



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: 1025/07	DATA: 5/7/2007
INÍCIO: 9h27min	TÉRMINO: 16h07min	DURAÇÃO: 6h40min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h51min	PÁGINAS: 141	QUARTOS: 71

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Coronel-Aviador, Comandante do CINDACTA I.
EDUARDO JEAN KIAME - Coronel-Aviador, Comandante do CINDACTA II.
PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Coronel-Aviador, Diretor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

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



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 25ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para 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.

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.*)

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento dos Srs. Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I, às 9h, e Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame, Comandante do CINDACTA II, também às 9h; e do Sr. Coronel-Aviador Paulo Roberto Sigaud Ferraz, Diretor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA, às 13h.

Convido, portanto, os Coronéis-Aviadores Eduardo dos Santos Raulino e Eduardo Jean Kiame a tomarem assento à mesa. Dou-lhes as boas-vindas.

Para atender às 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”*. Assinado por ambos.

Vamos, então, passar a palavra ao Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino pelo prazo de 20 minutos para fazer sua exposição. Em seguida, daremos a palavra ao Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame, que também poderá dispor do tempo de 20 minutos para fazer sua exposição. Vamos fazer a observação que temos feito em todas as audiências, no sentido de que o depoente se sinta à vontade se houver necessidade de um tempo maior para ficar clara e ser transmitida toda a informação que julgar conveniente.



Dou as boas-vindas e passo a palavra ao nobre Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Bom-dia. Exmo. Sr. Deputado Marcelo Castro, Presidente desta Comissão, Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Relator desta Comissão, Sras. e Srs. Parlamentares membros desta Comissão, para nós é muito importante essa nossa contribuição no momento em que o País passa por essa crise. Temos certeza que desta Comissão teremos resultados que contribuirão para um futuro melhor do nosso País. Eu sou o Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I. Completarei 3 meses de comando no próximo dia 11 e fui indicado pelo Comandante para dar prosseguimento às atividades do comando no CINDACTA I. Possuo 28 anos de serviços prestados à Força Aérea. Já servi anteriormente no CINDACTA I como Chefe da Divisão de Operações Militares e também como Chefe do Centro de Operações Integradas, ou seja, o chamado COI, onde estão subordinados os 3 centros operacionais: o Centro de Operações Militares, responsável pela parte da defesa aérea; o nosso Controle de Aproximação, o APP/Brasília; e o ACC/Brasília, que é o Centro de Controle de Área, responsável pela região de informação de vôo de Brasília. Inicialmente, gostaria, se me permitirem, fazer uma pequena apresentação sobre a parte operacional e organizacional do CINDACTA I, onde podemos esclarecer muitos fatos que também vêm sendo divulgados pela mídia e que muitas vezes não têm correspondido com a realidade. Vamos iniciar com a missão do CINDACTA I. *(Segue-se exibição de imagens.)* A nossa missão, do CINDACTA I, é exercer a vigilância e o controle da circulação aérea geral, ou seja, todo o tráfego que circula dentro da região de formação de vôo de Brasília, bem como a condução das aeronaves, que tem por missão a manutenção da soberania e da integridade do espaço aéreo dentro da nossa região de defesa aérea, chamada Região de Defesa Aérea nº 1. O nosso relacionamento sistêmico. O CINDACTA I, por ser um centro integrado, executa atividades tanto para circulação aérea geral, conforme já foi dito em nossa missão, como para defesa aérea. Então, temos o nosso serviço de torre de controle, controle de aproximação... *(Pausa.)* Dando prosseguimento, temos, na parte relacionada à circulação aérea geral, ou seja, todo o tráfego, o tráfego civil. Então, executamos serviços de torre de controle, controle



de aproximação e Centro de Controle de Área. E essa integração que ocorre com a defesa aérea, utilizando os mesmos equipamentos e pessoal, executamos a defesa aérea através dos nossos Centros de Operações Militares. Portanto, temos o nosso órgão central, que dirige a parte da circulação aérea geral, o Departamento de Controle de Espaço Aéreo, e o órgão de direção geral da parte de defesa aérea, o Comando de Defesa Aérea Espacial Brasileira. As principais atividades desenvolvidas pelo CINDACTA I, assim como pelos demais centros: a defesa aérea e o controle de tráfego aéreo, que é o mais conhecido por todos, mas também desenvolvemos atividades de busca e salvamento, no caso de incidentes, de aeronaves desaparecidas, embarcações, entre outras — contribuímos com isso; a meteorologia aeronáutica, que também é muito importante para a navegação aérea; a parte de comunicações e a parte de informações aeronáuticas. Então, são os principais produtos que o CINDACTA I realiza para a Nação. Para que possamos ter uma idéia das atividades, dos encargos do Comandante de um Centro Integrado, como o CINDACTA I, apresento essa estrutura organizacional, que possui vários Conselhos, Assessorias e Destacamentos subordinados. Dentro da nossa região, temos 18 Destacamentos subordinados, onde possuímos efetivos para executar a manutenção e a segurança dos nossos equipamentos. Possuímos também 17 unidades de controle do espaço aéreo. São unidades de telecomunicações que são telecomandadas. Dentro dessa estrutura organizacional, temos ali, à esquerda, as três principais divisões: a Divisão Administrativa; a Divisão de Operações, que eu sinalizei ali em vermelho, pois é a nossa principal divisão, é a ponta do nosso sistema; e a Divisão Técnica, responsável pela manutenção diária dos nossos equipamentos. Vejamos, então, a parte da Divisão de Operações, que tem sido muito divulgado pela imprensa. Esses são os 18 Destacamentos subordinados dentro da nossa região de informação de vôo. Temos Destacamentos no Espírito Santo, em Santa Teresa; no Pico do Couto, em Petrópolis; temos em São Roque, em São Paulo; em Tanabi, no interior de São Paulo; temos em Confins; temos na Serra da Piedade, em Belo Horizonte; temos em Cuiabá, na Chapada dos Guimarães; em Cachimbo. São diversas organizações subordinadas pelas quais somos responsáveis. Dando prosseguimento, então, à nossa estrutura organizacional, temos as 2 principais subdivisões dentro da divisão operacional,



onde temos um tenente-coronel-aviador chefe da divisão operacional, que é controlador de defesa aérea. O adjunto dele é um tenente-coronel e é especialista em controle de tráfego aéreo. É um controlador de tráfego aéreo. E as duas subdivisões mais importantes, que são o nosso Centro Operacional Integrado, chefiado por um major-aviador, e a Divisão de Tráfego Aéreo, que é chefiada por um tenente-coronel, especialista em tráfego aéreo. São todos habilitados e todos com conhecimento sobre as atividades que desempenham. Especializando-se um pouco mais, temos aqui então a nossa Subdivisão de Tráfego Aéreo: um tenente-coronel especialista em controle de tráfego aéreo e as demais subdivisões chefiadas também por controladores de tráfego aéreo — oficiais controladores de tráfego aéreo. O nosso Centro Operacional Integrado, que é onde temos a nossa ponta do sistema. Temos a nossa Seção de Instrução, chefiada por um tenente-controlador especialista em controle de tráfego aéreo; o seu APM1, que é chefiado por um capitão-aviador controlador de defesa aérea. Temos o ACC/Brasília, também chefiada por um capitão-aviador controlador de defesa aérea, e a APP/ Brasília, chefiada por um tenente-controlador de tráfego aéreo. Das subdivisões dentro do nosso centro, temos três regiões. Por ser uma área muito grande, dividimos em três regiões, e todas também chefiadas por controladores de tráfego aéreo. Então, vemos que todos os chefes estão habilitados, capacitados e especializados nas atividades que desempenham. Essa é a área toda de responsabilidade do nosso sistema de controle de espaço aéreo, cabendo a área central, AFIR/ Brasília, região de informação de vôo de Brasília, ao CINDACTA I. Essa área compreende, aproximadamente, um milhão e quinhentos mil quilômetros quadrados. Como já é de conhecimento de todos, para se ter um noção desse tamanho, corresponde, aproximadamente, a três vezes a superfície da França. Então, uma área bastante extensa e com muitas informações, como veremos a seguir. São várias informações que o controlador de tráfego aéreo teria que ter caso ele tivesse que atuar em toda essa região. Como as informações são muitas e dificultaria ao controlador de tráfego aéreo ter em mente todas essas informações, nós dividimos em três regiões. Então, estão aí as três regiões onde dividimos o nosso controle do espaço aéreo na AFIR/Brasília. A região Rio de Janeiro, que possui 5 subdivisões, 5 setores; a região São Paulo, que tem bastante fluxo. É uma região menor, porém dividida em quatro



setores; e a região Brasília — em verde claro —, onde também possuímos 5 setores. É uma região maior, mas porém com um movimento um pouco menor. Podemos observar que em cada setor desse nós possuímos freqüências de comunicação. Então, isso significa que se eu tenho mais de uma freqüência, essas freqüências não operam 24 horas por dia, 365 dias por ano. Então, por isso possuímos a redundância. É prevista a falha, é prevista uma dessas freqüências possuir interferência, pois a nossa concepção de controle do espaço aéreo, utilizando comunicação e visualização, depende da propagação eletromagnética. Por isso, existem interferências climáticas em vários tipos de interferências. Para que a gente possa superar essas interferências, possuímos redundâncias. Próxima, por gentileza, da nossa cobertura radar. Possuímos 8 radares de rota e de defesa aérea. Como essa nossa área é uma área mais importante para o País de maior movimento, procurou-se instalar esses radares de forma que um tivesse sobreposição na área do outro. No caso de um radar desse apresentar uma falha ou houver uma necessidade de uma manutenção preventiva, ele vai parar. Então, naquele espaço onde ele parou, procurou-se dar uma sobreposição. Esses que vemos mais acima pertencem ao CINDACTA IV, onde possuímos a visualização desses radares também. Portanto, procuramos cobrir toda a nossa área com a visualização. Eu gostaria de lembrar que o controle de tráfego aéreo não é feito por visualização. Ele é feito pelo emprego das regras de tráfego aéreo, e que haja uma coordenação perfeita dessas regras de tráfego aéreo entre pilotos, controladores e o serviço de tráfego aéreo. A visualização nos permite otimizar a ocupação desse espaço aéreo. Então, se eu tenho visualização, eu tenho capacidade de colocar mais aeronaves nesse mesmo espaço. E essa concepção está progredindo, está evoluindo. A tecnologia vai-se apresentando, e o sistema de tráfego aéreo trabalha com tecnologia. Com isso, ele está sempre em evolução. É um organismo vivo que está sempre crescendo. E no futuro nós teremos outra concepção de controle de tráfego aéreo, que é o chamado GNSS, que é o sistema global de navegação por satélite, aonde nós vamos, paralelamente, na implementação desse sistema, buscar nova concepção, novo tipo de visualização através dos satélites. Sendo essa tecnologia mais precisa, nós teremos capacidade de colocar mais aeronaves ainda no mesmo espaço aéreo. Com isso, o fator humano deverá ser bem trabalhado no



sentido de que todas as regras sejam precisamente empregadas — não podemos fugir da regra. Fugindo da regra, aí sim, estaremos comprometendo esse sistema. Falou-se muito também que o nosso sistema é obsoleto, antigo. Então, vamos apresentar aqui uma evolução do CINDACTA I. O CINDACTA I entrou em operação em 1976, e os nossos primeiros equipamentos foram esses aqui, os Radares LP 23 e o RS 770. O LP 23 é o radar primário, onde executava as tarefas de controle de tráfego aéreo e defesa aérea, e o secundário é o que necessita do *transponder* para ter informações precisas. Como o LP 23 não apresentava para a defesa aérea os requisitos necessários, implantou-se — a próxima transparência, por gentileza — o Radar Volex III, que ofereceu uma melhor precisão para a defesa aérea, o controle da defesa aérea. Ainda nessa evolução da nossa parte de visualização, esse foi o nosso primeiro equipamento console em que nós iniciamos os nossos trabalhos em 76, concepção francesa. Já em 1991, nós tivemos a primeira modernização, após 1976, onde foram instalados os radares TRS 2230, que ofereceram um maior alcance e uma maior precisão nas informações, além da substituição dos radares secundários também. Prosseguindo. Em 91, também, nós tivemos a primeira modernização dos consoles e de *software*, passamos já para um segundo estágio, onde nós podemos ver os consoles que foram substituir os primeiros. Esse console e esse *software* ainda dependiam de um centro de processamento de dados. Já em 2002, os nossos Radares 2230, após a sua instalação, tiveram a sua primeira modernização, e nessa modernização proporcionou-se também uma melhor precisão e um maior alcance desses radares. Já em 2002, buscamos tecnologia nacional, ou seja, uma independência do exterior. Os senhores podem observar, temos monitores, consoles e *software* totalmente nacionais, independente da tecnologia estrangeira. E esses consoles passaram a operar como estações independentes. Desativamos o nosso centro de processamento de dados. Já é um grande avanço que nós tivemos, isso em 2002. Ainda mesmo nessa época, tivemos a modernização dos nossos radares do controle de aproximação, instalando os Radares TA10. Já em 2005, esses radares de aproximação foram substituídos pelos Radares Star 2000, e os radares secundários RS 970 — também, isso já agora em 2005. Na parte de comunicação, inicialmente, em 76, trabalhávamos com antenas tropodifusoras, e aí fomos evoluindo. Fomos ampliando os nossos sítios de



comunicação. Passamos a iniciar um trabalho com TELESAT, telecomunicações por satélite. Prosseguindo nessa evolução. Nessa daí, nós já estamos utilizando agora comunicações da empresa Park Air, que é era uma empresa inglesa que, tenho informação, foi comprada pelos americanos, tendo em vista que eles estão utilizando os mesmos equipamentos nos Estados Unidos, e, para não ficar dependentes de uma tecnologia estrangeira, eles compraram a Park Air, que passou a ser americana. Então, nós estamos, na parte de comunicação e visualização, bem atualizados. Algumas generalidades. Operação ininterrupta, CINDACTA I. Todas aquelas atividades que nós mostramos inicialmente são trabalhadas 24 horas por dia. O movimento diário de aeronaves controladas é de 2.600 movimentos, é um movimento alto, e possuímos 2.100 componentes. Também é um efetivo bastante representativo. Agora, vamos ver alguns esclarecimentos sobre relatório de perigo e *report* de incidente. O relatório de perigo é um formulário que está à disposição de qualquer pessoa — qualquer pessoa — que sinta que, na opinião dela, sinta que haja uma condição de insegurança, seja relacionada com o tráfego aéreo ou não, vai relatar o fato. Ela tem que relatar o fato, independente de opinião pessoal ou não. Porque nós temos, numa página seguinte, onde os nossos analistas em segurança farão análise do fato e emitirão recomendações ou não se realmente esse relatório possui um risco. No CINDACTA I, nós temos aqui a evolução da apresentação dos relatórios de perigo. No mês de maio de 2007 nós tivemos aí um índice bastante alto. Esse índice é bastante alto. Nós podemos verificar que as nossas possíveis inoperâncias passaram a ser relatadas em relatórios de perigo, em vez de serem relatadas no nosso sistema de disponibilidade de meios operacionais. Com isso, aumentou esse número de relatórios de perigo. Então, em vez de ser lançado no lugar correto, para que a técnica, a Divisão Técnica tomasse as providências, foram feitos relatórios de perigo. Com isso, esse relatório seguia o seu caminho normal, ia para a nossa Seção de Investigação e Proteção do Controle do Espaço Aéreo, e nessa seção era analisada. Caso não houvesse nenhum risco potencial, ela era remetida para a Divisão Técnica para que a divisão técnica tomasse as ações necessárias para correção das inoperâncias, caso elas fossem confirmadas. RICEA, *report* de incidente. Toda ocorrência envolvendo tráfego aéreo que constitua risco para as aeronaves relacionadas. Temos aí, com facilidades, como procedimentos, e



esse último aqui, o que mais tem sido divulgado, a quase colisão, que, na verdade, não é uma quase colisão. Vamos prosseguir para entender um pouquinho como o Brasil estabeleceu uma proteção para as aeronaves para que transitassem seguras no tráfego aéreo. Então, nós temos 300 metros, ou seja, mil pés para cima e para baixo, e 5 milhas náuticas, ou 10 quilômetros, no plano horizontal. Então, é uma bolha de proteção, é uma bolha de proteção bastante segura. E quando ocorre uma aeronave, ocorre o toque nessa bolha, há um *report* de incidente. Feito esse *report*, esse *report* seguirá para os nossos analistas. E os nossos analistas, através da visualização, nós chamamos, do rejogo, ele procura — nós ouvimos as comunicações — todos os fatores envolvidos. Vamos verificar se houve ou não o risco com relação a esse *report*. Se houve o risco, ele pode ser crítico, pode ser potencial ou pode ser indefinido. De acordo, com tipo de risco, são emitidas recomendações. É assim que nós trabalhamos. Aqui são os nossos *reports* de incidente. Então, no ano passado, nós chegamos a 32, e neste ano, já estamos na metade do ano e estamos com 18 *reports* de incidente. A maioria desses *reports* se relacionam com aplicação das regras de tráfego aéreo. Ou seja, as regras de tráfego aéreo não foram observadas, ou por pilotos ou pelo serviço de tráfego aéreo. Um exemplo aqui que foi apresentado no início da nossa CPI foi com relação que as 2 aeronaves tinham passado muito próximo, tirando tinta, foi uma quase colisão. Aquele fato é esse daqui, justamente esse daqui. Nós temos uma aeronave de alta *performance* se aproximando de Brasília e uma aeronave de baixa *performance*, com a etiqueta em branco, saindo de Brasília. A aeronave que está em Brasília foi autorizada pelo nosso controle de aproximação para manter o nível 085, ou seja, a separação é feita por níveis ou por altitude.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Zero nove cinco.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Em branco, a 085. Foi autorizada pelo controle para o nível 085. E a aeronave verde que está se aproximando, chegando em Brasília, foi autorizada para 9.500 pés, ou seja, utilizou-se padrões diferentes de ajuste de altímetro para essa altitude. Ela continua essa aproximação em 9.500 pés, sendo que o nível correto que ela estava era o 091. Essa aeronave veio, ela estava em condições visuais com a aeronave que estava se afastando de Brasília, o piloto da aeronave reportou que estava visual com esta



aeronave. E como ele teve a indicação de TCAS dele, na aeronave dele, o piloto por doutrina, mesmo ele estando visual com o tráfego, mesmo mantendo, estando ciente que está separado do tráfego, ele executa um procedimento de separação. Então, na próxima transparência, nós vamos ver que esse piloto subiu para o 095, para manter os 1.000 pés de separação previsto. Então, foi um cruzamento coordenado, onde o piloto estava visual, informou para o controle que tinha o tráfego visual, e não houve risco para as aeronaves.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O avião era um desses pequenos?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Um Seneca. Entendo que seja um Seneca. E nós vemos que temos bastante espaço em volta dessas aeronaves, onde poderíamos estar trafegando com a aeronave que vinha se aproximando. Mas como o controlador tinha certeza, na intuição dele, que ele estava separado dentro das regras de tráfegos aéreo, ou seja, dentro do 1.000 pés de separação, ele manteve esse cruzamento. Porém, foi coordenado, foi visualizado, o piloto tinha visualização, o piloto da aeronave de alta *performance* tinha visualização. Então, não houve nenhum risco para as aeronaves. Aqui, eu também estou me utilizando dessa informação para falar sobre o TCAS. Se a aeronave tiver a uma altitude superior a 850 pés, o TCAS não vai dar nenhuma indicação. A aeronave vai prosseguir normalmente, e o piloto normalmente sem nenhuma atuação. Se essa aeronave estiver de separação abaixo desses 850 pés, ele vai ter um aviso de tráfego, e o piloto já fica atento. E abaixo dos 700 pés, ele vai ter a chamada resolução. Tendo essa resolução, por doutrina, mesmo estando visual, mesmo estando coordenado, o piloto vai subir para aquela altitude superior a 850 pés. Então, é assim que funciona o TCAS. Pode também ocorrer alguns sustos entre os pilotos, porque a aeronave, às vezes, ela está lá bem separada entre 1.000 pés, mas sofre uma turbulência e baixa daqueles 850 pés, onde ocorre um aviso também de tráfego. Uma aeronave descendo também, ela está no procedimento de descida, por ela não está nivelada, o TCAS vai indicar que ela está abaixo dos 850 pés previsto. Porém, quando ele nivela a resolução do TCAS volta ao normal. Então, são condições que acontecem durante o voo. E também ocorre nesse sentido aqui, se essa altitude entre duas aeronaves, uma com velocidade maior e uma menor,



também tiver inferior a 850, quando essa aeronave se aproximar da que está com menor velocidade, vai sofrer uma indicação de TCAS. Então, é uma segurança bastante grande que as aeronaves possuem para manter essa separação, caso haja falha do piloto, caso haja alguma falha dessa separação, da manutenção dessa separação. Então, isso nós dá uma tranquilidade. Com isso, eu termino a apresentação do CINDACTA I e passaria, se o nosso Presidente permitir, ao Comandante do CINDACTA I, Coronel Kiame.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - CINDACTA II.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Perdão, CINDACTA II.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Exmo. Sr. Deputado Marcelo Castro, Presidente desta Comissão, Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Relator, Sras. e Srs. Parlamentares, muito bom-dia. Sou Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame, sou Comandante do CINDACTA II, tenho 45 anos de idade, tenho 27 de serviço, estou no Sistema de Controle de Espaço Aéreo desde de 1995, sou controlador de vôo de defesa aérea desde de 1996, sou Chefe-Controlador da Defesa Aérea, fui Chefe do Centro de Operações Militares do CINDACTA II, fui chefe do Centro Operacional Integrado do CINDACTA II, trabalhei na subdivisão de Operações Militares do CINDACTA II e hoje sou o Comandante do CINDACTA II. O CINDACTA II tem algumas similaridades com o CINDACTA I e algumas diferenças. (*Segue-se exibição de imagens.*) Vou mostrar só as diferenças para não me tornar repetitivo aqui. A nossa missão, conforme a missão do CINDACTA I, a vigilância e o controle da situação aérea geral, bem como conduzir as aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro, na área definida como de sua responsabilidade. Portaria nº 180, de 6 de fevereiro de 2006. As nossas diferenças são que como nós somos a única unidade da Força Aérea no Estado do Paraná, na realidade, somos 3 unidades, mas as duas outras, que são subordinadas ao CINDACTA II, que são os Destacamentos de Foz de Iguaçu e de Catanduvas. Nós temos: o hospital, que ainda é oriundo da antiga escola de oficiais e especialistas, hospital que atende, nós temos aí 8 mil prontuários, 12 mil consultas, entre consultas médicas e odontológicas por ano; uma prefeitura que atende tanto a sede quanto os destacamentos subordinados, quatrocentos e sessenta imóveis; um rancho que fornece por volta de 700 refeições/dia para o



nosso pessoal, o pessoal de serviço; um batalhão de Infantaria, hoje solicitado praticamente por toda a Força, que é um batalhão pioneiro e referência na aérea de vigilância eletrônica; uma seção de inativos e pensionistas, já que muita gente se aposenta e vai morar em Curitiba, e nós não temos um Comando Aéreo Regional que dê este tipo de apoio; hotéis de trânsito; uma aeronave que nos traz também; nós temos que ter uma inspetoria técnica para poder fazer a manutenção dessa aeronave; temos que ter um oficial de segurança de vôo; temos que ter uma seção de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; uma pré-escola, Céu Azul, que trata de crianças até 6 anos; uma capela; um canil, que faz a segurança das nossas instalações. São atividades que tomam bastante do tempo da atividade-fim do CINDACTA II. Diferente um pouco dos outros CINDACTAs, o nosso Centro Operacional é um prédio que foi construído, é subterrâneo, tem dois subsolos. Apenas o primeiro subsolo é utilizado, o segundo subsolo está ainda em fase de..., há necessidade de ampliação. Como não houve ampliação, os equipamentos eletrônicos encolheram. Então, o segundo subsolo hoje permanece em branco. É bem visível aquele círculo central dividido com uma parede removível: de um lado, temos a defesa aérea, do outro lado, o Centro de Controle Aéreo de Curitiba. Aquela parede removível é exatamente para no caso de necessidade, num caso de conflito, a parede ser removida e a defesa aérea absorver todo o serviço na área da FIR Curitiba, na área da região de defesa aérea de Curitiba. Nós temos 15 destacamentos, na coluna da esquerda, com as quantidades dos efetivos de militares em cada destacamento. Mas não são só militares, são suas famílias que também moram nas cidades, que são as sedes dos destacamentos, desde o primeiro ali, que é Corumbá, até o último, que é Canguçu. Num total aproximadamente de 2400 pessoas, homens, mulheres, civis e militares, que dão apoio ao controle e à defesa aérea nessa área de mais de 2 milhões e meio de quilômetros quadrados. Nosso efetivo de controladores, não só no Centro de Curitiba, mas nos destacamentos subordinados, é de aproximadamente 450, dando uma média de um quinto do nosso efetivo de controladores; o restante é pessoal técnico, operacional também, mas é pessoal de apoio. Essa figura mostra a distribuição dos nossos radares, os dois radares acima à direita Tanabi, São Roque, são radares do CINDACTA I, mas nós compartilhamos as informações, e os outros



cinco radares são os radares sob nossa manutenção, sob nossa operação, e nos dá uma cobertura tanto de radar, quanto de comunicações, uma superposição nesse nível de vôo, que é nível de vôo que as aeronaves — são zonas comerciais — aeronaves normalmente voam ao nível também que está coberto pela navegação RVSM. Nosso fluxo, nosso movimento de tráfego vem subindo. No ano de 2005, tínhamos um total de 683 mil movimentos na FIR; em 2006, já passou para 743 mil, um movimento crescente, dos últimos anos, crescente. E ali temos os movimentos tanto do ACC, quanto dos principais APPs dos controles da área. Para exercer esse controle, mesmo comparar as aeronaves que voam utilizando-se do idioma inglês, os controladores todos são capacitados na escola de formação na fraseologia padrão, e o CINDACTA, através de orientações do DECEA, tem adquirido ou oferecido internamente cursos de inglês para os nossos controladores, para os nossos sargentos-controladores, no total, em 2005, de cursos adquiridos de 101 vagas em curso para os controladores e cursos realizados em sede, pelo pessoal da nossa seção de idiomas, curso de imersão, onde o controlador fica 15, dias, duas semanas imerso, ele sai da escala e fica apenas no idioma inglês de manhã e de tarde — curso de duas semanas, para esse pessoal — total de 95 cursos em 2005. Em 2006, total de 178 cursos, também para os controladores em todas os destacamentos e na sede; em 2007, a previsão de 92 cursos, alguns já em andamento, outros ainda na fase de licitação e assinatura de contrato. Estamos passando por uma modernização conforme o CINDACTA I passou. Os senhores que tiveram a oportunidade de visitar o CINDACTA II puderam ver *in loco*, trouxe algumas fotos para mostrar a seqüência, mas a partir de dezembro do ano passado, os consoles originais foram relocados para um canto da sala, para possibilitar que os novos consoles fossem montados — eles estão já montados, em 2007, já que começou nesta segunda-feira a parte de aceitação do *software* e das operacionalidades pela CISCEA. E essa aceitação deve demorar aproximadamente um mês, talvez um pouco menos, depois deverá ser feito vôo de integração entre o que é visualizado e os aviões do GEIV para, a partir de outubro de 2007, início da operação do novo sistema, em paralelo com o sistema atual. Então, o X4000 entrará a partir de outubro deste ano, trabalhando em paralelo com o Mitra, para, em dezembro, se tudo ocorrer normalmente, iniciar também o COPM essa operação



paralela e, em julho do ano que vem, a desativação total do Mitra com a montagem dos consoles que não puderam ser montados por falta de espaço e com a relocação desses consoles que já estão montados no restante da sala. A chegada do material, o início da montagem das mesas, e os consoles já sendo montados. Estão agora em fase de aceitação. Estamos com nosso efetivo em formação, tem gente a mais desse número que está aí, em formação não está colocado aí, mas já temos 35% do efetivo de controladores já padronizados no uso desse DACOM X4000. E o treinamento deverá estar encerrado no final do ano. Temos as nossas ocorrências, entre relatórios de perigos e outras, telefonemas, lançamento em livros de registros, dessas ocorrências até o mês de junho agora de 2007. Até o acidente, ano passado, tínhamos já 239 relatórios de perigo e, depois do acidente, 163 relatórios de perigo no restante do ano — já estamos com 140. Fazendo minhas as palavras do colega Raulino, é um instrumento que qualquer pessoa tem acesso e incentivamos bastante as pessoas a preencherem, que nos dão subsídio para numa visão ou de dentro do sistema ou de forma dos sistema, nos mostrar os possíveis problemas para possibilitar que sejam corrigidos. Com isso, eu encerro essa apresentação inicial e me coloco à inteira disposição dos senhores para os questionamentos necessários.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Queremos agradecer a apresentação aos senhores Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino e também Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame e parabenizá-los pela exposição clara. Vamos passar agora a parte dos questionamentos, passando a palavra, então, ao nobre Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, bom-dia. Bom-dia Sras. e Srs. Deputados, bom-dia a todos e a todas, bom-dia ao Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I, e ao Coronel-Aviador Jean Kiame, Comandante do CINDACTA II. Eu queria primeiramente, Sr. Presidente, antes de iniciar meus questionamentos, primeiro, fazer um comentário sobre a visita que nós fizemos ontem à ANAC, a diligência que realizamos na ANAC, e dizer a V.Exa. que eu achei extremamente positiva essa visita, porque ela nos permitiu reunir numa mesma mesa o Comandante da INFRAERO, o Presidente da INFRAERO, a Aeronáutica, a ANAC e também os representantes das companhias aéreas. E ontem tivemos a oportunidade de, primeiro ouvi-los sobre as suas



impressões em relação à crise. E, depois, tivemos também a oportunidade de apresentar a essas autoridades as sugestões que foram colhidas pelos instrumentos, pelos órgãos de contato direto com a população e com os cidadãos e também aqueles produzidos a partir da Ouvidoria-Cidadã da CPI. Nós apresentamos 23 sugestões de mudanças de alterações nos aeroportos, e que eu acredito serão de extrema valia se forem colocadas em prática para superar essa crise vivenciada nos aeroportos, principalmente naquilo que diz respeito ao atendimento aos nossos usuários. Mas eu queria...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. me permita 5 segundos...

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor chegou a essas 23 conclusões e sugestões de que forma? Com a nossa participação, com a participação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com a participação de V.Exas., com as informações que recebemos da sociedade, com as questões que foram enviadas à CPI através da Ouvidoria-Cidadã...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor apresentou isso para a Comissão?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - correspondências. Foram entregues todas elas aqui nesta Comissão...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, essas 23 sugestões suas, o senhor entregou para a Comissão, para que nós analisássemos e pudéssemos contribuir?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foram, foram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo, eu quero apenas deixar registrado que não recebi, Relator .

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu também, Relator, não recebi, a não ser que tenha sido na terça-feira, eu não estava aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós fomos... nós estamos...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não sei do que se trata esse documento que foi entregue.



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Pela ordem, Sr. Presidente. Sr. Relator, acredito que o informe é importante, mas em respeito aos nossos depoentes... Nós temos reuniões deliberativas e administrativas para que determinados assuntos sejam debatidos e deliberados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas não tem problema...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas é uma informação, e quero deixar claro que concordo com as 23 sugestões.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas meu companheiro André Vargas não tem...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sempre tem alguém querendo dar mais uma sugestão, a 24^a. Com o tempo vai ser possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas isso não problema. Acompanhei todas as sessões desta CPI, as 33 que já foram realizadas aqui, inclusive uma sessão especial que foi realizada numa sexta-feira, onde só estávamos eu e este nobre Presidente para discutir essa matéria das sugestões que foram apresentadas pela sociedade. Distribuímos aqui, numa sessão posterior, todas elas, pedindo sugestões, inclusive, ao Deputado Fernando Gabeira, que foi o proponente dessa sugestão. E a distribuímos ontem, inclusive, para os Parlamentares que estavam nesse encontro. Sei que alguns Parlamentares talvez não tenham lido, não tenham visto, que não participaram das sessões que apresentamos e distribuímos esses encaminhamentos, porque, claro, tem Deputados que têm outras atividades, outras tarefas que precisam cumprir nesta Casa. Tenho muita tranquilidade em relação a isso, Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E eu tenho confiança em suas sugestões, apenas queria, porque...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque já realizamos aqui...Ontem estava olhando a preparação dos relatórios, inclusive de uma apresentação que vou fazer amanhã em São Paulo, uma atividade para a qual este Relator foi convidado. Já realizamos nesta CPI 33 sessões desta com oitivas e depoimentos os mais variados possíveis. Tive a satisfação de poder participar dessas 33 sessões que foram realizadas, na integralidade de todas elas. Mas estou fazendo este relato pela importância, pela questão fundamental que foi, ontem, essa visita que fizemos lá,



porque ela representa, de fato, uma possibilidade concreta de esta CPI participar, atuar e cobrar das autoridades que se façam alterações, mudanças e ações concretas e definitivas para melhorar o atendimento aos usuários dos aeroportos.

Faço este relato, Sr. Presidente, porque acho que precisamos agora, muito mais do que propor, porque já fizemos isso lá, fiscalizar e cobrar das autoridades competentes que elas possam fazer, efetivamente, com que essas medidas aconteçam na prática. Acho que essa é a tarefa que deveremos perseguir no próximo período em relação a esse tema.

