



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/ Reunião Ordinária | Nº: 1267/07 | DATA: 21/8/2007 |
| INÍCIO: 10h24min | TÉRMINO: 16h42min | DURAÇÃO: 5h24min |
| TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h23min | PÁGINAS: 154 | QUARTOS: 65 |

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

CARLOS TRIFILIO - Primeiro-Sargento. Controlador de Tráfego Aéreo em São Paulo e Presidente da Federação das Associações Brasileiras de Controladores de Tráfego Aéreo — FEBRACTA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento. Discussão sobre assuntos internos da Comissão.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Ininteligíveis e Inaudíveis.
Há falha na gravação.
Há termos ininteligíveis e inaudíveis.
O Presidente suspendeu a audiência pública e retomou como reunião ordinária.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 41ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Uma questão de ordem, Sr. Presidente, pelo art. 96.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vanderlei Macris. Tem a palavra V.Exa. para formular uma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, até para contribuir com os trabalhos desta Comissão, eu gostaria de levantar esta questão de ordem, baseada no art. 96, para discorrer sobre a seguinte questão: primeiro, nós estivemos, no dia 25 de julho, Deputado Gustavo Fruet e a bancada do PSDB, apresentando um requerimento solicitando ao Sr. Ministro da Defesa, Waldir Pires, a instalação de processo administrativo disciplinar para apurar a conduta do Diretor-Presidente da ANAC por gestão temerária perante a crise aérea, bem como o descumprimento das atribuições impostas pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Essa foi a primeira iniciativa e foi tomada pelo Deputado Gustavo Fruet, solicitando ao Ministro da Defesa a abertura de processo disciplinar.

Segundo, Sr. Presidente: dia 1º de agosto, apresentamos, Deputado Gustavo Fruet e eu próprio, uma indicação sugerindo ao Ministro da Defesa a instauração de processo administrativo disciplinar para apurar a conduta do Diretor-Presidente da ANAC por gestão temerária em função da crise aérea. Dia 1º de agosto, uma indicação no plenário desta Casa.

Seguindo, Sr. Presidente, dia 7 de agosto de 2007, apresentamos também a S.Exa., o Sr. Ministro Jobim, Ministro da Defesa, uma série de argumentos, com a bancada do PSDB, mostrando claramente que havia necessidade de uma ação do Ministro para declaração por improbidade administrativa de abertura de sindicância interna para apurar responsabilidades.

No recesso parlamentar, Sr. Presidente, a bancada do PSDB e nós, Deputado Gustavo Fruet e eu, apresentamos, logo na abertura desta CPI, uma proposta no sentido de que, levando em conta uma série de argumentos, solicitamos claramente



a abertura de processo para apurar crime de responsabilidade por improbidade administrativa dos Diretores da ANAC.

Sr. Presidente, nobres colegas Deputados desta Casa, hoje temos, nos jornais, um grupo grande de notícias dando conta do seguinte: *“Ministra do Tribunal Federal, Cecília Marcondes, disse que recebeu de uma Diretora da ANAC, Denise Abreu, documentos com falsas medidas de segurança”*. Esse documento foi usado para convencer a Justiça a liberar as operações no aeroporto, que estavam restritas para alguns tipos de aviões.

Diz mais, Sr. Presidente: *“O documento foi utilizado para convencer a Justiça a liberar, no início do ano, as operações no aeroporto, que estavam restritas para alguns tipos de avião. A ANAC informou no recurso que a norma estava vigente. A Justiça acreditou e revogou a liminar.*

Aqui vem uma questão colocada pela própria notícia, Sr. Presidente: *“Se estivesse sendo aplicada, o acidente com o voo 3054, da TAM, com 199 mortes, teria sido evitado naquele dia. A aeronave estava com o reversor direito inoperante e a pista esta molhada.”*

Na verdade, Sr. Presidente, há aqui uma Diretora da ANAC que levou e induziu a Justiça em erro, Sr. Presidente. É muito séria essa questão. E mais: possivelmente, tornou-se co-autora de um crime muito sério. Possivelmente, tendo em vista que... No mínimo, com dolo eventual, porque aceitou o risco de reabrir o aeroporto com base em norma falsa, que, se existisse, teria, muito provavelmente, evitado e impedido o pouso do avião 3054.

Sr. Presidente, meus caros colegas — e a V.Exa., Sr. Presidente, quero falar diretamente —, há indícios de novos crimes graves, de falsidade ideológica e autoria de crime de homicídio, no mínimo, com dolo eventual, sob pena de omissão, Sr. Presidente.

E aí falo a V.Exa.: é importante que esta Comissão tome as providências necessárias. Por quê? Porque o art. 35 do Regimento, Sr. Presidente, quando fala das Comissões Parlamentares de Inquérito, deixa muito claro:

“Art. 35. A Câmara dos Deputados, a requerimento de um terço dos membros, instituirá Comissão Parlamentar de Inquérito para apuração de fato



determinado e por prazo certo, a qual terá poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos neste Regimento.”

Portanto, é importante que V.Exa. tome, em nome desta Comissão, providências urgentes em relação a esses fatos aqui relatados.

E quero comunicar mais a V.Exa.: nós estamos apresentando novamente um requerimento pedindo ao Sr. Ministro da Justiça que tome providências, com abertura imediata de um procedimento administrativo, para apurar essas responsabilidades, Sr. Presidente, sob pena de omissão — desta Comissão, espero que não — do Ministério da Defesa sobre essas questões graves que acabei, em meu nome, do Deputado Gustavo Fruet e do meu partido, de apresentar neste momento.

Era a questão de ordem queria levantar a V.Exa.

Acho muito grave isso que aconteceu: induzir a justiça em erro numa decisão de abertura do aeroporto, quando as informações eram falsas, Sr. Presidente.

Então, é importante que esta CPI apure claramente o que aconteceu, porque, muito provavelmente, a se confirmarem essas informações todas, era perfeitamente possível ter sido evitado aquele acidente que vitimou 199 pessoas.

Era a questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para contraditar, Sr. Presidente.

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

Com a palavra o nobre Deputado Eduardo Cunha, para contraditar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Com todo o respeito que eu tenho pelo Deputado Macris — e S.Exa. sabe que eu o tenho —, na realidade, S.Exa. não fez questão de ordem nenhuma.

O art. 96 é o artigo que trata das reclamações. Ele podia fazer uma reclamação, e eu não vi aqui nenhuma reclamação; não vi nenhum pedido de conteúdo de questão de ordem; eu vi uma posição política colocada.

Gostaria de dizer a V.Exa., Sr. Presidente, com relação à questão de ordem, que vai ter que ser indeferida de pronto, porque ela inexistente. A citação do art. 35, da criação das Comissões Parlamentares de Inquérito, é o que rege esta Comissão como um todo.



Quanto ao requerimento propriamente dito, eu estava na Presidência quando foi submetido à votação e esclareço que nós não entramos no mérito do conteúdo desse requerimento — e deixamos isso muito claro aqui, apesar de toda a pressão que houve, naquele momento, para que entrássemos no mérito, votássemos, aprovássemos ou rejeitássemos — porque a Secretaria das Comissões produziu um parecer no sentido de que não cabe a esta Comissão interferir em assuntos do Poder Executivo ou de outro Poder como sugestão, a não ser na forma do relatório, seja parcial, seja final.

E foi essa a decisão que eu proferi, ou que eu encaminhei, mediante parecer do Relator, e que foi votada e aprovada pelo Plenário.

Vou evocar a V.Exa. os arts. 163 e 164 do Regimento Interno, quando o Deputado Macris fala que vai reapresentar requerimento, para dizer que V.Exa. tem a obrigatoriedade, segundo dispõe o art. 163:

"Art. 163 - Consideram-se prejudicados:

I - a discussão ou a votação de qualquer projeto idêntico a outro que já tenha sido aprovado ou rejeitado na mesma sessão legislativa, ou transformado em diploma legal."

Este artigo deve ser combinado com o art. 164, que diz:

"Art. 164 - O Presidente da Câmara ou de Comissão, de ofício ou mediante provocação de qualquer Deputado, declarará prejudicada matéria pendente de liberação:

I - por esta haver perdido a oportunidade;

II- em virtude de prejulgamento pelo Plenário ou Comissão, em outra deliberação."

Sendo assim, eu imediatamente requeiro a V.Exa. que declare prejudicada matéria e que sequer a coloque na pauta.

Agora, quero deixar bem claro quanto ao conteúdo: eu concordo com o Deputado Macris com relação ao conteúdo, que é muito grave e tem que ser apurado. Muito provavelmente estarei solidário para a colocação em relatório final, se for devidamente comprovado.



