladores de vôo, segundo a informação que temos — eu até afirmei aqui —, 2% estão preparados. E há necessidade de que nós tenhamos esses controladores preparados, para que o nosso espaço aéreo esteja dentro dos requisitos recomendados pela ICAO a partir de março do ano que vem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais são as exigências de conhecimento na língua inglesa para certificação de um piloto no Brasil?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, ao longo do tempo, esses testes sempre foram mais rigorosos. Hoje, ele está bastante rigoroso. Hoje precisa-se fazer uma prova em inglês e se faz uma prova oral, também, de conhecimentos para poder habilitar-se ou não ao vôo internacional — especialmente ao vôo internacional. As empresas hoje têm bastante cuidado na fraseologia da comunicação inglesa com os pilotos para se enquadrarem dentro das exigências da Organização de Aviação Civil Internacional.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre o acidente entre o avião da Gol e o Legacy. Imagino que V.Sa. esteja acompanhando a apuração do acidente entre o avião da Gol e o jato Legacy que vitimou 154 pessoas. Pelas informações que V.Sa. possui, poderia nos apontar a existência de falhas nos procedimentos operacionais realizados pelos pilotos norte-americanos durante aquele fatídico vôo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não. Não posso apontar ao senhor, e vou dizer o por quê. Houve uma... Até agora, o que veio ao nosso conhecimento é somente uma reunião da comissão de investigação do acidente



aeronáutico, deste acidente, especificamente. A informação que nós temos é toda ela da imprensa e da Polícia, e a investigação da Polícia, para nós, não é a investigação adequada. A investigação adequada é feita pelo órgão central de segurança de vôo do País, e nós não temos as informações ainda deste órgão que possamos declarar alguma coisa como conhecida. Temos as especulações que a sociedade tem. Eu tenho as mesmas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas a sua experiência não lhe diria que, acompanhando as investigações que foram realizadas, o trabalho realizado por esta CPI, as degravações das caixas-pretas, isso não lhe dá condições de ter uma impressão de como...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Olha, eu sou agente de segurança de vôo, formado aqui no Brasil, pelo CENIPA, e até no exterior também, e não nos é permitido especular, achar alguma coisa. E eu prefiro, sinceramente, não especular. Eu prefiro que nós tenhamos, na realidade, as informações da Comissão de investigação, para que a gente possa afirmar em cima delas. Eu não me dou o direito de especular, de maneira nenhuma, Deputado, sinceramente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas, e o *transponder*?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou fazer.

Mas eu quero insistir nesta pergunta, porque V.Sa. tem um profundo conhecimento sobre esta área. Foi piloto, pelo que expressou, quase 30 anos.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Trinta e três.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Trinta e três anos. É um especialista em segurança de vôo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É a palavra mais atualizada que já andou aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E eu, mesmo sem ser um especialista e não conhecer praticamente nada da área, mas por tudo aquilo que temos estudado aqui, refletido; pelas análises que temos realizado sobre o acidente, principalmente, envolvendo o avião da Gol, nos dá conta de que houve um conjunto de fatores que levaram àquele acontecimento fatídico. Mas, neste conjunto de fatores, tem uma responsabilidade dos pilotos.



Eu queria perguntar isto: V.Sa. acha que os pilotos tiveram responsabilidade com o acidente? Faço esta pergunta e este questionamento, também sendo favorável àquela visão de que nós não podemos criminalizar os acidentes aéreos — é uma coisa que nós temos discutido, debatido, também aqui na CPI. Mas, mesmo que a gente não criminalize, há responsabilidade; o acidente ocorreu, aconteceu, tem 154 famílias que foram vitimadas, e em alguma medida nós teremos que também dar respostas a estas 154 famílias.

Nós não tivemos aqui, até o momento, a oportunidade de ouvir um piloto que nos falasse sobre a responsabilidade. Gostaríamos de ouvir os pilotos do Legacy, para que eles pudessem nos falar e se defender em relação ao que vivenciaram naquele momento, qual foi a circunstância que os levou a vivenciar aquele momento. Então, eu volto a lhe perguntar: o senhor não tem uma idéia, uma noção de quais teriam sido as falhas, ou se haveria falhas nos procedimentos operacionais realizados pelos pilotos norte-americanos?

V.Sa. pode dizer inclusive que eles não erraram; que eles foram perfeitos, que eles cumpriram toda a legislação...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não, eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... que eles tinham todo o conhecimento, que eles fizeram tudo corretamente. Esta é uma oportunidade, inclusive, que V.Sa. tem aqui de expressar uma posição como esta.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, Deputado, acho que a nossa diferença básica é esta: o senhor pode especular; eu, não. Então, essa é a grande diferença, porque sou um profissional de segurança de voo. Mas quero lhe dizer o seguinte: como o senhor mesmo falou, um acidente aéreo é um conjunto de fatores. Isso é verdadeiro. Ou seja...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu tenho que lhe dizer algo antes, só para corrigir: nós não estamos só especulando aqui nesta CPI; nós estamos investigando.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim, mas, para mim, tudo aquilo, Deputado...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator me permita só um complemento. O senhor não pode especular hoje. Quando é que o senhor vai, finalmente, falar sobre esse acidente?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Quando a investigação estiver concluída.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor vai emitir um...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim, aí a gente pode, em cima de fatos reais, investigados cientificamente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ser favorável ou...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, a nossa situação não é ser favorável ou desfavorável. A nossa única finalidade é evitar a recorrência de um acidente deste, Deputado. Este é o maior serviço que nós podemos prestar à sociedade brasileira.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está. Então, só existe... Deixa eu só interpretar. Só existe um caminho, então, para o senhor: aceitar a investigação feita pela Aeronáutica.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim, senhor. Feita pelos especialistas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pelos especialistas da Aeronáutica.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Especialistas da Aeronáutica ou não, porque eu não sou da Aeronáutica e sou especialista.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, os especialistas que estão investigando.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Os especialistas em segurança de voo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não caberá ao senhor questionar se houve ou não.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por mais que o senhor tenha a convicção de que essa investigação...