Quero também aproveitar a oportunidade e anunciar que ontem fiz uma pesquisa em relação a um tema que V.Exa. havia proposto e mostrado preocupação, que era a falta de ocupação em alguns aeroportos brasileiros de guichês de atendimento ao público. Inclusive, no Aeroporto de Cumbica, onde temos o maior acesso de passageiros do País, temos todo um terminal no Aeroporto de Cumbica que está sem utilização em função daquela ação que envolve o fechamento ou a venda da empresa VARIG. E fazendo análise, descobrimos que há uma determinação judicial para que esses espaços nos aeroportos não sejam utilizados. Portanto, estou encaminhando, no dia de hoje, a pedido de V.Exa., Presidente, requerimento para que esta CPI convoque a participar aqui o juiz responsável por esse processo no Rio de Janeiro, Juiz Luiz Roberto Ayub, que determinou que esses espaços nos aeroportos não fossem utilizados para o atendimento em outras companhias aéreas, o que está, em alguma medida, atrapalhando e criando transtornos aos nossos usuários. Então, estou apresentando esse requerimento, conversado com V.Exa.

Mas quero expressar de pronto, porque acho que esse também é um tema sobre o qual precisamos nos debruçar. Eu estive no Aeroporto de Cumbica alguns dias atrás e fiquei impressionado que os cidadãos, os usuários ficam todos eles concentrados nas duas companhias aéreas num terminal e há o outro terminal do Aeroporto de Cumbica completamente vazio, sem a utilização de nenhum guichê, à disposição da Justiça e à disposição da VARIG, o que causa transtornos enormes para os usuários daquele aeroporto, de Cumbica, mas essa situação acontece também, com certeza, em outros aeroportos brasileiros.



Por isso estamos encaminhando esse requerimento, convocando o juiz para que ele possa vir aqui, de acordo com a legislação, prestar esclarecimentos sobre essa decisão que foi tomada por ele e os impactos que isso tem na malha aeroviária nacional e no sistema aeroportuário nacional.

Quero agradecer a presença de V.Sas. nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro desencadeada após o trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006 que vitimou 154 pessoas.

Como sempre tenho feito, antes de iniciar meus questionamentos, gostaria de apresentar a V.Sas. algumas considerações.

Na última terça-feira, esta CPI ouviu os depoimentos dos Tenentes-Coronéis José Alves Candez Neto e Eduardo Antonio Carcavallo Filho, Comandantes dos CINDACTAs I e II, respectivamente, que nos trouxeram informações de fundamental importância para a montagem do nosso relatório final. É por isso que lhes asseguro termos todos uma grande expectativa em relação a seus depoimentos, pois certamente, entre os motivos que os levaram a assumir esses cargos, está o conhecimento que possuem do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro.

Quero informar a V.Sas. que esta CPI já recebeu dezenas de documentos. Além dos comandantes que lhes citei, também já passaram por aqui como depoentes diversas outras autoridades civis e militares, tratando do assunto que é objeto desta Comissão, e que estamos tratando com a maior seriedade técnica e isenção política que requer.

Quero que saibam ainda que abordarei com V.Sas. as críticas que são feitas à atual situação do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, tanto no que se refere a sua gestão quanto aos equipamentos e pessoal.

Passemos, então, aos questionamentos. Eu vou fazer os questionamentos, e V.Sas. podem ir respondendo, os 2, de acordo com as perguntas — algumas os senhores já responderam, portanto vou fazer apenas os questionamentos.

Sobre a situação desempenhada por V.Sas. e a abrangência de suas atuações, V.Sas. participam das decisões junto ao Comando da Aeronáutica quanto ao destino das aplicações dos recursos dos CINDACTAs que comandam?



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Os CINDACTAs, os Centros Integrados são organizações executoras. Portanto, o planejamento estratégico, o planejamento organizacional é efetuado pelo DECEA. Nós apenas enviamos anualmente para o DECEA as necessidades que tivemos no ano e as expectativas para os próximos anos. Com relação à parte de desenvolvimento e ampliação do sistema, essa política é toda realizada pelo DECEA.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Só complementando. Basicamente, para a vida vegetativa das organizações, é suficiente, a gente tem feito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou fazer alguns questionamentos aqui sobre a gestão do controle do tráfego aéreo. Os recursos tecnológicos de comunicação, de informática e de telecomunicações de que dispõem são suficientes e apropriados para o controle do tráfego aéreo?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Como eu pude apresentar para V.Exas. na nossa apresentação do CINDACTA I, o sistema é um organismo vivo, está em constante evolução, crescendo, acompanhando o desenvolvimento tecnológico. O que temos hoje... Ele é suficiente para manter um tráfego aéreo seguro; porém, estamos sempre buscando ampliar esses sistemas e buscar a evolução tecnológica.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Acho que essa evolução, ela está ocorrendo hoje no CINDACTA II fruto de um planejamento anterior. Então, ela está em evolução.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A área sem cobertura de radares, os chamados pontos cegos...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - No momento que vivemos hoje, onde essa implantação continua buscando a cobertura total, nós, dentro do nível onde circula a maior parte das aeronaves, nós temos a cobertura de visualização do nosso território. Porém, eu volto a lembrar que a visualização não é primordial para o controle de tráfego aéreo, e, sim, a comunicação, onde as regras de tráfego aéreo são coordenadas e buscadas para que se mantenha a segurança. A visualização nos permitirá uma otimização do espaço aéreo. Então, atualmente, dentro da nossa área de responsabilidade sobre o território, nós temos a visualização, temos radares instalados que nos permitem ter a visualização do nosso território. Porém, dentro de



uma parte dessa nossa área de responsabilidade, nós não temos visualização, que é sobre os oceanos.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Na área do CINDACTA II há recobrimento, há visualização de toda a área, com alguns recobrimentos inclusive.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Quanto à disponibilidade de recursos humanos, em especial quanto ao número de controladores de vôo, ele é suficiente, apropriado, ou V.Sas. têm deficiências nos seus CINDACTAs?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Na área do CINDACTA I, no dia de hoje, o efetivo específico do CINDACTA I nós precisamos ampliar. Temos estagiários que estão em fase de formação. Estamos com um pouquinho de dificuldade nessa formação, tendo em vista esse momento atual que estamos vivendo, mas temos vários alunos em formação. E, com a formação desses alunos e dos próximos que se apresentarão até o final do ano, nós estaremos atingindo o número ideal, para que possamos ter as escalas mais folgadas, mais tranqüilas e diminuir, digamos assim, o número de horas trabalhadas. Hoje, trabalhamos dentro do previsto, e, se a gente puder, tiver condições de diminuir isso, é o que nós estamos buscando. Nesse momento nós estamos próximos desse número, tendo em vista que o Comando da Aeronáutica, a partir do dia 22, implementou algumas medidas onde nós deslocamos alguns controladores tanto de defesa aérea quanto da circulação aérea geral para nos dar esse apoio e nos permitir a formação dos alunos, dos estagiários que temos nesse momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Coronel Raulino, de que ordem são essas dificuldades que V.Sa. está encontrando?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É que os nossos instrutores são controladores de tráfego aéreo. Alguns controladores pediram afastamento da instrução alegando motivos psicológicos. E o procedimento que nós realizamos com relação a isso... Esses controladores, esses instrutores que pediram afastamento, eles passam por uma análise psicológica, através de um profissional de psicologia; esse profissional emite um parecer; e, em cima desse parecer, dessa conversa, desse trabalho que é feito pelo psicólogo, alguns retornam à atividade de instrução, e outros permaneceram afastados. Então, hoje, nós estamos buscando a formação de mais instrutores. Agora, no mês de agosto, vamos providenciar isso junto ao



ICEA, uma nova turma de instrutores. O que nos está possibilitando isso é essa vinda desses controladores de fora, que aí vamos liberar esses instrutores para formação deles e eles entrarem na instrução. Com isso, vislumbro que em breve atingiremos o nosso ideal.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, nós temos hoje 17 controladores sendo capacitados para operar no Centro de Curitiba. A partir do momento que eles se tornarem operacionais, o nosso número vai ficar dentro daquilo que esperamos. Nós não temos essa dificuldade que o Coronel Raulino apontou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O sistema X4000, utilizado no CINDACTA I, segundo os controladores, apresenta muitas deficiências: duplicação de pistas, queda de imagem, falsas pistas, etc., o que compromete a segurança do controle. Isso procede? O sistema apresenta falhas?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - O X4000 é um *software* de controle de tráfego aéreo. O problema da duplicação de pista e pistas falsas, isso é um problema de radar, é intrínseco ao radar. Então, na especificação do radar, já vem essa previsão da existência, da probabilidade de existência de pistas duplas, de pistas falsas. Nós tivemos, há 1 mês aproximadamente, esse início de semestre, um grande número de *reports* de duplicação de pistas, tendo em vista essa modernização que estamos realizando dos radares. Então, muitos radares entraram, em síntese, radares novos, radares modernizados que ainda estão em garantia, e o fabricante do *software*, junto com a nossa equipe do DECEA e do CINDACTA I, vem realizando um trabalho onde isso foi muito minimizado. Nós já realizamos 3 reuniões. O fabricante é francês. Eles vêm a cada 15... A cada 20 dias eles têm vindo. Eles levam as informações. Essas informações foram produzidas a partir desse grande número de relatos que nós tivemos no início do ano para cá. Isso nos possibilitou identificar onde estavam ocorrendo os problemas, e essas equipes conseguiram minimizar bastante. Tanto que eu não tive... Tive poucas informações de duplicação de pistas. Então, ele se aproximou dentro do previsto da especificação do radar. O *software* já é outro departamento. O *software* foi construído em cima de requisitos operacionais que foram feitos pelo DECEA e pelo CINDACTA I. Esses requisitos foram propostos pelos próprios controladores e o



próprio DECEA, também se aproveitando o que nós tínhamos do *software* anterior que era francês. O que tinha de bom nós mantivemos e o que nós precisávamos melhorar foi implementado, tanto que hoje nós trabalhamos com *strips* eletrônicas, que no *software* anterior isso não existia. Temos as *strips* eletrônicas, e mantivemos as *strips* em papel, como redundância, como segurança, numa possibilidade de perda das *strips* eletrônicas. Então, o *software* que nós temos hoje está dentro dos nossos requisitos, dentro do que nós pedimos e vem constantemente sendo atualizado. A cada necessidade, que é estudada, analisada e comprovada, é realizada uma atualização desse *software*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gostaria de falar sobre o *software*... Essa pergunta é uma pergunta mais específica sobre o X4000.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor. É o que está sendo instalado lá, Excelência. Então, não tenho nada a dizer.

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 este documento aponta as necessidades, as possibilidades e as exigências do sistema de controle aéreo do espaço brasileiro, gostaria de perguntar a V.Sas. se é possível nos informar se, de 2006 para cá, esses apontamentos ou parte deles vêm sendo resolvidos nos CINDACTAs I e II. E V.Sas. poderiam nos listar o que melhorou de lá para cá a partir desse relatório?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - O PDSCEA é um plano do DECEA, é um plano estratégico, tem um período bastante à frente da atual data que nós estamos, onde são traçadas as metas para que nós atinjamos aquelas necessidades do futuro. Então, nós dos CINDACTAs somos familiarizados com esse plano, mas não temos conhecimento, a nossa participação é através do envio de mensagens nossas para o DECEA sobre as nossas necessidades propostas. Então, isso é encaminhado ao DECEA, e, de posse dessa nossa participação, é traçado esse plano. Esse plano tem sido buscado com a modernização do CINDACTA I, a modernização do CINDACTA II, a implantação do CINDACTA IV e a modernização do CINDACTA III. Então, nós estamos paulatinamente buscando as metas desse plano.



O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Só complementando, Excelência. Como o plano é do DECEA, é o DECEA que faz as gestões e nos repassa ou, no caso da modernização do CINDACTA II, implementa as modificações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há pouco mais de 1 semana, o Sr. Christoph Gilgen, representante da Federação Nacional dos Controladores de Tráfego Aéreo, 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. Qual a opinião de V.Sas. a respeito da IFACTA? É uma entidade respeitada internacionalmente? Segundo, o espaço aéreo brasileiro pode vir a ser declarado inseguro?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Bom, a IFACTA é uma entidade representante de classe. Nós trabalhamos... somos signatários da OACI, a organização internacional que possui o respaldo, que possui o reconhecimento internacional para emitir alguma opinião sobre o nosso sistema de tráfego aéreo. Seria uma organização isenta que poderia emitir alguma opinião a respeito disso. Representantes de classe acho que representam a classe, porém o nosso espaço aéreo, conforme foi apresentado, ele não é obsoleto como foi dito, tem sido modernizado. Isso nós apresentamos, isso é fato. V.Exas. visitaram os CINDACTAs e puderam ver *in loco* o que realmente temos de equipamento, e a segurança nós garantimos que ela existe, e o nosso sistema é eficiente.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Concordo com o Coronel Raulino e digo que o sistema é seguro. Digo isso como Comandante do CINDACTA e também como piloto. Nós temos avião, eu faço parte do quadro de tripulantes, e vôo, ou seja, uso o outro lado da linha e considero muito seguro o nosso sistema.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu possuo mais de 4 mil horas de vôo e nunca tive nenhum problema que viesse contra a segurança de vôo com relação ao tráfego aéreo, nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sas. acham que a OACI poderá vir a rebaixar o Brasil na classificação de segurança de vôo?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu entendo que não, pois a OACI tem conhecimento profundo do nosso sistema de tráfego aéreo. Não vai ser



de um dia para o outro, apesar de tudo que vem acontecendo, que isso poderá acontecer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - 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 foi, aparentemente, o fechamento de diversos aeroportos devido às condições climáticas, mais especificamente a nevoeiros em Porto Alegre, São Paulo e Curitiba. V.Sas. poderiam nos explicar se esse problema se deu tão-somente à falta de equipamentos específicos para esse tipo de situação ou se houve outras causas que colaboraram para esses atrasos?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - No início esse fato aconteceu, foi uma coincidência, no início das férias, quando o volume de tráfego aéreo aumentou bastante para se atender a demanda, principalmente nos vôos noturnos, onde temos aeronaves *charter*. Os vôos *charter* aumentaram nesse início de mês em virtude das férias. Com isso o aeródromo de Guarulhos, onde se concentrou o maior problema, ficou fechado das 22 às 6 da manhã. E todo esse vôo a mais que estava previsto para o início das férias só pôde sair a partir das 6; e, a partir das 6, já existiam os vôos daqueles horários. Então, até se tirar esse tempo em que o aeródromo ficou fechado, isso foi se diluindo durante 2, 3 dias. Hoje nós já estamos nessa normalidade, voltamos à normalidade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa é uma informação nova que V.Sa. está trazendo a esta CPI. Existia a previsão de vôos *charter* saindo do aeroporto em quantidade que...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Durante o período de férias e feriados, há um aumento do número de aeronaves, para atender as férias. Então, com isso, coincidiu de ser na primeira semana de julho, que é onde esses vôos estavam mais concentrados no início, onde os brasileiros saem em férias. Como esse vôo foi diluído... esse número de vôos que ficaram concentrados naquele período foram diluídos, e já estamos já... digamos assim, já iniciadas as férias, esse número de vôos tende a diminuir e, ao final do mês, tende a aumentar também.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Relator, só para contribuir.

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



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Relator, nós estivemos ontem lá na ANAC e também foi dito que nós tivemos uma paralisação de 12 minutos do sistema por conta de rádios piratas, que atrapalharam. O que aconteceu em relação a isso também?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Isso aconteceu no sábado, lá no Controle de Aproximação, em São Paulo. Foi no sábado; sábado passado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso contribuiu também para todo o processo do fim de semana...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É, ajuda, porque as HOTRAN e os *slots* são bem planejados. E, quando não sai naquele momento, aí acumula num próximo. Para sair, para dar o fluxo dessa aeronave, nós temos que fazer uma separação, para que o fluxo seja seguro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, permita-me complementar?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes não tinha rádio pirata, coronel?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não como nós estamos tendo agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas está diminuindo agora, não é?

(Intervenção simultânea ininteligível.)

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - As rádios piratas?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Elas ainda continuam interferindo. Eu tenho recebido muitos *reports* ainda de rádio pirata.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O Ministério das Comunicações não toma providência em relação a isso?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nós levamos as informações à ANATEL. E a ANATEL, creio que junto à Polícia Federal...

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Polícia Federal.



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - ... tem realizado ações, mas continuam bastante ainda.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Na noite de sexta para sábado, eu estava de serviço lá no CINDACTA. Nós tivemos o fechamento de Foz do Iguaçu, Porto Alegre, Joinville, Campinas, que não é da nossa área mas é um local em que as aeronaves que estavam indo para São Paulo e Guarulhos, que estava fechado, também vão. Então, a situação estava muito complicada; a parte meteorológica. E, para manter a segurança, então, os vôos acabaram não podendo decolar, nem pousar. O movimento da FIR ficou muito baixo, em função de as aeronaves não poderem voar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quais são os equipamentos que existem nestes aeroportos hoje para permitir pousos e decolagens com mais segurança em situações climáticas de neblina, de cerração, como esta que nós vivenciamos?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Em Curitiba, nós temos um ILS Categoria 2, que permite que a aeronave vá até 60 metros... ou melhor, ela pode ir até 60 metros de altura, e com visibilidade de 800 metros. Mesmo assim, o nevoeiro era tão denso que impediu as operações de pouso e decolagem. Da mesma forma em Foz do Iguaçu e Porto Alegre. Em Joinville é VOR; então, é um outro equipamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em Curitiba... Sr. Relator, se me permite...

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... pode ser instalado o ILS Categoria 3?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, para instalar esse tipo de equipamento, é necessário fazer uma análise antes, porque não é em todo o tipo de aeródromo que...

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

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - ... que comporta esse equipamento.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por isso mesmo é que eu estou perguntando. Porque tem de ter aproximação. Então, aeroportos que já foram construídos prédios vizinhos — por exemplo: Congonhas — não permitem o ILS Categoria 3?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - A reflexão das ondas fica prejudicada e não permite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Por isso é que eu estou perguntando...

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Em teoria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... se em Curitiba é possível instalar o ILS Categoria 3? Porque lá já tem o 2.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor. Teria de ser feito um estudo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Não sabe ainda?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Não, senhor.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Complementando, Presidente, o ILS Categoria 3 também exige das aeronaves, equipamentos e tripulações treinamento. E a maioria não tem o equipamento e não tem esse treinamento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exas. julgam que o formato da estrutura de gerenciamento do espaço aéreo brasileiro, dividido entre 4 CINDACTA, e cada um, por sua vez, subdividido em outras regiões, atende às necessidades de controle?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Para nós, essa divisão atende. O que nós sentimos hoje é uma necessidade de “resetorização”. E isso já está sendo estudado e deverá ser implementado a partir de setembro ou outubro.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Exatamente por ser um sistema que está em constante evolução, de tempos em tempos é necessário haver uma “resetorização” e também pode haver a possibilidade de uma modificação. Depende da necessidade que se estiver delineando para o futuro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre os controladores de vôos, qual a situação, hoje, em cada um dos CINDACTA comandados por V.Exas., quanto ao comportamento dos controladores de vôo, após o afastamento, por parte do



Comando da Aeronáutica, de 14 sargentos considerados líderes do movimento, que vinham afetando as operações?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Do dia 22, onde se iniciou essa operação, as medidas do Comando da Aeronáutica, até o dia de hoje, nós temos operado dentro da normalidade, tranqüilidade e harmonia dentro do nosso centro.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Nós estamos operando também dentro da normalidade. Nenhum problema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nenhuma dificuldade para a operação?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os controladores de vôo fazem críticas ao plano da Aeronáutica para enfrentar a crise. Entre estas, que pessoal mal preparado foi chamado para operar os consoles da aviação comercial, e citam restrições de vôos em determinadas altitudes, o que geraria situações de risco.

V.Exas. concordam com essas críticas ou com parte delas? Qual a avaliação de V.Exas. sobre essas críticas?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu não concordo. Esse plano criou uma área de exclusão, digamos assim: acima do nível 290 foram traçados tubulões, com mão única, de ida e de vinda, e onde não há cruzamento de nenhuma aeronave. Então, com isso, mantém-se a segurança e permite-se que os controladores de defesa aérea façam esse controle com muita tranqüilidade e segurança. Então, é uma área de exclusão: é só ida ou vinda, e acima do nível de 290. Não há nenhum cruzamento desse polígono, dessa área de exclusão.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Esse nível de 290 dá 7 mil pés?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Vinte e nove mil pés.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Coronel Kiame.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - No ACC Curitiba não houve necessidade de montar esse plano, de ativar esse plano. Os nossos operadores, alguns foram deslocados para apoiar o CINDACTA I, mas nós estamos preparados para, se houver necessidade, também ativar o plano e também fazer da mesma forma que o CINDACTA I.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exas. apóiam a idéia de criação de um adicional salarial para os controladores de vôo? V.Exas. acreditam que a função de controlador de vôo está desvalorizada?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Boa pergunta.

(Risos.)

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Bem, um adicional somente para uma especialidade não seria justo. Nós temos diversas especialidades que trabalham dedicadas, que gostam do que fazem, que amam o que fazem, principalmente no CINDACTA I, que é onde teve o início do controle do espaço aéreo. Essas pessoas também precisam ser reconhecidas. Se nós privilegiarmos somente uma especialidade, nós não estaríamos sendo justos com outras especialidades. Por isso nós não podemos concordar somente com uma especialidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por exemplo.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nós temos os técnicos; nós temos o pessoal de administração; nós temos o pessoal de segurança; nós temos as chefias. Então, todos trabalham dedicados e honram o seu trabalho, e também deveriam ser reconhecidos.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, desde o ingresso na carreira, todos nós sabemos quais são as perspectivas, inclusive a perspectiva salarial. A gente costuma dizer que a gente recebe o salário pelo que é, não pelo que faz. Nós temos de ser bons em cada uma das áreas em que nós formos trabalhar. Então, não interessa, não importa qual o tipo de especialidade, mas como a pessoa se comporta naquela especialidade. Comparar desiguais não é fácil. Esse acréscimo deveria ser, então, para todos e não só para uma categoria, ou para uma classe, ou para uma especialidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há sobrecarga de trabalho por parte dos controladores de vôo?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não. Existe uma legislação que fala do horário previsto, que são 156 horas. E essas 156 horas previstas têm sido observadas. Eu, por exemplo, trabalho há 28 anos na Força Aérea, e o meu horário previsto de trabalho seriam 8 horas. Eu trabalho... eu chego antes e saio depois.



Nem por isso eu me sinto prejudicado na minha atividade de piloto, de aviador, porque eu também exerço essa profissão, essa atividade; nem me sinto prejudicado no exercício das atividades como Comandante. Os controladores, eles possuem esse número de horas previsto. E esse número de horas previsto é observado.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, o número de horas previsto é sempre observado e não é descumprido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São 156 horas mensais?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Cento e cinqüenta e seis horas mensais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São quantas horas semanais? São... 40 horas semanais?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Aproximadamente.

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

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - O atual sistema que nós temos funciona — funciona bem —, é eficiente, é seguro e é econômico para o País. Agora, se houver, lógico, uma definição por parte dos nossos Poderes, prontamente será acatada.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, é uma decisão de governo. Agora é o que coronel Raulino falou: o sistema já está integrado. Se nós tivermos que criar um outro sistema, nós teremos que arcar com os custos desse outro sistema. É uma decisão de governo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora gostaria de dirigir algumas perguntas ao Comandante do CINDACTA I, Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, porque essas perguntas são sobre o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire.

O Ministério Público do Mato Grosso indiciou os controladores de vôo que estavam monitorando as aeronaves que se chocaram no dia 29 de setembro do ano passado, um deles inclusive por crime doloso. Certamente V.Sa. vem acompanhando o desdobrando dos fatos posteriores àquele acidente, até porque esses sargentos estavam sob seu comando. V.Sa. tem uma opinião formada sobre quais os fatores que foram determinantes para a ocorrência do acidente?



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não. Não tenho. Quem é responsável por isso seria a nossa Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes, o CENIPA, que... através da comissão que está chefiada pelo Coronel Rufino. Essa equipe tem a responsabilidade de colher todas essas informações. Então, as informações estão sendo colhidas, e as medidas de segurança, as recomendações, deverão ser apresentadas ao final dessa comissão, dos trabalhos dessa comissão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa., portanto, não tem uma opinião sua, própria, sobre quais foram os fatos mais determinantes para a ocorrência do acidente?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Para eu emitir opinião eu teria que ter conhecimento de todos os fatos, passo a passo. Eu não tenho conhecimento de todos os fatos, então não seria correto da minha parte emitir uma opinião, se eu não tenho conhecimento total dos fatos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a opinião de V.Sa. quanto à conduta dos controladores de voo que monitoravam as aeronaves que vieram a se colidir?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Excelência, os nossos controladores, sempre, durante o exercício da sua atividade, sempre trabalham de forma correta, com postura, com responsabilidade. E esses controladores, no dia desse infeliz acidente, desse fatídico acidente, trabalhavam dessa mesma forma, compenetrados, conscientes das suas responsabilidades e de forma correta e profissional. Eu reconheço esse trabalho deles e afirmo que eles mantêm essas atitudes até o dia de hoje e agora muito mais atentos. Então são pessoas dedicadas, responsáveis e que merecem todo o nosso reconhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Sa., os pilotos norte-americanos apresentavam plenas condições técnicas e de conhecimento do espaço aéreo brasileiro para pilotar o Legacy?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Aí eu caio naquela primeira pergunta do senhor, onde eu não tenho conhecimento total dos fatos para emitir uma opinião a respeito dessa pergunta.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor como piloto desligaria o *transponder* numa viagem ou não?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nenhum piloto, nenhum piloto desliga o seu *transponder* durante o vôo; nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o senhor acredita na possibilidade... O senhor conhece o painel de um avião Legacy?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Aeronáutica possui Legacy, não?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Possui, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. não conhece o painel de um Legacy?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não, não. Eu atualmente estou habilitado em aeronave Learjet.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. E o senhor acredita na possibilidade de desligamento involuntário de um *transponder*?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Tudo é possível. Tudo é possível. E com certeza a comissão chegará na certeza dessa resposta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor acha que é possível um desligamento involuntário?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual seria o procedimento de V.Sa. se, como piloto, tentasse a comunicação com o centro de controle operacional por diversas vezes e não conseguisse essa comunicação? Qual seria o procedimento de V.Sa., imediatamente?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Como eu apresentei ali, na nossa transparência, pelas nossas divisões por região e por setores, as frequências, conforme a aeronave ela vai avançando dentro do nosso centro, elas são modificadas. Se ele estava com uma frequência anterior, passou para outro setor, não se comunicou, continuou voando e tentou a comunicação naquela frequência anterior que ele estava, ele não consegue falar; nem o controlador com ele nem ele com o controlador. A atitude correta seria buscar as cartas de navegação e buscar as frequências daquele setor que ele estava voando.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E se mesmo assim nada funcionasse?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Difícil. Nós possuímos estações de solo também que podem ser utilizadas, aeródromos mais próximos, tentativa de comunicação com aeronaves que estão passando próximas. Agora tem que estar na frequência daquele setor. Se não for, não consegue falar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas se mesmo assim nada funcionasse, qual o procedimento?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - O procedimento de falha de comunicação: *transponder* 7600 e prosseguindo de acordo com a rota aprovada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então esse seria o procedimento que...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - De falha de comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...V.Sa. adotaria. O senhor concorda com isso, coronel Kiame?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor. Inicialmente buscar nas cartas as frequências da área, tentar uma ponte, como nós falamos, com as aeronaves que estão voando próximo e, em última análise, seguir o plano aprovado e colocar o 7600, inserir o 7600 no *transponder*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há uma dúvida de que as cartas que eles utilizavam, que eram internacionais, não tinham essas frequências atualizadas do Brasil. Isso é fato?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Essa informação eu não possuo. A comissão deve possuir também essa informação.

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

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nós estamos voltando mais uma vez para a comissão, porque a comissão é que detém todos os passos, desde a decolagem até o momento do acidente, todas essas informações. Mas, com certeza, é um fator, não determinante, mas é um fator contribuinte.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Falhas de comunicação são comuns no CINDACTA I?



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Negativo. Nós temos as redundâncias das frequências. Se nós tivermos dificuldade em uma frequência, nós passamos para outra frequência. A falha é prevista, mas ela não é comum, ela é eventual. Por isso que nós possuímos mais de uma frequência em cada setor, porque já há previsão. É igual uma aeronave. O piloto, antes de decolar, ele faz um *briefing* de emergência, prevendo uma possível falha do motor. Não significa que vai falhar. Mas é previsto acontecer. Então, para isso, nós temos os procedimentos de falha de comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Sargento Wellington declarou nesta CPI que, na transição de uma aeronave entre os CINDACTAs I e IV, em determinado ponto, quem vê não monitora e quem monitora não vê. Essa falha existe?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Isso não é uma falha, Deputado. Isso é uma cobertura radar. Na época do acidente... À época do acidente, a nossa cobertura radar do nosso radar não cobria o setor. O CINDACTA I não cobria o setor onde aconteceu o acidente. Porém, o CINDACTA IV tinha cobertura. E como nós falamos que o nosso sistema está em constante evolução, constante busca de novas tecnologias, hoje nós já possuímos a integração com os radares do CINDACTA IV, onde nós temos a visualização. Mas eu volto a afirmar: a visualização não é condição primária para o controle de tráfego aéreo. A condição primária para o controle de tráfego aéreo são as comunicações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Deputado Vic Pires me trazia aqui à Mesa a transcrição da caixa-preta do Legacy, onde coloca as 12 tentativas que foram feitas pelo piloto de contatar o CINDACTA sem sucesso. Isso aconteceu 8 minutos antes do acidente, o que significa que é óbvio que, se ele tivesse conseguido contatar o CINDACTA, talvez nós tivéssemos evitado o acidente. Depois ele conseguiu, alguns minutos antes — 3 minutos —, ele conseguiu um contato, mas não conseguiu copiar toda a informação que havia sido passada pelo controlador, os 2 últimos números. Eu acho que isso só corrobora com a análise feita de que esse é um elemento importante no processo de consolidação das causas todas que levaram ao acidente. Acho que V.Sa já respondeu aqui nos procedimentos normais que seria por parte do piloto. É claro que tem procedimentos que seriam também



dos controladores, neste caso específico. Mas, por parte dos pilotos, ao tentarem a comunicação e não conseguirem, eles deveriam ter acionado, imediatamente, o *transponder* — o código de emergência de comunicação — e poderiam, com isso, ter ligado o *transponder* novamente, ter identificado e, portanto, ter evitado a realização do acidente. Mas esse é um dado que está nas caixas-pretas e que nós temos analisado com profundidade.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - V.Exa. fez esse comentário e me veio à mente também que, às vezes, uma comunicação de uma aeronave corta a comunicação da outra. Depende de quem entra primeiro. Pode ter acontecido isso, de terem ouvido só o final porque alguma outra aeronave deveria estar falando na mesma frequência. Quando essa aeronave saiu da comunicação, aí entrou o finalzinho da outra. Isso acontece muito. Quando nós chamamos o centro, às vezes o centro não nos ouve porque ele está em comunicação com outra. Aí, nós temos que fazer 1, 2 ou 3 tentativas para que ele nos ouça. Isso acontece com o sistema também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permite, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Complementando o que o senhor está dizendo, então não há a possibilidade de haver a zona cega. Ele não estava ali nessas 12 tentativas passando por uma zona cega ou de difícil comunicação.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não, não. É porque tinha aeronaves próximas....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque tem aí, Relator, *squelch*, aquele som de chiado, bastante chiado.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu tenho informação de que, inclusive, a aeronave que estava ali próxima fez a ponte com o centro, após o acidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O importante é que, logo depois da colisão, um minuto depois, ele começa a ter contato normal. Então, é sinal de que ele ligou alguma coisa.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - E tem comunicação.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E tem comunicação. Ele fez essas 12 tentativas e, nesse momento, ele deveria acionar uma emergência ou alguma coisa. Não sei se estou enganado.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É isso mesmo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não há uma zona... não há nisso...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não. De comunicação, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No Brasil inteiro, não há nenhuma zona...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não tem. Eu posso não conseguir numa frequência, mas eu vou buscando as outras possibilidades. Existem várias possibilidades, até se chegar a um momento que, realmente, não se consegue falar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas como é que o senhor busca essa frequência?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nas cartas.

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

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nas cartas, nos aeródromos pelos quais estamos também sobrevoando. Nós podemos utilizar a frequência do solo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Entendi perfeitamente.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - ... e pedir para ele fazer uma ponte com o centro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não necessariamente tendo que ouvir. Basta, então... Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há a existência de um outro sistema também de comunicação nas aeronaves que poderia ser utilizado, não este tradicionalmente utilizado?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - De comunicação? Nós estamos buscando isso. A evolução está buscando isso: a comunicação através de dados, além da comunicação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, mas por rádio. Tem o UHF e tem...