Então, não estou aqui, com esta posição, colocando uma posição política antecipada, contrária ao fato. O fato relatado, se for verdadeiro, é grave. E esta Comissão terá oportunidade de debater o fato. E aí chegaremos ou não a essa conclusão. Quero deixar muito isso muito claro, porque não quer dizer que esta minha manifestação seja uma manifestação de solidariedade a um fato equivocado, o que não é. É apenas a observância do rito regimental.

E, ao mesmo tempo, aproveito esta contradita que V.Exa. me permitiu para respeitar o prazo de 3 minutos e indago de V.Exa. qual é a razão da ausência do Ministro Nelson Jobim, hoje, nesta Comissão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para lembrar, Sr. Presidente, o art. 163, Deputado Eduardo Cunha, por quem eu tenho o maior respeito, diz o seguinte, no seu inciso VIII:

*"Art. 163.
VIII "O requerimento com a mesma, ou
oposta, finalidade de outro já aprovado".*

Este requerimento que apresentamos não chegou a ser aprovado, Sr. Presidente. Então pelo art. 163, consideram-se prejudicados, claramente, no seu item VIII, quando o requerimento é aprovado. Como não foi o caso, é possível a reapresentação, razão pela qual ele não foi aprovado, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vou contraditar, já que...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, nós vamos reapresentar esse requerimento.

Agora, o sentido da colocação, Deputado Eduardo Cunha, é de que a Presidência, até por conta de que esta CPI, pelo art. 35, tem poderes de investigação próprios de autoridades judiciais, que este caso seja investigado, Sr. Presidente. Nós não podemos deixar passar em branco uma situação de tamanha gravidade! Não é possível isso! Sob pena de omissão desta CPI, Sr. Presidente!

Esta é a questão que estamos levantando.

Agradeço a V.Exa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para contraditar, já que o Deputado Macris...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.



(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Antes que V.Exa. decida, eu quero a contradita novamente, para dizer que o artigo fala de requerimento aprovado ou rejeitado. Não é aprovado, somente, não. A declaração de prejudicialidade é para a não apreciação do mesmo requerimento duplamente, numa mesma sessão. E há uma vasta jurisprudência nesta Casa; há uma vasta soma de decisões, seja por Comissões, seja pela Presidência da Câmara no seu Plenário.

Então, não há possibilidade, da mesma forma que um requerimento de convocação que tenha sido rejeitado não pode ser reapresentado nesta sessão.

Então, é uma forma regimental que nós não podemos deixar de seguir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marco Maia, e vou encerrar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu só quero ressaltar aqui ao Deputado Vanderlei Macris que este Relator... *(Pausa.)*

(Intervenções fora do microfone. Ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vanderlei! *(Pausa.)*

Eu só quero ressaltar aqui ao Deputado Vanderlei Macris e ao Deputado Eduardo Cunha que o fato de este requerimento ter sido rejeitado por um problema não de mérito, mas de forma, de maneira alguma inviabilizou ou inviabilizará o processo de investigação em relação a este caso específico e a outros envolvendo a ANAC.

Faço esta afirmação, Deputado Vanderlei Macris, porque a mim também me causou espécie e indignação o comportamento e as atitudes tomadas pela ANAC neste caso específico desta norma que num primeiro momento tinha validade, que num segundo momento deixou de ter validade e que num terceiro momento foi utilizada no Judiciário para garantir o funcionamento e a abertura do aeroporto de Congonhas.

Mais ainda porque este Relator, na sessão em que nós entrevistávamos o Vice-Presidente de Segurança da TAM, foi quem trouxe esta matéria à tona, desta IS. E eu cobre com veemência da TAM a não-utilização dos reversos naquele aeroporto, descumprindo uma norma da ANAC. Mais do que isso, quem acompanhou pela imprensa, Sr. Presidente, na semana passada, vai se dar conta



de que, num dia qualquer daqueles — se não me engano, na terça-feira —, pela parte da manhã, eu reafirmei a cobrança à TAM e, na parte da tarde, eu fui obrigado, na mesma imprensa — quem acompanhou isso nos *sites* viu —, a refazer a minha cobrança e cobrar a ANAC, porque nós ficamos sabedores, aqui, de que a própria ANAC desconsiderava aquela resolução como sendo uma resolução verdadeira. E fomos surpreendidos depois, à noite, ainda na quinta-feira, com a informação de que aquela resolução havia sido utilizada pelo Judiciário.

Então, V.Exa. pode ter certeza — não tenha nenhuma dúvida — de que este Relator tem todo o interesse de investigar e de buscar todas as informações sobre este caso, para que a gente possa esclarecê-lo e, ao esclarecer, responsabilizar quem teve esse tipo de atitude, esse tipo de comportamento.

Agora, acho que nós precisamos investigar esse caso. Portanto, nós devemos apresentar aqui os requerimentos que forem pertinentes, para que possamos... Inclusive do processo judicial que foi instaurado em São Paulo para a liberação do aeroporto de Congonhas, naquelas condições, com as argumentações que foram produzidas pela ANAC para que se fizesse esse tipo de procedimento.

Agora, quero deixar isso bem claro aqui, para que não parem dúvidas sobre o trabalho desta Comissão, que tem todo o interesse de fazer o processo de investigação e de apontar as responsabilidades, principalmente neste caso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só uma questão, Sr. Relator, Sr. Presidente.

Nós estamos apresentando um pedido de solicitação de convite a essa magistrada, Cecília Marcondes, para que ela possa estar presente nesta CPI...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou deliberar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E também solicitar as informações sobre essa ação judicial que está. Porque o jornal *Folha de S.Paulo* diz: "*Fui enganada sobre Congonhas, diz a juíza*". Quer dizer, é uma coisa muito grave, Sr. Presidente. Não é possível a gente se omitir em relação a isso. Então, nós estamos apresentando os requerimentos para investigar essa questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Eu vou deliberar e vou pedir aos nobres colegas para que comecemos a oitiva que nós temos para hoje, porque, de certa forma, eu acho uma descortesia nós estarmos aqui com a



testemunha, ouvindo nós tratarmos de outros assuntos que não aquele para o qual a reunião foi convocada e a testemunha também.

Hoje à tarde nós teremos uma reunião para análise dos documentos. Então, nós vamos ter tempo de sobra para debater todas essas questões e não ser descorteses com aquele que nós convocamos aqui para a CPI.

Então, a minha deliberação é a seguinte: os fatos que o Deputado Vanderlei Macris levanta são fatos da mais alta gravidade. Com essa questão para investigar essa postura da ANAC, que tinha no seu *site* uma determinação, uma minuta, uma orientação e que eles dizem que não estava funcionando, isso é uma coisa gravíssima. Há mais a informação da juíza, que diz textualmente, declarado da própria boca, que foi enganada pela ANAC. Então, são coisas graves que merecem a investigação desta CPI, no que eu acredito que todos estaremos de acordo para dar prosseguimento.

Agora, com relação à solicitação de V.Exa., juntamente com o Deputado Gustavo Fruet, de determinar ao Ministério da Justiça que abra um processo administrativo disciplinar, evidentemente que esta CPI não tem poderes para isso. Nós somos um País democrático, onde há independência — embora dentro de uma harmonia — dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. O que a CPI pode fazer — e deverá — e talvez venha a fazer? É, no seu relatório final, ou em relatório parcial, aprovado previamente, sugerir providências de outro Poder, que é isso que nós faremos ao final.

Então, nessa parte do requerimento de V.Exa., eu o indefiro. E, feito isso, nós então vamos partir para a nossa reunião.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, e o esclarecimento que eu pedi a V.Exa. sobre o que aconteceu com a oitiva do Ministro Nelson Jobim que estava marcada para hoje?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estou pedindo para ver se podemos discutir esses problemas hoje à tarde...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não, mas eu vim para... Eu cheguei aqui cedo preparado para a oitiva do Ministro Nelson Jobim. Quero saber o que aconteceu. É só um esclarecimento, Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, mas aí vai dar margem a outros debates, e outros debates, e outros debates e nós vamos terminar não cumprindo a nossa...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu só quero saber o que aconteceu. O Ministro Nelson Jobim não veio depor por quê? O que aconteceu?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estou pedindo a V.Exa...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Foi uma decisão administrativa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Nós vamos esclarecer. Eu estou pedindo a V.Exa. que deixemos para discutir hoje à tarde, porque vai ser uma reunião da Comissão; não tem ninguém convidado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, Presidente, mas está na pauta convocada para a reunião: o Ministro Nelson Jobim agora, às 10h da manhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro, que foi substituído. Foram avisados....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu cheguei aqui sem nenhum, sem nenhum...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos os Parlamentares foram avisados.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu não fui avisado. É por isso que eu estou perguntando a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, então...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu não fui avisado. Desculpe-me. Pode ter sido falha do meu Gabinete.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode. O Gabinete de V.Exa. com certeza foi avisado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas nós teremos um espaço, Sr. Presidente, para discutir esse assunto ou não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro, evidente, à vontade. Não podemos deixar um assunto desse sem discutir. O problema que eu estou chamando a atenção...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na verdade, causou estranheza a todos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... é de a gente ficar aqui discutindo outras questões fora da reunião de hoje e não fazer...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu não quero discutir. Eu só pedi um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso vai gerar discussão e vai ser infundável a discussão. Dez pessoas que chegarem todas vão querer falar e dar opinião. Esse é o meu ponto de vista.