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não. A convicção nós colocamos... Se temos alguma convicção para ser discutida, colocamos dentro da Comissão adequada para isso, ou nos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor está sendo ouvido nisso?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim, certamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou mudar a minha pergunta: V.Sa arriscaria uma opinião sobre as principais causas e falhas que poderiam ter levado ao fato? Uma opinião pessoal sua, sem...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não, não. Eu diria ao senhor, com toda a certeza, o seguinte. Certamente serão estudadas possíveis influências materiais, possíveis influências de fatores humanos envolvidas, possíveis influências de fatores contribuintes operacionais. Ou seja, nós temos que remontar o cenário do acidente para saber por que ele falhou. Eu vou lhe dar um exemplo, Deputado. Tem um acidente da TWA nos Estados Unidos em que o avião explodiu e caiu no mar, na costa de Nova Iorque, em Long Island. O MTSB, que é o organismo independente de investigação de acidentes americanos, o que ele fez? Ele resgatou tudo aquilo — gastou-se quase o preço de um avião, entre 20 e 30 milhões de dólares para resgatar —, remontaram aquele avião todo. Todos diziam que era um tiro de uma arma de terroristas; outros diziam que era um foguete saído de um treinamento do avião. Tudo foi especulado, tudo. E sabe o que foi, Deputado? Um curto circuito numa bomba de combustível que gerou o redesenho do projeto do avião. Então, esta é a nossa única finalidade: devolver à sociedade a certeza de que ela não terá um acidente idêntico. Então, esta é a nossa... Nós temos que nos dedicar a fundo, e é isso que nós fazemos o tempo todo da nossa vida, como especialista em segurança de vôo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, só para eu entender. Então, o senhor está participando de todas as investigações?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, até agora só teve uma reunião. Eu vou lhe explicar. Uma reunião. Eu não fui o representante nesta reunião, quero deixar claro, foi um colega lá do sindicato, que é da Secretaria de Segurança de Vôo. Eu não fui. Serei, a partir da próxima, porque esse colega teve que se



afastar e eu assumi. Aliás, o sindicato propôs o meu nome, que foi aceito pelo CENIPA, para continuar na investigação, mas até agora não participei de nenhuma.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Relator, se V.Exa. me permitir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estou notando que V.Exa. vai sair desse assunto e vai entrar em outro, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou entrar em outro agora. Mas pode perguntar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Queria manter ainda esse assunto em pauta, porque, como disse aqui o Comandante Célio, a finalidade da investigação que o CENIPA faz é exatamente prevenir novos acidentes.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - O mesmo acidente; a recorrência deste acidente; novos acidentes iguais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Então, V.Sa. falou aqui — ou foi pela manhã, não estou bem lembrado — que todos os fatos que aconteceram não são determinantes, não seriam determinantes...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Isoladamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isoladamente.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem um fator, uma ocorrência, que, a nosso julgamento, foi determinante, que foi o desligamento do *transponder*. Porque, se tudo tivesse dado errado, mas o *transponder* do avião estivesse ligado, este acidente não teria ocorrido.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Vou-lhe afirmar que não, pelo seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Espera aí. Vamos chegar lá.

Bom, pelo menos são as informações que têm dado aqui, porque aí estaria o TCAS ligado e aí, quando uma aeronave se aproximasse da outra, uma apitava lá, dava um escândalo, uma teria que subir, outra teria que descer, o piloto manobriaria



e teria evitado isso aí. Pelo menos, são as informações que chegaram aqui para nós, que somos leigos.

Então, nessa linha de raciocínio, para evitar futuros acidentes, é muito importante, como foi nesse avião da TWA, que foi redesenhado o projeto, essa questão do *transponder*. Por que o resta aqui, para nós? Uma dúvida. O *transponder* foi desligado voluntariamente, premeditadamente, ou foi uma ação involuntária, casual? Um grande número de pessoas que passaram aqui emitiram a opinião de que esse desligamento foi involuntário. Então, o Chefe do CENIPA, o representante da Polícia Federal, vários, de que foi involuntário. Outros, como o Comandante Sucupira, de que o desligamento foi voluntário.

Então, estamos aqui diante de um problema que precisa ser equacionado, porque, se foi involuntário, significa dizer que esse tipo de aparelho tem alguma insuficiência que permite que, involuntariamente, o piloto desligue o aparelho. O Comandante Sucupira disse: “Olha, não desliga. Não tem como desligar involuntariamente, porque, para desligar, tem que apertar 2 vezes o mesmo botão, e isso só se faz deliberadamente”. Outras pessoas que estiveram aqui, inclusive um piloto de Legacy, que eu conversei com ele, disseram o contrário: que, como as frequências são no mesmo aparelho do *transponder*, um piloto que não seja acostumado com aquele aparelho pode, inadvertidamente, apertar uma tecla e o cursor ir para cima do *transponder*. O cursor estando em cima do *transponder*, ele apertando involuntariamente — uma abalroada, uma batida casual —, então, aí, o *transponder* entraria em *stand-by*, que é o que estava o avião do Legacy.

Então, aqui nós não estamos procurando culpados; não estamos criminalizando ninguém; mas é importante saber se esse nível, esse tipo de *transponder* deve permanecer ou se, como já foi dito aqui, ao *transponder* ser desligado, emitir um sinal luminoso ou sonoro ou alguma coisa, porque um aparelho tão importante e vital deve dar uma alarme, um aviso mais forte de que ele realmente está desligado, e não ficar, como esse ficou, 1 hora desligado, sem ninguém tomar nenhuma providência, sem saber que estava... Parece para nós, pelas gravações da caixa-preta, que os pilotos estavam com o *transponder* desligado e não estavam sabendo que estava desligado.

Desculpe, Sr. Relator, por essa transferência.