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Tem o UHF, isso. As aeronaves possuem também o UHF, e algumas estações de comunicação trabalham com UHF e também isso podemos buscar numa legislação chamada ROTAER, que nos dá todas essas informações de frequência e de comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As 2 últimas perguntas a V.Sas. Primeira: houve ocorrências de riscos reais de acidentes decorrentes de possíveis falhas dos equipamentos ou de procedimentos operacionais ou humanos do sistema de controle aéreo, imediatamente antes ou após o acidente?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Esses riscos, conforme apresentei a V.Exas., são os chamados reportes de incidentes. Porém, o que foi preconizado pelo nosso sistema de controle, essa bolha de proteção, ela é bastante grande, digamos assim. Num futuro próximo, ela vai ter que ser minimizada, em virtude das novas tecnologias. Então, esses riscos críticos, se existiram, são muito pequenos. Porém, esses reportes continuam acontecendo, a maioria deles por problema de não cumprimento das regras de tráfego aéreo. Nós tivemos aí... posso afirmar para o senhor que já tivemos agora, há 2 dias, 2 aeronaves decolando de Brasília, uma na pista da direita e outra na pista da esquerda. Essa aeronave da pista da direita decolou e executou um procedimento chamado de abatimento de ruído, em virtude das residências próximas, com curva à direita. E uma aeronave de baixa *performance* decolou da pista da esquerda. Por ser uma aeronave de baixa *performance*, não há necessidade de executar o procedimento de abatimento de ruído. Então, ela teria que ir para a esquerda e ela fez também junto com essa aeronave o procedimento de abatimento de ruído. E como saíram do chão e estavam com a bolha próxima — porque uma pista é muito próxima da outra — aí, já é um reporte de incidente. Apesar de não haver risco de colisão, apesar de estar sendo visualizado, coordenado e tudo, mas é um reporte de incidente. Então, é analisado o tipo de risco que ocorreu, para se emitirem as recomendações de segurança. Esse caso, essa aeronave...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que ela saiu para o lado...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É porque ela fez o abatimento de ruído também, e ela não tinha essa necessidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas alguém autorizou ela a fazer isso?



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não, não autorizou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O piloto fez por...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Porque viu no procedimento e não atentou à orientação da torre e fez o procedimento do abatimento. Então eles fizeram juntos esse procedimento. E, como estava dentro da bolha, é um reporte de incidente que vai ser analisado, emitida uma recomendação e, para o piloto dessa aeronave, para a empresa ou para a organização, será emitida uma recomendação de segurança para observar essa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eram aeronaves pequenas ou ...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eram Bandeirantes. Eram aeronaves pequenas. Então, isso acontece constantemente, mas não significa risco crítico de um acidente.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Esse tipo de reporte, o que se extrai dele são as recomendações, Excelência, de forma que essas recomendações previnem outras ocorrências.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A última pergunta: O que, de fato, mudou no sistema de controle aéreo brasileiro após o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Acho que a consciência situacional de todo o pessoal envolvido ficou bem mais aflorada. A preocupação com a atividade ficou bem mais aflorada. Já existia bastante bem, mas ela veio muito mais à tona, como ocorre em qualquer situação desse tipo.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - A comissão emitiu algumas recomendações preliminares, no relatório preliminar. Dentre elas, as autorizações que estavam sendo dadas curtas passaram a ser completas. As chamadas *clearance limits* — limites de autorização — passaram a ser adotadas e recomendadas para que fossem observadas. Elas já existiam, mas se reforçou a recomendação para serem observadas. Nas mudanças nas trocas do serviço, foram emitidas recomendações para se observar o *check-list* previsto nessa troca de equipes. As transferências de um setor para o outro também estão sendo muito observadas. Esses procedimentos já existiam e estão sendo agora sempre



discutidos e trabalhados, para que possamos permanecer com essa doutrina aflorada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, este Relator encerra aqui os seus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, a presença, nesta CPI, do Coronel-Aviador Eduardo dos Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I, e ao Coronel-Aviador Jean Kiame, Comandante do CINDACTA II, cujos depoimentos confirmaram a expectativa que expressei no início de que as informações seriam de grande importância para os trabalhos desta CPI.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, que é o nobre Deputado Eduardo Cunha. Eu pediria só um minutinho, nobre Deputado. Eu gostaria de fazer uma pergunta rápida ao coronel Kiame, porque ele usa, no sistema dele lá, um *software* diferente do X4000.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nesse *software* X4000, se um avião vai levantar vôo, ele tem o plano de vôo dele aprovado, digamos, na linha 370, que seriam 37 mil pés. Então, o da direita, é o plano de vôo aprovado, e o da esquerda é o que o avião está voando. No *Discovery*, que fez a reconstituição do acidente da Gol, vemos isso muito nitidamente. Está lá fixado 370, e outro vai subindo, vai aumentando, vai rodando no sentido de alcançar o 370. Quando equipara, então igualou: 370 igual a 370. Isso quer dizer que o avião está voando a 370, porque o esquerdo é o real e está de acordo e conformidade com o plano de vôo, porque o direito é o plano de vôo aprovado e autorizado. Isso é o X4000.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu quero saber como é o outro.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - O sistema que nós utilizamos chamamos de MITRA, é um computador adquirido na época do francês. As indicações têm algumas similaridades. Então, à direita, também é o nível de vôo que está no plano de vôo aprovado, e o da esquerda é o nível de vôo real ou detectado pelo radar primário, se for tridimensional, que é o nosso caso, ou pelo *transponder*, Modo



Charlie, porque a acuidade da informação é maior. E para nós há uma seta indicando se o avião está subindo, se está descendo, ou se está nivelado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - No X4000 é um mais?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - O X4000 não conheço com detalhes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah, sim.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Entre as 2 etiquetas, eles vão emitindo alguns sinais: no caso de subida, o positivo; no caso de descida, o negativo; nivelado, igual; e fora de rota ou fora de... em tendência de nível, quando não está batendo, aparece uma interrogação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Praticamente os 2, nesse aspecto aí, são idênticos.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É. Foi uma herança do...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agora, o X4000 tem uma questão que tem sido debatida aqui: é que quando o plano de vôo prevê mudança de nível, aquele nível inicial, o X 4000 muda automaticamente, quando chega a hora de mudar. Então, por exemplo, se ele estava voando a 370 e ele deveria baixar a 300, quando chega naquele lugar que devia baixar a 300, automaticamente, o X 4000 puxa o computador, a parte da direita, para os 300 ou 360, como no caso do Legacy.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Faz isso automaticamente. Isso, no meu entender, para chamar a atenção do piloto de que ele está voando a 370, mas o seu plano de vôo prevê que ele deveria estar voando a 360, como diz a informação...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Alertar o controlador.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O controlador, quer dizer. Alertar o controlador de que ele deveria estar voando a 360.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O sistema que V.Sas. usam lá é assim também, automático?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - É similar também. O que está do lado direito é o que está no plano de vôo aprovado, inserido no sistema e...



O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - E vai mudando.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - ...vai mudando. É um requisito no sistema, de forma...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele muda automaticamente também?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, muda automaticamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, a última pergunta aqui.

Os controladores disseram aqui e repetiram, todos eles, que essa mudança automática do *software* é um defeito de fabricação do *software*, e isso os induz a erro.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É um pré-requisito que já vinha do *software* anterior e foi mantido. Então, não é uma falha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu não concordo com isso. Inclusive, pelo contrário, acho que faz é esclarecer.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - É uma funcionalidade que está no sistema, um pré-requisito que foi inserido e que o controlador sabe que isso vai acontecer. Ele tem essa informação...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Foi mantido. Foi herdado e foi mantido no sistema novo.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Ele sabe que aquilo vai acompanhar o plano de vôo aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por que eles insistem nisso, que isso induz ao erro?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu creio que... Quando passou por Brasília... Antes de Brasília, 3 minutos antes, à direita, ela baixou de 370 para 360, automaticamente, que seria a próxima rota, o nível a ser voado pela aeronave. Passou Brasília e continuou ali já com 360. E conforme ele foi se afastando de Brasília, ele manteve 360, que era o que era para estar voando, e o lado esquerdo, conforme foi-se afastando do nosso radar, ele perdeu... um pouco depois, bem próximo de Brasília, ele perdeu o secundário, que é a altitude prevista. Aí passou para o primário, que é onde a altitude não é confiável. É onde o controlador tem que



confirmar, manter uma comunicação bilateral com a aeronave para confirmar a altitude. Então, acho que quando ele observou isso, que estava no 360, ele ficou com a certeza de que estava com o 360 e não confirmou com a aeronave. Então, acho que é isso que está sendo alegado que induziu a erro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim. Isso é uma coisa importante. O que eles dizendo é que essa mudança automática do nível, feita pelo *software*, não deveria existir, porque isso os induz ao erro.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Há controvérsia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sas. concordam com isso?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Tem... Conversei com alguns controladores — alguns — que têm uma idéia diferente. Para eles ajuda. Agora, depois do acidente, realmente, a maioria...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu também acho que, se fosse controlador, me ajudaria.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O plano de vôo está prevendo uma coisa, o avião está voando em outra. Isso me chamou atenção.

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Eles sabem que esse requisito do sistema funciona dessa maneira. Eles sabem que isso funciona assim. Então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Satisfeito com a resposta.

Tem a palavra o Deputado Eduardo Cunha, por 15 minutos, começando às 11h13min, terminando às 11h28min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Obrigado, Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados.

Srs. Comandantes do CINDACTA I e do CINDACTA II, obrigado pela presença, pelo depoimento, pela possibilidade do debate.

Sr. Presidente, a minha primeira observação é sobre a reunião da ANAC, ontem, à qual eu não pude comparecer, porque eu estava aqui tratando do texto da reforma política, representando o nosso partido, o PMDB, e essa discussão impediu que eu me deslocasse da Câmara.



Mas eu estou lendo uma matéria aqui, do *Estado de S. Paulo* de hoje, que me deixou bastante preocupado: “ANAC e INFRAERO batem boca e não oferecem solução”. E diz que o clima de hostilidade é tão grande que a diretora da ANAC, Denise Abreu, e o presidente da INFRAERO, o brigadeiro José Carlos Pereira, discutiram ríspidamente.

Essa senhora, a diretora da ANAC, Denise Abreu, é a mesma pessoa que os familiares dos acidentados do vôo da Gol, quando houve o depoimento daqueles representantes, vieram denunciar. No dia seguinte ao acidente foi quem destratou também os familiares. A denúncia dos familiares foi essa aqui para todos nós. Ou tem um problema de educação com ela, ou, efetivamente, ela não está preparada para o exercício do cargo.

Eu queria trazer a esta Comissão que eu acho que esse debate de ontem é um debate que deveria ter sido feito aqui na Casa, na Comissão. Eu acho que o Governo deve fazê-lo, mas eu não acho que a gente deve se furtar a trazer esse debate aqui entre a ANAC, a INFRAERO e até a própria Aeronáutica, para discutir essa solução aqui. Eu acho que nós poderíamos convocar uma audiência pública da Comissão para essa finalidade e trazer a ANAC. Pedir, efetivamente, que venha o diretor e não essa diretora mal-educada, aparentemente, para que não se precise ter discussão ríspida. Mas que a gente possa debater esse assunto aqui para toda a Comissão e que a Comissão possa sugerir.

A Comissão pode até assistir a reuniões, como V.Exa. foi com o Relator e com quem pôde ir, mas eu acho que esse debate tem que ser feito aqui. A coisa é grave, a coisa é séria. O Relator fez proposições de soluções, mas, evidentemente, como disse bem o Deputado Vic, não houve um debate aqui sobre as soluções que iam ser apresentadas. Esse debate, de uma forma pública, ia fazer com que todos os participantes da Comissão pudessem colocar as suas visões e fazer as sugestões que entendessem corretas para ajudar na solução da crise aérea.

Essa é uma colocação que eu faria. Pretendo apresentar um requerimento nesse sentido, para que a gente faça esse importantíssimo debate aqui na Comissão.

V.Exa. assistiu, ontem, a uma reunião que me pareceu importante e que mostra, além do problema da crise aérea, que um dos fatores que agrava o



problema da crise aérea é a dificuldade de comunicação dentro dos próprios órgãos. Então, nós precisamos, realmente, interferir para resolver esse problema.

Voltando ao assunto que está em causa aqui, a primeira pergunta que eu vou fazer é para o Comandante do CINDACTA II.

No relatório de perigos que V.Sa. relatou, está registrado que entre 1º de janeiro de 2006 até o dia do acidente tiveram 239 reportes na sua área. Depois do acidente, nos 3 meses seguintes, pularam para 163, ou seja, a média dobrou. A gente já sabe, já debateu isso aqui no depoimento. Foram pedidos até esses números — eu não me lembro qual foi o Parlamentar que pediu naquele momento —, para comprovar isso. Mas a gente vê que a partir de 1º de janeiro de 2007 até agora, nesses 6 meses, voltou-se praticamente à mesma média que existia antes do acidente. E foi relatado para a gente que essa média continuava elevada, hoje, em função da situação do acidente. A gente está constatando isso nos 3 meses posteriores ao acidente, mas não está constatando nesses 6 meses. O que V.Sa. tem a nos esclarecer sobre isso?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Excelência, esses relatórios, logo após o acidente, têm aquela... o que a gente chama curva de sangue. É quando todos ficam com a percepção muito exacerbada sobre o que aconteceu e procuram colaborar da melhor forma possível relatando e escrevendo. Com o passar do tempo, volta-se à normalidade. Mesmo sendo números altos, voltou-se à normalidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Sa. acha que nós já estamos no período de normalidade? Porque não é isso que a gente tem ouvido aqui dos outros, até dos Comandantes dos CINDACTAs III e IV, que estiveram aqui, disseram que esses relatórios têm sido crescentes nesse período, depois do pós-crise, não só... V.Sa. está correto do ponto de visto filosófico, mas, na prática, nos outros centros — embora eu não tenha os números dos outros centros —, eles dizem que continuam elevados após o acidente. E não aconteceu no seu?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Não, Excelência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não aconteceu.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - No CINDACTA I aconteceu? É a mesma *performance*? Porque eu não estou com os números do CINDACTA I. É a mesma *performance*?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Após o início da CPI houve um aumento muito grande de relatórios de perigo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Início da CPI ou pós-acidente?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Coincidiu. Após o acidente houve um aumento e após o início da CPI também houve um aumento muito grande, conforme eu relatei no início, onde as nossas inoperâncias passaram a ser relatadas, em vez de nos registros de inoperâncias, passaram a ser relatadas através de relatórios de perigo. Porém, com a normalidade e, digamos assim, a harmonia que estamos tendo nesse período, nessas 2 últimas semanas, os relatórios de perigo continuam, e nós continuamos incentivando. Porém, houve um decréscimo porque as inoperâncias passaram a ser relatadas no local correto, que é o nosso sistema de meios operacionais.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor acha que esse acréscimo se deveu ao excesso de zelo dos controladores, de tentarem chamar a atenção sobre o fato, ou o senhor acha que efetivamente eles ficaram mais zelosos, do ponto de vista de reportagens?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não, ficaram zelosos e preocupados com as suas atividades. Isso é muito importante para a organização, porque aí nós passamos a trabalhar na prevenção.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou aqui uma frase — eu até anotei — que os controladores sempre trabalham de forma correta, são dedicados, responsáveis. Se essa é a opinião, então eu queria entender por que foram afastados os 14 controladores.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Na atuação do controle de tráfego aéreo, quando eles estão exercendo aquele momento do controle de tráfego aéreo, todos trabalham com extrema responsabilidade. Porém, coincidindo também com o início da CPI, eu estou no comando há 3 meses. No meu primeiro mês de comando, estávamos numa normalidade e harmonia boa de trabalho, onde consegui até exercer as atividades de comandante e administrativas. Com o início da CPI,



começou-se um trabalho de desestabilização emocional dos demais controladores que queriam realmente executar o seu trabalho. Isso estava muito forte. Os controladores que estão em estágio, por exemplo, que vieram da Defesa Aérea no início do ano... 15 controladores da Defesa Aérea foram deslocados para o centro de controle. Então, eles entraram num estágio de formação. Passaram a ser alunos do ACC, apesar de todas as experiências que eles já possuem de controle de tráfego aéreo. Veja que até hoje nós não conseguimos formá-los — isso, desde fevereiro. E isso vinha sendo uma ação de desestabilização emocional desses alunos e dos demais que queriam trabalhar corretamente. Então, esse afastamento e a presença, hoje, de um oficial-de-dia superior dentro do nosso centro está possibilitando a harmonia, possibilitando àqueles profissionais que querem executar o seu trabalho, voltado somente para o seu trabalho, a executarem isso de forma tranqüila e harmoniosa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas do jeito que o senhor coloca aqui dá a impressão de que a CPI está atrapalhando o tráfego aéreo.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não. É que coincidiu. Houve... a exposição à mídia ficou mais intensa, e com isso foi-se sofrendo um processo, digamos assim, de efervescência do assunto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor assumiu o comando há uns 3 meses, mais ou menos. O senhor falou que vai completar 3 meses no dia 11.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A sua entrada no CINDACTA I se deveu, digamos assim, à necessidade de pôr um comando com mais experiência, porque não estava... É um reconhecimento de que o comando anterior não estava conseguindo dar conta ou foi uma troca normal de atividade de rodízio?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Foi uma troca normal. O comandante anterior já está, digamos assim, dentro da carreira, em uma posição bem mais à frente do que a minha, do que a exigida para o comando do CINDACTA I, neste momento que estamos vivendo. Então, ele já está próximo da promoção a oficial general, e houve a necessidade do deslocamento dele para o DECEA. Hoje ele é o Presidente da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço



Aéreo, chamada CISCEA. Ele tinha conhecimento do assunto e havia a necessidade do deslocamento dele para lá, em substituição ao presidente anterior.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Era uma pessoa experiente.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor estava falando aqui sobre efeito de comunicação. Quantos canais simultâneos, quantas comunicações simultâneas o centro pode fazer hoje com aeronaves que estão em movimento?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - A nossa central... nós possuímos... cada posição operacional possui uma central. Essa central tem capacidade de selecionar até 3 frequências... 30 frequências, modificando as páginas. Cada página tem aproximadamente 8 frequências.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, a capacidade de comunicação simultânea seria qual, hoje, no centro operado? Por exemplo, nas condições que estava operando, no momento do acidente do Gol com o Legacy?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Dependendo do setor e do agrupamento, ele teria a capacidade de selecionar até 8 frequências naquela página, mas pode-se mudar a página.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas normalmente seriam 8 comunicações que ele poderia fazer?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Isso, isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E ele estava, naquele momento, controlando 6 aeronaves, é isso?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É. O controlador inicial estava com 4. Após, ele passou para o outro companheiro que... havia uma previsão de se aumentar o número de aeronaves, por isso ele estava inicialmente sozinho, controlando 4. Isso é previsto dentro da nossa regra. E como havia uma previsão de aumentar esse número de 4, o próximo controlador assumiu junto com o assistente. Aí passaram a controlar 6 aeronaves. É essa a informação que eu tenho.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, ele tinha um número de frequências superior ao número de aeronaves que estava controlando?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É. Mas isso independe do número de aeronaves. Depende do setor.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu sei. Mas é só na hipótese para dizer que havia pelo menos uma frequência disponível para cada aeronave, se assim o quisesse.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Isso. Existir, existe.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quer dizer, havia a possibilidade de comunicação.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Deputado Vic certamente vai detalhar isso, porque a gente estava conversando sobre isso, mas a gente nunca sabe se vai chegar a oportunidade de ele poder perguntar, em função do término da sessão. Então, eu vou me antecipar, sem sugá-lo.

Parece que no dia em que a Comissão visitou o CINDACTA havia um nervosismo muito grande. Isso até gerou um debate muito polêmico aqui. E V.Sa. mesmo estava, segundo o relato que foi feito aqui, numa situação de dificuldades, inclusive, de relacionamento e de comunicação com os próprios controladores que estavam naquele momento. Isso foi reportado aqui. Havia dificuldade, inclusive, de diálogo — de diálogo mesmo, não é diálogo de chegar a acordo, mas de se falarem. A informação que havia chegado aqui é que os controladores não estavam falando com os oficiais, não estavam sequer se dirigindo a eles. Esse estado foi resolvido? Ele permanece? Foi o afastamento dos 14 que mudou isso? Eram esses 14 os responsáveis por isso? Eu queria que o senhor, se pudesse, nos desse uma palavra. Como isso foi muito debatido aqui de uma forma pública, seria até importante que o senhor esclarecesse isso também de uma forma pública.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Ao assumir o comando — também já havia dito aqui a V.Exa. —, nós tivemos 1 mês de normalidade. E, após os eventos que se sucederam, como o IPM, como o início da CPI, nós ficamos muito expostos à mídia. E a cada momento iam surgindo fatos novos na mídia, como um reporte de quase colisão, assustando a população. E isso ficou muito efervescente. E nós, o tempo todo, sob recomendação do nosso comando, procurando o diálogo, procurando passar as orientações. Porém, com o passar dessa evolução dos fatos e da exposição à mídia, ficou bastante efervescente... e chegou-se a um ponto, realmente, onde estava-se quase perdendo a autoridade, o princípio da autoridade.



Então, a partir do dia 22 foi quando nós tivemos a determinação do nosso Comandante-em-Chefe, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, que deu essa determinação ao nosso comandante. E, a partir daí, nós passamos a trabalhar de forma organizacional, onde o princípio da autoridade passou a ser respeitado. Hoje, estamos trabalhando dessa forma, com harmonia. E muitos dos controladores que antes estavam desestabilizados emocionalmente estão já resgatando essa estabilidade emocional, em virtude de todas aquelas ações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então o senhor entende que o afastamento dos 14 solucionou o problema que o senhor relatou aos nossos companheiros membros da CPI e que foi objeto de debate aqui.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nós resgatamos o princípio da autoridade e pudemos, dessa forma, proporcionar aos demais tranquilidade para o exercício da atividade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor está conseguindo se dirigir aos controladores e está obtendo resposta e vice-versa?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Eu converso normalmente. Sempre conversei com eles, mesmo durante esse período de efervescência, digamos assim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu vi que o senhor evitou falar do acidente, porque o senhor não era o comandante naquele momento, mas eu queria apenas lhe fazer uma pergunta. Isso foi reportado aqui pelo coronel Rufino, no seu depoimento, e está constatado pelas caixas-pretas. O período entre o desligamento do *transponder* e o início da primeira chamada levou 24 minutos. Tem algum caso semelhante no período, nesta ou em qualquer outra situação que V.Sa. tenha presenciado, de levar tanto tempo para uma primeira tentativa de chamada?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É, realmente é um lapso de tempo muito grande e não é comum. Eu creio que isso tenha acontecido devido àquele excesso de tranquilidade que estava no controle, naquele momento: poucas aeronaves, pouco movimento, e com isso a consciência situacional tanto dos pilotos quanto do controlador ficou baixa. Então, creio que deva ter sido em virtude disso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E não ter contactado o CINDACTA IV na medida em que não conseguia contato, o senhor não acha que também não



era uma atitude que deveria ter sido feita? O próprio Comandante do CINDACTA IV disse isso aqui.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É, voltando então nessa consciência situacional baixa, achando que estava tudo dentro da sua normalidade, foram feitos os procedimentos normais de transferência, sem uma preocupação maior, em virtude dessa baixa consciência situacional tanto de pilotos quanto de controladores.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quer dizer, é o inverso daquilo se coloca. Esse baixo tráfego que tinha naquele momento... Por que que, de repente, pouco tempo depois, tudo vira uma questão de excesso de tráfego, se a gente constata que, no momento em que havia um acidente, praticamente não havia quase tráfico?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É, isso aí tem que ser um estudo, uma análise psicológica do assunto. Realmente, a gente não entende o por que disso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Há supervisão suficiente sempre em todas as posições? Houve um livro feito por um funcionário da INFRAERO, chamado *Choque de Gestão*, que eu li, e ele acusa frontalmente que no dia do acidente não havia supervisão no posto de controle dessa aeronave. O senhor tem notícia disso?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Nós tínhamos, naquele dia, 2 supervisores. No momento, estava sendo utilizado somente 1 supervisor, que é regra também de acordo com o número de aeronaves que estão dentro daquela região. Então, não havia nem a necessidade do segundo. O segundo estava no descanso. Então, havia supervisor suficiente para isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já que o meu tempo vai terminar, antes que o Presidente me corte, queria fazer uma última pergunta aqui sobre *software*, já que foi bem levantado aí. Esse *software* que está no CINDACTA II, hoje, é o mesmo que está no CINDACTA III, é o Thomson?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor. Excelência, é o mesmo *software*.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esses foram os *softwares* que foram substituídos pelo X4000?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Antes, a malha era toda dessa malha do Thomson?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E por que essa demora? Independente ou não de se dizer que está e que não causa prejuízo, por que uma demora da absorção desse sistema tão grande? Não foi feito um planejamento para ser mais reduzida? A que que os senhores atribuem isso?

O SR. EDUARDO JEAN KIAME - Está relacionada, Excelência, com a necessidade e com... com a necessidade de se implantar aquilo ali. O sistema que está em uso lá, no CINDACTA II, ele é antigo. Ele não é velho, ele está em condições de uso e tem sido utilizado. Agora, essa modernização, ela foi planejada para essa época em função do próprio DECEA e daquilo que o DECEA definiu junto ao CISCEA.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Tá certo. Estou dizendo só o intervalo de tempo tão demasiado entre a substituição de cada um. Esse foi o enfoque. Ok, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao primeiro Parlamentar inscrito, a nobre Deputada Luciana Genro, começando às 11h31, terminando às 11h41.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente. Eu queria começar fazendo alguns comentários, Coronel Raulino, para que o senhor pudesse me esclarecer ou me contestar. Primeiro, eu vejo que os representantes da Aeronáutica que vieram a essa CPI tentaram, durante todo o tempo, atribuir aos controladores, uma suposta operação-padrão, uma suposta... um suposto boicote, a responsabilidade pelos problemas no tráfego aéreo brasileiro. Em nenhum momento, os representantes da Aeronáutica colocaram problemas objetivos, por exemplo, e principalmente em relação aos investimentos que são necessários para melhorar a situação dos aeroportos. O Comandante Saito, inclusive, fala, em uma entrevista à *Folha de S.Paulo*, de domingo, que vão ser instalados os Aparelhos SL2



e 3 nos aeroportos de Curitiba e Porto Alegre, inclusive contrariando o que falou, ontem, o Presidente da INFRAERO, de que Porto Alegre não é compatível com o SL3. Mas ele diz isso na *Folha*. E ele diz também que a partir de agora, depois do momento em que o comando resolveu prender e transferir as chamadas lideranças negativas, tudo estaria resolvido. E, textualmente, ele diz à população que pode viajar tranqüila, sem susto, que a situação é de absoluta normalidade. E o que nós estamos vendo é justamente o contrário acontecer. As chamadas lideranças negativas, ao que eu saiba — eu até lhe pergunto se isso é verdade —, são todos controladores que nas fichas de avaliação de graduados têm ótimo comportamento. A grande maioria tem excelente comportamento. Onze deles têm mais de 20 anos de serviço, e não teria havido nenhum processo administrativo para investigar e comprovar que haveria esse comportamento negativo ou inaceitável, como o Brigadeiro Saito classificou.

Eu pergunto se houve algum tipo de advertência para eles, que evidências, que ordens que não foram cumpridas, porque, afinal de contas, ao que eu saiba, a decisão, se o monitor, se o sistema está em condições de operar, é do controlador. Então, eles afirmarem que não está em condições não se configuraria em uma transgressão disciplinar. Ainda assim, eles foram afastados, mas, estranhamente, Coronel Raulino, alguns dos problemas que eles apontavam foram resolvidos ou parcialmente resolvidos. Por exemplo, os monitores foram trocados. Era algo que, eu sei, já estava previsto parece que para janeiro, mas anteciparam essa troca, de fato, demonstrando que os problemas que existiam eram reais.

Inclusive, os próprios mecânicos, no dia em que nós estivemos lá, se dividiram em relação a isso. Eu me lembro até de ter questionado um deles, que era de uma empresa terceirizada pela Aeronáutica, sem licitação, que dizia que os controladores estavam boicotando e outros, que eram do quadro, diziam que os controladores estavam de fato detectando problemas, que, talvez, não fossem tão graves, mas que eram problemas reais.

E nós tivemos inclusive depoimento, ontem, aqui, dos Comandantes dos CINDACTAs III e IV, em que eles colocaram algo que os controladores já vinham dizendo também, ou seja, que depois do acidente eles resolveram ser mais rigorosos nas exigências de segurança. Até porque um acidente como aquele, acho,



nunca tinha acontecido no Brasil, ou, se aconteceu, foi muito tempo atrás, e eles estavam também se protegendo enquanto profissionais, portanto, seguindo estritamente as normas.

Eu também queria lhe perguntar — vou fazer todas as perguntas de uma vez só, tentar ser rápida, para que o senhor possa me responder com tranquilidade. Também temos a informação de que os controladores da defesa aérea que foram transferidos para o CINDACTA daqui de Brasília não teriam tido as 180 horas de carga horária que o regulamento determina.

E o próprio Comandante Saito, na audiência que eu tive com ele, a convite das esposas dos controladores — e aqui registro inclusive a gentileza e a paciência que ele teve de nos receber por mais de uma hora —, ele mesmo confirmou que foi mudado o regulamento na última hora para poder fazer essas trocas sem que fossem necessárias essas horas de treinamento.

Eu pergunto se o regulamento era excessivo nesse treinamento ou se, agora, as margens de segurança estão sendo reduzidas devido a menos horas de treinamento aos controladores que vêm da defesa aérea, que fazem um trabalho que me parece ser bastante diferente do trabalho feito no controle de tráfego aéreo civil. Também de que os regulamentos do NOTAM têm sido mudados de um dia para o outro e que esses tubulões foram impostos aos controladores sem um estudo do impacto, da viabilidade, da eficácia deles e que, portanto, as margens de segurança estariam sendo reduzidas no que diz respeito ao controle do tráfego aéreo.

Além disso, o que também influenciaria nas margens de segurança é o problema da carga horária, que, embora as 158 horas que o senhor se refere possam até esta sendo cumpridas, mas não estaria sendo cumprido o regulamento que determina o intervalo de 12 horas entre um turno e outro e que alguns estaria até emendando turnos e não teriam, inclusive, o direito a sair do local do controle para almoçar no restaurante do CINDACTA e estariam sendo submetido a jornadas extenuantes, o que também influenciaria muito na segurança do tráfego aéreo.

Por fim, eu gostaria de saber se o senhor tem algum conhecimento de uma determinação para que os controladores que foram afastados do CINDACTA I



estejam proibidos de entrarem lá dentro do CINDACTA. Eu recebi também essa denúncia.

E perguntaria também ao senhor se é verdade — já sei que é — a punição do Wellington pela fala dele no encontro dos controladores. Eu recebi a notícia de que ele será preso na sexta-feira por causa daquele vídeo que foi transmitido com a fala dele. Eu queria saber se houve punição para outros controladores por terem participado do evento ou por serem filiados à associação, porque eu tenho recebido denúncias também nesse sentido, de que os controladores, por serem filiados à associação, estariam tendo prejudicada a sua progressão na carreira, e que teria havido punições pela participação no evento aqui de Brasília, do encontro dos controladores. Então, eu gostaria que o senhor esclarecesse essas questões.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Bom-dia, Deputado Luciana Genro. As perguntas que V.Exa. nos fez aqui são muito importantes para que a gente possa esclarecer sobre que é realidade e o que não é realidade. Com relação ao problema que nós temos do tráfego aéreo, nós não estamos imputando em nenhum momento que a crise se deu por causa, somente, do controlador de tráfego aéreo. Nós temos vários órgãos envolvidos nesse problema: temos a INFRAERO, temos a ANAC, já temos a ANATEL, em virtude das rádio piratas. Então são vários órgãos que estão envolvidos e que há necessidade de atuação deles todos de uma forma coordenada e que haja uma interação. Não adianta somente eu ter os controladores, como foi o caso agora. Nós estamos na nossa normalidade, estamos com as nossas equipes operando normalmente dentro do número necessário, porém ocorreu esse problema devido a meteorologia. Ocorre também a necessidade de a gente ter condições de colocar as aeronaves no chão, em São Paulo. Nosso calcanhar de Aquiles está sendo em São Paulo: quantidade de aeronaves, quantidade de aeroportos, as vezes o pátio lota. Então, existe vários órgãos envolvidos, não só controladores de tráfego aéreo. Sobre controlador de tráfego aéreo, hoje, nós precisamos é buscar aquele número ideal para que a gente possa ter um número de horas trabalhadas menor, e com isso, todos ficam tranqüilo, ficam mais tranqüilos na execução de sua atividades. Então, nesse fato aí, temos outros órgãos envolvidos, não só controladores. Não adianta nós resolvermos nosso



problema, número de controlador, porque outros fatores também continuarão atuando.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O Comandante Saito garantiu a tranqüilidade dos aeroportos.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É, da parte do controle de tráfego aéreo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Como se fosse esse o único problema.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não é, não é. É da parte do controle de tráfego aéreo. Com relação aos monitores, conforme V.Exa. também nos falou, já foi dito aqui, há uma previsão ainda também de evolução tecnológica do CINDACTA I, assim como de outros órgãos, e havia necessidade de agora, no final do ano e início de janeiro, a gente... nós substituímos nossos monitores. O que ocorreu foi que, na semana em que a CPI nos visitou e na semana anterior, começaram essas ações dos monitores, numa região específica, na região de São Paulo. Nós somos divididos em 3 regiões. E esse problema começou justamente às 18h de um turno, que é o horário mais movimentado. E somente 1 controlador... 2 ou 3 ali que indicaram esse problema. E como está previsto, a senhora também mesmo diz, em nossas normas que é o controlador quem decide se está bom ou se não está — e isso nós vamos ter que rever, ou vamos ter que... aparecer na técnica também —, com a visita dos Parlamentares foi visto lá que os monitores não tinham nenhum problema que comprometia a segurança do tráfego aéreo, nenhum. Todos os Parlamentares puderam ver, mostrei lá pessoalmente...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não temos *expertise* para dar esse atestado.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É. Nós temos. Nós, supervisores, nós chefes, o próprio supervisor da região, né? E a gente pode observar que as informações estavam todas lá ao dispor do controlador. Então, isso aconteceu num momento de horário de pico, e é um horário que compromete a prestação do serviço de tráfego aéreo. E como na legislação está previsto que é o controlador que define — e ele resolveu definir isso —, nós chamamos outros controladores também. “*Você pode identificar aqui pra nós onde é que está o*



problema?”, perguntamos. Aí ele olhou... “*Não, não sei, quem disse foi o colega, é ele que sabe*”. Porque realmente não havia um problema que comprometesse a segurança. Então, nós temos procedimentos administrativos que estão sendo realizados, uma sindicância para apurar responsabilidade a respeito desse fato. E com certeza, desse procedimento administrativo, nós teremos recomendações de modificações da legislação, inclusive essa, em que nós ficamos refém de um controlador. E esse controlador foi realmente afastados...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas foram 14 os transferidos.