Então, eu pediria a V.Exa. que tivesse um pouco de tolerância e deixasse para a gente debater isso à tarde, à vontade, com tempo suficiente para questionar todos os problemas que aconteceram.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O.k., Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas S.Exa. deu uma boa justificativa para não vir, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - À tarde nós vamos saber.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu estou inscrito. Eu pedi a palavra 4 vezes e V.Exa. não me deu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas vou dar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas está todo mundo falando! Eu também quero falar! Tem uma ordem aí?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, V.Exa. vai falar. Acontece que nós estávamos debatendo um assunto que o Deputado Vanderlei Macris havia levantado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu quero falar sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Escuta. Espera lá. Esse assunto já foi encerrado. Eu já deliberei sobre o assunto. Então. S.Exa. falou e o Deputado Eduardo Cunha fez a contradita. E o nosso Relator também falou. Mas, na verdade, regimentalmente, já esgotou o assunto.

Se V.Exa. quer falar sobre outro assunto não tem problema, concedo a palavra a V.Exa., fazendo, no entanto, a observação que nós estamos com o convidado aqui à Mesa precisando fazer o seu depoimento.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu queria só falar sobre essa questão da ANAC. Vou deixar para a tarde o que tenho que falar. Mas eu queria perguntar ao Relator ou à Presidência se a CPI está de posse da fita, da degravação da caixa de voz da TAM no período que vai de 18h20min às 18h43min. Nós estamos de posse dessa transcrição?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Hoje? De 18h20min?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A transcrição que foi lida aqui é uma transcrição que vai, na prática, de 18h43min até o momento do acidente. Só que a caixa-preta grava 30 minutos. Eu queria saber por que nós não tivemos acesso ao intervalo... Eu estou aqui com a degravação e quero saber isso: se a CPI teve acesso à transcrição da fita que vai de 18h20min às 18h43min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Marco Maia tem a informação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Ivan Valente, na verdade, o que nós temos é aquele CD que V.Exa. conhece muito bem. Naquele CD existe a gravação de voz. Como nós não abrimos ainda ela, porque precisa de um *software* especial — nós estamos contratando um especialista que vai tratar e trabalhar sobre esse assunto conosco —, ainda não é possível informar a V.Exa. se ali naquela gravação de voz, de áudio, estão os 30 minutos ou não.

A degravação que nós possuímos é somente essa degravação dos 12 minutos. E ela é de 12 minutos porque o trabalho realizado pelo CENIPA se preocupou somente em degravar aqueles aspectos que têm importância para o processo de investigação.

Eu vi, durante a semana passada, na quinta-feira, que alguns familiares das vítimas, lá em São Paulo, haviam reclamado desse lapso de tempo, dos 23 minutos. O que eu poderia afirmar a V.Exa. é de que essa gravação dos 23 minutos não foi apagada. Essa gravação existe. Agora, é um tempo onde não existem informações que sejam importantes para o processo de investigação. São conversas dos pilotos, momentos deles na cabine que não têm uma relação direta com o processo de investigação, segundo informação do CENIPA. Segundo informação do CENIPA.

Agora, a gravação existe e deve estar naquela parte do CD. O CENIPA não degravou os 30 minutos inteiros; ele só degravou aquelas conversas que têm



importância para o processo de investigação e que dão conta de conversas e de diálogos dos pilotos que têm importância para o processo de investigação. Então, as outras conversas feitas pelos pilotos — que estavam conversando sobre futebol, sobre outros assuntos, sobre o final de semana ou outras coisas — o CENIPA não degravou, mas estão no áudio de voz que nós temos ali gravados, que são os 30 minutos.

Então, digamos assim, não procede a informação de que havia sido desgravado ou que se escondeu alguma gravação, alguma coisa assim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, eu não estou falando isso. Mas essa questão é importante, Sr. Presidente. Não quero atrapalhar. É só para dizer o seguinte: a gravação tem de 18h18min24seg até 18h20min. Depois ela continua às 18h43min. Não foi a partir de 18h43min!

Numa gravação antes, então, há uma pergunta da aeromoça entrando na cabine e perguntando se o avião ia descer em Congonhas. E ela ficou muito feliz em saber isso. Ela não sabia! Isso é uma informação relevante.

Eu quero entender o seguinte: nós podemos ter acesso imediato ao resto da gravação? Por que a Aeronáutica não nos forneceu isso?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela forneceu no áudio. O áudio que está ali deve conter os 30 minutos. Ela não nos forneceu a degravação porque eles não degravaram aquelas outras conversas, porque eles consideraram que eram conversas irrelevantes para a investigação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. terá a resposta oficial. Eu vou mandar a secretaria da CPI investigar isso aí e nós responderemos V.Exa.

Vou conceder a palavra ao Deputado Sérgio Moraes, por um tempo muito breve, e não vou conceder a palavra a ninguém. Vou passar ao depoente.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO MORAES - Obrigado, Sr. Presidente.

Na verdade, eu vim aqui me dirigir ao meu colega e conterrâneo Deputado Marco Maia, por quem eu tenho o maior apressado, assim como tenho por todos os colegas desta Comissão. Eu estou rodando bastante e ouvindo muito a população no geral, assim como V.Exas. E o meu medo, Marco Maia, na tua figura, como Relator, é que isso possa... Hoje se fala o seguinte: que um acidente que matou 200



peessoas, um avião sem freio, ou seja, culpa da companhia, que autorizou esse avião a voar sem freio — foi isso que ocasionou o acidente —, e a única pessoa que foi presa até hoje foi o dono do cabaré que tinha do outro lado da pista.

Então, nós temos que apresentar solução a este País, porque me parece que a população não suporta mais.

Eu vou repetir: o único que foi preso devido o acidente foi o dono da zona que tem do outro lado da pista. Os demais estão todos soltos.

Então nós temos, como Deputado — eu vim aqui e quero me colocar à disposição de V.Exa., do pouco que posso — que tomar uma posição, porque tem 200 pessoas mortas assadas dentro de um microondas nesse acidente terrível que aconteceu.

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

Vamos passar à ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 40ª reunião.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura da referida ata.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Peço a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata, a pedido do Deputado Ivan Valente.

Em discussão a ata. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

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

Aprovada.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só uma questão, Sr. Presidente. Gostaria que fizesse parte da próxima ata todo o discorrer da minha indagação feita no início desta sessão.

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

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada do depoimento do Primeiro Sargento Carlos Trifilio, Controlador de Tráfego Aéreo em São Paulo e Presidente da Federação das Associações Brasileiras de Controladores de Tráfego



Aéreo, que já está sentado aqui ao nosso lado, à Mesa, e para, às 14h, reunião interna da Comissão para análise dos documentos existentes.

Os procedimentos são os de praxe.

Vou conceder a palavra, por 20 minutos, ao Sargento Carlos Trifilio, dizendo a ele, no entanto, que o prazo poderá ser elástico. Esta CPI tem sido tolerante com todos os que têm vindo aqui.

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

Sendo assim, então, tem a palavra o nobre depoente, Sargento Carlos Trifilio, pelo prazo de 20 minutos elásticos. Com a palavra.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Bom-dia, Sr. Presidente, Sr. Relator, demais Deputados e presentes a esta audiência da CPI. Meu nome é Carlos Henrique Trifilio Moreira da Silva, conhecido no meio aeronáutico como Carlos Trifilio. Sou natural da cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais, militar da Aeronáutica há 20 anos. Trabalhei em 3 órgãos de controle espalhados pelo Brasil. Trabalhei em Natal, trabalhei em Porto Velho e atualmente estava trabalhando no Controle de Aproximação de São Paulo. Fui instrutor em Natal; fui instrutor, supervisor e membro do Conselho Operacional de Porto Velho; e em São Paulo era instrutor e supervisor. Atualmente presto serviço na Base Aérea de São Paulo, uma decisão da Força Aérea, a qual cumpri como Sargento. Estou totalmente afastado das funções de controle de tráfego aéreo. Sou Presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo e Presidente da Associação dos Profissionais de Controle de Tráfego Aéreo de São Paulo. A Federação foi fundada em 23 de novembro de 2005. Eu participei da comissão de implantação, fui um dos idealizadores da Federação, participando da fundação, e hoje estou Presidente. Hoje nós unimos aproximadamente 18 associações de controladores, entre civis e militares, espalhadas pelo País, num total de representatividade de aproximadamente 1.500 controladores de tráfego aéreo, num total de 2.700 a 2.800, que é o nosso efetivo hoje. O objetivo da Federação, assim como o de todas as associações, é o desenvolvimento técnico e operacional dos controladores de