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu quero lhe dizer o seguinte: o *transponder*, muitas vezes, o sinal do *transponder*, muitas vezes, não é captado. Muitas vezes, a gente está sob controle de radar, sob vigilância radar, e o controlador nos diz: “Contato radar perdido a tantas milhas, não sei onde. Acuse a posição tal”. Aí o piloto passa a informar ao controlador a posição dele.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Por 22 minutos, Comandante?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não vi de onde veio a pergunta.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Por 22 minutos?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, na realidade, o controlador, quando perde esse contato, avisa o piloto. O piloto não sabe... Aliás, só sabe que ele está sendo recebido quando o controlador de vôo lhe diz. Nós acionamos o *transponder*, e o controlador diz, dá o prefixo do avião, dá o nome da empresa e diz: “Contato radar em tal localidade, em tal nível e acuse — numa posição em que ele queira que o piloto acuse.” Ou então diz: “Acuse para descida.” Ele dá as instruções e o piloto... Entretanto, a imagem radar é possível, o sinal de radar é possível de sair e ser perdido. O controlador, aí, informa ao piloto e determina que ele faça um outro procedimento alternativo. É assim que funciona. Até porque, Deputado, eu queria lhe dizer o seguinte: eu voei muito, a maioria da minha vida, sem *transponder*, porque não tinha radar, e não era por isso que aconteciam acidentes. Há procedimentos preventivos, há procedimentos operacionais que permitem o vôo sem *transponder* seguro também. Então, eu acho que, como o senhor disse que nós temos que investigar, a melhor forma de investigar é deixar que a Comissão faça o seu trabalho, para depois nós sabermos os reais fatores contribuintes a esse acidente. O que na realidade a gente ouve... Outro dia eu ouvi uma pessoa falando que, ao mudar de nível, o *transponder* desligava sozinho. É um absurdo ouvir isso, mas, na realidade, todos falam aquilo... O acidente se tornou tão evidente, tão participante da mídia, que todos falam aquilo que acham que deve falar. O que nós temos que fazer é ter a paciência, porque nós também queremos retornar à sociedade, dar a resposta à sociedade daquilo que aconteceu.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. conhece esse tipo de *transponder* do Legacy?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não conheço. Eu conheço o *transponder* do Boeing. Na realidade, quero lhe dizer o seguinte: a atividade aérea é um meio de vida para o piloto. O piloto é o maior interessado em saber quais são os reais fatores contribuintes desse acidente, porque o nosso dia-a-dia é dentro dos aviões. O nosso trabalho é nos aviões. Então, nós não queremos omissão de nada; queremos realmente os fatos e os reais fatores contribuintes para que possamos evitar a recorrência de um acidente como esse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu lhe fazer, ainda sobre o *transponder*, 3 perguntas. Primeiro: os pilotos brasileiros costumam desligar o *transponder* quando em vôo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não. O *transponder* é ligado, numa questão operacional, no momento em que vai se decolar. Um dos procedimentos operacionais da empresa, ao ingressar na pista, um dos atos que o piloto faz é ligar o *transponder*, até porque, se ele não o fizer, após a decolagem, quando passar pelo controle de tráfego aéreo, a primeira pergunta que o controlador fará é se ele acionou o *transponder* no código previamente dado a ele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas ele pode desligá-lo depois? Ele costuma desligar quando está no espaço aéreo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, eu, sinceramente, não acredito que tenha algum piloto com a intenção de desligar um *transponder*, até porque não tem... Qual é a finalidade de desligar um *transponder*, que é um auxílio à sua própria navegação?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso. Exato. Pilotos experientes — vou fazer a pergunta de uma outra forma — poderiam desligar o equipamento e permanecer um longo tempo voando sem notar esse desligamento?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Experientes, sem notar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não. Se o ato é voluntário, o que eu não acredito, ele saberia, porque teria um motivo para desligá-lo, não é?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu digo... A pergunta é no seguinte aspecto: o piloto experiente, ele voando, ele ficaria quanto... Digamos que fosse desligado involuntariamente o *transponder*. Ele ficaria quanto tempo sem perceber que o *transponder* estava desligado? Ou ele não perceberia isso?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Ele não percebe. Não tem nenhum alarme de bordo que possa dizer que o *transponder* foi desligado. Agora, certamente, se ele estava sob o controle do radar, acusaria no radar do controlador a fuga da imagem daquela aeronave, porque foi interrompido o sinal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sairia o 5 e ficava só o 2.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente que algum aviso teria sido indicado. Normalmente, isso é assim. Por que digo isso? Porque quando falha, o controlador — volto a dizer — chama o piloto e diz: “Contato radar perdido em tal posição, tal nível. Acuse a posição posterior.” Ele determina.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. está me dizendo que, se um piloto levantasse vôo e ele, acidentalmente, desligasse o *transponder*, e se ninguém avisar a ele, do controle, ele pode fazer a viagem inteira sem se perceber que o *transponder* está desligado?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Se não for cobrado, se o controlador não cobrar, ele pode não perceber, sim...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo que...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - ...porque não há um alarme interno. Pelo menos nas aeronaves que eu conheço não há alarme.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele não checa essa informação com frequência? Não existe uma norma que diga: “Olhe se o equipamento está funcionando, se o *transponder* está ligado, se...”

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Especificamente não há. Há um monitoramento constante. Entretanto, o piloto está sempre muito concentrado na questão da navegação e do funcionamento equilibrado dos equipamentos e dos motores. Ele está sempre concentrado na região que necessita de um monitoramento mais adequado. Tanto que esses sistemas do avião é que têm os alarmes, que hoje até se discute uma possibilidade... Tem se discutido a possibilidade de ter um alarme na questão do *transponder*.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acredita na possibilidade de os pilotos norte-americanos terem desligado acidentalmente o equipamento?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu não sei nem se eles estavam desligados, efetivamente, ou se eles estavam em pane. Não sei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Indiretamente...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Na realidade, eu não tenho essa informação. Eu não tenho essa informação. Mas eu acho que, se ele foi desligado por um ato do piloto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem lido jornal ultimamente?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não. Eu só acho que, se na realidade isso aconteceu, ele foi desligado, eu acredito num desligamento involuntário. Não acredito num desligamento voluntário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu volto a lhe afirmar que V.Sa. está prestando depoimento sob juramento.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Perfeitamente. Eu não estou mentindo aos senhores, de maneira nenhuma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque essas informações todas são públicas...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... todos nós sabemos que o *transponder* esteve, durante um período, desligado.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim. Nós... Eu lhe afirmo... Eu sei através da imprensa. O que eu sei é através da imprensa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor acha que a imprensa pode estar mentindo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, eu acho que ela não ter a real informação científica do que aconteceu, porque não houve uma conclusão da investigação científica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas nós já vimos isso. Já tem...

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, tudo bem. O senhor pode afirmar. Eu não vi. Por isso é que eu não posso afirmar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.



Sobre as condições de trabalho dos aeronautas. Qual o impacto do acidente da Gol no ambiente das tripulações?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente aumentou significativamente o nível de estresse nas cabinas. Por quê? Por 2 motivos. Primeiro, pelo... O piloto gerencia o seu tempo de trabalho, sua jornada de trabalho, que significa parte do negócio, ou seja, dinheiro para ele, como profissional, e despesa para a empresa, porque, caso essa jornada não seja cumprida a contento, vai ter que haver uma substituição de tripulação no meio do caminho. Isso é responsabilidade do tripulante gerenciá-la. Entretanto, tornou-se difícil, nos últimos tempos, fazer essa gerência. Há momentos em que não há como fazê-la. Então, o piloto tem que interromper no meio da jornada, tem que deixar os aviões. Isso aumenta o estresse do usuário, e o usuário tem trazido, e muito, o estresse dos aeroportos para dentro dos aviões. Então, na realidade, o que acontece? Os tripulantes estão tendo que gerenciar situações para as quais eles não foram treinados, na realidade, ou seja, insatisfação de passageiro ocorrida fora dos aviões.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação às escalas de trabalho, como as empresas estão organizando as tripulações, diante dos atrasos?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, diante dos atrasos não sei, mas, na realidade, elas estão utilizando os tripulantes no limite da legislação. E isso provoca, certamente, a possibilidade de se ultrapassar o limite de jornada de trabalho, o que traz também — nos preocupa isso —, pode trazer um cansaço maior, associado ao estresse. Estresse e fadiga são fatores preocupantes numa situação crítica e com uma malha tão apertada, em termos de produtividade, como anda, agora, se exigindo dos pilotos, dos aeronautas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há algum risco de falta de tripulantes experientes no Brasil em decorrência da diferença salarial pró países estrangeiros?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - É, eu acho que... Eu não digo risco, mas as empresas terão que rever, porque está... Pode ficar desinteressante ser piloto, iniciar a carreira de piloto, tendo, hoje, que investir entre 100 e 150 mil reais para se formar piloto e depois começar a receber um salário de co-piloto que hoje deve estar ao redor de 5 mil reais, em termos líquidos, no bolso. Então, um investimento de 100 a 150 mil numa universidade e num aeroclube, esse



investimento pode ser feito em outro tipo de profissão que tem um retorno maior. Mas, na realidade, eu acho que as empresas internacionais estão, certamente, pelo crescimento da aviação mundial, pagando salários melhores do que temos hoje no Brasil. Por isso, acho que as empresas terão de rever os salários, em função do crescimento da aviação brasileira também. Senão, vai faltar piloto, certamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As condições de trabalho dos tripulantes no Brasil é semelhante aos padrões internacionais?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim. Respeitadas as leis, certamente, dentro dos padrões internacionais e, em alguns casos até melhores. Outras... Porque acho que a lei do aeronauta foi muito feliz, a lei de limite de trabalho, de jornada. Ela foi feliz. Eu acho que ela é uma lei... Se seguida, ela realmente preserva a saúde e a higiene do trabalhador de aviação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Algumas perguntas sobre infra-estrutura aeroportuária.