O SR. EDUARDO DO SANTOS RAULINO - Sim, aí são....

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Foram 14 que fizeram um complô para dizer que os monitores não funcionavam.

O SR. EDUARDO DO SANTOS RAULINO - Não, não, não, não, não... Esse foi somente um; os outros 14 são outros envolvimento, outras situações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Coronel Rufino, eu vou pedir V.Sa. que seja mais sintético, porque terminou o tempo da Deputado Luciana e os outros Parlamentares estão...

O SR. EDUARDO DO SANTOS RAULINO - Eu posso acelerar, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... já estão fazendo cara feia, aí.

O SR. EDUARDO DO SANTOS RAULINO - É. com relação à carga horária, que houve modificação da legislação. Inicialmente havia um número, digamos, chamado cabalístico, de que um controlador, um estagiário, um aluno de controlador, para ele sair assistente, ele necessitaria de 90 horas, uma marca, 90 horas. E para sair controlador, 180 horas. Esse número já vem de muito tempo, porém nós estamos evoluindo, nós possuímos simuladores. Hoje esses controladores eles executam muitas dessa atividades, desse treinamento, em simulador. E esse número não foi modificado. A exemplo disso, nós temos os pilotos. O piloto militar para ele sair solo na aeronave ele sai com 12 horas; o piloto civil, com 40. Agora, um assistente de controlador estava com 90 horas, além das outras práticas. Então, o que se fez foi reduzir essa marca. Mas não significa que com essa marca hoje, 45 para sair assistente, que: “*Ah! agora você vai ser declarado assistente*”. Não. Ele vai ser julgado por um conselho, ele vai ter suas



avaliações, se ele atingir o perfil, o desempenho desejado, aí sim ele será homologado, senão ele continuará na atividade dele. E caso ele tenha várias avaliações e não atinja, ele vai ter que ser afastado, porque ele não possui o perfil para ser um controlador. Então, significa que as margens de segurança foram minimizadas. Não significa. Nós vamos continuar trabalhando da mesma forma. Apenas esse número que estava na mente dos alunos — *“Ah! eu só vou sair com 90 horas”* — ele foi reduzido para 45. Porém, se ele tiver que sair assistente com 90, vai sair. Ou se ele não atingir, depois de várias avaliações ele não atingir o desempenho esperado, lógico que ele vai ter que ser afastado. Então, a segurança continua a mesma. Os controladores de defesa aérea que foram transferidos para o ACC eles eram do próprio CINDACTA I. Então, foi aquilo que também já comentei aqui: 15 foram transferidos do COPM para o ACC, controladores com experiência, porém entraram nessa carga de 90 e 180 e continuam ainda em formação. Eles ainda não atingiram as 90 horas. Porém, com essa diminuição agora dessa marca, se eles possuírem perfil, se os instrutores, que são os próprios controladores, determinarem em conselho que ele tem a possibilidade, tem a capacidade, ele será habilitado, senão ele prosseguirá na instrução normalmente, até atingir essa capacidade ou então até ser afastado. Então, a segurança continua ainda. Com relação ao turno de serviço, almoço e descanso. Nós estamos proporcionando aos controladores, nos horários de alto movimento, que coincide das 17 até às 20h, a refeição lá dentro do próprio centro, porque a saída dele o deslocamento, ir até o refeitório e voltar, isso dava em torno de 40 minutos, e para nós é imprescindível, nesse momento de maior pico de tráfego. É imprescindível a presença do controlador no centro para exercer a atividade de controle. Fora desse horário de pico, ele tem o horário normal de descanso dele, para lanche, para refeições. Mas nós estamos proporcionando nesse momento de pico essa possibilidade da alimentação. Com isso, nós mantemos as posições nos horários de pico funcionando. Com relação aos controladores, a entrada do CINDACTA I, realmente houve essa orientação desses 14, porque aconteceu, no momento do afastamento deles. Muitos foram lá dentro do centro de controle, e com isso, eles, conversando com os demais controladores, isso daí possibilitou, criou uma situação, digamos assim, que muitos disseram que não estavam em condições de controlar. Então, o que a gente está prevenindo? Para



que não ocorra novamente essa situação, nós recomendamos que eles não entrassem no centro, para não causar uma situação de que o controlador possa dizer que ficou emocionalmente abalado e estava sem condições de controlar. Nós temos que zelar para que o serviço permaneça sendo prestado. A punição do sargento Wellington ela ocorreu por ele descumprir um regulamento, uma lei, que é o regulamento disciplinar da Aeronáutica, onde qualquer assunto da atividade da profissão ou da organização ele só pode ser divulgado para a imprensa, ele só pode ser realizado com a autorização do Comando. Como não houve essa autorização, nem foi solicitada, ele descumpriu um regulamento. Assim, como ele, outros controladores, outros dois que também sofreram a punição. A nossa organização não possui suspensão, não possui suspensão de salário, não tem como afastar. O regulamento militar trabalha com a repreensão, trabalha com a detenção e trabalha com a punição. Se nós tivéssemos outros métodos, principalmente de suspensão, talvez até veríamos resultados mais efetivos. Mas é isso que existe na disciplina militar: as transgressões que são cometidas vão da repreensão, detenção, até a prisão, dependendo da gravidade, das conseqüências dos atos cometidos. E não há punição para nenhum filiado da associação? Isso não é verdade, não aconteceu punição nenhuma de Controlador do CINDACTA I que tenha participado do encontro que ocorreu aqui na Câmara dos Deputados, encontro dos controladores. O que o Coronel Candez reportou é que havia um controlador dele que veio em missão, com ordem de serviço, ordem de missão, e dinheiro pago pela Nação para ele prestar um serviço do CINDACTA I. E ele se ausentou desse serviço para participar desse evento sem nenhuma autorização, sem solicitação nenhuma. Então, ele cometeu uma transgressão disciplinar. Foi somente esse caso. Foi o que eu ouvi do Coronel Candez, aqui, no depoimento. Creio que tenha respondido quase no total suas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O próximo inscrito é o Deputado Otávio Leite.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, antes de V.Exa. passar para o Deputado Otávio Leite, queria fazer um comunicado, antes que eu possa ter que me retirar.



Ontem, quando houve o encerramento da reunião, porque V.Exa., o Relator e alguns Parlamentares estavam na ANAC, o Deputado Gustavo Fruet fez uma solicitação e eu me prontifiquei a atendê-la, mas V.Exa. é que tem de dar curso a isso. Já que vai ser votado, semana que vem, os relatórios das agências reguladoras no plenário da Câmara, S.Exa. queria fazer um debate. Eu me propus a convidar o Relator, que é da nossa bancada do Rio de Janeiro, Deputado Leonardo Picciani, para que ele viesse e ficasse à disposição da Comissão para fazer debate ou discutir o relatório naquilo que tocasse às agências e que pudesse afetar... Então, V.Exa. tem à disposição...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todas as agências?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vai ser um projeto de regulação das agências, vai ser votado em plenário. Tem um relatório pronto, vai para o Plenário da Casa. Está em regime de urgência e foi pautado para próxima quarta-feira. Então, talvez fosse um tema relevante...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, talvez fosse um tema relevante e eu me comprometi com o Deputado Fruet que na terça-feira eu colocaria... O Deputado Leonardo Picciani irá transmitir o convite a ele. Ele acredito que não vai se furtar. Se V.Exa. entender que é apropriado manter essa decisão, que V.Exa., então, dê curso a ela. Eu transmito ao Deputado Picciani.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida, Deputado Eduardo Cunha. Nós entendemos que é oportuna, apropriada e muito importante, porque se vão discutir a regulamentação de todas as agências, a ANAC estará no meio. Isso é suma importância que nós discutamos. Então, vou combinar para terça-feira a gente poder fazer essa audiência, aqui.

Com a palavra o nobre Deputado Otávio Leite, terminado às 12h02min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, Sr. Relator, cumprimentando os Srs. Comandantes, devo dizer que as minhas reflexões sobre esta matéria partem de um premissa que preside a minha construção de discernimento. É uma equação. Equipamento mais *software* mais recursos humanos é igual a controle de tráfego aéreo.



Sobre recursos humanos, os nossos controladores. Ontem e hoje nós ouvimos, Sr. Comandante, que o remanejamento feito recentemente permitiu asseverar, afirmar, que há um contingente necessário para execução das tarefas de controladores. Também, evidentemente, soubemos que isso se proporcionou em função do deslocamento de efetivo que estava no COMDABRA, na Defesa Aérea, para o Controle da Aviação Civil. Isso me faz lembrar aquela velha passagem de um verso do Poeta Gilberto Gil: *“É sempre bom lembrar que um copo vazio está cheio de ar”*. Houve um remanejamento. Há 2.700 controladores. Sabemos que há uma rotatividade natural por conta de aposentadoria, ou, às vezes, como se sabe também, por caminhos outros que profissionais resolvem tomar em função de baixos salários. Isto é uma realidade. Então, o V.Sa. tem idéia, Sr. Comandante de qual o percentual exigido, necessário, para ter tranqüilidade, um certo conforto para que a reposição de controladores se faça necessário? Dos 2.700 V.Exa. tem idéia de qual seria o percentual para suprir essa carência vegetativa anual por conta desses fatores: aposentadoria e encaminhamento para outra profissão? Tem idéia.

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Na área do CINDACTA I, hoje, para que a gente tivesse bastante tranqüilidade para exercer as nossas atividades, nós precisaríamos ter no ACC — vou falar de ACC, porque é onde está o foco do nosso problema —, porque o APP tem funcionado com tranqüilidade, as torres também. Nós estamos com dificuldades é no Centro de Controle de Áreas. Então, hoje, eu possuo 193 controladores, e desses 193 aproximadamente 25 alunos. É esse meu sonho, conseguir formá-los, porque aí nós ficaríamos com 193 atuando. Porém, para se atingir essa tranqüilidade desejada e esperada, eu teria que ter um aumento de 30% desse número.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A cada ano? É quase que ...

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - É.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito bem. Os números são gritantes. Nós sabemos que o último concurso realizado ensejou 54 brasileiros estarem hoje em Guaratinguetá, fazendo a escola de formação para serem controladores. Cinquenta e quatro, Sr. Presidente, tão-somente perfazem, tão-somente 2% do efetivo, hoje, que nós temos em ação. Em ação, com deslocamentos da defesa aérea para a Aviação Civil, como uma das cautelas que eu considero, que



certamente são as adequadas para treiná-los etc. Aí, eu volto ao problema do planejamento desse grave mal que impregnou as ações de Estado por conta de uma falha de Governo no setor aeroportuário nacional.

Sr. Presidente, o que nós assistimos, ontem, em que a ANAC, a Aeronáutica e a INFRAERO falam, mas não conversam. Uns olham outros, mas não se vêem. Não há qualquer tipo de autoridade. E é fácil detectar. O Presidente Lula, quando determinou ao Comandante da Aeronáutica uma providência de ação mais vertical, não foi informado ao Presidente que o Comandante da Aeronáutica age por sobre, verticalmente, a Aeronáutica e não sobre a INFRAERO e não sobre a ANAC. Então, fica um conjunto de setores da Administração Pública, do Estado brasileiro, que não interage dentro de uma perspectiva que se exige em face de uma urgência com verticalidade, com comando, com operação. Eu fiquei muito preocupado. Eu acho que alguém precisa falar urgentemente com o Presidente Lula, com toda a sinceridade. E aqui não vai qualquer tipo de reflexão, de oposição. Não é nada disso. Nós estamos cuidando do Estado brasileiro. É muito sério isso.

O Deputado Eduardo Cunha, com procedência, sugeriu um encontro tal qual houve ontem, aqui. Mas quero agregar à proposta de S.Exa. que a Presidência solicite um encontro com o Presidente da República. S.Exa. precisa ser avisado que os organismos institucionais instituídos na Nação para gerir essa matéria, essa questão, não estão sob um comando único, embora haja, uma tutela institucional ao Ministério Defesa. Ele transferiu para o Comando da Aeronáutica. Alguém esqueceu de avisar ao Presidente que o Comandante da Aeronáutica age por sobre a Aeronáutica e não sobre a ANAC e a INFRAERO. Esse é o busílis da questão.

Bom, essa era uma reflexão que eu queria trazer, como sugestão, ao eminente Presidente. Inclusive, o Presidente fez um exercício interessante de tentar entender a mecânica da prática do *software*, da ação, para que seja a nós mortais, inteligível, compreensível etc. Eu acho que um exercício formidável, ilustrativo do esforço nosso, quer dizer, de tentar compreender, mas nós temos que ter um apoio de gente capacitada em compreender melhor essa questão. A universidade brasileira. Eu já insisti algumas vezes: convocar 2 ou 3 universidades para dar um parecer. Havia um sistema de *software* francês, foi concebido um novo, as linguagens estão procurando interagir, para que não haja qualquer tipo de falha ou



qualquer tipo de problema que advenha aos operadores do controle. Enfim, tem que ouvir.

A pergunta é a seguinte, Comandante: nesse processo que os senhores acompanham em relação aos requisitos de conhecimento do *software*, dessa migração do sistema francês para um sistema mais brasileiro, mais moreno, em algum momento o Instituto de Tecnologia da Aeronáutica, o ITA, que é um centro de excelência do País, acompanhou mais de perto a implantação dessas providências? A pergunta que eu faço é essa. Os senhores têm notícia disso?

O SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO - Não do ITA, mas do nosso instituto de controle do espaço aéreo, que é quem é responsável pela formação, pelo desenvolvimento de conhecimentos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é. Esse é um registro importante. O ITA tem recursos humanos em engenharia da informação, engenharia de sistemas, etc. padrão melhor que a do mundo, como a PUC do Rio de Janeiro, a UNICAMP, a USP, a UFRJ etc. São profissionais que estão aí e que podem ser úteis a uma reflexão. O que nós queremos? Queremos ultrapassar esse problema. Esse é um setor que não pode funcionar com arritmias, nem com sensacionalismos. Tem que ter absoluta responsabilidade. E para que tenhamos tranquilidade é preciso que nós ouçamos aqueles que têm compromisso com a Nação e permitam a nós outros termos um parecer: *“Olha, funciona, pode ser aperfeiçoado, tem um modelo mais novo”*.

A história do GPS, do sistema via satélite. Ao invés de 2017, nós podemos desenvolver em paralelo algo mais promissor e em breve tempo ser implantado. Enfim, coisas do gênero. Por mais que nós nos exercitemos, vai ser difícil a gente compreender a profundidade dessa matéria.

Era isso. Eu queria trazer essas reflexões, e, finalmente, sugerir ao Presidente, acho que *ex-officio*, acho que todos hão de concordar, que se chame o titular da Polícia Federal e da ANATEL, que têm recepcionado as reclamações em relação a rádio pirata. Nós não podemos transigir em relação a isso. Tudo que for necessário. Imediatamente, devemos corroborar com as ações de Estado, de Governo, para cercear violentamente as rádios piratas, que podem afetar e vêm



afetando, temos ouvido isso, em relação à execução e ao funcionamento do controle do tráfego aéreo.

Era isso que eu queria, Sr. Presidente, com absoluto respeito, sugerir a V.Exa. Eu acho que não há mal nisso, é uma questão de contribuição séria de Poder para Poder. Do Presidente Chinaglia, numa conversa com o Presidente da República. Algo está absolutamente errado em termos da operação, não há um gabinete de crise, não há nada.

Enfim, nós assistimos ontem, e não gostaria de assistir novamente essa ausência de comunicação entre as unidades que deveriam estar absolutamente ajustadas etc. e não estão. Isso é muito sério, eu acho que é uma contribuição. O Presidente precisa saber o que está acontecendo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Otavio Leite, eu me somo a V.Exa., fazendo minhas as palavras de V.Exa., inclusive até esse pouco de aflição que V.Exa. está manifestando também aí, acho que todos nós estamos já impacientes, porque a crise já se arrasta. Já não é mais nem uma crise, já é uma fase que estamos vivendo, porque 10 meses depois não se justificaria que providências efetivas não fossem tomadas, o que nos parece muito simples, até uma informação fidedigna nos painéis dos aeroportos, 10 meses depois, nós não temos isso. Evidentemente, isso revela falta de providências. Não vou encompridar a conversa não, mas a verdade é essa.

Vou passar a palavra ao Deputado Vic.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Presidente, me perdoe. Ontem, ao início da reunião, devo confessar ao senhor e ao eminente Relator: quando os senhores falaram, expressaram tudo o que nós poderíamos falar, independente do que fosse o conteúdo, por mais temperado que fosse a palavra do viés oposicionista, e não é essa a questão, mas os senhores falaram tudo, expressaram realmente o que é o sentimento desta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Obrigado, Deputado Otavio Leite.

Vamos então ao Deputado Vic Pires, começando às 12h04 e terminando às 12h14.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, antes de começar, eu queria, pela ordem, perguntar se nós já fizemos aqui a convocação da Dra. Denise, da ANAC, porque depois dessa explanação, depois da fala do Deputado Eduardo Cunha eu... Não fizemos, e eu me preocupei ainda mais porque o Deputado Eduardo Cunha fez assim uma análise da Dra. Denise que me deixou preocupado como Parlamentar, mas o que me deixou mais preocupado foi, conversando com a Deputada Luciana Genro, ela me disse que a Dra. Denise é 10 vezes mais braba do que ela.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É impossível. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então eu gostaria de chamar a Dr. Denise, fazer um requerimento para isso. Mas eu gostaria de reservar um local lá atrás, porque eu vou fazer as respostas perto da porta de saída. Então, eu gostaria, desde já, de apresentar esse requerimento, com certeza com o apoio do Deputado Eduardo Cunha e de todos nós.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Traze-la aqui, e que ela fique sentada bem ao seu lado, porque é a sua especialidade. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eminente Deputado, eu queria ser testemunha que de fato a Deputada Luciana Genro...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Presidente convocará a segurança.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - ... endurece, mas não perde a ternura jamais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De jeito nenhum, tanto é que eu estou aqui ao seu lado.

Presidente, na verdade, eu estou me sentindo como aquelas birutas — é biruta, Coronel? — de aeroporto: a gente faz tudo, vai para um lado, vai para o outro. A gente faz tudo de acordo com o vento. A gente faz tudo, tenta fazer tudo e não se chega ao final dessa crise.

Eu lembro da última vez... Eu estou vendo ali o Coronel Raulino, e o Deputado Eduardo Cunha já falou. Graças a Deus ele está numa tranquilidade, numa calma, mas naquele dia realmente foi um dia muito difícil, eu saí dali



realmente abismado com o que eu vi naquele quadro. Tanto é que eu já disse: cheguei aqui, levei ao meu Presidente, ao Rodrigo Maia, contei a ele, e nós fomos ao Deputado Arlindo Chinaglia, nosso Presidente, que imediatamente ligou para o Presidente da Comissão, Deputado Marcelo, que não estava aqui. O Deputado Marco foi para lá, e, de lá, houve um contato com algumas autoridades, algumas grandes autoridades do Governo. E realmente, depois daquele dia, a gente pôde ver, nós, Parlamentares, pudemos ver que as coisas estavam começando a melhorar, porque o que havia, na minha opinião, era essa falta de hierarquia, de comando ou até a falta de se dar esse comando, até por aquela desautorização que o Presidente havia dado lá atrás, pois eu achava que era por aí e tinha a convicção de que era por aí, mas depois a crise continuou.

Eu anotei algumas coisas, eu não sei nem o que eu vou falar. Eu fiquei pensando, assim, anotando aqui... Porque o senhor já está voltando aqui para falar as mesmas coisas, repetir as mesmas coisas, e a gente acaba sem sair daqui com alguma coisa. Mas naquele dia eu senti que realmente as coisas iam mudar. Mas a gente continua se sentindo — eu, pelo menos, aqui —, dentro dessa crise, como um zero à esquerda. A gente não consegue acabar com esse problema. A gente não consegue. Eu queria relatar um constrangimento que eu sofri no aeroporto, Presidente. Eu não iria trazer para cá, mas foi um constrangimento que mostra o grau de insatisfação da população. Eu estava com a minha família, meus filhos e a minha mulher, naquela fila do raio X, e aquela fila estava em 4 filas, não eram 2, 3, eram 4 filas do aeroporto que leva para aquela nave redonda. E a fila estava já batendo naquele outro raio X que leva para os portões 9, 10 — aqui em Brasília. E um grupo de pessoas estava atrás e uma dessas pessoas disse assim, um senhor disse assim: *“Sabe o que a gente tem que fazer com essa — falou um palavrão — com isso tudo? É colocar um cadeado na porta — eu até contei isso para o Marco, mas não ia contar isso aqui —, é colocar um cadeado na porta do Congresso Nacional, jogar gasolina e tocar fogo naquele bando de bandido de Deputado Federal, de Senador”*. Eu ouvi isso. Tinha um Deputado Federal que estava lá que ouviu também. Eu pensei 2 vezes em responder ou não, mas eu me senti na obrigação de falar e responder. Eu falei para ele, educadamente: *“Olha, eu sou Deputado Federal e não me senti bem com a sua declaração. Mas com todo o*



respeito, eu quero lhe dizer onde nós temos culpa nessa crise". Ele disse: "Ah, o senhor é Deputado Federal?" Ele ficou meio sem jeito. "Onde é que nós temos culpa nessa crise?" Ele disse: "Não, é porque o Governo..." Eu disse assim: "O Governo, mas tudo o que acontece neste Brasil de ruim nós temos culpa. Tudo. Tudo. Tudo cai aqui". Eu me identifiquei: eu sou um dos membros da CPI do Apagão Aéreo, e nós estamos fazendo o possível e o impossível. Aí ele disse: "E inclusive o senhor está aqui na fila, sofrendo conosco". Estou sofrendo como cidadão, mas sofro muito mais como Parlamentar por não poder resolver esse problema. Esse é um problema em relação ao qual estamos tentando fazer tudo. Mas, daí para o cidadão colocar a culpa no Congresso Nacional, não.

Eu acho que o Presidente da República parece panela de teflon. Nada gruda nele. Tudo cai aqui. Acho que é panela, frigideira, não sei. Nada cai nele, tudo cai aqui na gente, no nosso colo. E nós temos de resolver. Tudo quanto é crise cai aqui. Agora, até crise sexual. E a gente fica passando por esses momentos. Eu não me estou referindo à crise do Senado, estou-me referindo à declaração da Ministra Marta Suplicy. Por favor, não me

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pensei que já era mais outra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. É só essa.

Aí, nesse mesmo dia, Presidente, eu entrei no avião com a minha família, e nós ficamos 1 hora e 50 minutos. Eu até, nesse dia, liguei para o Major Lorenzo, que está aqui como testemunha, e pedi a ele para perguntar, bem baixinho, para não assustar, o que estava acontecendo, se ia parar tudo, porque o avião estava há mais de 1 hora e meia no solo.

E, quando vi aquela corrida de comissária vem para cá, comissária vai para lá, e conta quantos passageiros há, aí eu perguntei: "O que está acontecendo?". "Não, é problema no tráfego aéreo". Aí, eu fiquei na minha.

Quando eu vi, entra o despachante com o comissário — eu tenho trigêmeas, e uma delas, a Vitória, é bem pequenina, é menor do que as outras. Ela estava sentada na janela, e o cara entrou com um ar de autoridade, olhou e disse assim, para um colega dele, "Olha, ela é pequenina, ela é pequena". Eu estava lendo e fiquei olhando até onde ele ia. Aí disse assim: "Onde está o seu pai, você está com



quem?”. Ela disse “*Estou com o meu pai e com a minha mãe*” — “*E vocês?*” — “*Estamos com o meu pai e com a minha mãe*”. Aí ele disse assim “*Olha, ela pode ir no colo. Cadê seu pai?*” Aí ela disse “*Está ali*”. O cara em pé, olhou para mim e disse: “*Por favor, nós estamos com overbooking e eu gostaria de saber do senhor se o senhor aceita que a sua filha vá no colo e nós lhe pagamos 400 reais*”. Aí eu disse “*Pois não, aceito*”. Aí ele disse “*Não tem problema?*”. Ele ainda disse “*É aquela ali*”. Eu disse “*Eu só quero que o senhor tenha cuidado com ela, que o senhor coloque no seu colo, fique com cuidado*”. Três Deputados Federais do Pará estavam na minha frente. “*O senhor a coloca no seu colo e leva com todo o cuidado, e lá em Belém o senhor me entrega de volta*”. Aí a Vitória, minha filha, disse “*O que pai?! Eu não vou*”. Eu disse “*Não, mas calma*”. Aí ele disse assim “*Não, o senhor não entendeu, era para ir no seu colo*”. Eu disse “*Não, eu entendi que era no seu*”.

E, por conta disso, Presidente, o nosso avião ficou quase 2 horas no solo. Quando eu vi, 2 passageiros aceitaram levantar — 2 passageiros lá atrás aceitaram levantar pelos 400 reais mais um jantar. Mas, na verdade, o *overbooking* era de 4. Então, faltavam 2.

Quando eu vi, veio um pobre coitado gordo, carregando uma sacola, e entrou na cabina do comandante. Mas eu vi que ele estava realmente com o crachá da companhia. Fiquei tranquilo. Logo depois, vem mais um, de paletó e gravata, muito elegante, da ANAC, e também entra na cabina do comandante. Eu nunca na minha vida em 13 anos mostrei minha carteira parlamentar, e espero nunca ter que mostrar. Tenho o maior orgulho de tê-la, mas nunca precisei disso. Mas eu levantei, como passageiro, fui à chefe comissária e disse: “*Por favor, a senhora podia me dar uma informação? O que está acontecendo, porque há 2 pessoas...*” Ela disse: “*Não, são funcionários da companhia*”. Eu disse “*Olha, a senhora me desculpa eu não vou dizer que a senhora está mentindo, mas não são funcionários. Há uma pessoa ali que não é*” — “*Não a pessoa que está aqui está de passe livre*” — exatamente assim —, “*não paga bilhete, porque está fiscalizando o nosso vôo*”. Aí, eu disse: “*Ah, pois não, muito obrigado*”. Voltei para o meu lugar. O avião levantou vôo. O comandante não deu satisfação alguma do atraso. Nada. Nem colocou a culpa na Aeronáutica, como poderia ter colocado, nem colocou a culpa na companhia. Não deu satisfação. Com uma hora de vôo, eu escrevi um bilhete para o comandante, o qual faço



questão de ler aqui: “Comandante, gostaria, se possível, que o senhor me informasse o nome de um passageiro que é funcionário da ANAC e está viajando dentro da sua cabina de comando. Peço essa informação, porque sou membro da CPI da Crise no Setor de Tráfego Aéreo. Segundo a sua comissária chefe, na cabina estavam apenas 2 funcionários da companhia. Desde já, agradeço a sua atenção. Um abraço cordial. Vic Pires Franco, Deputado Federal”. Entreguei dobrado para a comissária. Ela disse: *“Não, nós não podemos entregar para o comandante, só para o presidente da empresa, claro”*. Aí eu disse “Não, mas eu quero que seja o comandante”.

Enfim, depois ela viu, e levou para o comandante. O avião, descendo, ela me traz de volta, e me entrega o bilhete, e ninguém notou isso aqui. Eu fiz questão até de... Ela trouxe de volta o bilhete, me entregou e eu disse “E aí?” Ela disse: *“Não, o comandante mandou lhe entregar de volta”*. Ele não falou nada, não respondeu? *“Não, ele não respondeu, e mandou apenas eu entregar de volta”*. Eu disse “Está bom, então” — *“Mas a pessoa, que está na cabina, quando chegar no aeroporto, com certeza, vai lhe procurar e vai lhe dar algum tipo de satisfação se quiser”*. Eu disse: “Está bom, muito obrigado, eu não preciso de satisfação”. Enfim, aconteceu isso comigo. Exatamente isso comigo.

E, para encerrar, Sr. Presidente — deixe-me ver o que eu anotei aqui —, eu recebi um *e-mail* anteontem. Eu estava pensando se trazia para cá, porque essas coisas quando acontecem, no âmbito pessoal, a gente fica preocupado em trazer, porque pensam “Bom, é Deputado, é da CPI”. Em momento algum, eu usei ou fiz questão de fazer. Mas vou só acabar de dizer o que aconteceu.

Anteontem, eu recebi um *e-mail* — para o senhor vê a situação em que estamos. Eu só vou ler o encerramento do *e-mail*, porque se eu ler o resto... É um negócio assim muito pior do que tudo o que os Ministros do Governo falaram.

Ele encerra assim o *e-mail*: *“Não me venha com essa desculpa de que você mudou a visão”* — para mim —, *“você já tinha essa visão, que é a visão dos nossos políticos, morram os trabalhadores que não têm direito a médico, nem a ser dispensado”* — estou lendo aqui apenas como está, com os erros de português e tudo —, *“ou você não sabia que controlador não é dispensado pelos médicos da FAB? Faça-me o favor! Eu também perdi a admiração que eu tinha pelo senhor. Me*



dá nojo essa política que defende as autoridades corruptas e cada vez mais despreza a população". E ele encerra dizendo: "Quero vomitar".

Eu fiz uma resposta para ele aqui, mas não vou ler. Se V.Exa. quiser eu apenas leio o primeiro parágrafo do *e-mail*. Eu digo : "Sr. Marco Muriel" — eu começo assim —, "vomite. É o melhor que o senhor faz depois de tudo o que escreveu ao meu respeito. Vomite e depois se recomponha para debater com respeito o assunto do seu *e-mail*". E eu continuo respondendo a ele. Então, é só para ver a que ponto chegamos.

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele, não. O comandante mandar eu vomitar? Não, de jeito algum. Foi *um e-mail* que eu recebi.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É um *e-mail*. É outra história.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É outra história. São 3 histórias. São 3 capítulos. O *e-mail* é para mostrar a que situação nós chegamos. As pessoas, além de quererem nos queimar aqui dentro, com tudo fechado, ainda querem vomitar na gente.

E, para completar, ontem, nós tivemos, Sr. Presidente — e eu gostaria de deixar muito claro aqui, porque eu estou há 13 anos nesta Casa — , uma informação que nos joga ainda mais contra a opinião pública: que nós temos à disposição nos aeroportos uma sala VIP. Eu nunca sentei na sala VIP do Aeroporto de Brasília como Deputado Federal. Nunca. Não sei nem onde é. O que há são funcionários que são chamados de apoio à Câmara. E eu gostaria até de pedir ao senhor... Esses funcionários ficam lá — se a imprensa não sabe, que saiba agora —, esses funcionários ficam lá para dar apoio aos Deputados, para fazer o nosso *check-in*.

Enfim, com essa crise, eu passo longe deles. Eu passo do outro lado do aeroporto, senão, vira.. — o Palocci entrou ontem, não sei por onde ele entrou.

Mas o que eu digo é o seguinte: eu gostaria que o senhor pedisse ao Presidente da Casa, Deputado Arlindo Chinaglia, que, durante essa crise, esses 20 funcionários que ficam no aeroporto — não sei quantos são, posso até estar inventando, 10, 20 funcionários — passem agora a dar orientações para esses passageiros que estão perdidos lá, e a gente se vira. A gente se vira, porque a gente



não tem condições mais de aparecer. E se existe, de fato, essa sala VIP, eu quero saber pelo menos onde é, para, quando eu tiver com vontade de ir ao banheiro, ou uma coisa mais assim delicada, poder usá-la.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - (*Risos.*) Deputado Vic Pires Franco, em primeiro lugar, parabenizo V.Exa. pela coragem que teve de se identificar diante da reclamação geral. Essa coragem nem todos têm.

E, em segundo lugar, quero dizer que V.Exa. tratou de assunto de que estamos sendo vítimas, e a parcela de culpa que nos cabe é muito pequena. Já relatei isso aqui. Outro dia, estava dando uma entrevista na televisão, e havia uma interação com os telespectadores, aí um camarada anarquizou com o Congresso Nacional e citou uns 4 problemas que estavam acontecendo com o Brasil. Não tinha nenhum relacionado com o Congresso. Quer dizer, por tudo de ruim que acontece, nós é que estamos aqui, infelizmente, pagando o pato. Eu não tenho o tempo de Parlamentar de V.Exa., 13 anos, estou no meu nono ano aqui, mas não conheço essa sala VIP, se é que existe, e nunca precisei do auxílio de ninguém. Eu chego no aeroporto, faço meu *check-in*, passo minha bagagem ou já vou com o *check-in* feito, vou e volto e nunca precisei de ninguém, nunca me auxiliei de ninguém...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor sabe que existe esse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sei que existe e acho até uma desnecessidade isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não faça isso que é mais desemprego, Presidente.

Sr. Presidente, apenas para complementar, estou levando à mesa agora o requerimento de convocação da Dra. Denise Maria Ayres de Abreu, que é a diretora da ANAC para prestar depoimento aqui. E gostaria de contar com a ajuda dos companheiros aqui, para que ela seja convocada e devidamente assistida por V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos encerrar às 12h30min, porque temos outro depoimento às 13h. Então, vou conceder a palavra ao último inscrito, Deputado Miguel Martini.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quero saudar o Coronel Raulino e o Coronel Eduardo e registrar também que a ida à ANAC ontem só serviu para nos convencer de uma tese em que estamos trabalhando aqui há mais tempo: ou esta CPI, junto com o Governo, define imediatamente uma coordenação para esse sistema de tráfego aéreo, ou a cada dia teremos um culpado.