tráfego aéreo, a representação dos controladores em eventos internacionais e diante das autoridades constituídas deste País. Nós realizamos, enquanto instituição representativa, 2 simpósios, um em São Paulo e outro em Brasília, com a participação do alto (*falha na gravação*) comando da Aeronáutica, que entendiam à época que o nosso objetivo era de contribuir. O objetivo continua o mesmo, não arredamos um milímetro dos nossos objetivos: o desenvolvimento técnico-operacional, visando à segurança de quem voa pelos céus do Brasil. Em relação à crise aérea, eu vou fazer um apanhado rápido da visão dos controladores. Nós enxergamos o sistema de tráfego aéreo, de proteção ao voo, como um sistema que hoje encontra-se desgastado e operando no seu limite, fazendo aqui... confirmando as palavras do Brigadeiro Ramon, Diretor-Geral do DECEA, que já entregou um documento a esta CPI com o mesmo conteúdo. Nós temos problemas de recursos humanos, a falta de controladores e de técnicos, que seriam os mantenedores, e falta de treinamento desse pessoal. Nós precisamos de aprimoramento. Os equipamentos que hoje estão disponíveis são modernos, ninguém pode falar o contrário; são equipamentos *top* de linha do que existe no mundo, só que eles apresentam problemas de concepção. A estrutura militar dificilmente permite a participação dos sargentos na concepção dos equipamentos. Nós trabalhamos com os equipamentos, mas não trabalhamos no seu desenvolvimento. Então eles acabam não atendendo um pouco às nossas necessidades. Posso citar como exemplo a SIT, que é a console de comunicação. A de Manaus, a previsão, a necessidade é que ela operasse com 20 canais de frequência, e ela é limitada a 12, a capacidade dela é de 12. Então deixa a desejar. Faltam 8 canais para que nós, controladores, possamos dar maior segurança e eficácia na prestação de serviço. O *software* X-4000, que já foi bastante debatido aqui, é um excelente *software*, só que apresenta alguns problemas que seriam a indução ao erro com a mudança de nível, que já foi bastante comentado aqui, e temos algumas quedas, descorrelação de aeronaves, coisas desse tipo. O sistema do Brasil é de multirradar. Ele foi desenvolvido para operar com vários radares, para que você possa ter uma cobertura mais eficiente, só que nós temos um problema da diferença dos radares que são usados. Em São Paulo, de onde eu venho, nós usamos radares de rota e radares de terminal. O radar de rota gira a uma velocidade... a velocidade de giro da



antena é diferente da antena de terminal, e essa informação acaba chegando no *software*, que faz um tratamento e acaba nos dando uma informação um pouco defasada da realidade. O modelo de gestão usado no Brasil é considerado esgotado, porque ele normatiza, executa, fiscaliza a própria execução, prepara e forma os recursos humanos e investiga as anomalias. Isso aí... Eu quero fazer uma ressalva pelo trabalho do CENIPA, que é um trabalho muito eficiente, digno de mérito, e o sistema se auto-regenera. Os problemas aparecem, e ele vai trabalhando em cima daquilo ali para já se consertar e ficar uma coisa bem interna mesmo. Em relação aos controladores, nós, controladores, e o próprio Comando da Aeronáutica, acredito, pensa que o mínimo necessário para a formação e habilitação técnica de um controlador de tráfego aéreo é de 4 anos. Não dá para se formar e jogar um controlador na rede com um ano, ele tem que ter a parte teórica, que normalmente... hoje levavam 2 anos, foi reduzido agora em caráter emergencial para um ano, e o estágio prático, que é de 1 ano e meio a 2, dependendo da localidade. Lá em São Paulo a média dão 2 anos. A dedicação nossa é dividida entre 2 atividades, e ambas são de dedicação exclusiva. Por força de lei, um militar é dedicação exclusiva, ele está à disposição 24 horas para a prestação de serviço militar. Ele pode estar em casa e ser acionado. Isso faz parte do contrato que nós assumimos, com nosso juramento à bandeira, a dedicação à Nação, e não nos furtamos disso em momento algum, só que a carreira de controlador de tráfego aéreo também exige dedicação exclusiva. O controlador de tráfego aéreo, quando chega para trabalhar, ele tem que estar descansado, tem que estar com a sua atenção totalmente voltada para aquilo ali. Ele conduz vidas humanas. Então são 2 atividades de dedicação exclusiva exercidas pelo mesmo homem. Isso é uma coisa que se torna difícil, porque fica dada a prioridade para a atividade militar, e nós, como militares, honramos a farda que usamos, não nos furtamos a isso. A situação atual do controle de tráfego aéreo. Nós temos controladores que estão perseguidos, segregados, presos e discriminados. Eu sou um exemplo disso. Apesar de ser controlador há 20 anos, instrutor, supervisor do APP São Paulo, que é considerado o terminal de maior movimento e maior complexidade do Brasil e da América Latina, por ser militar, por ser Sargento da Força Aérea, eu estou na Base Aérea de São Paulo cumprindo expediente militar, toda a carga do militarismo. Não me furto a isso, só que num



momento de crise — visão minha e dos controladores do Brasil e até do próprio Comando, que admitiu que faltam controladores — eu acredito que eu estaria produzindo muito mais para a segurança de quem voa desenvolvendo minha função como controlador de tráfego aéreo. Mas foi uma decisão tomada, e eu acato. Não só eu. Temos 14 controladores aqui em Brasília afastados, temos 6 controladores em Manaus, inclusive controladores em Manaus presos em cela, porque são presos de justiça, o Ministério Público Militar solicitou a prisão desses controladores. Então, apesar da falta de controladores, temos elementos habilitados, técnicos, que estão afastados de suas funções pela atividade militar. Volto a ressaltar: não temos nada contra o militarismo. Eu amo a farda que uso, amo a Força Aérea. Não fui forçado a entrar, entrei porque eu quis, prestei um concurso, jurei à bandeira e honro essa farda. Só que eu amo muito o controle de tráfego aéreo e acho que o Brasil, no momento, precisa mais de mim como controlador do que como militar. Mas se a decisão for que seja militar, serei. Estou de farda, visto a farda e honro. Temos 30 controladores ao todo, mais ou menos 30 controladores, punidos. São as ditas lideranças negativas. Eu, o Wellington, o Moisés e demais tivemos uma Sargento nossa que foi presa, acho que a semana passada, com 4 dias por ter reclamado da carga, da escala, que as escalas estão apertadas. Podem dizer até o contrário, mas estão. Temos 3 afastados em Recife, 7 em Manaus, eu, o único lá de São Paulo, 2 em Salvador e 17 aqui em Brasília. A segurança no sistema de controle de tráfego aéreo. Hoje temos controladores de defesa área que não são habilitados, são sargentos. A mesma formação que eu tive eles tiveram, a formação inicial de 2 anos na Escola de Especialista de Aeronáutica, só que depois desses 2 anos eles entraram em estágio prático e outros cursos voltados para a defesa aérea, função de extrema importância para a segurança do País. Eu e os demais controladores afastados tivemos outro tipo de formação, que é para trabalhar justamente com a aviação civil. Para fazer assim uma rápida diferenciação, o operador de defesa aérea trabalha juntando aviões. É levar o avião para fazer a interceptação do invasor. O controlador da aviação geral trabalha separando os aviões. A nossa função é manter numa distância segura. Então são fins totalmente distintos, e hoje está acontecendo uma inversão. Vocês têm controladores da defesa aérea que estão inseridos no tráfego aéreo. Aí eu pergunto: como está a defesa aérea do