Como V.Sa. avalia a situação da infra-estrutura aeroportuária no País, especificamente no que se refere aos equipamentos que realizam a segurança das decolagens e aterrissagens?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, creio que aí seja um dos pontos importantes, significativos, hoje, da questão do gargalo da infra-estrutura aeroportuária no País, digo, infra-estrutura de aviação civil. Nós estamos... Na realidade, o planejamento tem que se antecipar à demanda. Nós estamos atrasados com a demanda, na realidade. O que acontece hoje é que nós estamos correndo atrás de coisas que já deveriam ter sido feitas. Em termos de equipamentos, por exemplo, esse final de semana nós tivemos aí aeroportos que fecharam por nevoeiro. Se tivéssemos um equipamento chamado ILS categoria 3, por exemplo, que é comum ter na Europa... ILS significa dizer, é a sigla de Instrumental Landing System. É um equipamento de precisão que dá rampa, que dá desvio vertical e lateral ao piloto. Então, o piloto tem uma cruz dentro dos seus equipamentos. Mantendo aquilo no centro, ele vai chegar à pista, certamente. Se nós tivéssemos equipamentos de ILS 3... É um equipamento caro? Sim, certamente. Entretanto, ele seria a solução para os problemas. Por exemplo, a Europa, no inverno, se não tivesse esse tipo de equipamento, ninguém pousava em lugar nenhum, porque o



tempo todo o teto é baixo durante o inverno, na maioria dos lugares. Então, eu creio que precisamos entender que o investimento em aviação é alto, mas ele soluciona problemas. Porque nós, na realidade, gastamos muito, damos muito desconforto, se não temos esse tipo de equipamento. Agora, quanto às pistas, por exemplo, coisas técnicas como pistas de pouso de aeroportos de grande densidade, de grande demanda de aeronaves, pistas de pouso necessitam de alguns recursos como pistas de táxi de saída da pista de alta velocidade, a gente chama de *high speed taxi ways*. Isso mantém um fluxo melhor de saída da pista e de pouso e de saída de decolagem mais rápidas. Poucas pistas no Brasil possuem *high speed taxi ways*, por exemplo. É um detalhe técnico que facilitaria, ajudaria o fluxo de seqüenciamento de aeronaves para pouso e decolagem. Então, acho que falta investimento, no nosso ponto de vista, na área operacional adequado para poder melhorar ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Sa., quais investimentos são prioritários em relação à infra-estrutura aeroportuária nacional?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, Deputado, eu acho que nós precisaríamos primeiro de uma auditoria para saber como está o controle do espaço aéreo em termos técnico-tecnológicos, que acho que deveria ser investido na questão da proteção ao vôo, dos radares. Certamente esses equipamentos de auxílio à navegação deveriam estar sendo investido neles, de auxílio à aproximação de precisão. Acho que isto é importante que seja colocado. Acho que os principais aeroportos do País... Precisam ser revistos, nos principais aeroportos do País, esses equipamentos, especialmente hoje, que uma malha aérea tem o aperto que tem, uma aeronave está sendo usada 14 horas, ela começa no Norte do País e termina no Sul da América do Sul, lá em Buenos Aires, por exemplo, um vôo, depois de 8 a 10 pousos. Se houver um atraso no início, certamente ele teria repercussões muito maiores no final. Então, acho que, se esses equipamentos estiverem disponíveis em todos os aeroportos principais operados pela aviação civil, certamente que isso melhoraria significativamente o fluxo das aeronaves e da malha aérea no País.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A penúltima pergunta aqui. Na opinião de V.Sa., quais são as principais razões dos atrasos e cancelamentos de vôo que viraram rotina desde o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire?



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Deputado, atrasos, certamente, eu acho que a questão da deficiência da infra-estrutura é um dos fatores, e a questão do modelo de gestão das empresas aéreas é outro fator. Certamente, pode ser outro fator, porque, volto a dizer, hoje é uma malha muito apertada e ela não permite hiatos, não permite atrasos, porque ela tem conseqüências muito maiores no final da ponta. Então, acho que essas 2 coisas, unidas, elas realmente causam os atrasos que estamos vendo. Agora, nós temos que, certamente, para sair de uma situação como essa, que começar a agir agora, para isso ter um efeito lá na frente. Outras coisas que deveremos fazer, que inclusive tenho aqui o documento sugerindo, temos que fazer redesenho do espaço aéreo, que hoje, emergencialmente, a Aeronáutica está fazendo. Nós precisamos redesenhar o espaço aéreo brasileiro para adequar à própria, digo, à própria realidade da aviação civil hoje, à demanda, à programação e ao planejamento dessas empresas no futuro, de curto, médio e longo prazo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que V.Sa. quer dizer com “redesenhar o espaço aéreo”?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, redesenhar o aéreo é adequar as aerovias ao espaço aéreo brasileiro. Ou seja, determinadas aerovias podem, hoje, ter um outro desenho para que elas tenham, vamos dizer, que elas desonerem determinadas regiões de controle de espaço. E o espaço aéreo também tem muitas áreas restritas. O que chamamos de áreas restritas? São áreas de operação de bases militares, que elas podem ser revistas. Na época, no próprio grupo de trabalho interministerial, discutimos com o pessoal do DECEA, e eles até admitem que pode haver esse redesenho. Mas isso é uma coisa que demora 2 anos para ser feito. Até porque mexer no espaço aéreo precisa redesenhar tecnicamente, testar, publicar essas cartas e depois distribuir com antecedência para que toda a comunidade de aviação tenha estudado as cartas, para poder enfrentar um novo espaço aéreo, novas cartas, não é, utilização de novas cartas do espaço aéreo. Isso leva uns 2 anos, pelo menos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.



A Aeronáutica anuncia a implantação do sistema denominado CNSATM até 2012. Pelas informações de que dispomos, esse novo sistema permitirá que o gerenciamento dos vôos passe a ser realizado por satélites.