Daqui a pouco os culpados vão ser aqueles que estão transportando a bagagem, porque demoraram para colocar no avião. As empresas aéreas estão se aproveitando, sim, deste momento. Eu vi ontem, falando, por exemplo, da dificuldade de comunicação, alguém da ANAC. Coitado, parecia desavisado — e eu percebo uma ANAC completamente perdida, sem entender direito o que está acontecendo. Ele propôs a criação de um *software* em que a comunicação é feita para o CINDACTA, o CINDACTA volta para a companhia, e a companhia para a INFRAERO. Algo absolutamente desnecessário.

Todos nós sabemos, principalmente quem vive na aviação, que o piloto de uma companhia está permanentemente em contato com o centro de operação da companhia, que existe uma informação ATIS, não sei qual é a frequência, mas era no 127.85, não sei se ainda é essa frequência, e o piloto com uma certa antecedência, na hora que ele quiser, ele seleciona, ele sabe como está o aeroporto aonde ele vai, qual é o teto, qual é a visibilidade, quais são as condições de vôo, qual é outra informação fundamental. Ele pode perfeitamente falar para a companhia, e a companhia tem a previsibilidade, não faz porque não quer. Ainda está um pouco fácil transferir as culpas, as responsabilidades. Transferiu-se até agora para a Aeronáutica, era um problema da Aeronáutica, jogaram no colo da Aeronáutica. Era um problema dos controladores de vôo, agora não é mais. Os controladores de vôo não são mais a bola da vez. E, agora, começa...

Ontem vimos claramente a Dra. Denise — e parece que ela é ligada ao ex-Deputado José Dirceu, não sei, é importante que ela venha aqui falar — quase que de dedo em riste acusando a INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos. O Brigadeiro J. Carlos dizendo que não, que é um problema das companhias. A companhia dizendo que era um problema... Vejam que absurdo: o Presidente do Sindicato das Companhias disse que quem autorizou a embarcar foi a torre de controle de Congonhas. Como se a torre de controle autorizasse embarque dos passageiros.



Quer dizer, no máximo, autoriza acionar quando o piloto pede. O piloto pede quando decide que vai decolar. E, aí, o problema recai no controle de voo. E uma grande parte desse problema não está no controle de voo.

Mas não tem quem gerencie esse sistema, então, ou nós definimos quem vai coordenar essas ações, comandar essas ações, subordinar — e, aí, temos de fazer e temos de ter coragem de dizer com toda clareza aqui. O DAC era um órgão executivo, ele não pode permanecer na ANAC. Não pode. Até porque essa ANAC, do jeito que está lá, pelo que percebemos ontem, desculpem-me a expressão, mas... Não. Não vou usar essa expressão, não. Eles estão perdidos. Essa que é a verdade. Temos visto isso aqui.

Coronel Raulino e Coronel Eduardo, militarmente, sei que providências foram tomadas — e precisavam ser tomadas —, mas não sei se a história não vai mostrar, não digo a médio prazo, mas muito proximamente, que, na verdade, os controladores de voo foram os grandes aliados da sociedade, porque eles foram capazes de, com o sacrifício de prisões, de detenções e de outras coisas mais, denunciar um sistema, um sistema que não funciona da forma como está. Não funciona. Ontem, nós vimos claramente isso. Os atores que deveriam estar coordenados, afinados e ajustados não estão. Cada um está apenas querendo se defender das suas responsabilidades, e o povo sofrendo. E, aí, como a percepção que a grande mídia passa para a sociedade é que o problema é só do Congresso Nacional... O problema que era os controladores, agora não é mais os controladores. E agora, quem é? Era da Aeronáutica, agora não é mais da Aeronáutica. A Aeronáutica tomou essa atitude. E, agora, de quem é? E aí nós começamos ver, inventaram agora que é um tal do ILS CAT III. Vão botar ILS CAT III em Guarulhos, vão botar em Curitiba e não vão resolver o problema. Porque se as aeronaves começarem a pousar em Guarulhos, lá não há estacionamento para elas. Não tem lugar para os passageiros descerem.

Então começamos a querer tapar o sol com a peneira. Congonhas não tem jeito de ser daquele jeito. Essa Dra. Denise teve a competência ou a incompetência de sugerir a criação de um novo terminal em Ribeirão Preto, para descongestionar o terminal de São Paulo. Criar um novo terminal em Ribeirão Preto, criar um novo órgão de controle, criar novos controladores apenas para transferir o transporte de



carga de Campinas para Ribeirão Preto e Campinas ser utilizado para aviação geral, ao passo que Confins está todo prontinho para receber isso, já foi inclusive aventada essa possibilidade, não precisa criar nova área terminal, não há concentração ali, bastava apenas uma decisão. Mas é mais fácil construir ou reconstruir uma pista em Ribeirão Preto, criar uma nova área terminal, criar um novo órgão de controle, e aí se virem os militares em ocupar aquilo dali, treinar os controladores, colocar novos equipamentos. Por quê? Porque não estão entendendo como funciona este Brasil em termos de sistema de tráfego aéreo. Essa é a conclusão a que cheguei.

Com aqueles que gerenciaram esse sistema ao longo do tempo, nós nunca tivemos problema. Quando se desfez o modelo e não se disse quem é o coordenador do próximo modelo, vimos todo esse problema se avolumando. Uma coisa que está muito clara é que faltou planejamento, mas agora o perigo é que se passaram 8 anos, e temos de planejar para mais 8 anos. Então, se demormos 5 dias para resolver esse problema, são 5 dias a mais, mas são 8 anos e mais 5 dias, são 5 anos e mais 5 dias, dependendo do que estivermos falando.

Portanto, não quero fazer pergunta, até porque a questão do CINDACTA I foi por demais discutida. Estivemos lá, vimos aquele problema. Eu só gostaria de dizer isso, alto e bom som, da mesma forma que não é o Congresso Nacional o culpado por todas as mazelas deste País, aqueles responsáveis muitas vezes se escondem também no sistema de tráfego aéreo. Jogaram a culpa na Força Aérea Brasileira, jogaram para os controladores de vôo, e os verdadeiros responsáveis estão escondidos, porque não foi tomada nenhuma providência a tempo e a hora, e agora nós vemos esse problema, e as empresas aéreas, que estão se aproveitando desse momento, transferindo toda a culpa, agora é fácil dizer.

Da mesma forma, Sr. Presidente — e eu estava com V.Exa. naquele programa —, que é muito fácil dizer: “Isso é problema dos políticos, do Congresso Nacional”. Já há um culpado, e todo mundo aceita. Se não fizermos algo rapidamente, todo mundo vai dizer: “Isso é um problema da Aeronáutica, isso é um problema dos controladores de vôo”. E, lá no microfone, quem está dando o aviso costuma dizer isso: “*É um problema de tráfego aéreo*”. Leia-se “Aeronáutica”, leia-se “controladores de vôo”, e sabemos que não é.



Então, ou fazemos corajosamente essa mudança, essa coordenação centralizada de um ator que vai verdadeiramente agir, ou nós vamos ficar acusando uns aos outros, e o peso maior, a culpa maior vai ficar naquele que não é o principal responsável e talvez até, lá na frente, precisará ser elogiado, porque teve coragem de denunciar um sistema falido e que, da forma como está, piora cada vez mais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está bom, Deputado Miguel Martini, obrigado a V.Exa.

Com a palavra o Deputado Vanderlei Macris, por 1 minuto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, acabei não me inscrevendo porque participei até agora, na Comissão de Orçamento, de reunião para votar a Lei de Diretrizes Orçamentárias, e, infelizmente, não pude estar presente, mas quero cumprimentar as 2 testemunhas aqui presentes.

Não pude ter a oportunidade de ouvi-los, mas com certeza deve ter sido uma grande contribuição para a nossa Comissão.

Eu não poderia deixar, Sr. Presidente, de fazer um pequeno comentário sobre a nossa visita ontem à ANAC. Estivemos recentemente lá no CINDACTA para ficar 1 hora e ficamos 8 horas lá em função de desacertos, de conflitos entre controladores e oficiais que lá presenciamos. Ontem eu fiquei impressionado, Sr. Presidente, de ver o nível de divergência que existe entre os 3 órgãos principais do controle de tráfego no nosso País, que são a Aeronáutica, a INFRAERO e a ANAC.

É impressionante a falta de comando, de autoridade que existe nesse processo, Sr. Presidente. Não interessa entrar no mérito, quem propõe, quem não propõe. Ontem, inclusive, foi feita uma proposta num rascunho feito à mão por um dos diretores da ANAC, dizendo: *“Olha, esse aqui é o nosso próximo projeto para unificar as informações para o usuário...”* e tal.

Uma coisa que eu esperava, chegando lá, Sr. Presidente, com a presença da INFRAERO, da ANAC e da Aeronáutica, é que fôssemos encontrar lá, comandados pelo Presidente da República ou pelo Ministério da Defesa, um plano, um projeto, uma proposta, Sr. Presidente. Infelizmente vimos coisas amadoras, coisas que, na verdade, me deixaram cada vez mais cético, do ponto de vista de acreditar numa solução próxima. Esta CPI tem um volume de informações capaz de dar o caminho, como fizemos ontem lá.



Eu queria cumprimentar V.Exa., Sr. Presidente, e o Relator, pelo levantamento das propostas emergenciais que apresentamos lá ontem, mas esses órgãos não se conversam, Sr. Presidente, não têm planejamento. O planejamento tinha de ser unificado, mas não tem comando, não tem gestão, não tem autoridade, Sr. Presidente, falta Ministro. Que se arrume aí uma embaixada para o Ministro atual se não querem que ele comande, mas ponham o Ministro para comandar essa casa desarrumada. No fundo, o que está acontecendo com o nosso controle aéreo é falta de planejamento, falta de autoridade e falta de comando.

Essas são as informações que eu queria trazer sobre o meu entendimento da visita de ontem.

Muito obrigado.

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

Vamos ao Deputado Marco Maia, nosso Relator, e, aí, vamos dar por suspensa a reunião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só em um minuto, Sr. Presidente. Eu tenho tentado fazer isso nas últimas 3 semanas. Como não temos conseguido fazer as nossas reuniões para votação dos requerimentos, as nossas reuniões ordinárias e administrativas, eu queria passar à mão de cada um dos Srs. e Sras. Parlamentares a estrutura do relatório que este Relator pretende apresentar ao final dos trabalhos.

Só vou girar a primeira página. Estou com a proposta de apresentar um relatório em 5 partes, em 5 etapas, que vão das iniciais, da delimitação do problema, da contextualização — o acidente aéreo entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire —, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, a infra-estrutura aeroportuária brasileira e a organização e a regulação do sistema de transporte aéreo; uma parte 4, que são as conclusões gerais e as recomendações da CPI, e uma parte 5, que são as proposições sugeridas, aquilo que vamos colocar como sendo da nossa responsabilidade, aqui desta CPI, deste Parlamento.

Logo adiante, trabalho cada uma dessas partes com as informações que cada um desses pontos deve ter. Isso aqui é uma proposta, uma sugestão, para que



V.Exas., Sras e Srs. Parlamentares, possam analisar, contribuir, apresentar sugestões ao que é a idéia deste Relator como estrutura do relatório final da CPI.

E gostaria de anunciar a V.Exas. também que, na próxima quinta-feira, é intenção deste Relator apresentar o primeiro relatório parcial, tratando sobre este primeiro ponto aqui, que é o acidente aéreo entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire. Portanto, nós vamos, já na próxima quinta-feira, se tudo correr bem, se tivermos condição na próxima semana, apresentar a primeira versão do relatório, tratando sobre o acidente envolvendo o avião da Gol e o avião da ExcelAire.

A idéia não é aprovar esse relatório na próxima quinta-feira, mas já apresentá-lo aqui, para que V.Exas. possam ter um primeiro contato com aquilo que são as impressões do trabalho realizado durante estes últimos 50 dias de trabalho da CPI.

O roteiro, Sr. Presidente...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Uma pergunta, Sr. Relator, uma pergunta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - V.Exa. pretende votar o relatório em partes ou só no final o relatório por inteiro?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, só no final. A idéia é na semana que vem apresentar, para que V.Exas. também tenham condições de contribuir, ajudar e propor. E, quanto a este roteiro também que está sendo apresentado neste momento, a idéia é que V.Exas. também possam contribuir, apresentar sugestões, temas que acham que devem ser incorporados ao relatório.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Apenas para dizer, Sr. Relator, que nós, na bancada do PSDB, já estamos quase finalizando uma proposta, uma sugestão a V.Exa. sobre essa questão do relatório. Apenas para informar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para sugerir ao Relator que pudéssemos, antes de dar publicidade, fazer uma discussão, ainda que seja interna, porque eventualmente podemos também trazer a nossa sugestão antes de sair



publicamente como algo da Comissão, que não fosse aberto, porque isso não é o relatório final, o relatório final é o que vai sair depois. As sugestões...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é só uma proposta de estrutura do Relator, não é da CPI, é do Relator.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, o parcial na semana que vem?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, bom. Aí é uma discussão que precisamos fazer aqui, porque quero só apresentar aquilo que é a proposta deste Relator de relatório em relação aos temas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas a minha sugestão é esta: que antes de dar a publicidade — porque depois que se der publicidade ao que disse o Relator parecerá que é uma posição da CPI — que a gente fizesse internamente uma discussão...

(intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, se quiser fazer, pode fazer, mas aí o Plenário precisa evidenciar que é uma posição unicamente do Relator, não é uma posição da CPI. E nós vamos ter de pontuar isso. Do contrário, eu acredito que, se for uma posição da Comissão endossando isso, a força política nesse caso é muito maior, e aí nós teremos de fazer uma discussão. Não que fosse em público, pode ser uma reunião interna, porque pode ser que tenha alguma sugestão de “a” ou “b” que seja fundamental.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que a CPI, Deputado Miguel Martini, ela só terá uma posição definitiva quando votar o Relatório, o resto são posições do Relator, e o Relator tem posição, como os Deputados têm posição, como a expressam.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O que V.Exa. está dizendo é o seguinte, o Relator vai dar uma posição, cada Deputado vai ter um relatório que vai apresentar também para a imprensa, cada partido vai apresentar isso para a imprensa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas pode, não é proibido.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso o que eu estou querendo dizer, mas isso não vai construir uma idéia central de que é uma posição, na busca de uma solução, nós vamos ter várias divergências internas que não vão ajudar. Essa é a minha sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, nós queremos agradecer aqui a presença dos Comandantes do CINDACTA I, Coronel Eduardo dos Santos Raulino, e do CINDACTA II, sediado em Curitiba, o também Coronel Eduardo Jean Kiame. Esta CPI é muito grata a V.Sas. pela presença. E as informações que V.Sas. trouxeram hoje aqui serão úteis para o nosso Relatório e a posição que esta CPI vai tomar.

Muito obrigado.

Vou suspender, então, os trabalhos. A reunião recomeçará às 13h.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura: *“Faço o compromisso oral de dizer a verdade, sob juramento, do que souber e me for perguntado”*.

Então nós vamos passar a palavra, agradecendo ao Coronel-Aviador Paulo Roberto Sigaud Ferraz, que é o Diretor do ICEA, para fazer sua explanação, pelo prazo de 20 minutos, podendo, no entanto, estender o seu tempo, se assim julgar necessário.

Então, dito isso, vamos passar a palavra ao Coronel-Aviador Paulo Roberto.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Muito obrigado. Sr. Presidente, Srs. Deputados, é uma honra estar aqui nesta Casa representando a Direção do Instituto de Controle do Espaço Aéreo – ICEA, e aproveitar esta oportunidade para apresentar essa instituição da Força Aérea Brasileira. Assumi o cargo de Diretor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo – ICEA em janeiro deste ano, 18 de janeiro. Tenho 45 anos, atualmente sou Coronel-Aviador da Força Aérea. Meu nome é Paulo Roberto Sigaud Ferraz, tenho 30 anos de serviço na Força Aérea, dos quais 21 anos especialmente dedicados ao Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico e, entre esses, 13 anos diretamente ligado ao controle do espaço aéreo, terminando esses 13 anos como diretor, como administrador do



Serviço de Busca e Salvamento, do Sistema de Busca e Salvamento, nos últimos 4 anos. Quanto às minhas qualificações significativas aqui para esta Casa, para este momento, tenho qualificações como piloto inspetor do Grupo Especial de Inspeção em Vôo, sou Oficial de Segurança de Vôo, participei de todas as funções, todos os tipos de funções do Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico, que faz parte do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Gostaria de apresentar o Instituto de Controle do Espaço Aéreo, utilizando uma apresentação em PowerPoint e, antes disso, de presentear, entregar a esta Casa um vídeo institucional nas mãos do Sr. Presidente, um vídeo institucional do ICEA que apresenta de maneira mais agradável toda a instituição. *(Segue-se exibição de imagens.)* Seguindo, então, a apresentação, o Instituto de Controle do Espaço Aéreo se localiza em São José dos Campos, junto aos institutos do Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial. É uma organização do Comando da Aeronáutica subordinada ao DECEA e está lá localizada. Tem por missão capacitar recursos humanos e realizar pesquisa de desenvolvimento no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, conhecido já pelos senhores como SISCEAB. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo tem seu órgão central no DECEA e no ICEA. Nesse sistema, atua como um elo, fazendo a sua parte como se prevê no sistema. Cada parte fazendo bem, esse sistema, então, como os senhores já vêm vindo observando, se todos funcionarem bem, tudo funciona bem no Sistema de Controle do Espaço Aéreo. É importante aqui, dado o foco de alguns questionamentos, concluir, após todos os meus colegas Comandantes do CINDACTA terem passado por aqui, que já foi identificada a dimensão do controle do espaço aéreo. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo, com todas essas áreas, demonstra, então, a sua complexidade, quando toda essa infra-estrutura de tecnologia de informação, auxílios à navegação aérea, a manutenção, a implantação de tudo isso, a meteorologia aeronáutica, dando informação para o navegante antes e durante o vôo, a cartografia dando representação das informações e desses auxílios em cartas, as informações aeronáuticas, a telecomunicação aeronáutica, possibilitando então esse *link* entre piloto e controle, a inspeção em vôo, garantindo a qualidade dos equipamentos, só permitindo a liberação dos equipamentos quando estiverem confiáveis, e aí o gerenciamento de tráfego aéreo, e, aí, sim, somente dentro do gerenciamento de



tráfego aéreo, a posição do ATC, o controle de tráfego aéreo, ali dentro. Então, aí, com essa transparência, e tudo isso falhando, a vigilância aérea e a busca e salvamento também vão em socorro, através desse sistema, dessa complexidade, das vítimas, ou para diminuir o sofrimento dessas vítimas. Temos aí um histórico apenas representativo. O que chamaria a atenção ali, em 1960, já a razão do ICEA ser lá no *campus* do CTA, quando um aluno do ITA fez esse curso também e inaugurou, então, já essa grande parceria entre tecnologia espacial, comando de tecnologia espacial, aeroespacial, com o Departamento de Proteção ao Vôo, à época. E, aí, ele foi evoluindo de curso para vários cursos, e chegou até a um centro de atualização técnica e até a se tornar um Instituto de Proteção ao Vôo. Os anos 80 foram marcados pela conquista da simulação. Essa parceria, junto com o ITA, na orientação de trabalhos de graduação e pós-graduação, e com aporte de especialistas em tecnologia pelo Projeto de Desenvolvimento das Nações Unidas, o PNUD, o OACI, o ICEA, na época IPV, conseguiu então galgar um destaque na região da América do Sul na parte de simulação. E, a partir daí, foi somando sucessos, quando, no fim dos anos 90 e início dos anos 2000, trabalhou à semelhança de algumas encubadoras de empresas em que encubou alguns órgãos operacionais, com que V.Exas. estão tendo contato, conhecimento hoje em dia, como o BRMCC COSPAS-SARSAT, que é um centro de busca por satélite, e o CGNA — na época, era o Núcleo de Gerenciamento de Fluxo do Tráfego Aéreo e culminou com o CGNA mais à frente, como a gente vai falar. Em 2000, então, já pronto, o BRMCC COSPAS-SARSAT foi para o CINDACTA I; em 2005, o ICEA, o antigo IPV — Instituto de Proteção ao Vôo, passou à denominação de Instituto de Controle do Espaço Aéreo; em 2006, iniciaram-se, que é de interesse aqui, as atividades relativas ao programa de elevação de nível da língua inglesa, no SISCEAB; e, em 2006 também, a transferência do CGNA para o Rio de Janeiro, o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea; aí, em 2007, os senhores vão tomar conhecimento, aqui, de muitas ações para atendimento das várias demandas de capacitação, pesquisa e desenvolvimento. E aí os resultados. O ICEA já qualificou aproximadamente 22 mil civis e militares ao longo dos anos, sendo mais de 1.500 estrangeiros de nações amigas da América do Sul, Caribe, África e outros países e outras regiões da OACI. Será distribuída uma cópia com todos eles. Temos aqui



Angola com 91, Chile com 159, Equador com 232 alunos, Bangladesh, Paraguai com 219, Peru, vários países, à exceção de alguns países da região do Caribe — ele atende também a uma agência de cooperação dos países no Caribe. Tem um... Vai ser distribuído também um folheto que tem notícias do ICEA, notícias ao longo dos anos que fundamentam a importância dessa instituição, quando, por exemplo, ela foi responsável por toda a implantação de simulação de baixo custo em toda a América do Sul e Caribe. À exceção de Bolívia e Colômbia, todos os países da América do Sul e Caribe utilizam simuladores de baixo custo do ICEA, como vamos mostrar aí. Além de ex-diretores do ICEA terem... um, por exemplo, em Lima, Peru, ficou por 13 anos lá na Direção Geral e o Secretário-Geral da OACI também, ex-diretor do Instituto, ficou lá por 6 anos como Secretário-Geral da OACI, além de o responsável pelo projeto TRAINAIR/OACI, 3 anos, também ex-diretor do Instituto. O Instituto, para melhor conhecimento, tem essa organização em que, claro, a administração e a área técnica apoiando, mas a grande missão dele é a parte de ensino, capacitação e a divisão de pesquisa e desenvolvimento. Nosso efetivo é esse de oficiais graduados militares e os outros, cabos e soldados, colaboram muito na parte de infra-estrutura e segurança, porque lá mantemos um hotel com 350 leitos administrados pelo ICEA para os alunos. Então, damos toda a facilidade, o melhor ambiente para os alunos, o que poderá ser comprovado mais pelo filme institucional. Os civis, temos esses civis: 23 concursados da Aeronáutica, 6 do Programa Brasil/ICAO, Projeto Brasil/ICAO, e 12 da Lei nº 8.745, que têm seu contrato temporário encerrando-se em dezembro deste ano. O programa de trabalho. Aí eu quis demonstrar, com aquele *slide*, o trabalho da área de administração de recursos humanos e financeiros. Não nos falta recurso financeiro. O recurso humano está dentro da realidade apresentada pelo Comando da Aeronáutica ao longo desta CPI. E a DT, que disponibiliza todos os meios tecnológicos de comunicação, rádio, informática, para o suporte do Instituto. Principalmente ali mantém o *hardware* dos simuladores do ICEA com disponibilidade de 100%, para que a gente consiga cumprir os programas na intensidade em que estão sendo exigidos. A divisão de ensino, para melhor compreensão sobre a capacitação no Sistema de Controle do Espaço Aéreo, segue as metodologias da OACI e do COMAER, todos eles harmonizados e de origem semelhante, que é o



meio aeronáutico, a aviação, e funciona bem parecido também com a parte de pilotos. Quem conhece a qualificação de pilotos, o processo é muito semelhante. Os pontos básicos para que todos compreendam são: é necessária uma qualificação, que é o que o ICEA oferece, e a prática, que, às vezes, o ICEA, com a parte de simulação que ele tem, também oferece, reduzindo, e muito — já foi tratado aqui —, o tempo para a habilitação final do processo, que vai ter um conselho; lá nos órgãos regionais, na ponta da linha, vai ter a posição de trabalho do elemento onde ele será habilitado para aquele trabalho. Os instrutores. Também seguindo o perfil da aviação e orientações da OACI, os instrutores são profissionais da rede, ou seja, quando ele vem dar a instrução, além de passar o conhecimento, ele tem a oportunidade de transmitir a experiência que ele tem atualizada na ponta da rede, do sistema. E, finalmente, o que é o mais importante, o ciclo de aperfeiçoamento é contínuo, por intermédio de equipes multidisciplinares. O que quer dizer isso? Os instrutores, os profissionais dos órgãos regionais, todos os profissionais que estão em operação, de alguma forma, têm uma representatividade no processo de aperfeiçoamento. Isso se entende melhor quando se vê o organograma da divisão de ensino. Quando se tem a metodologia TRAINAIR colaborando na parte de planejamento e dentro, ali, do planejamento desenvolvem-se cursos novos ou se aperfeiçoam os cursos já existentes, isso no ciclo contínuo, a partir da execução, então, do curso, por profissionais da rede. E aí a avaliação, tanto da aprendizagem do aluno, do instrutor, do curso e retroalimentando, então, o planejamento. E aí esse ciclo contínuo vai atualizando todos os cursos do ICEA. Ou seja, todos eles são atualizados a cada execução e de maneira contínua ao longo do curso, aproveitando a presença do instrutor lá naquele período, um coordenador que vai coordenar esse trabalho também. Também às vezes, normalmente — não é às vezes, é normalmente, foi um ato falho —, são convocados grupos de trabalho para fazer esse trabalho multidisciplinar mais complexo, com pedagogo orientando e outros profissionais: de informática, de simulação e outros. Também temos ali um componente de ensino a distância e de operações militares, que a especificidade já diz pela própria palavra. Temos, no programa TRAINAIR, que é um programa internacional em que o País, o Brasil, é membro — a gente pode comprovar isso aqui nas ações, nos resultados e nas participações que o ICEA tem em reuniões internacionais —, a gente vê os



vários conjuntos de cursos normalizados. O que quer dizer isso? Material didático padronizado que pode ser intercambiado em todo o mundo. Aí os senhores notam, observam a contribuição do ICEA para a comunidade internacional naqueles assuntos, CNS/ATM e outros, como manutenção e busca e salvamento. Aí vou passar rapidamente por todos os cursos, com imagens dos equipamentos que temos lá que funcionam como práticos ou simuladores para que a manutenção seja treinada no ICEA e o elemento já vá quase pronto para a rede, ou de instrumentos, manutenção de radares. Tudo isso é dado no ICEA. Todas aquelas áreas que foram colocadas no início da palestra são contempladas pelo Instituto. É da responsabilidade do Instituto irradiar conhecimento, treinamento e instrução nessas áreas. Formamos lá no ICEA os pilotos inspetores e técnicos que voam nas aeronaves do laboratório do GEIV — Grupo Especial de Inspeção e Vôo, e que aferem os instrumentos e liberam para o vôo. As informações aeronáuticas, com as salas AIS, salas de tráfego, conhecidas por alguns, e supervisores dessas salas, onde se presta o primeiro atendimento e se garante mais ainda a segurança do vôo. A parte de meteorologia, onde formamos meteorologistas e mantenedores de meteorologia e interpretação de imagens de radares meteorológicos, também no ICEA. A parte de comunicações, que também é uma parte muito importante, na parte da rota das aeronaves, onde as estações-rádio, EPTA — Estações Permissionárias de Telecomunicações da Aeronáutica prestam serviços de informação e alerta. Muitas vezes interpretado por alguns, não conhecedores, como controladores. Na verdade são pessoas de comunicação. Vou mostrar aqui um fato inédito. Estamos formando no ICEA, em parceria com a Marinha do Brasil, operadores de estações de plataforma marítima. Nós temos uma demanda de 600. Já estamos no terceiro curso este ano, o que vai incrementar e atender todas as diretrizes de segurança especificadas para as plataformas marítimas, que têm uma operação cada vez mais intensa de helicópteros. Então, isso é um investimento na segurança do Instituto. O Controle de Tráfego Aéreo. Aí os senhores conseguem observar tanto o ensino à distância quanto o trabalho de simulação. Ontem, sempre que a gente mostra aqui os nossos ambientes de simulação, em que se reduz — a partir de novas técnicas, novas práticas, novos equipamentos, novas tecnologias —, nós reduzimos em muito a formação do controlador; não só do controlador; como



vimos, há vários simuladores lá, o que permite reduzir a formação de todos e num ambiente mais próximo possível do real. A busca e salvamento também. Todos os profissionais que atuam na coordenação do sistema de posicionamento aeronáutico no País são formados, os coordenadores e auxiliares, lá no ICEA, com ferramentas automatizadas e simuladores dos equipamentos informatizados, que hoje contemplam os salvaerros, inclusive busca por satélite. As operações militares, também aí com ambientes de simulação, para que os senhores conheçam, entendam a semelhança de algumas técnicas e do trato-radar. Ou seja, quem é de operações militares já conhece técnicas de monobra-radar, já conhece o equipamento radar e sabe como conviver com ele. Então, isso acelera muito a sua adaptação. Curso teórico. Também existe a formação de cada posto de trabalho e lá cada vez reduzindo mais e salvando dinheiro do Erário, porque cada treinamento que se faz simulado é uma aeronave de caça que não está voando e combustível que não está sendo gasto e hora de vôo de manutenção que não é gasta. Então, nós formamos uma grande massa crítica sem nenhum prejuízo. E, finalmente, algumas ferramentas, senhoras e senhores. Noventa por cento dos equipamentos, simuladores que foram colocados ali, a forma de empregá-los, são tecnologia de capacitação do ICEA do Brasil. Das poucas ferramentas de treinamento que temos lá no Instituto do estrangeiro é esse simulador 3D, que é canadense, simulador de 3 dimensões de torre, onde se treina como se treina um piloto, situações de emergência, algum treinamento específico de troca de pista, numa pista complexa como Congonhas, como Guarulhos. Então, lá todo dia, toda noite tem alguma equipe interessada em fazer o seu treinamento, a sua reciclagem, ou treinar alguma operação especial, como o Papa, como Presidencial, ou coisa parecida. Nos outros ambientes também, em outros períodos que não têm curso a gente usa para algum treinamento situacional. No ensino a distância, temos aí os cursos que normalmente são semipresenciais. V.Exas. devem ter observado a paixão pelo trabalho que a comunidade de aviação tem e o orgulho que ela tem de ser brasileira, como temos alguns de nós, oficiais, ou representantes brasileiros do Ministério das Relações Exteriores, vão ao exterior, adentram ao OACI e são respeitados como brasileiros — Primeiro Mundo em aviação. Então, o ensino à distância a gente geralmente aplica, então, o sistema semipresencial. Por quê? Por causa dessa paixão. A gente tem que



trazer esse comprometimento do profissional para que o sistema funcione e ele faça a sua parte como um elo do sistema. Ele tem esse compromisso para que tudo dê certo e o cidadão brasileiro voe seguro e com fluidez. Oferecemos, atualmente, esse e mais alguns cursos às nações amigas. Esse papel que estamos distribuindo para todos os senhores mostra que já formamos... Por vezes a gente tem a visita lá no ICEA, ou em algum trabalho internacional... o DECEA ou algum representante do DECEA se encontra com um ex-aluno do ICEA, algum do grupo lá de Angola montando todo o país para a navegação aérea. Quase todos de GAC que já encontrei, as pessoas, são ex-alunos do ICEA. O Ministro dos Transportes — tem aqui — também foi controlador e também passou pelo ICEA; vários indivíduos, quase todos os indivíduos do SISCEAB que atuam no Controle do Espaço Aéreo já passaram pelo ICEA. E atestam a qualidade do ICEA. A Divisão de Ensino, então, tem todas essas coisas, essas atividades programadas para 2007. Eu elenquei algumas dentre as várias, mas ali tem “*Coordenar as adequações do ICEA para as novas demandas*”. Então, o ICEA já está trabalhando há algum tempo para fazer frente às novas demandas de controladores de tráfego aéreo, que vão se formar. Já estamos formando... Normalmente formávamos 40 controladores civis da INFRAERO e de alguma outra solicitação civil. Mas agora estamos formando mais 64 do Comando da Aeronáutica. Ou seja, nós mais que duplicamos a nossa capacidade quase que instantaneamente. E estamos nos preparando para fazer frente às demandas que estão vindo das escolas da Aeronáutica, com todos aqueles militares que estão sendo formados lá, cerca de 300 que se formarão este ano na Escola de Especialistas da Aeronáutica, na parte básica. E, muitos deles, uma grande maioria, vão ter a sua especialização lá no ICEA. Os cursos. Aí os senhores notam o esforço de 2007 duplicado para fazer frente a todas as solicitações de meus companheiros dos CINDACTAs. E o ICEA está lá para atendê-los. Ele está lá para apoiá-los, como elo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Ali, a evolução na demanda de alunos nos últimos anos. Ali, 2007, a gente já tem realizadas 676 qualificações no ICEA, algumas de médio prazo, muitas atualmente de longo prazo e algumas de curto prazo, formando em todas as áreas de controle do espaço aéreo. Naqueles 676 estão incluídos os 104 controladores de tráfego aéreo e mais muitos que estão... Posso fornecer o número depois, Excelência, de outros cursos de



especialização que foram feitos lá, não só dos controladores básicos. Efetividade na execução de cursos. Dos 39 executados, nós tivemos 24 realizados, 10 em execução, 5 extras e alguns cancelamentos justamente para fazer o ajuste. O planejamento é feito no ano anterior e ao longo do ano. Isso é dinâmico, como todos os meus companheiros aqui disseram, todos os comandantes aqui disseram: isso é dinâmico e sempre será dinâmico, como um corpo vivo. *(Segue-se exibição de imagens.)* Cursos e treinamentos nas áreas. Aí o senhor perguntou, Sr. Presidente, estamos ali, e V.Exa. pode comprovar ali o aumento do curso — nos cursos programados — bem grande em ATM, que é o terceiro grupo que está ali indicado. O.K. Dezesete ali. E os outros, então, se ajustando a tudo isso, dentro das demandas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ATM?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ATM: *Air Traffic Management*, gerenciamento de tráfego aéreo. Porque o curso não é só de controlador de tráfego aéreo. Nós temos lá cursos de supervisores, todas as atividades relativas ao gerenciamento do tráfego aéreo. Porque tem a ver com espaço aéreo, construção de procedimentos. Nós temos oficiais lá fazendo curso de construção de procedimentos de pouso, decolagem e circulação em área terminal, pra fazer frente ao que já foi dito aqui de modificação de aproximações, aerovias e tudo o mais. Então a gente precisa ter um incremento, e esse incremento já está sendo feito. Eles estão concluindo esse curso em breve, por exemplo. *(Pausa.)* Corpo discente, então, já falado. É que, pelo planejado, eram 1.656. Aí os senhores... A estatística pode ser às vezes conduzida de alguma forma, então é bom dar este exemplo. Foi reduzido, na verdade, no planejamento de 1.656 alunos pra 1.386. Mas observem que aí não fala o período dos cursos. Então, na verdade, a gente investiu em cursos de duração maior. Isso, então, onera os nossos equipamentos, os nossos simuladores, as nossas salas de aula. Mas já estamos preocupados com isso, já estamos atendidos pra fazer frente a novos espaços, novos lugares, novas salas de aula, novos simuladores. *(Pausa.)* Aí a Divisão de Pesquisa e Desenvolvimento. Igual ao ensino, ela tem uma metodologia, a pesquisa de desenvolvimento no ICEA, e compromissos. O maior compromisso da pesquisa de desenvolvimento da minha divisão lá — e ela nasceu disto, ela nasceu da simulação —, então o maior



compromisso dela é o segundo ali: simulação, manutenção e evolução daquele sistema de simulação. Nacionalização, domínios de tecnologia, adaptação da tecnologia, inovações, esse são os grandes desafios da divisão de pesquisa nossa. Também o apoio ao ensino e ao SISCEAB, a partir do conhecimento dela. Como muita coisa no SISCEAB é feita com grupos de trabalho multidisciplinares, claro que o ICEA colabora com um ou outro profissional pra solução de alguma coisa pro SISCEAB. E ali abaixo tem exatamente o que eu acabei de falar: os ciclos de pesquisa e desenvolvimento são feitos por equipes multidisciplinares. Nunca é um só, sempre é uma equipe, é um grupo, vários, tanto pessoas de... e seguindo um modelo que a aviação civil internacional emprega no mundo em todos os fóruns internacionais de que participamos, com liderança na América do Sul. Como? A OACI usa o consenso. Então, são soluções de consenso. Essas soluções de consenso respeitam e contemplam qualquer opinião contrária. E sempre ela é agregada no debate, jamais descartada. Então é respeitada a opinião contrária como em toda a comunidade de aviação civil internacional, e através do consenso se chega a soluções internacionais e refletidas na região Caribe/América do Sul — CARSAM. Então, dessa forma o ICEA, seus estudos e projetos normalmente foram relativos ao que a gente falou na própria história e a gente entregou em folhas pros senhores na forma de notícia pra ficar mais fácil de ver. Orientações acadêmicas junto ao ITA, à USP, à UFRJ e outras universidades. Pesquisas aplicadas, que é o exemplo justamente dos simulares lá, aplicação em simuladores. E demonstração de conceitos. O que é demonstração de conceitos? Lá no ICEA... *(Pausa.)* Então, seguindo o modelo de ciência e tecnologia que a própria Força Aérea emprega... E os resultados disso hoje todos falam e vêem na mídia, que é a própria EMBRAER, o INPE e todas as outras tecnologias — o carro a álcool nasceu naquele campus, junto daquela inteligência, a urna eletrônica nasceu lá. Então lá não se produz, se procura não produzir as coisas e, sim, desenvolver demonstrações de conceito, provas de conceito: modelos, provas, algum tipo de protótipo que consiga demonstrar à indústria nacional o que nós precisamos, como poderia ser aquilo ali e deixá-la livre através do fomento à indústria pra ela buscar recursos humanos, financeiros em benefício do próprio País. Então esse é o modelo de ciência e tecnologia que empregamos, de pesquisa e desenvolvimento que empregamos lá no