Brasil, já que militares especializados foram tirados das suas funções de defesa? Inobservância de regras para a concessão de habilitação técnica. Foi mudado pelo Comando da Aeronáutica de 90 para 20 horas de estágio operacional. Cai naquilo que eu falei, de normatiza, executa e fiscaliza. A Aeronáutica achou por bem; não sou eu que vou questionar, mas acho esquisito. Eram 90 horas, e baixou para 20. Alguém está assinando isso, alguém responde por isso. Os militares afastados, a maioria são supervisores, então elementos altamente treinados e qualificados, que estão fazendo falta ao sistema de proteção ao vôo, com certeza. Estamos sofrendo constrangimentos diários aos profissionais controladores, são provocações direto. É o meio militar. Não questiono o meio militar. O militar tem que ser duro, tem que ser bruto, faz parte da formação militar. Não questiono isso. Eu questiono isso colocado no meio civil, que é o sistema de proteção ao vôo. Os senhores já ouviram falar, o mundo inteiro praticamente está nas mãos de controladores civis. O Brasil e a Eritréia e mais 2 países que, perdoem-me, não recordo o nome usam a administração militar. Foi excelente a administração militar na sua concepção em trazer o sistema até onde trouxe. Só que nós chegamos a um limite. Cabe aos senhores legisladores ver se esse sistema ainda funciona para o nosso País. Eu e os controladores de tráfego aéreo, representantes constituídos, achamos que não. Nossas escalas estão sobrecarregadas e estamos trabalhando com mais ou menos 22 dias/mês. O ideal seriam 16, no máximo 17 dias. Fora essa escala, nós cumprimos as obrigações militares, que são formatura, reuniões e outras atividades. Serviço armado em algumas localidades ainda existe. Em relação ao dia 30 de março, nós sofremos coação moral naquele dia e a nossa vontade livre foi manipulada. Pouco foi falado, mas no dia 30 de março os controladores aqui de Brasília e de outras localidades foram forçados por nossos oficiais a retomar os postos de trabalho, ou melhor, manter os postos de trabalho, independente das condições de segurança. Tínhamos controladores com estresse emocional muito grande não só em Brasília, mas Curitiba, Manaus e outras localidades, e infelizmente foi forçado para que eles voltassem ao trabalho. Na recusa, gerou o que se chama hoje em dia de motim. Não foi motim, nós trabalhamos para a segurança de quem estava voando. Nesse mesmo dia, nossos oficiais abandonaram seus postos. Isso aí, se tiver interesse, cabe à CPI investigar. Isso está no art. 198 do



Código Penal Militar, é crime de omissão de eficiência. Nos livros de registro consta esse abandono. O Brigadeiro Saito e seu Estado-Maior soltou uma nota, nesse mesmo dia, pedindo a retirada imediata dos controladores de tráfego aéreo da submissão da Aeronáutica. Voltou atrás depois, mas o primeiro momento foi esse. A gente entende que naquele dia ele conseguiu enxergar que, para o bem do Brasil, a retirada seria ideal. Eu falo aqui em nome desses controladores e quero ressaltar que estamos à disposição para contribuir com o Poder Legislativo, com o Congresso Nacional, com o Ministro da Defesa, que entendemos ser nosso chefe imediato e uma pessoa habilitada, com capacidade técnica para conduzir todo o processo. Ele achando correta a desmilitarização ou a civilização, estamos aí para apoiá-lo. Se a decisão dele for de continuar militar, a decisão do Congresso Nacional, estamos aí também. Não estaremos satisfeitos — isso aí eu não posso negar —, mas estamos aqui para contribuir. Temos controladores com 30 anos de experiência, 20 anos de experiência, que são os presidentes da associação; temos idéias muito boas para contribuir. Basta que nos seja dada a oportunidade. Estamos prontos para contribuir com a Força Aérea no que ela achar necessário. Senhores, é mais ou menos isso. Estou à disposição dos senhores para qualquer esclarecimento que acharem que se faça necessário. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos a fala, então, do nosso Sargento Carlos Trifilio, que presta seu depoimento aqui hoje nesta Comissão.

Passamos então a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, para inquirir a testemunha.

Com a palavra o nobre Relator, Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia, Sr. Presidente, bom-dia, Sras. e Srs. Deputados e Deputadas, bom-dia a todas e a todos os senhoras e senhores presentes. Bom-dia, Primeiro-Sargento Carlos Trifilio, bom-dia também aos advogados que o acompanham, controlador de tráfego da Aeronáutica que comparece a esta CPI na condição de Presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo.

Antes de iniciar os meus questionamentos, como sempre tenho feito com todos os depoentes, faço questão de informar a V.Sa. que esta Comissão



Parlamentar de Inquérito foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro. Assim, desde maio passado, estamos recolhendo uma série de informações sobre os diversos aspectos que compõem ou colaboram para o funcionamento do sistema aéreo brasileiro. Entre eles estamos analisando as condições operacionais do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro sob responsabilidade da Aeronáutica, desde a situação dos equipamentos e *softwares* utilizados até as condições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo, a fim de que possamos propor as melhorias necessárias para estancar de uma vez por todas esta crise que atinge o setor. E é com este objetivo, Sargento Trifilio, que contamos com a sua colaboração nesta CPI.

Passemos então aos questionamentos.

Eu vou lhe fazendo as perguntas e os questionamentos de forma direta, de bate-pronto, e você pode ir respondendo.

A FEBRACTA possui alguma vinculação com a Federação Internacional de Controles de Tráfego Aéreo — IFACTA?

O SR. CARLOS TRIFILIO - IFATCA. Ainda não. Estamos em processo de filiação. Hoje o representante do Brasil junto à IFATCA é o SNTPV, é o Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Proteção ao Vôo, com sede no Rio de Janeiro, que é um dos organismos que integram a FEBRACTA. E essa representatividade, em acordo, está passando para a Federação, para a FEBRACTA.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. O Sr. Christoph Gilgen, representante da IFACTA, através um importante telejornal nacional, fez severas críticas ao sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro. Segundo esse senhor, o espaço aéreo brasileiro é inseguro. V.Sa. concorda com a opinião do Sr. Christoph, ou seja, o senhor acredita que é inseguro voar nos céus brasileiros nos dias de hoje?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Considero que já foi mais seguro. É... E o sistema, ele ficou sempre apoiado na dedicação dos controladores de tráfego aéreo. Hoje, pela situação que nós vivemos, com a retirada de controladores experientes das suas funções, eu acho que o nosso sistema deixa a desejar, está aquém do que já foi antes.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. já falou aqui sobre algumas deficiências que, segundo sua opinião, o sistema encontra. Gostaria que você... de todas as que você afirmou aqui, qual a mais importante deficiência que o sistema em operação hoje possui, e que ela necessitaria imediatamente de uma ação para solucionar este problema, para garantir uma segurança maior ao sistema?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O gerenciamento do sistema de tráfego aéreo como um todo é gerenciado pela Força Aérea Brasileira.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação ao *software*, o que você teria a nos dizer?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Como eu falei, o *software* é um *software* muito bom, muito bem desenvolvido, mas mal usado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mal usado.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim. É...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Poderia explicar o que é isso de mal usado?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Como eu disse, é um sistema multirradar. Pela concepção da Atech, seria um sistema para usar radares iguais, e no Brasil, por — acredito eu — questões financeiras, usamos radares que são destinados a usos diferentes. Há pouco tempo, em São Paulo, nós tínhamos 3 tipos de radares em uso. Seriam o radar de São Roque, que é um radar de rota, usado pelo Centro de Controle de Curitiba, que tem a velocidade de giro da antena diferente do radar de Congonhas, que era um radar de terminal, que já obsoleto foi substituído, e o radar de Guarulhos, que era um radar de campanha. Então, tínhamos 3 radares vinculados a um mesmo sistema, quando a concepção do X-4000 é multirradar, mas para radares iguais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. conhece algum outro sistema ou *software* diferente do X-4000?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu estive em Hong Kong, conheci o sistema deles lá. É diferente do nosso. Mas acredito que o nosso em si seria até melhor. Só que a concepção dele, pela falta da presença dos controladores, diferente do que acontece no exterior... As associações de controladores no exterior participam da concepção do *software* e do gerenciamento do próprio sistema. Então eu considero



o deles não diria melhor, mas diferente, mais por causa disso, dessa participação de quem usa o sistema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. não trocaria do X-4000 pelo de Hong Kong?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu faria algumas mudanças no sistema, no X-4000 hoje. Uma das principais seria justamente a retirada da mudança automática de nível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Após... Pois não.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Essa mudança de nível nós consideramos como até um dos fatores contribuintes no acidente do Legacy com o jato da Gol, que muda. O sistema muda independente da vontade do controlador, apesar de na concepção e pelo manual da própria Atech, aqui no nível deveria ser mudado só por ordem do controlador de tráfego aéreo, só que hoje ele muda sozinho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Após ações e sanções disciplinares fortes por parte do Comando da Aeronáutica, implementadas no mês de junho passado, quando uma série de lideranças dos controladores de vôo foram afastadas de seus postos, aparentemente o sistema voltou a operar em condições normais. Qual a opinião de V.Sa. sobre as determinações adotadas pela Aeronáutica quanto aos aspectos operacionais? E se há, na opinião de V.Sa., algum risco em relação à segurança dos vôos por conta das determinações colocadas em prática.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Lá em São Paulo — em todas as unidades da FAB, na verdade —, nós tínhamos livro de registro de ocorrência, onde o controlador relatava tudo, as panes de sistema, tudo o que acontecia, os incidentes. E isso aí era o relato de como o sistema estava funcionando. Agora isso não existe mais. Acredito que é uma atitude até para que as panes não sejam mais relatadas. Hoje eu não sei como está São Paulo, porque, como eu disse, eu estou afastado desde o dia 15 de março. Antes existia o livro. Aqui em Brasília eu sei que o livro foi retirado. Hoje os controladores fazem o reporte para um oficial de sala, e ele decide o que relatar ou não. No livro de São Paulo — eu não sei precisar a data para o senhor, acredito que dia 19 de junho, alguns dias... ou logo no dia de implementação dessas atitudes aí da FAB, de criar novas rotas e tudo o mais —, um colega nosso, com 20 anos de operação em São Paulo, fez um relato de uma página e meia, me parece,