V.Sa. já conhece esse sistema?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Perfeito. Ele não vai ser gerenciado exclusivamente pelos satélites. Os satélites serão um auxílio mais preponderante na gerência do espaço aéreo. Por quê? Porque vai haver uma comunicação quase que, vamos dizer, via satélite nos computadores, vamos dizer assim. Os controladores emitem determinadas mensagens, o piloto as recebe em vôo e pode até imprimi-las em impressoras que tem dentro do avião para poder ler a sua autorização sem congestionar as frequências. Mas as frequências de comunicação do piloto e controlador sempre serão o *backup*, ou seja, e nas aproximações, quando estiver mais próximas das pistas, os pilotos estarão se comunicando com os controladores. Isso não vai eliminar a comunicação entre pilotos e... Mas vai diminuir significativamente, a ponto de ter uma melhor coordenação do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E os pilotos já estão recebendo algum treinamento para operá-lo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - A informação que eu tenho é que alguns pilotos brasileiros que voam para o exterior, para lugares que já operam, já testam esse tipo de equipamentos, têm esse treinamento, especialmente os que vão para a Europa, para os Estados Unidos. Em alguns lugares isso já é praticado, e o piloto pode receber essas mensagens via computador de bordo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Farei o último questionamento e quero lhe dar uma outra oportunidade. Vou perguntar de novo: V.Sa. arriscaria uma opinião sobre as principais causas de falhas que poderiam ter levado ao acidente envolvendo o avião da Gol?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Arriscar eu não arrisco, Deputado. Eu quero lhe dizer que eu tenho consciência de que tanto fatores humanos, operacionais e materiais podem ter tido influência nesse acidente, significativamente. E eu creio e acredito que a investigação do acidente feita pelo CENIPA nos dará os reais fatores contribuintes para ele.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sr. Presidente, este Relator encerra aqui seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI do Sr. Célio Eugênio de Abreu Júnior, Assessor de Segurança de Vôo e de Relações Internacionais do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Muito obrigado.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Muito obrigado.

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

Vamos passar à fase dos questionamentos. O primeiro inscrito é o nobre Deputado Dr. Ubiali, pelo prazo de 10 minutos, começando às 15h39min e terminando às 15h49min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Boa-tarde, Comandante.

Na fala do senhor — eu até o interrompi — eu queria deixar mais claro o que tentei perguntar e a resposta que o senhor me deu, para ficar mais claro o meu entendimento. Sabe-se, pelos relatórios que a gente tem, que, por mais de 20 minutos — não vou precisar exatamente se 22 ou 23 —, o *transponder* não foi captado pelos controladores. O senhor considera normal não ter sido dada ênfase pelo controlador para que se ligasse ou não o *transponder* ou que se comunicasse com o avião, dizendo que o *transponder* estava desligado?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - É, não considero normal. Eu acho que o controlador poderia ter emitido essa opinião para o piloto. É verdade; ele poderia ter emitido. Agora, eu não sei as razões pelas quais ele não emitiu, porque, como disse o senhor, é comum, Deputado, que nós saibamos através do controlador que nós não estamos sob vigilância radar. É o controlador que nos dá essa informação. O piloto não tem condições de dizer, a não ser que interrogue. Mas, quando, em algum momento, o piloto recebe a informação de que está sob vigilância radar, ele se tranqüiliza, de alguma maneira, e começa a se concentrar dentro, porque a vigilância radar não exige do piloto que ele fique comunicando as suas posições, as posições passadas nas aerovias. Ele é isento disso enquanto sob vigilância radar. Então, quando ele é comunicado que está sob vigilância radar, há uma transferência para o controlador desta informação se ele continua ou não sob vigilância.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim. O senhor disse que é comum. Mas é comum por um tempo aproximado de 20 minutos?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não, não é comum tanto tempo. Não é comum. Normalmente, quando se perde o controle, normalmente, no máximo 5 minutos depois o controlador nos informa. Isso normalmente é assim.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Então, esse fato, na opinião do senhor, foi um fato anormal, não usual?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - É. É um fato, pelo menos, fora dos padrões normais, estar sem o aviso. Não usual.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor também disse que o relatório do DECEA de 2005, que tinha informações importantes, não foi compartilhado com os profissionais e com os segmentos dos sistemas da aviação civil que poderiam auxiliar no encontro de soluções para os problemas nele apontados. O senhor atribui isso a quê?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu atribuo a que todo relatório emitido pelo Comando da Aeronáutica é reservado aos militares. Noventa por cento deles. A gente não tem conhecimento. Ou seja, eu acho que nós temos uma força de trabalho e uma força profissional que pode ajudar o sistema, mas nós precisamos saber das informações para poder ajudar. Então, eu acho que utiliza-se pouco a capacitação civil no sistema de aviação civil brasileira. Eu acredito que há pouca interatividade nessa questão. Se nós tivéssemos ciência, poderíamos ter dado idéias, dentro da nossa experiência. Nós, que eu digo, a sociedade de profissionais, de aeronautas e aeroviários e todos aqueles que estão com o seu dia-a-dia dentro da aviação, porque nós nos antecipamos aos acontecimentos. Todas as vezes em que um aeronauta ou um aeroviário reporta alguma coisa, ou um controlador de vôo mesmo, ele está dizendo que aquilo não está em conformidade, e cabe a antecipação para que aquilo não entre numa situação de deficiência. Então, eu acho que ouvir um pouco mais aqueles que estão no dia-a-dia da aviação é um dever do gestor da aviação civil.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor disse que no Brasil são poucas as pistas de taxiamento rápido. Eu queria saber se o Aeroporto de Congonhas e o de Brasília têm essas pistas.



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Congonhas certamente que não. O de Brasília tem uma, talvez, ao centro da pista. Mas, na realidade, hoje o de Brasília não tem grandes problemas porque ele tem duas pistas; uma faz a decolagem, e a outra faz o pouso. Então, isso facilita o fluxo, o gerenciamento das aproximações e decolagens. Mas aqui no Brasil poucos têm. Eu acho que Guarulhos... O Galeão tem, certamente. O Galeão tem pista de saída rápida de pista. E pista de táxi rápido eu acho que Guarulhos tem. Eu não tenho certeza em Brasília. Mas isso, vendo uma carta, em 5 minutos a gente...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor disse que em Congonhas, com certeza, não tem. E há impedimento técnico para que isso seja feito? Ou por que não foi feito?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Olha, eu quero dizer a V.Exa. que Congonhas já é um problema, não é solução. O sistema aeroportuário de São Paulo hoje está próximo do seu esgotamento, ou seja, a construção de Guarulhos já foi por uma demanda muito alta em cima de Congonhas. E, hoje, Guarulhos está... em mais 3 anos, se o crescimento da aviação ficar do mesmo jeito, Guarulhos estará esgotado, certamente. Então, a nossa preocupação hoje não é a de fazer alguma coisa em Congonhas. Nós temos de dar segurança à pista, como está sendo feita a obra, porque na realidade nós temos de nos concentrar em alternativas para os Aeroportos de Guarulhos e Congonhas, porque decididamente eles estão perto do seu limite máximo. Aliás, eu acho que Congonhas até ultrapassou. Eu ouvi o Dr. Milton Zuanazzi dizer que suporta, se não me engano, 12 milhões por ano, e já está em torno de 16 ou 18.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Em relação à afirmação que o senhor disse de que toda a infra-estrutura da aviação brasileira está operando no limite da sua capacidade instalada, o senhor disse tudo o que se relaciona com infra-estrutura, em todos os lugares do país, ou o senhor generalizou sem querer generalizar?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Na realidade, nos lugares mais importantes do País nós estamos no limite da nossa capacidade instalada, certamente. Porque, se nós não conseguimos transferir vôos de um lugar para outro, especialmente em São Paulo, nós estamos com uma capacidade instalada no limite