ICEA. Resultado disso, o que temos? Nós temos alguns resultados que se vão vendo aí. Hoje os simuladores que empregamos no ICEA são desenvolvidos a partir dessas provas de conceito, de teses de doutorado e mestrado no ITA, em faculdades e universidades. O controle de aeródromo, o simulador de recalada VHF-DF pra trazer as pessoas. Porque na época em que foi desenvolvido, o Brasil não tinha o SIVAM ainda. Então a gente empregava isso pra recolher aeronaves em emergência, na frequência de emergência. Radares de precisão pra recolhimento de caças: treinamento sem utilizar os caças, tudo simulado para empregar, para treinar o recolhimento de aeronaves de caça. E finalmente aqui — tudo isso os senhores vêem que é em cima da simulação — o sistema de simulação de área terminal e rota também já desenvolvido, que empregamos nos nossos espaços de simulação e já irradiados pros vários espaços dos CINDACTAs, e algumas empresas nacionais já explorando através do fomento industrial, explorando atender à Força Aérea com alguns simuladores. Claro, do domínio de tecnologias surgem alguns subprodutos, que é o caso, por exemplo, do TARIS, que a gente usa um termo. É um equipamento que fica na torre de controle, e o pessoal, as pessoas usam o termo “paquera”. Na verdade, é uma ferramenta que facilita a coordenação, por exemplo, da aproximação de São Paulo com a torre de Congonhas. Eles já sabem os tráfegos que estão vindo, a quantidade. Ele vai observando aquilo ali e vai já preparando o seu espírito, a sua técnica, a sua equipe para fazer frente àquela demanda. *(Pausa.)*

Simulador radar de baixo custo. Eu comentei aqui: o simulador radar de baixo custo é o que foi o sucesso do ICEA nos anos 80 e se irradiou durante os anos 90, e ainda o fazemos, atualizando toda a América do Sul e Caribe. Nessa ferramenta ele é um simulador que funciona em *Personal Computer*, o PC. Então, por isso o termo “de baixo custo”. Se V.Exas. foram questionar o custo, quanto custa um simulador de controle de tráfego aéreo, de aeronave, os senhores já devem ter a noção de que se falará de cifras em milhões de dólares. E a manutenção disso também é de alto custo. Então, por isso o termo “baixo custo” e o emprego de piloto/controlador. O que quer dizer isso aí? É que uma daquelas estações, daquelas posições, é uma pessoa simulando um piloto. E ela vai simular, fazer o papel de várias aeronaves ao mesmo tempo. Essas aeronaves, vão estar lá os perfis das aeronaves, as velocidades das aeronaves, as subidas e descidas das aeronaves, tudo bem



próximo ou igual ao real. O controlador, por sua vez, do outro lado, vai fazer todo o papo-rádio, toda a conversação e vai treinar como se fosse real na tela do radar. Isso também vai checar a visão espacial de um controlador que esteja fazendo o treinamento da sua área, pro caso de ele perder o radar, se a visão espacial dele está treinada pra isso. Então eles tiram a visão do radar, e ele usa só a orientação espacial e o contato rádio. Para haver controle, os senhores já devem estar sabendo que o pré-requisito mínimo é haver comunicação entre piloto e controle. Por que eu estou insistindo em mostrar isso? Porque dentre as nossas pesquisas de desenvolvimento, nós tivemos esse sucesso. Desde 2000, pra poupar pessoal da rede de vir fazer o papel de piloto e não de treinamento radar real, nós aplicamos portadores de necessidades especiais, cadeirantes, para a posição piloto. Eles também são já treinados para essa posição, fazem papo, fraseologia padrão em inglês, em português. Eles sabem dinamizar o treinamento e são treinados lá no ICEA também. E o resultado é este, senhores: nós poupamos recursos humanos da rede, que seriam alunos ou instrutores, e incrementamos, com essa solução, mais tempo de console. Então são as soluções ditas jeitinho brasileiro de fazer as coisas funcionarem melhor. E aí aquela contribuição de cada elo pra que o SISCEAB funcione diante de todas as suas dificuldades. Se houver... *(Pausa.)* Digitação de dados climatológicos. Isso aí também é outra aplicação do ICEA. Então, pra um universo de 150 militares, nós temos 25 portadores de necessidades especiais lá fazendo trabalhos — contratados dignamente — de digitação de dados climatológicos históricos de 50 anos, colhidos pela Força Aérea em todo o País. Isso vai contribuir pra pesquisa de nosso País pra todos esses efeitos climatológicos. Esse é o tipo de contribuição semelhante ao que o SIVAM está dando ao SIPAM. É o mesmo tipo de contribuição, como brasileiros. Então a divisão de pesquisa tem aí as suas várias atividades. Isso aí é só pra ilustrar. *(Pausa.)* Vários projetos definidos, planejados ou determinados pelo DECEA. Aí estão todos os projetos. *(Pausa.)* E aí simuladores. Aí, sim, o grande produto que o ICEA irradia pra rede pra dinamizar também as sessões de instruções e treinamento dos CINDACTAs dos regionais, do SRPV-São Paulo também. O SRPV-São Paulo, a gente muitas vezes oferece o ICEA também pra eles treinarem, como o Rio de Janeiro, pra fazer os treinamentos regulares que eles acharem importante fazer. *(Pausa.)* E aí eu finalizo falando do



CNS/ATM, os senhores já tiveram aqui várias explicações sobre isso. Claro, é uma mudança de conceito. Isso é uma mudança de referências no solo pra referências no satélite. Isso aí tem impacto também na necessidade de fraseologia, que às vezes nós vemos aí os senhores questionarem. É importante saber que quando se fala de inglês hoje, a ICAO fala de conversação em inglês, ela está preocupada com o CNS/ATM, não com a competência do Brasil, que é reconhecida, com a fraseologia padrão em inglês. E aí eu encerro a apresentação de nosso Instituto. Ele tem um *site* na Internet à disposição de V.Exas. E deixamos aqui com V.Exa., o Presidente, o vídeo institucional que estará disponível aqui pra V.Exas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Nós agradecemos ao Coronel Aviador Paulo Roberto Sigaud Ferraz, que fez sua explanação precisa, mostrando como funciona o ICEA. Vamos passar agora à parte da argüição.

Vou passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, o nobre Deputado Vanderlei Macris, pelo prazo de 15 minutos. Na ausência do nosso Relator, eu convido o Deputado Vic Pires para funcionar como Relator *ad hoc*.

Passo a palavra ao Deputado Vanderlei Macris, começando às 14h11min e terminando às 14h26min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Sr. Paulo Roberto, pela sua presença aqui na nossa CPI. Nós estamos realizando um trabalho de aprofundamento nas investigações de todo o sistema e, evidentemente, como ninguém, esta CPI começa a ter um banco de dados suficiente para poder já começar a apontar quais são os caminhos para que a gente possa apresentar uma solução ou pelo menos apresentar alternativas para a solução desse problema que aflige a todos nós, brasileiros.

Eu tenho aqui algumas perguntas, Sr. Paulo, e eu gostaria que o senhor me respondesse. Nós tivemos aqui, no ano de 2003, uma decisão, depois de um amplo debate interno no Conselho Nacional de Aviação Civil — CONAC, uma recomendação, através de algumas medidas, para que o crescimento sustentável do setor fosse efetivamente incrementado com ações e decisões, investimentos que pudessem, com uma previsão na época, evitar que nós passássemos por tantos



transtornos, como vivemos hoje na aviação, no controle do espaço aéreo brasileiro, na infra-estrutura aeroportuária.

Essas resoluções do Conselho foram aprovadas, e uma delas, a de nº 15, determinava a necessidade de se elevar o número de controladores de vôo em vista do aumento da demanda do transporte aéreo. Pois bem, primeiro, se o senhor tem conhecimento dessa resolução; segundo, se o número de controladores formados nos últimos anos considerou essa determinação da resolução e o aumento do fluxo de aeronaves e passageiros no transporte aéreo brasileiro. Ficou muito claro para todos nós que esse processo de crescimento da demanda do transporte aéreo começou a se dar a partir de 2003 de maneira bastante afirmativa. Mas já se vinha, antes disso, detectando essa necessidade de se preparar a infra-estrutura aeroportuária, de se preparar todo o sistema para receber esse aumento de demanda de aeronaves, etc., a fim de que não passássemos pelo que estamos passando hoje. Então, a primeira pergunta é esta, se o senhor tinha conhecimento dessa resolução ou das demais resoluções, mas essa em específico, que é a que lhe fala diretamente, e se houve formação de controlares em número suficiente, conforme determinava essa resolução do CONAC. Então, é a primeira pergunta que eu gostaria que o senhor respondesse.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, senhor. Essa recomendação, especificamente, eu não a conheço. Não tive a oportunidade de saber. Se o senhor puder falar qual é?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor conhece o Conselho Nacional de Aviação Civil — CONAC?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, conheço.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem, em 2003 houve uma decisão do CONAC, que apresentou, se não me engano, 18 resoluções capazes de, se implementadas naquele momento, evitar o que passamos hoje.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, Excelência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Acontece que não aconteceu. Evidentemente eu fico aqui surpreso com a sua resposta, porque evidentemente a gente percebe que não se deu bola para essa questão, não a responsabilidade, evidentemente, do Coronel Paulo, mas da estrutura que comanda o sistema de



tráfego aéreo brasileiro, o Governo, que efetivamente deveria implementar essas medidas. Isso é uma decisão do CONAC, do Conselho, entregue ao Ministro da Defesa, entregue à Casa Civil da Presidência da República pelo Ministro Viegas no ano de 2003. Portanto, eu imaginei que já se tivesse conhecimento disso. A recomendação é muito clara, é muito clara nesse sentido. E, evidentemente, pelo fato de termos um aumento da demanda já naquela época, em 2003, já se orientava no sentido de recomendar a necessidade de elevar o número de controladores de voo. Então era isso que pregava a Resolução nº 15, de que o senhor não tem conhecimento.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Excelência, não tenho como saber qual é a 15. Nós temos conhecimento de resoluções do CONAC, foi tratado aqui já algumas vezes dessas resoluções, e justamente falado dessa falta de controladores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem. Essa nº 15 é exatamente aquela que determinava a necessidade de se elevar o número de controladores, em função da demanda do tráfego aéreo já crescente.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente. Então eu não tenho pelo número, mas é claro que a gente sabe de recomendações do CONAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas nessa recomendação de aumentar o número de controladores em 2003, já se tomou providência em relação a isso? O senhor estava lá nessa época?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, senhor. É justamente aonde eu quero chegar. Essas... Eu assumi o ICEA, como disse, dia 18 de janeiro deste ano. Eu não tenho conhecimento de detalhes com relação a isso aí, mas a forma... Quem planeja isso é o DECEA. O ICEA, idêntico aos CINDACTAs e aos órgãos regionais, são órgãos executivos. O ICEA é um órgão executivo. Então ele cumpre o planejamento estratégico do DECEA. Então a tratativa para esses assuntos é feita no nível do DECEA, não do ICEA.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. É evidente que a resolução apresentada pelo CONAC, que chegou até o Governo pelas mãos do Ministro Viegas, deveria ser implementada a partir de uma orientação do DECEA. Claro que o Instituto, como órgão executor desse processo, deveria só receber a



demanda. E eu queria saber se o senhor tem conhecimento, uma vez que o senhor não estava lá na época, se essa demanda foi solicitada pela Aeronáutica ou pelo DECEA na época. O senhor não tem conhecimento disso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Em detalhe, não, Excelência. O que eu posso dizer a V.Exa. é que o ICEA, ele é muito dinâmico em resposta a isso, a essas novas demandas. Então o tático, digamos, a execução ano a ano, ela é muito ágil. Tanto é que eu demonstrei aqui a rapidez e a agilidade em dar resposta a qualquer demanda que o DECEA nos apontou. É isso que a gente está fazendo. Então o que a gente conhece do Instituto é a resposta, em curto espaço de tempo, à demanda que é solicitada.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor está lá a partir de janeiro de 2007. É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor já atuava lá no ICEA anteriormente?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu já atuei na divisão de ensino em 2000, 2001.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor não está lá então nessa época, antes dessa época?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não estava?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O ICEA sempre foi considerado um centro de excelência, e o curso, prazo de formação de controladores, na verdade, tem sido questionado. O senhor acha que está correto o prazo de formação dos controladores de vôo hoje? É evidente que o senhor deu aí a demonstração de que equipamentos novos, tecnologia etc. diminuem bastante o prazo. Mas ele é adequado? O senhor deve estar acompanhando que há uma série de questionamentos sobre essa adequação, formação de controladores. O senhor entende que ela está sendo feita de maneira adequada, ou um pouco de maneira mais acentuada no prazo, para atender a essa demanda e à necessidade hoje que temos de controladores no País?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - A pergunta do senhor eu posso responder em 2 fases. Na verdade, os cursos básicos, esses cursos do ICEA, os cursos de qualificação, básicos e alguma especialização, eles, em geral, são padronizados a partir daqueles ciclos que foram demonstrados aqui. Então a adequabilidade, a praticabilidade, a aceitabilidade dele são feitas a partir desses grupos de trabalho, que recentemente, no caso de controle do tráfego aéreo, foi feito. No ano passado, foi feito ao final do ano; este ano foi feito. Sempre, ao final de cada curso, busca-se o aperfeiçoamento, se assim for necessário. Redução, ou aumento, em algum ou outro assunto, ou outra parte. Então eles não se alteraram muito nessa parte de capacitação inicial. Eles não se alteraram. O que a gente está vendo, talvez seja o foco da pergunta de V.Exa., é essa nova variável, alguém antigo, alguém já com experiência de radar de outras experiências, ser empregado. Então, como digo, pode-se verificar toda a qualificação anterior do indivíduo e fazer uma qualificação específica para um ou outro, quando ele já tem uma experiência anterior.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O DECEA, ou melhor, o ICEA tem recebido pedidos para apressar a formação dos controladores?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Certamente estão feitos estudos para otimizar mais ainda com grupos, com equipes multidisciplinares, como eu descrevi aqui, mais complexas, mais especializadas na parte de capacitação e ensino, com vários outros componentes profissionais. Recentemente tivemos reuniões com a Escola de Especialistas, para buscar mais soluções, ou seja, isso é rotina para a gente, Excelência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E me diga uma coisa: não está havendo uma preocupação com a quantidade, em detrimento da qualidade dos controladores?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, senhor. É aplicado aquele modelo que eu descrevi. Logo, em se tendo um modelo de qualificação do básico ou alguma especialização, esse modelo é aplicado mais uma vez. Quando existe algum profissional que já tem uma qualificação anterior e é necessário ele num outro posto de trabalho, claro que a parte de prática e o complemento



daquelas informações, daquela qualificação, fica em menor prazo. Mas isso não afeta os nossos cursos tradicionais.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que não há nenhuma decisão do DECEA na direção de solicitar mais fortemente a formação de controladores, diminuição de prazo, etc., para entregar rapidamente a essa estrutura necessária para poder dar conta dessa demanda hoje do tráfego aéreo brasileiro? Existe essa...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Existe.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... essa pressão do DECEA?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Pressão, não. Solicitação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Solicitação.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Solicitação. E temos planejado a montagem de mais simuladores, novos espaços de simulação. Está sendo pesquisado como otimizar mais ainda o modelo de simulação, empregando alguns ambientes mais realísticos, ou seja, a tecnologia está trabalhando, Excelência, para otimizar, reduzir os tempos, sim, claro, com a urgência semelhante à desta CPI, ao que busca esta CPI, uma solução para qualquer problema, mas não como emergência, de uma forma sem o ciclo todo se completar, ou seja, profissionais todos especialistas de controle de tráfego aéreo, oficiais especialistas de controle de tráfego aéreo, conduzindo o aperfeiçoamento do curso, a busca do modelo mais enxuto no caso de adaptações de pessoas mais antigas, mais experientes.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O treinamento dos militares é o mesmo dado aos civis?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É semelhante, Excelência, em quase tudo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tudo bem. O senhor fala muito em tecnologia nova para otimizar o treinamento, etc. Esses recursos orçamentários alocados aí para o ICEA foram aqueles solicitados por V.Sa.; têm sido, ao longo do tempo, pelo seu conhecimento, ou houve cortes nessas solicitações feitas pelo Governo? O senhor tem conhecimento disso?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - No que é do meu conhecimento, atendido plenamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, não falta recurso para que haja, do ponto de vista do incremento da tecnologia, preparação, equipamentos, não há nenhum tipo de demanda que tenha deixado de ser atendida?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, Excelência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor apresentou a proposta de orçamento para o ano 2008 já dentro do DECEA?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu já estou... já planejado, já fiz projeções.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O pedido feito no ano passado, o senhor tem informação sobre valores do orçamento do ano passado, que está sendo executado este ano?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não. Este ano nós já tivemos vários incrementos, Excelência, dada...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Talvez eu não tenha sido entendido. O orçamento do ano passado apresentado pelo ICEA ao DECEA, o senhor tem conhecimento de qual o volume de recursos que está sendo executado no orçamento deste ano? Qual a previsão de orçamento deste ano, de gasto?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Onde quero chegar a V.Exa., a cada conclusão, de cada conclusão, de cada grupo, cada decisão ou cada orientação do DECEA que implique planejamento e execução de compra, de construção, de novos equipamentos, de tudo, a todos os novos aportes que estou solicitando eu estou sendo atendido plenamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E está sendo solicitado aumento de recurso em função do que estava previsto para este ano?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, Excelência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Vem sendo atendido?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu tive que adiantar, por exemplo, o nosso planejamento de salas de aula e tal, de prédios. Estão sendo feitos... nós vamos construir prédios, iniciar a construção de prédios este ano. Então tudo está...



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, houve um pedido a mais do que existia no orçamento deste ano e está sendo atendido pelo DECEA?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Evidentemente, em função da necessidade...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - De mais controladores. Exatamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...que o próprio sistema demanda. Quer dizer, isso está sendo feito este ano?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, senhor. Não só este ano.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Esse aumento, esse incremento de recursos está sendo feito este ano?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não só este ano. Já existia. Eu mesmo, ao chegar lá, já tinha ciência de que, ao final deste ano, vão se formar 240 controladores na Escola de Especialistas, aproximadamente. E com a necessidade de operadores radar nós já previmos, já temos projeto, já estamos montando, já temos prazo de conclusão disso iniciado no início do ano já, para atender a esses controladores novos. Ou seja, aonde eu quero chegar com V.Exa. é que todos os controladores que precisarem ser especializados não faltarão ambientes, equipamentos para a especialização deles.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas este ano está havendo um incremento em função da necessidade, da demanda?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Claro, mas a partir... Para que tenha um recursos humano disponível para ser especializado, Excelência, é necessário um concurso público.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Formação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu agradeço, Sr. Presidente, pela benevolência de V.Exa., e queria agradecer ao Coronel Paulo pelas informações. Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, V.Exa. me permite, como Relator que o senhor designou, fazer uma pergunta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza. V.Exa., como Relator, tem o tempo que V.Exa. julgar necessário.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então se prepare. São 14h29min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não há limitação de tempo para o Relator. Com a palavra o nobre Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até as 17h29min. Eu tenho uma pergunta aqui. Coronel, em primeiro lugar, seja bem-vindo. Há diferença na formação de controladores civis e militares, o senhor falou?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É. O controlador militar, ele é formado na Escola de Especialistas da Aeronáutica. Durante a qualificação dele... a qualificação dele técnica é diluída no curso de formação dele como Sargento. Então é uma diferença. Isso é feito ao longo de um período maior. Lá no ICEA, o período é 9 meses, para um controlador, de qualificação. Na Escola de Especialistas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Militar?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, civil, no ICEA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, no ICEA. Certo.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - No ICEA são 9 meses. Na Escola de Especialistas, isso é diluído, ao longo do curso dele, com todas as outras áreas de formação de um Sargento: a parte militar, psicossocial e outras áreas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Há diferença na formação de controladores de vôo para atendimento da aviação comercial e para a defesa do espaço aéreo?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Na formação básica, não. Na especialização, somente. Ou seja, na Escola de Especialistas e no ICEA a parte técnica é semelhante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Eu acho que o senhor já falou ainda há pouco, mas em quanto tempo acontece a formação de um controlador de vôo que inicia da estaca zero?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nove meses. Os concursados do Comando da Aeronáutica mais 40 controladores concursados pela INFRAERO estão lá no ICEA, chegaram lá e vão ficar por 9 meses fazendo a parte básica de controle do tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quantos controladores o ICEA está neste momento treinando?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Controladores?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu tenho um número em mãos agora desses controladores na parte básica. Mas a especialização, isso é muito dinâmico. Eu tenho aqui... Esse número é dinâmico, Excelência, porque eu tenho aqui.. eu teria que somar todos os tipos de cursos de especialização de controladores de tráfego aéreo que tem no ICEA, que já ocorreram no ICEA, que estão planejados para o ICEA ou que podem surgir para o ICEA, para dizer um número a V.Exa. no momento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aproximadamente o senhor não tem?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu tenho aqui parciais. Vamos ver...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até quantos controladores de vôo o ICEA tem estrutura para formar simultaneamente?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Qual estrutura?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até quantos controladores de vôo o ICEA tem estrutura para formar simultaneamente, de uma vez só?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Hoje?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Hoje.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Hoje, ele tem essa estrutura para 110.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Cento e dez controladores?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Cento e dez. Aproximadamente 110.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para formar.



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - O que nós estamos fazendo é construindo... É que isso é muito dinâmico. Como eu tenho falado, isso é muito dinâmico. Nós estamos montando um espaço. Hoje nós temos espaço lá de... O simulador, esse simulador de baixo custo, nós estamos montando lá ambientes para atender. São 8 ambientes, isso nas salas de aula, porque são com computadores. O senhor monta, atende e desmonta. É muito dinâmico. Agora, quando se fala naquela simulação mais avançada, aí, sim, precisa se ter um local mais específico. E aí estamos com... Nós temos ambientes lá com 6 consoles, não é isso? Nós estamos montando um ambiente lá com 32 consoles, para atender a esses 240, ou mais. Então, dependendo do manejo que se faz da simulação, se conseguem fazer ondas. Hoje, a gente está se preparando para ondas de 150 controladores. Ondas de 150. Então, a gente está se preparando para 300 controladores no ano que vem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria lhe fazer uma observação. Eu estava dando uma olhada, aqui no quadro, na carga horária. A carga horária para inglês, para o curso de inglês, é de 36 horas; para hinos e canções, são 13 horas — para estudar hinos e canções, não é isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - V.Exa. está falando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estou falando que eu tenho um quadro aqui...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - V.Exa. está falando sobre, talvez, a Escola de Especialistas da Aeronáutica, que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quadro de Conteúdo do Controlador de Tráfego Aéreo. É o que eu estou lendo. É um quadro que está aqui, em que diz que a carga horária para hinos e canções, para aprender a cantar hino e cantar as canções militares, são 13 horas; as atividades de campanha, que eu não sei o que é, são 32 horas. O senhor poderia me dizer o que é atividade de campanha?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - No ICEA não existe essa carga horária, Excelência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No ICEA não existe essa carga horária?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - No ICEA, que é da minha competência, não existe esse tipo de carga horária. Essa carga horária que V.Exa. está me dizendo, eu não tenho conhecimento dela, da parte do ICEA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem. O senhor pode me dizer então só o que é — já que o senhor é militar — Atividade de Campanha I e Atividade de Campanha II?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Certamente pode fazer parte da formação de um militar. Formação básica de um militar ou avançado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, é o mesmo tempo que ele precisa para que se forme em inglês. E a ordem unida, o senhor podia me dizer o que é? Algum curso? O que é ordem unida?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ordem unida é aprender a marchar, Excelência...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - São 72 horas.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Aperfeiçoar o marchar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Então, a carga horária da ordem unida são 72 horas, para aprender a marchar, e a carga horária para aprender inglês são 33.

Era só isso, Sr. Presidente. Depois, se eu tiver alguma outra dúvida, eu posso, com a sua permissão, é claro, fazer alguma outra observação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Relator pode fazer interferência na hora que julgar conveniente.

Vamos ao próximo.

A primeira inscrita da lista é a nobre Deputada Luciana Genro, começando às 14h35min e terminando às 14h45min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vou ser breve, Presidente.

Coronel Ferraz, levando em consideração essa troca de funções que o Comando da Aeronáutica determinou, no último período, transferindo controladores da Defesa Aérea para o controle de tráfego aéreo civil, eu gostaria que o senhor explicasse melhor, para que a gente compreendesse, se realmente essa troca é uma troca que se dá com uma margem de segurança tranqüila para quem se utiliza do tráfego aéreo. Que o senhor explicasse melhor onde convergem e onde divergem



as formações dos controladores de tráfego aéreo civil e dos controladores de defesa aérea. Quais são as semelhanças e as diferenças?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Excelência, com relação à segurança, eu afirmo que é seguro e eficiente, como a gente tem observado ao longo dos anos, e agora também.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu não esperaria que o senhor afirmasse outra coisa aqui.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, sem dúvida. Mas isso é de quem voa — eu sou aviador —; de quem veio de aviação comercial para cá; de quem conhece e confia nos profissionais, nos 30 anos de carreira que eu tive na Força Aérea. O que V.Exa. me pergunta eu não teria condição de explicar a V.Exa., porque esse assunto é tratado por especialistas... oficiais especialistas de controle de tráfego aéreo que, nessas equipes multidisciplinares que eu descrevi aqui, vão discutir todos os pontos, até chegar a um ponto para cada profissional, para cada tipo de capacitação, achar um ponto seguro para ser aplicado.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, não. Mas talvez o senhor não tenha entendido a minha pergunta. São 2 cursos diferentes: o curso de controlador aéreo civil e o curso de controlador de defesa aérea, correto?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Excelência, como eu disse, controladores civis são formados no ICEA...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, não.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Controladores militares são formados em Guaratinguetá. Ou seja, a formação básica de todos eles é a mesma: na Escola de Especialistas da Aeronáutica. A partir de eles saírem lá Sargentos Controladores de Tráfego Aéreo, com formação idêntica, todos, semelhantes todos, civis e militares, cada um, de acordo com a posição operacional que vai ocupar, o tipo de trabalho que vai desempenhar, ou a mudança disso também, ele vai adquirir novas qualificações, novas práticas para ser habilitado naquilo ali.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É como uma especialização?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Uma especialização.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ou ele se especializa no tráfego aéreo civil, ou na defesa aérea, ou em outra coisa?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nós temos conhecimento de controladores que eram controladores de tráfego aéreo, de circulação área geral, que se especializaram em defesa aérea.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Tiveram toda a especialização e estavam servindo em defesa aérea. Como temos também controladores de tráfego aéreo que se especializaram em busca e salvamento, mas mantêm a sua habilitação em tráfego... em circulação área geral.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas a habilitação para controlador de tráfego aéreo civil não é a mesma habilitação para controlador de defesa aérea?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - A senhora diz das exigências?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Das exigências de qualificações?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Isso.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - São diferentes, mas, como disse, é um trabalho muito semelhante. As qualificações anteriores são muito semelhantes. Porque, como já foi dito por alguns colegas nossos aqui, eles aprendem técnicas de manobrar radar. Eles têm que manter separações de tráfego civil quando fazem uma interceptação. O que hoje foi até comentado por alguns da defesa aérea, que estavam sendo diretamente... melhor empregados nos tubulões, é porque um tubulão tem uma semelhança enorme de uma operação militar que ocorre simultânea à circulação área geral pelo Brasil afora, sem um interferir no outro. Então, se é entregue uma aeronave civil e se é cumprida a fraseologia padrão — porque todos têm essa fraseologia padrão — dentro de um tubo, é muito semelhante. Então, a adaptação da qualificação dele, a adaptação para a prática e a habilitação para ele é muito fácil.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor me desculpe se eu estiver perguntando uma coisa que não é da sua alçada, mas, em todo caso, eu vou perguntar.