falando que nunca viu tamanha irresponsabilidade com a vida humana no Sistema de Proteção ao Vôo. Esse relato está em poder da Força Aérea Brasileira. Então, respondendo à pergunta do senhor se traz problemas, muitos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acredita que uma das principais vulnerabilidades do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro está exatamente na questão do preparo, das condições de trabalho e na insatisfação dos controladores de vôos militares com a remuneração da carreira?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Em nenhum momento, Excelência, eu, como Presidente da Federação; o Wellington, como Presidente da Associação de Brasília; o Moisés, meu vice, nenhuma das Lideranças ou nenhum dos representantes dos controladores falou em remuneração. O que nós queremos — e enfatizo isso — é condição de trabalho. Eu vou fazer um exemplo aqui — talvez eu seja até punido depois disso. O meu chefe em São Paulo é um Tenente da Força Aérea Brasileira que dedicou a vida dele ao tráfego aéreo militar, em Pirassununga, excelente pessoa, ótimo profissional. Só que ele hoje é chefe de São Paulo num local que ele nunca trabalhou. Ele é chefe por ser Tenente. Então ele dá as diretrizes, ele dá as normas. Isso é num todo. A Força Aérea tem oficiais que infelizmente nunca entraram numa sala de controle. Não posso provar isso, tá? É o que a gente ouve falar pelas atitudes que são tomadas. Então nós não queremos salário, nós queremos condição de trabalho. E hoje acreditamos — não só nós, o mundo inteiro é um exemplo disso — que o Sistema de Proteção ao Vôo na mão de uma entidade civil vinculada ao Ministério da Defesa, como é o caso, pela duplicidade do sistema, que está vinculado à Defesa Aérea, seria o caminho. Só em relação a esse exemplo que eu citei, o volume de tráfego em Pirassununga é acho que 10% do volume de tráfego que nós temos em São Paulo, e o tráfego em Pirassununga é o tráfego totalmente militar. São manobras militares, são aeronaves militares com os futuros oficiais da Força Aérea que fazem vôo lá. Em São Paulo, nós temos a aviação civil, que é totalmente diferente. E isso não é só em São Paulo. A realidade do Brasil como um todo é essa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A FEBRACTA alguma vez entregou ao Comando da Aeronáutica uma pauta das reivindicações, ou mesmo chegou a discutir possíveis melhorias nas condições de trabalho e salariais?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Salariais, em momento algum. Alguns anos atrás, a Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo aqui de Brasília — se não me engano, o Presidente era o Moisés, que atualmente é um dos vice da FEBRACTA —, eles fizeram o que nós chamamos a *Carta de Brasília*, e foi levada ao comandante do CINDACTA I, pautando alguns problemas, inclusive do *software*, falando dessa mudança automática de nível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - 2003, me parece, não me recordo bem. Eu posso pesquisar e depois passar para o senhor. E em nenhum momento nós falamos de salário, nem naquela época, nem hoje. Nós não estamos aqui, em momento algum, questionando salário. Nós queremos condição de trabalho. Nós queremos um sistema que funcione, e um sistema que funcione sem estar escorado nas costas dos controladores. Queremos um sistema eficiente, funcional.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Aeronáutica ou a INFRAERO descumprem alguma legislação trabalhista em relação aos controladores de vôo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Como militares, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E civis? A FEBRACTA representa...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Os controladores civis e militares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Exato.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Dentro da carga horária, o pessoal civil, e em algumas localidades, militares, para controlador, ela está aquém. Mas como militares é como eu falei, a dedicação nossa é 24 horas. Se o chefe mandar que eu fique no quartel um mês, 24 horas todo dia, ele me fornecendo a alimentação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a carga horária hoje dos controladores, por lei?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Cento e quarenta e quatro é o normal que nós usamos, que seria o previsto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Cento e quarenta e quatro/mês?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É. Cento e quarenta e quatro horas/mês.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso daria quantas horas semanais, 36?



O SR. CARLOS TRIFILIO - É que, por trabalhar em escala, tem semana que vai dar mais. Mas a nossa seqüência são 3 dias trabalhando, folgando o dia que sai mais um. E carga de 8 horas diárias.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas que você saiba descumprimento da legislação trabalhista não há, a não ser nesse caso específico, que é a da disciplina da Aeronáutica, militar?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Pelo fato de ser militar, a gente acaba cumprindo mais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Sa. cumpriu a determinação do Comando da Aeronáutica de prisão administrativa e 4 dias de detenção. É isto, não é?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Quatro de detenção e 15 de prisão sem fazer serviço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E 15 de prisão. A partir do dia 2 de julho passado?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Conforme notícias veiculadas na imprensa.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. concedeu entrevistas à imprensa sobre as condições do Sistema de Controle do Espaço Aéreo sem a autorização do Comando da Aeronáutica?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A punição de 4 dias de detenção foi imposta por um telefonema que eu fiz no dia 1º de abril. Eu estava aqui em Brasília, foi logo depois da paralisação. Eu fui chamado pelos meus colegas, que o Governo tinha dado a determinação de se montar o projeto e desmilitarizar o sistema. Eu, como Presidente da Federação, fui chamado, vim aqui, e nós montamos um projeto dentro daquilo que o Governo estava acenando na época. E aí esse telefonema, como eu liguei para um órgão operacional, eu fui punido por fazer uso de um telefone operacional que é dedicado para o serviço. Só que eu liguei para um telefone operacional. Eu não liguei de um telefone operacional. Mas cumpri a prisão, como foi determinado pelo Comando da Aeronáutica. Sou militar, cumpri. Só que, dessa



punição de 4 dias, com o brilhante trabalho do advogado, nós conseguimos já o *habeas corpus* me dando o alvará de soltura, apesar de eu já ter cumprido. E, nessa de 15 dias, fui preso por conceder entrevista à revista *UM — Universo Masculino*, da editora Símbolo. Não falei em nenhum momento como militar da Força Aérea Brasileira, falei como Presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo. Então, como o senhor me perguntou se eu concedi entrevista sem autorização, eu entendo que, como Presidente da Federação, que não tem vínculo nenhum com o Comando da Aeronáutica, é uma entidade civil, legalmente constituída, com CNPJ e tudo mais, eu não preciso da autorização da Aeronáutica. O Sargento Trifilio precisa; agora, o Presidente da Federação não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas essa coisa de ser militar 24 horas... como é que é essa...

O SR. CARLOS TRIFILIO - É complicado, mas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a compreensão que V.Sa. tem em relação a isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu entendo que, quando eu me pronuncio como Presidente da Federação — não só eu entendo, mas a Justiça está entendendo assim —, eu não estou falando como militar. O senhor entende, é uma coisa muito difícil, eu como representante ficar amarrado, não poder falar pelos controladores os quais eu represento. É um negócio difícil. Aí eu não consigo atender a minha atividade-fim, que é falar em nome deles e lutar pelas condições de trabalho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há uma legislação que permita a organização dos militares em associações dessa natureza?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, Constituição Federal, art. 5º, se não me engano. É permitida a associação, com exceção para as de fins paramilitares. Não é o nosso caso. Somos civis e militares, buscando aprimoramento técnico, condições de trabalho e a segurança de quem voa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. concedeu, portanto, a entrevista à revista *Universo Masculino*.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu até tenho aqui a transcrição da revista, na qual V.Sa. afirma que, na função de controlador... A frase é sua. Peço permissão aqui de lê-la...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Por favor, Excelência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *“Entra qualquer um. Eu tenho controlador gago, tenho controlador surdo, e, como precisa de pessoal, eles são habilitados em condições precárias”*. São suas essas palavras?