em todos os... nos mais importantes. Hoje, São Paulo é o *hub* mais importante do País; Brasília, o segundo. Tem hora que não há lugar para estacionar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Onde? Em Brasília?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Aqui em Brasília já há pátios alternativos. Estavam querendo utilizar aquele pátio da Transbrasil ali para se fazer estacionamento, para se planejar estacionamento. Eu acho que, na realidade, tem de se encontrar soluções para esse tipo de coisa. Então, tem hora que Brasília chega a um ponto que está difícil de...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Finalmente, já que o senhor disse que a infra-estrutura da aviação está operando no seu limite de capacidade... A gente sabe que, para a construção de um aeroporto... ou seja, não se constrói um aeroporto com menos de 4, 5, 6 anos, entre planejamento, licenciamento e construção. O que o senhor sugere hoje para resolver, na sua opinião, o problema que estamos tendo no tráfego aéreo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, a questão da solução da crise não vai ser indolor para a sociedade, ou seja, ela vai demandar um tempo ainda. Nós temos de solucionar. Por quê? Porque certamente teremos de transferir vôos para lugares em que as pessoas não têm interesse de apanhá-los; *hubs* terão de ser mexidos. Enquanto isso, essas obras que dissemos, de *high speed taxiway*, colocação de auxílios à navegação, ampliações de pista, ou seja, pistas paralelas, como... Por exemplo: Guarulhos tem pistas paralelas, mas que não podem operar simultaneamente por problemas na própria construção, ou seja, o distanciamento entre uma pista e outra não é suficiente para que permita pousos e decolagens simultâneas. Então, esses são problemas em que nós temos de pensar, pensar e repensar. Mas, para isso, nós temos de mexer na aviação, na malha, na condução da aviação, no negócio da aviação, inclusive, para que isso seja permitido fazer. Não há como fazer obras — nós vimos em Congonhas —, obras de porte na área operacional sem afetar diretamente a vida do usuário e das empresas aéreas. Então, nós temos de sentar e replanejar, para executar. Mas isso, volto a dizer, é de médio e longo prazos. Nós temos de passar por um processo de sacrifício, vamos dizer assim, porque ficamos muito para trás em termos de modernização da nossa infra-estrutura aeronáutica.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Eduardo Valverde, começando às 15h50min e terminando às 16h.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu vou fazer uma indagação à luz daquilo que V.Sa. expôs, no tocante àquilo que é necessário fazer para retirar o gargalo.

Falou na adoção de novos equipamentos; na ligação por satélite, esse sistema que permite ao piloto aterrissar em visibilidade baixa; ampliação de pista de taxiamento, etc. Foi dada uma informação, passada pelos presidentes das companhias, de que no Brasil o tipo de usuário de transporte aéreo é um usuário de negócio, diferente da Europa e de outros países, onde o usuário é turístico. No país o usuário é de negócio.

Em face desse tipo de usuário, os horários de vôo são concentrados para atender à demanda, atender a esse perfil; são concentrados nos 2 aeroportos principais do Brasil, que é o de São Paulo e o de Brasília, visando chegar às 9h, às 8h e sair às 20h. Permite que esse usuário de negócios chegue em São Paulo às 9h, faça o que tinha de fazer durante o dia e embarque, e retorne às 20h. Então, dessa forma se concentra nesses horários de 9h até o meio-dia a maioria dos vôos em São Paulo e concentra no horário das 19h até as 22h boa quantidade dos vôos de retorno.

Isso, evidentemente, atende a 2 interesses: ao das empresas porque, assim, conseguem atender a uma quantidade maior de assentos — então tem uma questão comercial e de lucro; e o usuário.

No seu entender, esse perfil, esse contexto, ajudaria a construir gargalos? Como seria possível, dentro desse perfil, fazer uma mudança estrutural para que haja um espaçamento maior, uma distribuição melhor de horários, para que o usuário possa... não haja um fluxo muito grande de passageiros em horários que são chamados de pico, para atender essa tipologia, esse tipo de usuário e esse interesse das empresas de fazer esse atendimento?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, eu vejo que são duas coisas distintas. Uma coisa é o negócio; outra coisa é o nosso conforto. Certamente que, se nós formos olhar somente para um lado, alguém vai sair prejudicado. Por que digo isso? As empresas têm que manter o horário de pico, porque é aquele



horário onde há maior interesse. Mas se nós formos modificar os horários, o horário de pico vai ser transferido. Se nós formos diluir o suficiente, vai haver um desinteresse pelo transporte aéreo, especialmente nos trechos mais curtos. Então, nós temos é que compatibilizar e saber conviver com o horário de pico. Na realidade, isso é assim no mundo todo, não é diferente. O Brasil está hoje experimentando dificuldades no horário de pico porque utilizou-se mais o transporte aéreo. Mas, por exemplo, soluções, no meu entender, que poderiam minimizar algumas coisas: Congonhas simplesmente ficar com a Ponte Aérea e com aviões executivos, por exemplo. Certamente que se estivesse aqui um presidente de uma empresa ele iria querer me contrapor e dizer que o negócio, ele precisa do *hub*, mas não é possível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A aviação executiva não pode ficar em Marte, lá em São Paulo, como alternativa?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Neste momento, Marte não é preparado para isso. Isso é claro.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, claro. Mas como alternativa.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Sim, existe até um projeto, a gente tem conhecimento de um projeto aí que prevê a utilização de Marte para a aviação executiva, mas a grande questão é que nós precisamos entender que não dá para otimizar a aviação e inviabilizar o negócio, porque aí tem desemprego, aí não tem interesse. A aviação tem que continuar atrativa, os senhores aqui querem chegar lá naquele horário, comprar uma passagem e embarcar, todos queremos no melhor horário. Então temos de ter consciência de que nesses horários temos que ter a complexidade para manter as facilidades aeronáuticas; e a complexidade aumenta. Então, a gente precisa entender um pouco mais do negócio aviação para aceitar quando ele não está do jeito que gostaríamos, otimizado do jeito que a gente gostaria que estivesse.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - A indagação que faço aqui... Veja bem, obviamente que há um componente importante nessa lógica que V.Sa. apresentou, mas se eu concentro, em face de um negócio, de um interesse comercial da empresa, num horário específico, o horário das 9 horas — vamos chutar aqui um horário que seja de concentração —, para atender a uma parte que a



empresa entende como o seu público fim, o usuário de negócio, ela pode também se sentir desestimulada a dar alternativa àquele público que não é de negócio, por exemplo, turístico, mas que por só ter aquele horário ele vai ter que se dispor a ir naquele horário e com isso ocorrer essa sobrecarga desnecessária. Eu desestimulo um outro usuário que tem um outro perfil a buscar alternativa para só dar a ele essa alternativa daquele horário que interessa mais a ela, porque é um público de maior poder aquisitivo, que não fica esperando promoção para poder viajar, ele paga o preço cheio. Então, comercialmente para a empresa é interessante somente concentrar nesses 2 horários de pico porque é um público com que ela não tem despesa, ela não tem dispêndio com promoções, com qualquer tipo de oferta para poder preencher os locais, porque, automaticamente, pelo contexto, o avião sai necessariamente com a lotação máxima, ou acima daquilo que seria a média, se fosse dada uma alternativa de um outro horário para um outro público, que poderia se o usuário do SUS, o usuário de turismo ou aqueles que vão visitar a família, certo?