Eu recebi uma cópia de uma carteira que os controladores têm, onde consta, inclusive, qual é o local onde ele está habilitado a trabalhar, certo? E que para que



ele trocasse de local ele teria que fazer uma adaptação. Por exemplo, se na carteira dele consta que o trabalho dele é em Guarulhos, para vir para Brasília ele teria que passar por um processo de adaptação. Esse processo de adaptação é feito por vocês? Se não, o senhor tem conhecimento como ele é feito e se ele foi feito para esses controladores que vieram trabalhar no CINDACTA de Brasília, oriundos de outros locais e oriundos da defesa aérea?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim. Sempre entendendo alguns pontos-chave. Sistema, cada elo faz a sua parte; se fizer bem feito, o sistema funciona bem. A capacitação, ela é partilhada. Você acha que é adequado colocar aqui no *slide*, aquele único? Tem um *slide* para facilitar isso. Mas aproveitando aqui, então todos têm, recebem tarefas a fazer. Eu recebi minhas tarefas. Tem o DECEA planejando isso. Eu recebi minhas tarefas, cada CINDACTA recebeu suas tarefas. Eles têm simuladores, eles têm seção de instrução e treinamento, eles têm instrutores.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não são vocês que fazem essa adaptação, então?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu vou mostrar nesse *slide*, que aí fica mais simples. Mas, voltando àquela primeira, outro conceito básico, em toda aviação tem a qualificação, a prática e a habilitação. O ICEA faz qualificações e entrega para todo sistema, seja ele civil ou militar. Nós somos integrados, nós não somos civis ou militares. Eu formo até mais civis que militares. O ICEA forma até mais...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Civis que o senhor diz é controlador de tráfego aéreo civil?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Todos controladores de tráfego aéreo civil a gente forma, mas eu estou falando de controle de espaço aéreo, porque a gente tem operadores de plataforma marítima, operadores de aeroporto que não tem torre de controle — não são controladores, mas participam da fluidez do tráfego. Então esse pessoal todo é da mesma maneira. Eles são qualificados, toda ou parcialmente no ICEA, recebem antes ou depois uma outra qualificação lá para a posição dele ali.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Daí já não é mais no ICEA?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não é mais no ICEA se for opção da gestão, do planejamento. Então, como eu expliquei antes também, quando se fala de novos controladores, aí sim se tem esses tempos de movimentos. Quando são controladores experientes, isso vai ser tratado homem a homem, cada um vai se buscar. *(Segue-se exibição de imagens.)* Pelo gráfico lá a gente pode ver. Quem já tem a formação básica e tem alguma daquela especialização operacional, ele já pode ser habilitado instantaneamente, é só se readaptar, como é tratado, readaptar. Quem ainda não tem aquela qualificação, uma daquelas pequenas partes ali, vai ter que se adaptar ou se qualificar. Vai depender se é prático ou se é teórico. E ali, mais à frente, tem o que nós já estamos aplicando, que é ter o sinal da região, a configuração real daquela área, daquela posição no simulador. Por exemplo, eu pego uma área, vários simuladores aqui, e eu simulo para todos um ambiente igual ao Setor nº X de Brasília, e ali pus tráfego, histórico todo daquele tráfego que ocorre ali, certo? Então, na instrução dele, na qualificação dele, na pequena prática dele ali, ele já está se adaptando àquele setor, àquele tráfego, àquela condição de movimento, àquela intensidade, àquela complexidade, ele já está. Então, com aquele treinamento e reciclagem, nós colocamos mais gente mais disponível para mais posições.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Entendi. Última pergunta. Então o ICEA não foi acionado para fazer esta adaptação desses novos controladores que estão atuando aqui em Brasília?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Como disse, todos nós fazemos parte disso. O ICEA, sim, ele trabalha dando apoio em equipes multidisciplinares, recebendo oficiais especialistas em controle de tráfego aéreo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O ICEA está lá no CINDACTA I?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, o ICEA está em São José dos Campos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas esses que vieram para o CINDACTA I, de outras regiões e da defesa aérea?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ah, sim. O ICEA mandou já gente formada no ICEA, já teve gente que simulou no ICEA, já teve gente que simulou no CINDACTA.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Tem gente do ICEA aqui no CINDACTA I treinando eles?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Já teve gente aqui.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, agora. Eu me refiro a esses últimos que foram transferidos.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Isso é muito dinâmico. Hoje o Comando da Aeronáutica pode ter acionado, hoje, nesse breve tempo que eu estive aqui, acionado alguém para vir.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas nos últimos 10 dias houve treinamento?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Houve. Nós tínhamos lá... um Capitão meu especialista em controle de tráfego aéreo estava lá, um Major especialista em controle de tráfego aéreo estava lá, Sargentos do ICEA também foram ao trabalho. Sargento inclusive de operações militares, de operações militares que tinham qualificação, porque está no ICEA, então aproveitamos para dar-lhe qualificação múltipla para empregá-lo lá. Ele conhece a defesa aérea, conhece o controle de tráfego aéreo. Igual temos oficiais especialistas em controle de tráfego aéreo que têm habilitações nas duas áreas. Eles são militares especialistas em controle de tráfego aéreo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eles estão lá treinando estes novos controladores?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ora treinando, ora operando, ora supervisionando, ora gerenciando, ora fazendo parte de um grupo de trabalho para aperfeiçoar. Como disse, o meio aeronáutico, a aviação, ele é muito dinâmico. E o ICEA, e o SISCEAB se preparou anos e anos, por décadas, para ter essa agilidade. Mais uma vez digo a V.Exa., se cada um, num sistema complexo como o Sistema de Controle do Espaço Aéreo — nós podemos responder por ele —, fizer a sua parte com precisão, com qualidade, o sistema funcionará na qualidade sempre superada, porque o normal nós já fazemos, seguro, fluido, eficiente. Nós já sabemos, nós temos consciência que fazemos isso.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, entre um e outro, eu queria só fazer uma observação. Coronel, eu gostaria que o senhor me dissesse, eu estou aqui... Na verdade, não sei se tem muito a ver com a sua área, mas como o senhor é militar, e aqui é o Departamento de Ensino da Aeronáutica, eu queria tirar uma dúvida aqui. Nós recebemos um ofício aqui do Brigadeiro Saito que fala sobre carga horária dos controladores de vôo, e aqui diz uma coisa que me deixou intrigado, e eu queria que o senhor me tirasse essa dúvida: quadro de conteúdos do controlador de tráfego aéreo — esse é um. E tem um outro quadro, que é o quadro de conteúdos de controlador de tráfego aéreo na modalidade especial. Se o senhor puder me dizer, não sei se o senhor tem essa informação, qual é a diferença entre um e outro...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, Excelência. Eu digo a V.Exa. o seguinte. O meu nível de competência é o ICEA. No sentido de colaborar com V.Exa., visto que o ICEA busca a harmonização da formação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO Não, é só uma colaboração. Não tome como...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Tudo bem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só uma colaboração para tirar a minha dúvida.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Mas a formação na Escola de Especialistas, o currículo, a carga horária que V.Exa. me colocou anteriormente, certamente, pelo que eu ouvi, deve fazer parte da formação do controlador de tráfego aéreo militar na Escola de Especialistas. Então, o que se aplica lá, que se está aplicando lá? Se está reduzindo a parte de formação militar, que são algumas cargas horárias, talvez, que V.Exa. falou, que talvez não fosse tão importante para o controlador de tráfego aéreo. Aí então algumas cargas horárias suplementares...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acha que quem me tiraria essa dúvida?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É o Departamento de Ensino. O ICEA não é elo do Departamento de Ensino.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nós fazemos, nós somos o Departamento de Ensino da Aeronáutica — DEPENS. O ICEA não é elo do sistema de ensino do DEPENS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Entendi.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ele é um centro de instrução do DECEA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está certo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Otavio Leite, começando às 14h50min e terminando às 15h.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Coronel Paulo Ferraz, meus cumprimentos. Sr. Presidente, Coronel, rapidamente, uma preliminar para ajustar aqui a minha reflexão. Qual a diferença da escola do ICEA em São José dos Campos e Guaratinguetá? É a mesma coisa?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, Excelência. A Escola de Especialistas da Aeronáutica é a Escola de Formação de Sargentos da Força Aérea Brasileira.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Fica próximo, fica em Guaratinguetá?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente. E lá existem 29 especialidades, se não me falha a memória. Dentre essas 29 especialidades, existem meteorologista, comunicações, todas essas áreas do controle do espaço aéreo, entre elas controlador, controle de tráfego aéreo. Então ele sai lá Sargento, ele sai de lá formado um Sargento especialista em controle de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. O senhor tem idéia quantos são hoje os Sargentos em formação na escola de Guaratinguetá em controle do espaço aéreo?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sem dúvida. Sem dúvida, Excelência. Tinha conhecimento. Logo ao chegar ao ICEA, essa era a minha missão.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, perfeito.



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Providenciar especialização para todos esses que vão se formar este ano, ano que vem, na Escola de Especialistas, porque eu tenho que especializá-los no ICEA. Vou explicar...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Formação básica, 2 opções: ou a Escola de Sargentos, Guaratinguetá, ou ICEA, civil. Ambas as situações, uma vez formação básica concluída, necessário, obrigatório: especialização ICEA.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não obrigatória. Se, na nossa irradiação de tecnologia, aquela posição que o indivíduo tem, aquele regional, aquele órgão a que o indivíduo foi, a atividade dele é um pouco mais simplificada, ou simulável lá, ou qualificável lá, não vem. Então, por isso que eu fui preciso em dizer que nem todos, mas a grande maioria passa pelo ICEA.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor tem idéia de quantos hoje estão, na Escola de Guaratinguetá, especificamente destinando-se à formação de controlador? Tem esse número? Não?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Setenta...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Setenta?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ... para o curso... Ah, desculpe. É aproximado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, tudo bem.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Porque existe às vezes o atrito. São 70, formando pelo regime de 2 anos. Como o nosso Deputado aqui comentou, existe 1 curso de 1 ano, que está sendo feito para dar, para fazer frente a essas necessidades, já identificadas, através de concurso público, que ocorreu acho que em julho do ano passado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Isso. Nós temos....

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Julho. Daí, somando isso, vão dar 240 no final do ano.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito bem.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Aproximadamente, Excelência.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Nós temos o numero de 2.700 controladores hoje em atividade no Brasil; 400 civis contratados pela INFRAERO. Certamente fizeram a escola do ICEA esses 400 civis?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito bem.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Todos eles são... Todos os civis controladores de tráfego aéreo no País são formados no ICEA, porque ela é uma instituição certificada pela OACI.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito, perfeito. E é preciso compreender que, além desses 2.700 controladores, há um conjunto outro grande de profissionais, cujo número que eu tenho é de cerca de 13 mil, que englobam o que seriam os recursos humanos destinados ao trabalho no âmbito do controle do espaço aéreo brasileiro. Aí eu estou falando de um conjunto grande de profissionais, profissionais esses, além dos controladores, que muitas vezes vão fazer cursos, aí sim, de especialização ou treinamento e reciclagem no ICEA. É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Então nós estamos falando curso de eletrônica e telecomunicações, de microcomputador, de manutenção de estação, de operador de estação, de básico ILS, de manutenção de radar, de inspeção de vôo, analista em Aeronáutica, meteorologia, busca e salvamento, operações militares, operações em plataforma marítima e também controle aéreo. Enfim, é uma gama muito grande.

Muito bem. Nós estamos muito preocupados com o contingente. Nós sabemos que, do ponto de vista da qualificação, existe a instância, que ali peneira, que com dedicação procura qualificar, para que os profissionais, quando estiverem em frente a uma tela, sozinhos, na primeira vez, controlando 14 ou 20 aeronaves que se aproximam na terminal qualquer — nós vamos aprendendo um pouco, Presidente —, eles estejam absolutamente aptos, psicologicamente também já bem resolvidos, para que não surja nenhum problema. Isso é um processo que é quase que individualizado. Cada homem é um fenômeno psicológico próprio. Tudo isso é acompanhado.



E nós sabemos que é tão vital esse mecanismo nessa atividade, que nos chama a atenção o fato de não haver muita retaguarda. Eclodiu um problema e verificou-se que o numerário de retaguarda não era tão suficiente. Nós chegamos ao limite, essa que é a verdade. O COMDABRA está de alguma forma suprindo alguma lacuna. Sabe-se que depois do problema iniciativas foram tomadas. O concurso último de que tenho ciência, cujo edital eu tenho aqui, é o concurso de março deste ano, que passaram 64, que certamente estão no ICEA, estão no ICEA.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu estava na dúvida se era Guaratinguetá.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não é.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu tenho que falar Guaratinguetá e tal? Não.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não é.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Então, em São José dos Campos, no ICEA, são 64, são divididos por áreas do Brasil etc. Esses 64 vão durar de 6 a 10 meses, é isso, para terem formação básica concluída? É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente 9 meses, excelência.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Nove meses.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - E antes disso eles tiveram 4 sema... Antes de iniciar esses 9 meses, eles tiveram 4 semanas de imersão em inglês, nivelamento e imersão em inglês, customizado para o inglês aeronáutico. Muitos deles chegaram lá sem saber o que é uma asa em inglês.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é. O edital é assinado pelo DECEA, para formação de DACTAs 1303, que é o controlador de tráfego aéreo.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Treze zero três.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Treze zero três. Mas certamente o DECEA ouve os senhores, não é isso, em relação ao conteúdo do edital, o que vai ser o conteúdo da prova, as perguntas etc. Sim?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim. Todo o processo de aviação é feito, como descreveram também meus colegas anteriormente e eu, tudo



é colhido a alguma assessoria multidisciplinar de especialistas de controle de tráfego aéreo ou um outro oficial especialista dessas outras áreas que o senhor falou.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é. Nós observamos que esse edital trouxe 15 perguntas do idioma inglês. Nós estamos partindo do pressuposto de que o inglês é absolutamente indispensável, mais do que a fraseologia. Estamos aqui admitindo que o controlador tem de versar e, inclusive, ter uma percepção auditiva capaz de interpretar até... eu não diria dialetos, mas sotaques que são regionalizados: o inglês de um americano, o inglês de um francês, de um egípcio, coisa do gênero. Agora está voando uma companhia árabe para cá. Certamente o inglês tem as suas características de verbalização. Então a percepção auditiva tem de ser 100%, não cabe 90%, porque 10% podem gerar uma questão controversa.

Eu pergunto o seguinte. Por que não instituir um mínimo de conversação para ser também um pressuposto eliminatório, para que o que os senhores possam vir a fazer de trabalho em inglês seja já um *upgrade*, mais adiante, está entendendo, e não uma questão tão básica? Estou dizendo isso, coronel, porque várias vezes nós ouvimos isso de controladores, de profissionais. Há um uníssono, não há o que discutir: há falha nisso. Por que não, na eliminatória, já estabelecer este divisor de águas: só entra para ser controlador quem tem mais aptidão em conversação, também, em inglês?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Otavio Leite, me permita. Coronel, me permita. Presidente, me permita. Eu gostaria de também ser justo aqui. Eu estava lendo essa tabela aqui, que chegou da Defesa, do Ministério da... do Comando da Aeronáutica, e eu vi a carga horária, Deputado Otavio Leite, que é a sua pergunta, que é a fraseologia. São 33 horas de carga horária.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Durante... por 9 meses? Pelo tempo de 9 meses?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A carga horária não. Isto aqui não tem nada a ver com o ICEA, a carga horária. É isso que eu acho que o coronel precisa esclarecer para nós, porque ele disse que, no ICEA... Eu fiz a pergunta para ele, aliás uma pergunta que é do Relator: quanto tempo demoraria para ser formado um controlador, da estaca zero? O senhor falou...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Nove meses.



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nove meses.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nove meses, no ICEA. Esse controlador é civil?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É. Esses que estão lá, 64.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É, os 64 do COMAER mais os 40 da INFRAERO: 104.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. E aí, Deputado Otavio Leite, Presidente, aí é que está havendo esse desencontro. Os controladores militares, eles têm 2 modalidades: eles têm uma modalidade normal, que é um curso de 2 anos...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... que é uma modalidade normal, depois...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Que vai (*ininteligível*) CONDABRA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois desse curso, dessa modalidade normal — eu quero que o coronel confirme para mim —, ele sai e vai para o ICEA ainda?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dependendo, né?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Quando ele sai, o sargento, da Escola de Especialistas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quando ele sai e cumpre...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Mais uma vez, a Escola de Especialistas é do DEPENS, mas o ICEA tem que ter conhecimento disso, porque ele tem que estudar a demanda, tem que discutir com o DECEA... O DECEA tem que dar as diretrizes... Então é de meu conhecimento. O sargento especialista em controle de tráfego aéreo, o controlador de tráfego aéreo sargento, ele, após se formar na Especialista, eles todos se dirigem aos CINDACTAs, ou a algum posto que lhes foi estabelecido. E ali, para operar ali, ele vai ser qualificado para uma ou outra atividade, seja ela defesa aérea ou controle de tráfego aéreo. Então é uma questão de gestão. Por exemplo, a defesa aérea. Vamos fazer uma suposição. Talvez a defesa aérea, na formação agora dessa turma que formou sexta-feira passada na Escola de Especialistas — 67 se formaram na Escola de Especialistas



—, talvez poucos irão se qualificar antes para a defesa aérea. Quase que a maioria, para controle de tráfego aéreo, para vencer essa demanda. Ou seja, ele sai de lá controlador de tráfego aéreo. É um sargento, é um militar que é controlador de tráfego aéreo...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Guaratinguetá.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ... de Guaratinguetá. E qualquer civil que vai fazer uma qualificação para civil, ele faz concurso público para a INFRAERO ou para o Comando da Aeronáutica, ou é um estrangeiro que pede vaga aqui. A gente já formou vários estrangeiros. E a gente forma... Esse civil, ou militar da Marinha, ou militar do Exército é formado no ICEA controlador de tráfego aéreo, não de defesa aérea.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só para enriquecer aí, porque é muito importante o que o senhor está abordando.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - V.Exa. sempre enriquece com suas observações. Prossiga.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado. Em 2002, foram 156 controladores; em 2003, 142; em 2004, 130; em 2005, 160; em 2006, 67.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Em 2006?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em 2006, 67.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - São 2 turmas por ano, semestrais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, um minuto. Não, eu estou falando no Departamento de Ensino da Aeronáutica.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Isso, são turmas semestrais. A formatura é semestre a semestre.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então eu realmente então passo a não entender mais nada, literalmente. Em 2007, 2007, que foi essa modalidade especial...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... se forma em 1 ano, essa modalidade especial.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Vai se formar em dezembro de 2007.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por conta do acidente, Deputado Otavio Leite, por conta do acidente e dessa crise aérea, se fez uma modalidade especial: ao invés de se formar em 2 anos — pode me corrigir, coronel —, se forma em apenas 1. É verdade isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - O que motivou isso eu não posso precisar, porque eu não sou do DEPENS. Pode ser uma reação à orientação do CONAC, ou reação ao acidente. O que eu já tenho informação, para o ICEA, para planejamento de demanda...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor precisa dizer para nós, coronel...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ... é que, ano que vem, está planejado haver. O Brigadeiro Ramon mostrou aqui, o Major-Brigadeiro Ramon.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, coronel, o senhor precisa deixar claro para nós, para que a gente entenda... É que a carga horária normal, modalidade sem ser especial, são 2 anos de formação.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Dois anos de formação de sargento, e dentro dessa formação de sargento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No Departamento de Ensino da Aeronáutica.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - E dentro dessa formação de sargento tem ali inseridos esses 9 meses, à semelhança do ICEA, diluídos na formação de 2 anos. É diluído naquela formação de 2 anos, ou de 1 ano.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Para ser sargento, 2 anos, para ser controlador civil, via ICEA, 10 meses, 9 meses, quase...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nove.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Isso aí.



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nove, mas é que a gente está investindo naquele programa de inglês. Tem 1 ano aí de nivela... 1 mês de nivelamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria apenas de fazer aqui uma correção. Eu gostaria apenas de fazer uma correção aqui ao que eu falei no início. Não posso deixar de ser justo. O Inglês Fraseologia são 33 horas, Fraseologia. Mas, em compensação, a Língua Inglesa 1, 2 e 3 são 334 horas.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Porque é uma escola de formação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A Língua Inglesa. Se eles saem de lá...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu não sei. A Deputada Luciana Genro, que é a nossa acadêmica-mor em Inglês — ela é professora de Inglês —, ela está aí ou não?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não entendo de curso de inglês, eu não... Eu falo inglês. Eu apenas falo inglês, e não lembro realmente qual foi a carga horária, porque eu já... deve ter uns 40 anos que eu fiz o curso. Mas...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu não sei aferir. Eu não sei aferir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o importante é deixar claro aqui que o que eu falei no início, 33 horas, é somente a fraseologia para a coisa, e as 334 horas... O Deputado Miguel pode também nos... São 334 horas.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não há o que discutir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu sei. É importante saber isso aí. Agora, o que eu queria tirar a dúvida eu tirei. Quer dizer, essa modalidade especial, ela foi feita agora, em 2007, para formar, em apenas 1 ano, o que era formado em 2 anos, por conta, com certeza, do acidente e da crise aérea. Foi feita essa modalidade especial, essa turma especial, vamos assim dizer. Não é isso, coronel?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu acho, coronel...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu não digo, não posso preci... Eu agradeço a atitude de V.Exa., porque realmente eu não sou um elo sistêmico do sistema de ensino, então não posso responder pelo Departamento de



Ensino. Respondo pelo ICEA, e o ICEA, respondendo ao que V.Exa. me perguntou, o ICEA, ele está recebendo civis concursados já selecionados na modalidade Inglês, na parte de lingüística, escrita.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não conversação.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - O.k.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sem conversação.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - E esse mês aí é importante colocar isso do ICEA. Para acontecer esse mês de imersão desses civis em inglês — experiência que a gente já tinha feito, tem feito há anos com a INFRAERO, quando ela nos pede formação de controlador —, esse inglês, para dar esse inglês para o controlador, nós temos que qualificar os instrutores para isso, para ambientar a linguagem inglesa para a linguagem aeronáutica. Isso, a gente também tem custo. Estamos capacitando instrutores para os regionais, para fazer isso junto aos militares que estão na rede.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Coronel, em absoluto aqui se questiona a boa-fé acadêmica do ICEA. O que nós estamos constatando é que, diante de tantas afirmações da existência de uma precariedade no exercício da língua inglesa, que é padrão nesse campo, nos chamou a atenção. Quer dizer, por que não instituir também a prova de conversação? Seria poupar não sei quantas horas, quem sabe. Eu não tenho dúvida.

Só para fechar, Sr. Presidente, a sua boa vontade, eu tenho os números aqui. Vamos voltar àquele aspecto: 13 mil é o universo de profissionais da Aeronáutica que são possíveis de participar de algum curso de especialização, treinamento, reciclagem do ICEA. Em 2005, oitocentos e poucos; 2006, 1.200; 2007, 600. Deve dar uns 1.300. Dez por cento do universo tem algum tipo de atividade. Muito bem.

O senhor está falando de demanda, formação, dinâmica. É realmente necessário estar permanentemente se atualizando. O saber é infinito, não é? Quem pensa que está tudo pronto, definido e acabado está errado. Deve-se ter inclusive humildade para reconhecer isso. Quanto mais se aprende, mais se percebe o quão ignorante se é. Essa é que é a verdade.

É lógico que você tem ali patamares. O camarada sabe até aquilo, não precisa mais fazer tantos novos cursos, e tal, como o senhor até mencionou num



exemplo qualquer, distante. Mas, enfim, a perspectiva do aperfeiçoamento, ela é infinita e tem que estar no Estado brasileiro. Assim eu acho que tudo bem. Agora, o problema é que nós precisamos ter planejamento de demanda.

O senhor tem idéia... O senhor disse que participa desse contexto. O senhor tem idéia... Desses 2.700, ou desse universo de 13 mil, quantos são os profissionais da Aeronáutica que anualmente se aposentam, se licenciam ou vão para outra atividade? Eu queria falar de controlador de vôo, que é o nosso foco. O senhor tem idéia, desses 2.700, qual é a demanda que sai, o número que sai?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Isso é feito no DECEA. É um nível de planejamento. Parece que o brigadeiro, o Major-Brigadeiro Ramon, já falou alguma coisa sobre o atrito existente...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sei.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ... e que esse cálculo de acréscimo de formação foi justamente por esse atrito. Isso é calculado, né? Pela história, historicamente vai-se calculando. Mas é claro que tem muitas variáveis, que é a variável das conjunturas sociais, salariais, de vida.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor não tem esse número, não tem essa informação?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não tenho esse número.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Se 10%, 15%...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não tenho esse número.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado, Presidente. Eu tinha outras indagações, mas há colegas.

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

Na nossa CPI aqui eu já aprendi esse nosso convívio com os militares. Eles não gostam muito de falar da área de outros.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É isso. (*Risos.*) O próximo é o Deputado Fruet?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eles têm uma dificuldade imensa de responder qualquer coisa que não seja especificamente da área deles.

Pois não, Deputado. Vamos passar ao próximo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É o Deputado Fruet?



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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu ia perguntar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. pode se inscrever novamente.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Miguel Martini: 15h11min, terminando às 15h21min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Hoje nós podemos nos reinscrever à vontade, não é, Presidente?

Coronel Paulo Roberto. É isso? É nome de guerra?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É Coronel Ferraz, normalmente, que me chamam.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ferraz, então Coronel Ferraz. Primeiramente, seja bem-vindo a esta CPI. Eu perdi a primeira parte, mas, pelo que dá para perceber, claramente, o ICEA é o encarregado na questão da formação operacional dos controladores de vôo. Seria isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ele tem a missão dele de capacitar recursos humanos em fazer pesquisa e desenvolvimento no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tá. Nós estamos percebendo, pela convicção que cada dia mais nós vamos formando aqui na CPI — falo aí pela percepção que todos os Parlamentares estão tendo dia a dia —, que a primeira coisa é que há quase que um consenso, se é que eu não posso dizer que há um consenso — quem não tinha ontem a convicção disso ontem chegou a essa convicção — de que há um problema no sistema e esse sistema precisa de um comando que não existe hoje. E, naturalmente, decisões serão tomadas no sentido de corrigir esse sistema de tráfego aéreo. E também, necessariamente, vai-se caminhar para um novo modelo de operador, ou de controlador de tráfego aéreo.

Até acho que ontem, ou hoje, os controladores eram formados na escola e poderiam trabalhar na torre de controle, no APP, no ACC ou no COPM de Defesa Aérea. E o que se percebe hoje é que vai-se caminhando, provavelmente, para especificamente formarmos controladores para torre de controle, para controle de



aproximação, para centro de controle e para COPM. A pergunta é: eu estou pensando muito à frente, isso já está sendo discutindo ou não tem nada disso em vista?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sobre o futuro, excelência? Eu não entendi exatamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sobre o modo de formação dos controladores. Hoje se forma geral, vamos dizer assim. Hoje é o controlador generalista, está certo?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Como foi...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A idéia, pelo que nós temos percebido, é que há uma dificuldade em formar um controlador que saiu da escola... Essa última turma que saiu agora, ela já sai com o OP01, ela vai fazer o OP15, o OP16 ou, se for para o controle, o 17. Esse operador vai trabalhar num centro de controle e às vezes fica o resto da vida como centro de controle, mas ele não sabe direito a operação de um controle de aproximação, ele não tem a experiência. Ele pode até, teoricamente, ter uma idéia, mas ele não tem a experiência. Como a torre de controle é o mais simples, não tem tanto problema assim. A pergunta é: caminha-se para isso, para formar especificamente um controlador para determinado alvo, como acontece em outros países?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Infelizmente, excelência, V.Exa. não teve oportunidade realmente de ver alguns conceitos básicos. Não sei se é o caso de a gente colocar ali, mas por ali a gente consegue mostrar isso para V.Exa., talvez. Do que V.Exa. colocou, muita coisa já se aperfeiçoou já, ao longo do tempo. Hoje em dia, por exemplo, nós não mais chamamos a formação de um ou outro de OP, que vem da sigla "operacional" daquela época, não é isso? Já faz alguns anos, quase 8 anos...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu falei que ontem ou antes de ontem, esta semana, os coronéis que estavam aqui se referiram a OP15, OP16, que eu nem conhecia.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É ATM. Talvez fugiu, assim, talvez, de V.Exa., mas é ATM15, ATM16.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é. Mas...



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Então, o que acontece? O ATM15... Hoje, diferente do passado, é formado o controlador, o operador-radar, de área de APP e ACC no mesmo curso. Foram agregados os cursos. Por quê? Como o ATM prevê o fluxo de tráfego, uma coordenação melhor entre um e outro, com melhor conhecimento, ou seja, o ACC não sobrecarregar um APP tipo São Paulo, jogar todos os tráfegos em São Paulo e São Paulo ficar num limite insuportável, então hoje o controlador de ACC, ele tem o conhecimento, a formação de APP no mesmo curso. Ele faz APP, faz ACC e sente as 2 situações e opera nas 2 situações. O que V.Exa...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Espera aí. Essa é a diferença. Não é possível se formar um controlador sem que se dê a ele conhecimento sobre torre, sobre controle de aproximação. Não é isso o que eu estou dizendo. Eu estou dizendo que um operador, para trabalhar num centro de controle...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... as informações a respeito do APP podem não ser suficientes, como seria necessário se ele tivesse que operar por um tempo no controle de aproximação, para ele perceber, na operação, como que acontece. Ter informações, é claro que ele vai precisar ter, ele vai interagir. Essa é a pergunta.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Então, excelência, é onde eu disse. Nesse ciclo de aperfeiçoamento constante, os cursos, antigamente OP, se tornaram ATM. Então, além do que se fazia no passado, de colocar, como tem no curso, hoje, básico a parte de meteorologia, informações aeronáuticas, como é que funciona uma torre, como é que é uma APP, que isso é dado em Guaratinguetá, na parte básica, e em São José dos Campos, na parte básica... Ou seja, esse conhecimento básico, os 2 têm o mesmo: o civil e o militar têm o mesmo conhecimento. O que ocorre é que, na especialização dele, ele vai ser especializado para uma ou outra posição. O.k.? Até aí tudo bem. Quando se opta em colocá-lo em uma APP ou ACC, o curso desses 2 profissionais hoje é o mesmo curso, é um curso para operador de APP e ACC. O que pode ocorrer é nós utilizarmos um outro curso, de mais tempo, para empregar para alguém que é mais... de um tempo anterior, que fez o curso só de APP, e nós aplicarmos para ele só a qualificação de ACC, para



que ele assuma a ACC. Aí é a redução na qualificação dele. Mas os novos, que a gente chama os “novinhos”, quem vai hoje...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Os novos desde quando?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Os novos que são... que não têm qualificação nenhuma. Quando eu digo...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não. Eu digo os novos... Desde quando que esse modelo está sendo aplicado?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu não tenho como ser preciso, mas acredito...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais ou menos: 20 anos, 10 anos, 15 anos...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Já tem 7 anos isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sete anos.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Pelo menos 7 anos, excelência. Sete anos pelo menos, excelência.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Por que eu estou fazendo essa...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Porque eu participei inclusive no grupo multidisciplinar que tratava exatamente disso, de formar num curso único que se estendia um pouco mais, mas compensava os benefícios para a nova tecnologia que vai vir agora. Então a gente forma para os 2. Então tem gente já qualificada para os 2 e que só vai adaptar-se àquela posição.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. Então ele sai... Digamos, ele vai operar num centro de controle...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... se atendo às informações. Enfim, como opera um controle de aproximação, provavelmente ele vai fazer um certo estágio no controle de aproximação também, ou não?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Vou tentar pegar o exemplo que V.Exa. está colocando. Vamos dar o exemplo. O CINDACTA I está no APP Brasília ali. Então foi qualificado ele e ele está se formando para a APP Brasília. Para aplicá-lo em ACC, ele só vai ter que se adaptar à posição de ACC, fazer uma prática ali naquela posição, para ser aproveitado.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas enquanto ele estiver trabalhando na APP, ele não vai precisar... ele não passou por nenhum estágio no ACC.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - No curso que ele fez — as novas gerações —, no curso que ele fez ele já está qualificado para APP e ACC, para os 2.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já estão na lógica do CNS/ATM. É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Já estão na lógica, como disse a V.Exas.: o ciclo é muito dinâmico e isso não pode ser encerra hoje, começa amanhã. Não acontece assim em aviação. Então é um processo planejado, liderado, conduzido para que todos que tiveram uma formação anterior tenham uma complementação, uma atualização disso, que a gente chama de reciclagem, treinamento, ou manda fazer o curso de novo, até é o caso, às vezes, ou ele já está recebendo, no próprio curso, essa atualização e essa adaptação para as novas tecnologias. Quer que eu dê um exemplo, excelência? Eu posso dar. É o caso que foi colocado pelo nobre Deputado, o inglês. Não é isso? O inglês, hoje... O Brasil é reconhecido como um bom inglês no Brasil. Por exemplo, aquele... Dependendo de como se interpreta aquele relatório da IFALPA sobre os pilotos tomarem cuidado com a língua inglesa ao entrar no Brasil... pode ser interpretado de 2 maneiras. Será que V.Exas., quando vêm um japonês... um outro país, para ser ético, um outro país falando inglês e um brasileiro falando Inglês, V.Exas. já observaram às vezes até dificuldade de alguns estrangeiros saber ele ser brasileiro? Então, quando chega algum piloto internacional na nossa área, no nosso território, e ele escuta um nosso controlador falando Inglês, ele pode se enganar de interpretar que aquele controlador, pelo que ele ouviu, sabe tão bem o inglês de conversação, que ele pode partir para uma conversação. E aí tem o reflexo negativo, excelência: o controlador não vai fazer aquela conversação coloquial. Ele só se atém à fraseologia inglesa padrão, fraseologia padrão de aeronáutica: livre, subir, nível tal, manter nível tal, descer nível tal. V.Exa. parece que conhece o assunto. E aí, então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Parece, parece. (*Risos.*)



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Então, o que ocorre quando se fala nos investimentos já antecipados da Força Aérea em conversação de inglês — 300 e tantas horas na Escola de Especialistas, concurso para civil já com língua inglesa, 4 semanas de imersão em inglês, tudo isso é visando o CNS/ATM... V.Exa. me deu uma oportunidade muito boa de mostrar nós buscarmos, já de forma quase transparente, a suficiência de inglês para conversação. Porque o CNS/ATM, aquele “suba nível tal, desça no nível tal”, vai acontece no teclado: “suba nível 080, enviar”. O piloto recebe — dá um alarme lá —, ele recebe na tela “desça nível 080”. Aí ele, se a aeronave dele for supermoderna, ele vai apertar “executar”. Então o CNS/ATM é sonho da geração de V.Exa., talvez, ou de alguns dos senhores, de ver aquele vôo do Flash Gordon. A minha geração é aquele vôo do Buck Rogers — me permitam essa brincadeira, excelências.