O SR. CARLOS TRIFILIO - São.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia, primeiro, nos explicar o que significam?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim. Se V.Exa. permite, *Dicionário da Língua Portuguesa*, da Porto Editora: gago, que fala de forma entrecortada, repetindo ou prolongando sílabas ou sons. Eu tenho controladores nessa condição. *Dicionário Michaelis*: surdo, que está privado no todo ou em parte do sentido da audição. Eu tenho controladores nessas condições.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E V.Sa. poderia nos fornecer os nomes desses controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permitir escrevê-los e passá-los depois e não citar os nomes dos colegas aqui, eu agradeceria muito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós gostaríamos.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Farei isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. continua acreditando... *“Pode acontecer a qualquer momento”* uma nova ocorrência semelhante à que aconteceu no dia 30 de março deste ano, quando os controladores pararam o tráfego aéreo nacional. V.Sa. acredita que isso é possível acontecer novamente?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, Excelência. No dia 30 nós trabalhamos muito. Eu, o Moisés, o Wellington trabalhamos muito para evitar que acontecesse a paralisação do dia 30. Apesar de nosso empenho, não só aqui em Brasília, em outras localidades, das lideranças, todas as lideranças foram punidas e afastadas, estão sendo acusadas de serem os incitadores da ocorrência do dia 30. Nós trabalhamos para que ela não acontecesse. Hoje, o senhor me pergunta se eu acredito que possa acontecer. Não. Hoje, nós temos um Ministro da Defesa que tem



conhecimento suficiente para levar todo o processo, para assumir esse papel de chefe direto das Forças Armadas e trabalhar em cima disso. Então, os controladores hoje vêm com bons olhos a presença do Ministro Jobim e o trabalho que ele pode desenvolver.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria fazer uma outra pergunta, porque este é um debate que nós estamos sempre fazendo aqui, em relação à militarização e à desmilitarização do sistema. Até porque é um tema que nós teremos que debater, caso haja um avanço neste caminho da desmilitarização, que é a forma como o setor se organizará. V.Sa. acha normal parar o sistema todo da aviação e tal, num movimento como esse que aconteceu no dia 30 de março?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não é normal, Excelência, por isso eu falei que nós, enquanto lideranças, trabalhamos para evitar que isso acontecesse. Esse foi o nosso papel desempenhado no dia 30, foi justamente o de trabalhar para que isso não acontecesse. Não sei se o senhor tem aí, eu dei uma entrevista pouco depois, falando que tinha consciência de que a paralisação seria um erro. Nós, enquanto lideranças, representantes da categoria, temos essa consciência. Então, não achamos normal a paralisação. Como eu disse na entrevista, acredito que foi um erro, só que chegou a um ponto que nós não tínhamos mais domínio sobre o grupo para evitar que isso acontecesse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acredita que seu telefone está grampeado pelo Comando da Aeronáutica?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu acredito que sim, eu não tenho como provar, eu estaria até especulando, mas... Não sei. Talvez até não pela própria Aeronáutica, mas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que o leva a acreditar nisso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - De estar gravado?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Se até o STF está grampeado, qualquer um pode levar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas pode ser a partir dessas suposições. Eu quero saber se tem fato concreto. Eu também acho que o meu pode estar grampeado, mas aí é baseado na suposição, na... Aliás, todos nós achamos



que os nossos celulares estão grampeados. Eu quero saber se você tem algum elemento... Você fez essa afirmação de que o seu celular...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tenho. Excelência, aí eu pego como exemplo a minha punição de 4 dias. A determinação lá do Comando da Aeronáutica, a norma, o padrão de ação, ela fala que o telefone é para uso operacional, que não pode ser feito uso dele para interesse particular. Eu não fiz uso do telefone, eu liguei para tal, e fui punido, e tudo o mais. Só que 99,9% dos controladores fazem uso do telefone, não só controladores, oficiais da Aeronáutica. É um telefone de linha aberta. Então, às vezes faz... não em interesse daquele serviço, mas de outro serviço. Sabem quantos controladores foram punidos, que eu saiba, no Brasil em relação a isso? Um, este que vos fala. Como eles chegaram certinho naquilo ali, naquela gravação? Imagino que depois fizeram — não sei se foi a Aeronáutica ou quem foi — uma varredura no meu celular e falaram: *“Ele fez uma ligação naquele dia, pega lá”*. É uma especulação, eu não tenho como provar isso, é a impressão que eu tenho, é a impressão do Carlos Trifilio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre a formação dos controladores de vôo, quais problemas V.Sa. identifica na formação dos controladores de vôo hoje?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O tempo é curto — 2 anos de formação, e agora reduziram para 1 —, porque, nesses 2 anos que nós passamos na escola de especialistas em Guaratinguetá, a nossa carga horária é dividida entre a formação de controlador de tráfego aéreo e a formação de sargento da Força Aérea. Se fosse o tempo integral dedicado à formação de controlador, eu consideraria suficiente. Hoje entre nós se fala muito na exigência de curso superior para que seja exercida a função de controlador de tráfego aéreo. Então, o tempo é muito curto, período de 2 anos, e agora de 1 ano. Não é tempo suficiente para se dar uma habilitação boa para quem se forma controlador, tanto é que o controlador sai da Escola de Especialistas da Aeronáutica, ele se apresenta na unidade... Por exemplo, ele vai para São Paulo, faz mais um curso lá de 30 a 40 dias, que seria o básico de operação radar, a introdução ao tráfego aéreo no setor; depois vai para São José, faz mais um curso de 45 dias; quando volta, ele começa o estágio prático. Se tem curso logo depois da formação, entendo eu que a formação não está sendo suficiente. A gente acredita que o controlador deveria sair depois de um período de 4



anos já habilitado para fazer o estágio prático. Ele teria todos os cursos pertinentes à carreira, e não iria fazendo com o longo do tempo. O meu curso de radar de controle de terminal, apesar de ser controlador desde 1988 e, na prática, desde 1990, dezembro de 1989, o meu curso de operação radar de terminal eu só fui fazer em 2000, 2001, se não erro o ano. Então nós acreditamos que essa formação deveria ser antes de colocar o indivíduo para trabalhar na rede, ele já sairia formado da escola.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É uma pergunta aqui de ordem pessoal, mas tem a ver com o todo. Qual foi a última avaliação a que V.Sa. foi submetido na Aeronáutica ou na função de controlador, seja de capacidade operacional, física ou até mesmo de saúde mental?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O controlador faz avaliação todo ano. Eu não fiz ainda a deste ano porque estou afastado, trabalhando na Base Aérea, mas na do ano passado eu passei, normal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas é feito todo ano isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Todo ano. É prevista para controlador de tráfego aéreo, para os oficiais aviadores a avaliação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há uma tabela, e ele vai gradativamente, de ano em ano, fazendo essa avaliação?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Todo ano faz normalmente no mesmo período.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, no mesmo período, todos?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso. É assim: eu sou formado em dezembro de 1989, então a minha primeira foi em novembro de 1990, então todo mês de novembro, teoricamente, eu faria. Hoje, eu já estou com um lapso aí, a minha última inspeção venceu em maio, me parece, então eu estou com esse período de vencimento, porque eu estou na Base Aérea, e as funções desempenhadas na Base Aérea prevêm a inspeção de 2 em 2 anos. Não seria o meu caso, porque eu ainda sou habilitado controlador de tráfego aéreo e instrutor do APP São Paulo, e sou controlador inclusive do ACC Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, se você tivesse que retornar, teria que primeiro fazer...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Fazer a inspeção de saúde.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...a inspeção de saúde?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, ela é feita religiosamente e tal, todos os controladores, nesse período de 1 ano?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os controladores de vôo realizam atividades militares em seus horários de folga?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais as atividades?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Formatura — estava até aqui com uma convocação para a formatura dos controladores de Salvador —, serviço armado. No seu horário de folga você pode ser escalado em...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode ser, ou é normal ser escalado?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Depende da localidade. Em São Paulo, normalmente não tem serviço armado. Eu estou há 7 anos em São Paulo, não tem serviço armado. Mas outras localidades... Na escala de outubro do ano passado, nós tínhamos 22 controladores, se não erro o número, na escala armada no Galeão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No Galeão.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso. Eu tenho como conseguir depois a escala, ou a própria Força Aérea pode fornecer para o senhor. Aqui, só fazendo uma alusão ao que eu falei: *Memorando do DTCEA Salvador. Do chefe ao efetivo. Assunto: formatura alusiva ao 29º aniversário do DTCEA Salvador. Determino o comparecimento de todo o efetivo à solenidade alusiva ao 29º aniversário de criação do DTCEA Salvador, conforme quadro e horário abaixo. Aí tem o treinamento e, depois, a solenidade militar. Somente estarão dispensados militares que estiverem de serviço no momento do treinamento e da solenidade. Vão os controladores na sua hora de folga participar de formatura.*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acha isso um problema? Fere a qualidade do serviço?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A execução do serviço de tráfego aéreo fere, fere muito. No período que eu servi em Porto Velho, nós tínhamos serviço armado, nós tínhamos formatura, e nós nos vemos, assim, tratados até de uma forma diferente