Em função de um contexto comercial, acabamos, pelo menos por aquilo que se pressupõe, por sobrecarregar a malha aeroportuária em função de um interesse comercial.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - É, eu tenho a dizer a V.Exa. o seguinte: que nós, na realidade, a aviação civil, quem determina as coisas na aviação civil é o usuário, certamente é o usuário, porque nas vezes em que não se acompanhou a demanda as empresas tiveram prejuízos, ou seja, vôos em horários que saíam vazios. Já se tentou isso em algum momento. Acho que temos que ter o cuidado de não querermos uma gestão das empresas que nos tragam prejuízo depois ou que elas não venham a estar bem economicamente. É uma preocupação nossa por causa do emprego, certamente, porque no que mais se falou nas empresas que fecharam foi a má gestão administrativa. Então, nós também temos que entender que na gestão das empresas também cabe a nossa parte de responsabilidade, e não querer impor horários, vamos dizer, não-rentáveis, a não ser que tenhamos idéias como “vamos desonerar alguns impostos em horários...” Aquelas empresas que colocarem vôos, desonera, tira ICMS, tira não sei o quê, tira alguma coisa, dê alguma vantagem para saber se ela pode operar nesses horários.



Talvez fique mais atraente. Eu acho que nós precisamos ter idéia de negócio de aviação. Não é uma vontade nossa que o transporte aéreo seja lucrativo e atenda às nossas necessidades. Ele tem que atender às nossas necessidades desde que seja lucrativo, porque senão o negócio não vai dar certo e nós teremos, daqui a pouco, não o transporte aéreo que queremos, nem os empregos que gostaríamos que ele produzisse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 15h59min, terminando às 16h09min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Caro Comandante Célio, eu gostaria de também agradecer-lhe pela presença. Eu diria que o seu depoimento foi um dos mais importantes nesta Comissão, porque deu claramente uma demonstração de conhecimento, de profundidade, muito nos ajudou do ponto de vista de apontar caminhos, e isso é fundamental para que nós cheguemos ao objetivo que pretendemos, que é, ao final desta CPI, dar indicativos claros, depois de um aprofundamento do debate, de quais são os caminhos e alternativas que temos para a solução do problema da aviação e do sistema de controle de tráfego no nosso País.

Eu vou levantar poucas questões, até porque o seu depoimento, que eu tenho em mãos, foi muito ilustrativo e dentro da tese que nós estamos defendendo já há algum tempo aqui nesta Comissão.

Nós tivemos movimentos claros na direção de mostrar o déficit aeroportuário do País. Nós discutimos muito a questão da gestão do sistema. Nós discutimos muito o problema das frequências de comunicação, de pessoal. O fato de termos tido aqui a oportunidade de ouvir todos os lados do processo nos deu a segurança de que estamos no caminho correto. Esta CPI pretende, ao final, apresentar à sociedade aquilo que ela espera de nós, que é exatamente contribuir para a solução desse problema.

Eu queria lhe fazer talvez uma pergunta mais direta. O senhor deu aqui uma demonstração de que temos problemas sérios de investimentos, de planejamento, de investimentos no setor de infra-estrutura aeroportuária. O senhor mostrou também a necessidade de se readequar a infra-estrutura, não só com equipamentos



mais novos, mas também buscar alternativas que sejam mais convergentes com o interesse da aviação comercial brasileira. Eu lhe pergunto: essas questões que o senhor levantou aqui são de fácil percepção? E com quanto tempo de antecedência? Por exemplo, investimentos na infra-estrutura aeroportuária, investimentos em novos equipamentos ou atualização de equipamentos, em pessoal. Isso é possível se prever com antecedência, Comandante Célio?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu creio que sim, Deputado, porque planejar é prever o futuro, é tentar prever o futuro. Na realidade, quem se previne, quem faz preventivamente, quem comete uma ação preventiva tem a possibilidade de errar menos. E nós hoje teríamos, pelo menos, se tivéssemos planejado, e se planejamos, não executamos, e se tivesse executado os planejamentos feitos anteriormente, certamente que esse problema seria muito menor do que ele é hoje. Então não há hoje como falarmos em deficiência de 100% de controladores — não sei é esse o número, estou dando aqui... Mas falarmos em deficiência dessa natureza... Deficiência aceitável é deficiência de 10%, de 20%, de 15%, mas uma deficiência enorme dessa nos leva a questionar planejamentos e falta de execução, se esse planejamento foi feito. Se o senhor entrar na página do ATO, *Air Traffic Organization* americana, que é o organismo que trata do tráfego aéreo nos Estados Unidos, subordinado à FAA, que é a *Federal Aviation Administration*, eles têm a previsão lá para 2030, e em cada ano, de quantos vão se aposentar, de quantos estão sendo preparados para substituir o do ano que vem, o do outro, o do outro e o do outro, e assim sucessivamente. É esse planejamento que nós estamos pedindo para o Brasil, e a execução desse planejamento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por exemplo, questão de infra-estrutura aeroportuária. Esse planejamento também é possível com uma certa antecedência?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente. Porque esse mesmo relatório do DECEA, pelo menos eu, publicamente, eu vi pela imprensa, ele fala de deficiências sistêmicas em 2005. Houve o relatório do DAC na época, em 2002, tornado público, que também falava de deficiências sistêmicas. E quais foram as ações frente a isso? Eu acho que a visão de futuro frente à demanda... Nós temos números do crescimento do País, do crescimento mundial.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem deveria ter responsabilidade no gerenciamento desse sistema hoje?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Do controle do espaço aéreo? O Comando da Aeronáutica e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que é o DECEA; da infra-estrutura aeronáutica é a INFRAERO, certamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - E a fiscalização disso, a ANAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - A ANAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Regulação e fiscalização.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor disse que há 3 responsabilidades distintas nesse sentido. De quem é a coordenação dessas responsabilidades?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu acho que falta.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Falta.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu acho que falta porque, na realidade, uma das maiores reclamações que tenho ouvido aí são concessões de *slots* sem consultas prévias, apesar de eu ter visto os responsáveis dizerem que fizeram essa consulta. Entretanto, se ela não está dando certo, se está havendo alguma coisa que não está encaixando, isso tudo deveria ser revisto. Eu acho que deveria sim, o senhor tem razão, de uma coordenação única. Para quê? Para unir planejamentos especificamente, para unir planejamentos e poder ter uma visão de futuro um pouco mais adequada da aviação que, inclusive, tem uma dinâmica própria. A aviação tem uma dinâmica própria. Muda-se alguma coisa na aviação da noite para o dia. Se nós analisarmos o acidente de 11 de setembro de 2002 nos Estados Unidos — de 2001, não é? Foi 2001 ou 2002 —, na realidade, os efeitos que isso teve de imediato na aviação foram terríveis. Mudou-se o procedimento total de *security*, que é de segurança patrimonial, da noite para o dia. Então, existe uma dinâmica na aviação que precisa ser acompanhada. E equipamentos tiveram que