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

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ele não fala com ninguém. Ele começa a apertar botão, decola, voa e pousa apertando botão. Só se houver uma emergência, uma situação não conhecida, não “teclável”, ele então vai se reportar no rádio, descongestionando o rádio, e vai ser falado em inglês coloquial, não fraseologia padrão.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor saberia responder quanto, em percentual, se reduziria do número de controladores de vôo, ou se mantém o mesmo número presente?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Isso é muito dinâmico, excelência.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu me reinscrevo.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Isso é muito dinâmico. Cálculos numéricos, excelência. Eu não sei ao certo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais ou menos. Não tem uma estimativa não?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não temos, porque justamente...



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Deve manter quase que a mesma coisa. É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Dois mil e doze é uma data mais à frente, justamente por...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas deve manter quase que a mesma coisa, porque vai ter que ter alguém para coordenar, vai ter alguém que apertar botão, vai ter...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Vai variar de tecnologia para tecnologia. Porque aqui no Brasil — uma outra oportunidade que eu tenho — nós estendemos a segurança, porque nós temos compromisso com o tráfego aéreo com a ICAO, internacional, de estender isso para a aviação geral. A gente, nós, brasileiros, estendemos essa segurança para toda a aviação, o que não ocorre em alguns países. Então... Por isso o Brasil é tão seguro de voar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É. Esse dado que o senhor traz para nós, ele é importante porque, nas modificações que nós teremos que sugerir, já estará presente essa idéia. Uma coisa será a torre de controle, outra coisa será APP com ACC junto, outra coisa é o COPM, que é a defesa área. É isso.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu só quero corrigir o seguinte: o APP e o ACC não se juntarão, a qualificação é que serve para as 2 atividades. O curso é para as 2 atividades.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isto que eu estou querendo dizer.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É o mesmo curso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu estou querendo dizer que haveria...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ah tá, formação, capacitação.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... haveria a possibilidade de eu formar exclusivamente só para APP, e não é o caso que está-se trabalhando. Trabalha-se para formar APP e ACC.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Se for necessário, existe já um curso, já atualizado, pronto para ser aplicado. Se for necessário, existe já um curso já atualizado, pronto para se aplicar. Se for necessário.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para os 2?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Para os 2 ou, se quiser, 1. O termo ATM, Excelência, de 15, 16... Veja, vou dar esse exemplo também: 15, 16. Já tem o anterior. Já houve o anterior. Então, esse, de APP, é o anterior, um ATM anterior. Eu não tenho o código dele aqui, mas tem de ACC. Também tem um número anterior. O ATM 16 aplica a possibilidade de tirar o aluno que sai da escola e ser qualificado por ATM 2, que é técnicas radar. Ele contempla tudo isso nele mesmo, o 16: técnica radar, controle convencional e APP e ACC num só curso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para responder depois, quando eu me reinscrever; só para o senhor pensar. O sistema faliu. Quanto de treinamento convencional existe, periodicamente, para esses controladores? Mas não pode responder agora. Deixa para depois.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Pode responder?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder, sim.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exato. Nós temos, como disse V.Exa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu não consigo cortar a palavra do Deputado Miguel Martini.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Aqui na região foram distribuídos aqueles simuladores de baixo custo. Todos os órgãos do SISCEAB têm um simulador daquele. Se o indivíduo que estiver no horário dele, ali, no CINDACTA, programável ou voluntário, se colocar naquela posição com o companheiro e rodar um exercício, ele vai estar treinando o controle convencional, igual ele foi formado lá no ICEA, por exemplo, ou na Escola de Especialistas. Então, ele pode voluntariamente treinar, igual um piloto, às vezes, faz um treinamento voluntário ou programado. Isso depende não só do ICEA, mas de toda a comunidade.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tem essa programação? É isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, se busca uma programação.

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



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra agora ao Relator.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes que eu seja despejado (*risos*), pois já chegou o Relator, eu vou fazer, acho, a pergunta mais esperada do dia: Coronel, gostaria que o senhor fizesse uma avaliação do seu funcionário que esteve aqui e fez uma apresentação, o Dr. Vinícius Lanzoni Gomes. Eu queria que o senhor fizesse uma avaliação dele como seu funcionário. O senhor poderia fazer? Até porque não está fora da sua área.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Está na minha área.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor pode fazer avaliação completa?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim. Eu posso colocar desde janeiro esse funcionário, falar sobre esse funcionário desde janeiro. Desde janeiro esse funcionário... Eu posso colocar o histórico...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desde janeiro?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Eu assumi o ICEA em janeiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! Sim! Desculpa, certo.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Detalhes....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De janeiro para cá, claro.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Como eu assumi em janeiro, detalhes sobre as declarações dele eu não posso colocar. Mas o que eu tenho notícia é que ele foi convidado a ir para o CGNA, no Rio de Janeiro, no fim do ano passado. Foi convidado a ir para o CGNA, mesmo depois de ter, em junho, apresentado algum documento àquele órgão, contraditório e tudo mais. Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, onde se aplicam alguns princípios de CNS/ATM. Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea. Então, é um órgão que foi... Como eu mostrei na palestra, aqui, foi convidado, ele foi incubado — se o senhor me permite esse termo — lá no ICEA. Ele foi desenvolvido, foi pesquisado, até ele ser, então, estabelecido como núcleo, no ICEA, e colocando lá toda...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não entendi. Ele foi incubado?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É. Desculpe. O ICEA ficou responsável por desenvolver alguns órgãos operacionais, visando um futuro. O.k?



Visando um futuro. Então, um exemplo desse... Talvez V.Exas., indo ao CINDACTA 1, tiveram oportunidade de conhecer lá o Centro de Salvamento, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento. Então, tem, operando ali, o Centro de Controle de Missão COSPAS-SARSAT do Brasil, que é um sistema de satélite, é um centro de controle desse sistema. Esse sistema, esse centro, foi desenvolvido lá no ICEA e transferido para o CINDACTA e hoje opera normalmente. OCGNA, a mesma coisa. Ele cresceu em conhecimento, em tecnologia, no ICEA e de lá ele foi transferido para o Rio de Janeiro no fim do ano passado. O.k? O que eu sei sobre esse funcionário é que ele foi convidado a continuar no grupo e ele declinou de continuar em razão de sua família, porque no Rio de Janeiro ele tinha 2 filhas. Então, é isso que eu tenho. Quando eu cheguei, em janeiro, ele já tinha sido aproveitado em São José dos Campos, no ICEA, pelo DECEA, na área de ensino a distância, porque ele é um analista de sistemas. Então, ele já estava... Ao invés de dispensá-lo, ele foi reaproveitado no ensino a distância, considerando que o contrato dele se encerra em dezembro. E lá trabalha muito bem. Trabalha normalmente. Ele está lá, não interferiu em nada na minha administração. Só foi convocado como testemunha por um promotor de São Paulo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já sei.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ -... o qual atendemos, e foi convocado para esta CPI, o qual também foi atendido. Ele retornou ao ICEA, já tinha...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É isso que eu queria perguntar para o senhor. Ele já retornou? Está voltando? Trabalhando normal?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - O senhor pediu completo, eu estou colocando completo. Retornou ao ICEA e lá ele já tinha pré-planejado as férias. Lá chegou, regularizou suas férias e está de férias neste momento. Agora, importante falar, sempre respeitadas as opiniões, quais que sejam, nos grupos multidisciplinares. E no sentido de os grupos multidisciplinares aplicarem a prática de aviação do consenso, ele tem a opinião dele, e o consenso talvez não tenha contemplado alguma coisa, pelo que eu vi. Mas tudo está ocorrendo dentro da normalidade. Um órgão operacional está ativo lá no Rio de Janeiro, para o bem do País, para ele atingir o seu planejamento no campo do CNS/ATM.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas para, então, complementar. Ele fez uma observação aqui, o Dr. Vinícius Lanzoni — eu não vou dizer que é uma afirmação falsa, de jeito nenhum, longe disso. O Relator está aqui —, mas ele disse que ele estava aqui naquele dia e seria demitido. Ele, então, não será demitido, porque o contrato de trabalho dele, como o de vários outros, termina no final do ano.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, ele já sabe antecipadamente que o contrato de trabalho dele vai acabar. Não é? Ou não é?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, ele acaba...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, ele não vai ser demitido por conta do que ele falou aqui. É porque acaba o contrato de trabalho dele no final do ano, juntamente com outros que estão temporários. Não é isso?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E até o final do ano o senhor fica com ele?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É o que a lei determina. O DECEA vai aplicá-lo como profissional que é, de análise de sistemas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas ele é temporário?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim. Até... Ele, ele se torna útil para a Força Aérea Brasileira até dezembro deste ano. E jamais... O senhor falou de ameaça de ser demitido?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Ele disse aqui para nós — o Relator me corrija — que não importava. Naquele dia, ele estava, assim, muito... O Presidente tem um termo técnico...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor não vai cortar a minha palavra se eu resolver falar aqui, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Pode falar e eu estou doído para sentar ali de volta, porque já estou até preocupado com essas minhas colocações aqui. Mas ele disse aqui — o Relator me corrija — que ele... O



Presidente tem um termo técnico, a forma como ele falou. Ele estava elétrico. Enfim, que ele, com certeza, depois do seu depoimento, seria demitido pela Aeronáutica. Então, isso não é verdade. O senhor não tem... Não existe isso. Tanto é que...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ainda não tenho nada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nada.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ainda não tenho nada definido nesse sentido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E a única coisa que eu estou repetindo é o que o senhor falou aqui no início: que os temporários acabam no final do ano. Os contratos de temporários.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E ele está no meio desse...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, automaticamente, ele não vai ser demitido por isso. Se acabar o contrato de trabalho dele, acabou o contrato.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Exato. Não existe, não existe. Se foi colocado aqui uma ameaça de demissão, ela jamais foi colocada. Só é colocada a realidade da lei. A realidade da lei, no nosso meio, é muito bem colocada. A realidade da lei é que os funcionários da (*ininteligível*)...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Era para deixar claro, Coronel.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - ...vão embora em dezembro; os outros, da outra lei que eu mostrei aqui, permanecem, são efetivos do Comando da Aeronáutica. Daquele BRA ICAO, o Projeto BRA ICAO tem alguma coisa prevista. Também estão cientes disso. Então, é conduzido assim pela administração e, internamente, o ICEA, nessas ocorrências que houve, da parte disciplinar e hierárquica, não teve nenhuma ocorrência interna, Excelência, sobre... Considerando que V.Exa. está falando de algumas colocações aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dele.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - É, colocações daquele funcionário, não me cabe... Ele veio aqui a pedido desta CPI e assim falou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu fiz questão de deixar registrado. Quero agradecer, Sr. Presidente, por ter me chamado aqui. Como



Relator, fiz questão de deixar registrado isso, Sr. Relator, porque, da última vez, ele fez algumas observações aqui, mas eu fico tranqüilo porque hoje ele está de férias, mas fico mais tranqüilo ainda que ele está sob a responsabilidade do Presidente, porque a última vez, quando ele saiu daqui, o Presidente se prontificou ao que ele precisasse, porque ele se sentiu inicialmente ameaçado, mas depois não precisou mais da segurança, da Polícia Federal, enfim, da proteção de vida.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Vou voltar ao meu lugar, no baixo clero, e o nosso Relator assume aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, agradecemos a cooperação de V.Exa., fazendo as vezes do Relator, que teve que se ausentar por um instante, e o parabenizamos pela maneira como se conduziu, com o brilhantismo de sempre que tem se havido aqui nesta Comissão.

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Gustavo Fruet, terminando às 15h49min.

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

Apesar da crise, está sendo uma oportunidade para o Congresso e, por extensão, a sociedade conhecer um pouco mais da estrutura da Força Aérea, inclusive, agora, do ICEA, mais objetivamente, em caráter complementar, na área de ensino e de pesquisa.

Na área de ensino, os profissionais que saem do ICEA saem habilitados para operar como controladores?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, o ICEA não emite habilitação. Isso aí é no seu órgão de trabalho, relativo à sua posição de trabalho.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Invertendo a pergunta: o ICEA pode indicar que alguém não tem condições de prosseguir na atividade ou reprovar o aluno, se for essa a expressão?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Claro! Claro.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Isso acontece?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Já aconteceu. Dos 64, eu recebi informação agora de que temos 2 fora, já, dos 64 lá do COMAER.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Se o senhor tiver a informação...



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - E, da INFRAERO, dos 40, eu lembro que eu assinei já 1 desligamento.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No caso dos controladores que, sem emitir juízo — de forma alguma, de minha parte, provocar qualquer opinião do senhor —, os controladores que foram denunciados em razão do acidente da Gol, todos passaram pelo ICEA?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, considerando que eles são do ACC ou APP, necessariamente a qualificação deles foi feita no ICEA.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor tem informação se algum deles teve dificuldades durante o curso ou as notas ficaram, vamos dizer, no limite da média?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Esses dados são confidenciais e para ter acesso a eles é necessário algum motivo especial para isso. Então, na comissão, por exemplo, de investigação de acidente, os psicólogos e o pessoal da área de ensino analisaram os registros referentes aos envolvidos. Com relação a outra investigação, se solicitada, quando solicitada, também é informada mediante essa formalidade. Então, são informações reservadas, no mínimo, essas informações de cada indivíduo.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E, por fim, na área de ensino, ao que consta, estão sendo cursos particulares para controlador. Anúncios de que algumas faculdades poderão vir a oferecer curso de formação de controladores. Em algum momento o ICEA está sendo consultado, ou o Ministério da Defesa — o senhor tem notícia —, inclusive para habilitar essas escolas?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Sim, é importante... É por isso que a gente... O ICEA entregou aí algumas notícias — na forma de notícias — para V.Exas., dizendo a participação do ICEA. O ICEA... Cada país tem uma... Os países signatários da OACI têm o seu reconhecimento, a sua homologação, feita pela OACI. O ICEA é uma organização homologada pela OACI para essas qualificações, o.k.? Então, Excelência, é importante explicar isso. A qualificação é o que a estrutura de aviação exige para a atuação do indivíduo. Isso é no campo do treinamento, da capacitação. Quando V.Exa. fala de meio acadêmico, aí é no campo do conhecimento acadêmico — o.k.? —, de pesquisa, desenvolvimento. Isso o ICEA



é laboratório, é cooperador do ITA, da USP, da UFRJ para teses de mestrado, doutorado, específicos de alguma área dentro da área de ciências aeronáuticas. Então, na verdade, uma faculdade não tem competência ou um centro técnico não tem a competência legal, internacional, de qualificar um controlador ou um oficial especialista de tráfego aéreo. Aqui não se comenta muito, mas, além da Escola de Especialistas, além do sargento controlador de tráfego aéreo, existe a figura do oficial especialista em tráfego aéreo, que são também sargentos que fazem concurso para oficial, são especializados pelo DEPENS, numa escola de formação lá em Belo de Horizonte, o CIAA, e de lá vêm fazer sua especialização também no ICEA. Hoje eu tenho lá 6 oficiais fazendo especialização na construção de procedimentos de pouso e decolagem, que é PANS-OPS — é uma sigla internacional de procedimento de navegação aérea, operações —, estão fazendo lá no ICEA essa especialização. O único centro de instrução certificado para fazer isso é o ICEA, internacionalmente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à questão do sistema, vou reproduzir 3 depoimentos. O Primeiro é o do Presidente da Associação Brasileira de Controladores de Tráfego, Sargento Wellington Rodrigues, que afirmou que “os *softwares* utilizados pelo sistema induzem o controlador a erro e ameaçam a segurança”. Entre os problemas apontados, estão duplicações de pista de radar, falhas de frequência, quedas do sistema e falhas de visualização do radar. Um dos pontos críticos estaria no *software* utilizado no controle de vôo. Ele disse que o plano de vôo apresentado não é necessariamente o que foi autorizado pelo controlador.

Nessa mesma linha, o controlador Lucivando de Alencar, que foi acusado de homicídio culposo, negou que tenha havido falha humana e afirmou que o *software* executa modificações sem interferência do controlador de vôo, “e é um *software* em que nós, controladores de vôo, não nos sentimos seguros para prestar um serviço de qualidade para o tráfego aéreo em nosso espaço aéreo. Devido a esses problemas de falhas, de duplicação, é que um dia podem resultar em uma tragédia em função de uma falha e de correções que ainda não foram feitas, desde o acidente até hoje”.

E, por fim, a declaração do Sr. Vinícius Lanzoni Gomes. Entendi a forma de contrato, mas também parto do pressuposto que a Aeronáutica é criteriosa na hora



de contratar os profissionais para integrar, inclusive, o ICEA. E ele afirmou aqui que a crise no tráfego aéreo foi causada por "incompetência administrativa, má gestão de recursos públicos, falta de visão estratégica e de planejamento de longo prazo". Ele ratificou as declarações do Presidente da Associação e afirmou que o Brasil continua carente de um sistema eficiente de controle de tráfego aéreo.

Pergunto se o senhor foi informado dessas denúncias de problemas. Não tome, por favor, como provocação, mas, enfim, quero estabelecer o contraponto com as declarações que foram prestadas a esta Comissão.

Quero saber se esses *softwares* foram pesquisados ou desenvolvidos pelo ICEA e se — insisto — existem os problemas apontados.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não, esse *software*, como eu descrevi aqui, isso faz parte do processo de fomento. Se V.Exas. se ativerem ao papel que distribuímos aí, no texto...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Eu já vi, mas só para esclarecer.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Ali V.Exas. notam que o ICEA liderou, lidera, por anos, toda a região na parte de simulação. Claro que, aí, surgem alguns subprodutos. O ICEA também começou a qualificar gente por anos e anos. Vimos aqui Diretores e Secretária da ICAO em Lima, Secretário-Geral da ICAO. Temos oficiais especialistas de tráfego aéreo brasileiros na ICAO desenvolvendo novas tendências. Então, todos eles, ali, com o ICEA, o ITA, aquela conjuntura de ciência e tecnologia aeronáutica junta — ITA, IEAV, IAE. ITA, Instituto Tecnológico de Aeronáutica; IEAV, Instituto de Estudos Avançados; IAE, Instituto de Aeronáutica e Espaço; IFI, Instituto de Fomento à Indústria. E ainda o Centro de Computação da Aeronáutica, em São José, todos eles no mesmo local, em condições ideais, geraram esse *boom* tecnológico que permitiu a uma empresa nacional absorver tecnologia e desenvolver tecnologia ela própria, ou mais empresas — eu sei de mais empresas — para fazer frente ao SIVAM e a toda a atualização que estamos tendo. Então, isso é o resultado do investimento em educação da Força Aérea Brasileira, provando que é uma fórmula de sucesso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Mas esse programa não tem participação do ICEA?



O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Não tem. Isso é requisito. Naquela forma de grupo de trabalho multidisciplinar, certamente, foram levantados todos os requisitos para que se fizesse um contrato, para que, aí, então, fizesse todo o processo previsto, licitatório. Eu sou UGE, sou uma Unidade Gestora, sou ordenador de despesas, faço licitações, mas licitações no foco da missão do ICEA. Outras coisas são feitas no nível DECEA.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Desculpe-me (*ininteligível*), só por causa do tempo. Considerando o ICEA na área de pesquisa. Quer dizer, o ICEA foi provocado após o acidente para fazer uma análise do programa e sugeriu alguma modificação em relação ao sistema?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Nesse contexto, Excelência, vim a saber — o.k.? — , por estar naquele ambiente, da intenção, seja do ICEA, seja do ITA, eu vi algumas vezes V.Exa. comentar, aqui. Mas, veja, é difícil nós contrapormos que um *software*... Houve um momento de discutir entre nós, lá, de nos oferecermos para isso. Mas, Excelência, uma auditoria de um órgão da Força Aérea de um *software* para contestar uma argumentação que não é da... Não seria cabível.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Entendi.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Me compreendeu, Excelência?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Entendi. Com relação ao *software* de gerenciamento de fluxo aéreo, teve alguma participação do ICEA nesse sistema que é utilizado hoje ou não? Aquele que o senhor apresentou ali, que eu vi na...

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Apresentei o que, Excelência? Eu tenho registros mais detalhados de ter um movimento, mas eu não estava à época. Isso aconteceu há 8 anos. Então, o que ocorre? Nós, lá no ICEA, desenvolvemos, muitas vezes, provas de conceito. Ou seja, existe o EUROCONTROL, existe o Command Center e existe uma liderança brasileira. E a ICAO espera que essa liderança na região continue de sucesso, e é buscado o CNS/ATM. Para ter isso, existe a necessidade de células, órgãos operacionais, para isso. Por isso, eu até usei o termo, aqui — me desculpe o termo —, de incubadora. O ICEA funcionou como uma grande prova de conceito do que viria a ser, talvez, um



centro de gerenciamento de navegação aérea a exemplo do EUROCONTROL e Command Center. E, agora, com contratos e tudo o mais, está prosseguindo a sua vida operacional dentro da normalidade.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Perfeito. Até a idéia incubadora está absolutamente apropriada. Inclusive, ao lado, na Comissão de Ciência e Tecnologia, está-se discutindo parques tecnológicos e está havendo apresentação casos de incubadoras de sucesso em nosso País.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Inclusive, em São José dos Campos tem um.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Exato.

Com relação à ATech, ao programa de fluxo de tráfego Aéreo, há o acompanhamento do ICEA com relação ao programa, após esse trabalho da incubadora, com relação ao desenvolvimento e até à questão da comercialização ou o monitoramento — talvez até a expressão correta seria auditoria, com relação à aplicação, depois, do sistema?

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Excelência, quando o senhor vir minha apresentação, o senhor verá mais uma vez a dinâmica do meio aeronáutico e da aviação. Então, V.Exa. consegue observar que eu tenho outras demandas a ver; que o ICEA tem que abrir novas fronteiras, às vezes. Isso, de uma forma coordenada pelo DECEA. Ele coloca o investimento, como já é sabido, porque nós temos limites nos recursos humanos. É claro que o DECEA mesmo não nos permite ir além do que podemos, ou seja, que nós busquemos aquele ambiente ideal, que é São José dos Campos, e busque fomento no Instituto de Fomento à Indústria, busque nesse parque tecnológico de São José empresas interessadas em investir e descobrir e elevar a capacidade nacional em cada ferramenta. Porque no CNS/ATM não vai-se usar uma ferramenta; é um conjunto de ferramentas harmônicas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A última pergunta, Presidente.

Queria uma observação do senhor com relação à declaração do Sr. Christoph Gilgen. Enfim, insisto, quero cumprimentá-lo. Está sendo uma oportunidade de conhecer a estrutura, mas é a única oportunidade de se estabelecer uma tentativa de esclarecimento para que cada um possa formar sua opinião.



Ele, numa entrevista ao *Fantástico*, há 2 semanas, como representante da Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo, afirmou: “Em poucas palavras, eu posso afirmar que o software X4000 contribuiu fortemente para a cadeia dos eventos que terminou com a colisão do avião Legacy com o Boeing da Gol”.

O SR. PAULO ROBERTO SIGAUD FERRAZ - Acredito que todos os meus companheiros... Tive a oportunidade de ouvir o depoimento do Coronel Carcavallo. O Coronel Carcavallo, do CINDACTA, IV foi sucinto, não é? O Coronel Raulino, me parece, hoje, comentou que ele é um representante de classe. Então, essa opinião a gente que esperar é de órgãos internacionais adequados para isso. Essa é uma opinião, Excelência, não é parecer de uma autoridade no assunto.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Coronel.

Presidente, só por oportuno, se V.Exa. me permitir, 30 segundos.

Nós encaminhamos uma sugestão ontem ao Relator e queremos, até por uma questão de honestidade nesse relacionamento, falar da nossa posição, do PSDB, em relação aos trabalhos finais.

Primeiro: ontem, começou a discussão da LDO. Talvez seja votada na semana que vem, com toda a polêmica gerada com relação à Presidência do Congresso.

São 3 sugestões. A primeira: o Relator incluiu o não-contingenciamento. Porém, na LDO do ano passado, consta a criação do SIEST, que seria o SIAFI das estatais, que permitiria inclusive o acesso aos dados da INFRAERO. Então, se for possível uma posição da CPI até a semana que vem para que se tenha algum tipo de obrigatoriedade nesse dispositivo para que não se contingenciem recursos para o sistema de segurança do espaço aéreo brasileiro.

A segunda, só para registrar, Presidente, diz respeito à Comissão Mista de Orçamento: que passe a fiscalizar também e controlar a execução de recursos do SISCEAB.

A terceira sugestão diz respeito também à possibilidade... E hoje o Deputado Eduardo Cunha já destacou de se ouvir o Relator do Projeto das Agências, que deverá ser votado, deverá ser pautado para a próxima semana. E, se possível, no recesso, se possa conversar com o Ministro do Planejamento e com o Ministro da



Defesa, para que, neste momento em que está sendo elaborada a proposta orçamentária para 2008, se evite que a proposta apresentada pela Aeronáutica receba os cortes que recebeu em períodos anteriores. Evidente. E aí haverá as razões de Governo para essa...

Por fim, nós estávamos trabalhando o relatório já. O PSDB entendeu que, em razão de algumas dificuldades de ter acesso a algumas informações, nós queríamos marcar essa posição. Mas, como forma de colaboração, nós vamos, a partir da semana, começar a entregar, pontualmente, alguns pontos para o Relator — é evidente que é critério de S.Exa. incorporar ou não. E o primeiro diz respeito à competência da União como Poder concedente do serviço público.

Em paralelo a isso, Sr. Presidente, nós queremos — e aí a relação de honestidade e o respeito a V.Exa. e ao Relator... Mas nós já estamos na etapa final da CPI; teremos mais o mês de agosto. E vamos insistir ainda em alguns pedidos de informação. Mas, para que a Minoria, em especial a Oposição, também não seja cobrada na omissão em não termos procurado investigar algumas denúncias, se nós não conseguirmos algumas informações na CPI, com todo o respeito à Comissão — queremos legitimar o trabalho da Comissão. É por isso que dela fazemos parte —, nós vamos fazer alguns pedidos no plenário da Câmara dos Deputados, atendendo à garantia constitucional que permite ao Parlamentar fazer esses pedidos. Se chegarem a tempo dos trabalhos da CPI, traremos ao Relator — é claro que isso é prova emprestada. Há uma discussão —, mas, se não chegarem a tempo, nós queremos registrar isso, para cumprir também o nosso papel de investigar as denúncias que foram apresentadas — insistindo: sem prejulgamento.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Gustavo Fruet, tudo isso era para estar solucionado, se não fossem coincidências de 4 quartas-feiras seguidas que eu quero discutir com V.Exas. os requerimentos, que eu rotulei de polêmicos, para a gente poder discutir se inclui ou não.

Então, na última terça-feira, que nós estávamos preparando a pauta, eu resolvi colocar todos os requerimentos em pauta. Então, já estão todos em pauta. Eram para ter sido votados quarta-feira, que foi ontem, mas aconteceu de novo outro



fato imprevisto e, infelizmente, nós não pudemos discutir. Então, para quarta-feira da próxima semana...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero lhe fazer uma proposta de encaminhamento, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Só concluindo aqui. Então, na quarta-feira da próxima semana, estão pautados todos os requerimentos que estão na CPI. E isso era para ter sido feito há 4 semanas. Quer dizer, nós perdemos 4 semanas porque nós não conseguimos uma quarta-feira para votar os requerimentos. Sempre tem um problema, tem outro, Ordem do Dia, etc. e tal.

Pois não, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria propor a V.Exa. que nós, para a próxima semana, procedêssemos da seguinte forma, porque aí podemos resolver esta situação: na terça pela manhã, nós faríamos aquela audiência pública que foi proposta pela Deputado Eduardo Cunha hoje, pela parte da manhã, que citou, inclusive, o nome de V.Exa., Deputado Gustavo Fruet, para discutir o tema das agências reguladoras e do projeto que está em pauta para ser votado e discutido na Câmara.

Na terça à tarde, nós faríamos esta sessão para votação de requerimentos, aqui na Casa, porque tem um dos requerimentos importantes que nós queremos votar, que é o do Brigadeiro Ramon. Nós queremos reconvocá-lo aqui para tratar sobre aquele documento que foi divulgado, que fala sobre as estratégias da Aeronáutica para o futuro, das debilidades que foram apontadas naquele documento já divulgado. Então, nós faríamos, na terça-feira, a votação dos requerimentos à tarde.

Teríamos uma sessão na quarta-feira à tarde para ouvir o Brigadeiro Ramon.

E aí, na quinta-feira, nós teríamos aquela sessão especial para leitura do relatório parcial, que este Relator gostaria de apresentar.

E nós anteciparíamos, na terça-feira à tarde, a votação dos requerimentos, onde está na pauta todos esses requerimentos e outros requerimentos que foram apresentados, que vão nos ajudar, inclusive, a montar a pauta dos trabalhos da CPI para depois do recesso, já que o recesso começa na outra semana, no dia 18.



Então, essa era uma sugestão de encaminhamento para a próxima semana, que adiantaria a votação dos requerimentos; nos permitiria ouvir, na quarta-feira, o Brigadeiro Ramon; e aí nós teríamos, na quinta-feira, a apresentação do relatório parcial, que vai levar algum tempo, pois nós teremos que ler aqui todo o relatório e, portanto, isso deve levar aí algumas horas da próxima quinta-feira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Acho bastante razoável a ponderação de V.Exa., nobre Relator.

Eu gostaria também de fazer uma reunião interna da CPI, para que a gente pudesse redefinir os rumos, a gente avaliar o que... Tenho insistido muito nisso aqui, eu acho que é importante, porque nós já ouvimos, já fizemos muitas audiências, recebemos muitas informações. Eu acho que nós podemos discutir isto aqui, se a CPI achar conveniente, e a gente fazer mais um movimento interno agora, de debruçar sobre as informações, a troca de opiniões. E aquilo que a gente for constituindo alguma dúvida, a gente ir chamando, especificamente, alguma pessoa que pudesse vir esclarecer, complementar, para que a gente pudesse fazer um trabalho, realmente, à altura da sociedade que está esperando esse trabalho da gente.

E acho, aqui, modestamente, que, cada dia mais, essa responsabilidade nossa aumenta, porque a nossa CPI, se não estou julgando errado, começou com um nível de credibilidade e só tem aumentado essa credibilidade. E, evidentemente, que a sociedade não pode ser frustrada e vai depender do trabalho que nós fizermos.

Por isso, como as informações que tenho aqui são infinitas, é quase praticamente impossível de ler todo esse volume de informações, nós temos que colocar as pessoas certas naquele lugar, para cada um ficar com um grupo de informações, para a gente poder fazer, realmente, um trabalho consistente, de envergadura, que possa ser um instrumento utilizado pelos diversos segmentos da sociedade para trazer os benefícios que nós esperamos desta CPI.

Quanto à questão das sugestões que V.Exa. apresentou, Deputado Gustavo Fruet, eu já havia lido aqui com atenção e já tinha, inclusive, discutido com o Relator Marco Maia. Muito oportunas as observações de V.Exa. Nós já tínhamos conversado, na Comissão de Orçamento, e já estávamos sabendo do que foi



colocado lá pelo Relator para não poderem ser contingenciados esses recursos referentes aqui à questão da Aeronáutica. E vamos apenas estudar a forma como fazer isso: se uma visita ao Comando da Aeronáutica, para saber o que eles estão reivindicando, depois, ao Ministro do Planejamento, levar a nossa preocupação, a nossa apreensão com uma área que todos nós — que, eu, pelo menos, que não era do ramo —, não entendia nada disso.

Verdadeiramente, eu estou impressionado e preocupado, é uma área muito técnica, que precisa realmente uma atenção toda especial do Governo, que não pode, de maneira nenhuma, sofrer contingenciamento uma área dessa, ainda mais num instante destes, em que nós estamos aumentando exponencialmente o número de passageiros no Brasil. Então, cada dia mais, nós vamos precisar de mais equipamentos, de melhores equipamentos, de equipamentos de maior precisão, de maior nível tecnológico. E isso, paralelamente a controladores mais qualificados, a técnicos mais qualificados.

E tudo isso são coisas que não se faz de uma hora para outra. Tudo isso precisa de uma estrutura por detrás, que precisa ser melhorada, aperfeiçoada, como está sendo o ICEA e outras instâncias também. Tem que haver um planejamento a médio e longo prazo para que o Brasil não venha a sofrer um “apagão” nessa área também tão importante.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, então, 2 comentários só.

Primeiro, agradecer e também cumprimentar o Relator. Nós recebemos essa proposta de estrutura do relatório. Se o Relator permitir, nós vamos, então, apresentar essas sugestões. Mas é essa linha também que pensamos em termos de estrutura.

E justificar, que, em uma coincidência, antes de instalar a CPI, eu havia aceitado um convite para um encontro de Parlamentares, que vai se dar justamente na semana que vem. E, a pedido... Estou em contato aqui com a Aeronáutica e com o Itamaraty. Há uma possibilidade, em razão da visita de 1 semana, conciliar ao sistema de controle europeu, EUROCONTROL. É evidente, não é nem a pretensão de imaginar que se vai conhecer o sistema lá, mas, aproveitando a presença dos Adidos da Força Aérea Brasileira. E, provavelmente, Israel, em função de ser um sistema altamente militarizado, mas há um controle civil lá com relação ao sistema



aéreo. Então, se for possível, nós vamos, com os Adidos da Aeronáutica, fazer essa visita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza V.Exa. poderá trazer alguma contribuição útil para o juízo desta CPI.

Então, sendo assim, nós vamos encerrar a nossa reunião, antes, agradecendo a presença do Coronel-Aviador Paulo Roberto Sigaud Ferraz, Diretor do Instituto e Controle do Espaço Aéreo — ICEA, que esteve conosco nesta tarde, prestando as informações a esta CPI. Nós lhe somos muito gratos e o parabenizamos pela desenvoltura, pela precisão e pela profundidade de conhecimentos que ele trouxe para esta CPI.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se dia 10 de julho, às 9h, no plenário 11 do Anexo 2, para a tomada de depoimentos.

Está encerrada a presente reunião.