ser comprados, por exemplo, equipamentos de raio X, da noite para o dia, equipamentos sofisticados.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Houve mal dimensionamento das linhas autorizadas, principalmente nos grandes aeroportos, de movimentação exagerada, como temos em São Paulo e Brasília, por exemplo?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Não sei se houve mal dimensionamento, mas certamente a previsão de crescimento não foi antecipada. Ou seja, não se olhou para a média de crescimento dos últimos anos na aviação para se preparar para ela. Não sei aí. A malha é uma coisa um pouco mais complexa, que tem que se debruçar em cima das empresas para poder... Eu não tenho essas informações.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Hoje temos nos jornais uma manifestação de que o Governo atribuiu o caos aéreo às empresas e, além disso, a FAB dizendo que deveria haver, de parte da ANAC, uma redução do número de vôos no Aeroporto de Congonhas. Sugeriu o número de 30 pousos e decolagens, uma vez que 44 são as movimentações existentes hoje com a nova pista reformada. E também uma manifestação do Presidente da INFRAERO dizendo que a malha aérea foi para o espaço. Qual a sua opinião sobre essas duas manifestações?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Bem, aquela de dizer que as empresas aéreas são responsáveis, a malha aérea das empresas é responsável, eu acho inadequada. Por que eu digo que é inadequada? Porque quem autoriza a malha aérea é o poder concedente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Ou seja, as empresas são concessionárias. Elas utilizam a malha que for autorizada pela autoridade. Ou seja, eu acho que é prematuro a gente dizer que é culpa... colocar a culpa dessa situação nas empresas. Eu acho que todos têm responsabilidades em dividir e dar opiniões e solucionar. Eu acho que todos teríamos. Mas as informações têm que ser abertas para todos para que isso possa ser... Não se pode tomar uma decisão de conseqüências na frente sem consultar e sem abrir. Agora, recentemente, é que a ANAC tem começado a abrir audiências públicas para se discutir alguma coisa. Na realidade, isso é recente, a ANAC tem 1 ano só de vida. E a segunda, eu não acho



que a malha aérea do País tenha ido para o espaço, eu particularmente não acho. Eu acho que ela precisa de ajustes para trabalhar junto com o novo modelo de gestão da aviação civil. Precisa-se de um modelo mais dinâmico, que ouça e aja com mais celeridade para responder às demandas da aviação civil.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acha que falta unidade na gestão do sistema?

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Certamente, no mínimo falta uma coordenação um pouco mais contundente. Aquela que ouça todas as partes, estude todos os planejamentos e faça uma determinação um pouco mais harmonizada entre todos os interesses da aviação civil.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Muito obrigado, Deputado Vanderlei Macris. Tendo em vista o início da Ordem do Dia — já está piscando a luz indicativa —, nós somos obrigados a suspender ou encerrar o depoimento, dependendo da decisão do Presidente. Já que ele se ausentou, eu suspendo a reunião. O Presidente comunicará se depois voltará ou não, se há interesse na continuidade do depoimento, que vou suspender agora.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só uma questão, Sr. Presidente, que eu acho importante, fundamental, que eu ouvi ainda hoje: se seria possível levar para o Aeroporto do Galeão alguns vôos internacionais que hoje estão no Aeroporto de Guarulhos, e, liberando Guarulhos, se poderia também colaborar para desafogar a situação do Aeroporto de Congonhas. Isso é possível? Apenas como uma pergunta final, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pode responder rapidamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não só Guarulhos como Confins também.

O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - Eu creio que sim. É uma das alternativas estudadas, inclusive, pela Superintendência da INFRAERO na Região Sudeste, e que certamente hoje traria algumas vantagens para as empresas. Porque no Rio, se não me engano, há isenção de ISS no combustível, se não me engano.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ICMS.



O SR. CÉLIO EUGÊNIO DE ABREU JÚNIOR - ICMS. O que daria vantagens também às empresas de saírem num vôo direto de lá.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente,

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, nós começamos esse depoimento depois das 14h30min. Os Deputados ficaram aqui o tempo todo. Só faltam 2.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, não faltam 2, não, não faltam 2, não. Tem os Deputados Vic Pires, Miguel Martini, V.Exa, eu, como autor e primeiro inscrito, que também não fiz perguntas, e outros que estão inscritos para falar antes de V.Exa. e do Deputado Miguel Martini e podem chegar a qualquer momento: Otávio Leite, Thame, Vaccarezza, Rocha Loures, há um sem-número de inscritos. Mas a verdade é que, independentemente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Veja bem, nós temos um problema regimental. Nós não podemos continuar com os trabalhos. A questão é que eu não posso transgredir o Regimento. Então, neste momento, esta reunião está encerrada. O depoimento está suspenso. A critério do Presidente, ele continuará ou não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vamos ouvir o Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não, o Presidente é o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O Deputado Eduardo Cunha é o que sempre levanta uma questão de ordem para liquidar as sessões. Há antecedentes de se continuar a reunião mesmo tendo iniciado a Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu não estava aqui. É transgressão.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas há antecedentes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu posso devolver a presidência ao Presidente para que ele delibere. Mas eu irei, da bancada, questionar a continuidade dos trabalhos.



(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já deliberei. Bom, esta reunião está encerrada. O depoimento está suspenso. A critério da Comissão, ele continuará ou não ou voltará outro dia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, só para avisar que amanhã, às 11 horas, teremos uma reunião na ANAC

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas já está encerrada a reunião, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É apenas um comunicado. Um comunicado pode ser feito, claro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, amanhã, às 11h, nós teremos uma reunião na ANAC, para a qual estão convidados todos os Parlamentares. Nós vamos levar aquelas proposições que foram apresentadas pelos usuários e também discutir o tema da crise dos atrasos, enfim, dessa interligação entre as companhias com a ANAC e com a INFRAERO. Voltaremos às 14h para votar requerimentos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Como é que é? Nós vamos ter reunião às 11h? Começa aqui?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vai ter reunião deliberativa amanhã às 14 horas, é isso?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, às 11h aqui?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Onze horas na ANAC, direto.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Aos Deputados que quiserem ir à ANAC?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todos os Deputados. A ANAC fica um pouquinho antes do aeroporto, à direita.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A reunião é aberta?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A todos os Deputados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E para a imprensa também?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso não conversamos ainda com a direção da ANAC, mas a imprensa está convidada.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E às 14 horas votação de requerimentos?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quatorze horas votação de requerimentos aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, haverá uma reunião deliberativa às 14 horas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Às 14 horas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está encerrada a reunião.