dentro do próprio Comando da Aeronáutica... quando eu participei de uma formatura daquelas que nós chamamos de cansativas, que vão até meio-dia, são raras, tenho que ressaltar, mas foi uma formatura bem cansativa. Estávamos em forma já às 8h da manhã, e no sol de Porto Velho — não sei se V.Exa. conhece —, bem quente. E, meio-dia e pouco, quando terminou a formatura, o nosso capitão chegou e falou: *“Olha, gente, a formatura foi muito cansativa, então não vai ter expediente hoje, está todo mundo dispensado”*. De fato foi cansativa. Eu até brinquei, eu falei: *“Nossa, capitão, eu então vou pra minha casa”*. Ele falou: *“Mas você não está de serviço hoje?”* Eu estava de serviço, eu entraria às 2h para controlar os aviões. Aí eu falei: *“Estou”*. Ele falou: *“Você quer sair preso daqui?”* Eu falei: *“Ué, mas isso não é tratamento diferenciado?”* Por que o sargento do expediente, excelente sargento, que tem a sua responsabilidade, mas é menor, é uma responsabilidade diferente do controlador de tráfego aéreo, é dispensado, e eu, que vou lidar com vidas, vou garantir a segurança de quem está voando, eu vou, apesar de cansado, fazer... cumprir a minha função? Então, existe esse choque, e, como militar, a gente cumpre. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E os controladores de vôo realizam atividades fora do seu horário de trabalho, não militares?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Atividades particulares?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Alguns.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Profissionais?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Nós temos professores, médicos, dentistas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é permitido?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A docência, sim; agora, os outros, eu não tenho como afirmar para o senhor, mas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existem outras atividades que não a docência?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É como eu falei, a área médica, quer dizer, a área de saúde... Aí eu não conheço, mas sei de controladores — não sei dizer se são militares ou civis — como motoristas de taxi, motorista de ônibus. Isso aí é o que eu ouço comentar. Não estive presente com nenhum para ele poder me falar.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é permitido pela Aeronáutica realizar?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Pela legislação vigente, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há fiscalização?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Acredito que não, já que eles exercem a função.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acha isso correto?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, não acho. Eu não exerço nenhuma outra atividade a não ser a representatividade dos meus colegas. Agora, essas atividades são individuais e sem vínculo empregatício. Então, a responsabilidade é de cada um que a exerce.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que você acha que os controladores fazem isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Aí o senhor vai entrar num assunto que eu não gostaria. Mas a renda do militar no Brasil é baixa. A renda do controlador, no Brasil, pela responsabilidade, é muito baixa, aquém do nível mundial. Então, acredito que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. afirmou no início aqui que o salário não era o...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mas eu falei, V.Exa. é que está entrando num assunto que eu não gostaria de mencionar, que é salário, porque isso não é o nosso objetivo. Eu, enquanto Presidente da Federação, meus colegas, enquanto Presidentes das Associações... o nosso foco não é esse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. não acha que o salário... Se há controladores que fazem bicos, o salário não é um problema que pode....

O SR. CARLOS TRIFILIO - Provavelmente sim.

O SR. DEPUTADO MARCO LIMA - E ele não é um motivador de descontentamento dos controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Acredito que não, Excelência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu sou controlador há 20 anos e já trabalhei com outros controladores que exercem função, e isso não afetou em nada a minha pessoa e a minha conduta.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A OACI estabeleceu que, a partir de 2008, todos os controladores deverão, além da fraseologia padronizada, se expressar na língua inglesa pelo menos no nível 4, conforme escala daquela entidade, da qual o Brasil é signatário. V.Sa. poderia nos explicar o que significa isso e o que está sendo feito para atender a essa exigência?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite, o número de controladores que exercem atividade extra é uma minoria. A nossa grande maioria tem dedicação exclusiva à atividade de controlador de tráfego aéreo. Voltando à pergunta de V.Exa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, sim, sim.

O SR. CARLOS TRIFILIO - E em relação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E não é a grande maioria. Digamos...

O SR. CARLOS TRIFILIO - A grande maioria é dedicação exclusiva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Exclusiva.

O SR. CARLOS TRIFILIO - É uma minoria que acaba procurando algum meio de rendimento. Em relação à pergunta de V.Exa., o que está sendo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sabe que esse caso vem sendo trazido de forma recorrente a esta CPI. Acho que inclusive a Aeronáutica deveria investigar com mais profundidade. Esses dias eu encontrei um cidadão na rua que fazia um cursinho de pilotagem aqui em Brasília e ele dizia: *“Olha, tem um sargento da Aeronáutica que é o meu professor de pilotagem”*.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tem. Não só sargento, Excelência. Se for investigar, o senhor vai pegar oficiais da Força Aérea que ministram cursos, montam alguns cursos voltados até para a área de aviação. O senhor vai achar. Em relação ao inglês, o que está sendo feito... A Aeronáutica firmou alguns contratos aqui em Brasília com a Casa Thomas Jefferson, me parece, para ministrar esse curso de inglês. Foi feito isso acho que já esse ano. Então, já está muito em cima dessa recomendação da ICAO. Acredito que, pelo fato de ser recomendação e não ter uma força determinativa, as coisas foram deixadas um pouco assim... correr. Aí caberia à Aeronáutica explicar se foi falta de verba ou o que motivou a deixar para em cima da hora. Eu digo que lá em São Paulo nós não temos o curso de inglês. Foi montado no ano retrasado, mas durou até maio. Até um fato curioso: quando eu fui fazer a prova de proficiência, eu perguntei para uma das professoras: *“Me diga uma coisa, está*



pago até quando esse curso?" Ela: "Até maio". Eu falei: "Ixe! Então em maio acaba. Não vai dá para aprender nada". Ela: "Não, o contrato é com uma escola do Rio de Janeiro, que não recordo o nome". Por coincidência, ou talvez pela minha experiência de 20 anos na Força Aérea, em maio o curso acabou. E agora fizeram um outro contrato com uma outra empresa. Não sei nem se já começou. Eu sei que eu particularmente não estou fazendo, apesar de ser controlador de tráfego aéreo habilitado em 2 órgãos de controle do País.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. não fala, então, inglês?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu sobrevivo. Não tenho capacidade de desenrolar uma situação de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia lhe perguntar: seu conhecimento vai até que ponto na operação do...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Que não comprometa a minha operação. Que não comprometa a minha operação, e digo para V.Exa. que dos controladores é uma operação segura, apesar da deficiência no inglês. Aí o que foge à normalidade, normalmente nós recorremos ao apoio de colegas mais experientes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, digamos que na sua avaliação, a falta de um conhecimento maior da língua inglesa não é um problema para a operação com segurança.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Para a operação em si não chega a ser um problema, mas que faz muita falta, faz. Dar um exemplo para o senhor: o controlador senta na posição, quando ele vai controlar um avião em inglês, ele já fica meio preocupado porque pode sair da normalidade e aí ele não vai saber se virar. Então, ele já fica meio tenso. Então, dessa forma afeta a operação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Última pergunta: já está em implantação o sistema CNS/ATM, controle do tráfego com apoio de satélites; V.Sa. tem conhecimento sobre se os controladores já estão sendo treinados para esse novo sistema?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Ouvi falar já que os controladores da Fir Atlântico... Só quero fazer uma ressalva em cima disso aí, que eu ouvi alguns comentários: *"Ah, o controlador vai ficar obsoleto"*. Jamais. Numa terminal de controle como a de São Paulo, se o senhor colocar para voar só em CNS/ATM, sem



a interferência de um controlador de tráfego aéreo, você tem duas saídas, ou fica contando os aviões que vão bater, ou então diminui extremamente o número de tráfegos a voar. O sistema, ele é funcional pra um vôo nivelado, que não tem descida, curvas e tudo mais. Dentro de uma terminal, nenhum país do mundo vai fazer um negócio desse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.K. Mas então já há pessoas sendo treinadas na Fir Atlântico.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu, particularmente, não conheço. Ouvi comentários de colegas que o pessoal da Fir Atlântico, que são civis na INFRAERO que prestam serviço, já estavam tendo treinamento em relação a isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E V.Sa. não acha que este seria talvez o melhor momento para se promover a desmilitarização, quando estivesse no processo de implantação desse novo sistema?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Acredito que agora é o momento. Nós acreditamos que agora é o momento. É como eu falei na minha exposição: o sistema concebido pela Força Aérea Brasileira, quando foi implementado, foi maravilhoso e trouxe o Brasil a um nível técnico e reconhecimento mundial digno de louvor, vale ressaltar que com a participação total dos controladores de tráfego aéreo, que deram um suporte muito grande para que esse sistema funcionasse e nós atingíssemos em parte os índices internacionais. Só que ele já chegou ao limite. Acho que a tendência agora, século XXI, é o Brasil copiar o que está dando certo no exterior. Nos Estados Unidos, na Europa toda, funciona assim, no mundo inteiro o sistema funciona vinculado a uma agência civil. Por que o Brasil vai ser diferente, não vai copiar coisa boa? As ruins, tudo bem, não copiemos, mas as coisas boas... o sistema é funcional no resto do mundo, por que não copiar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.K. Sr. Presidente, este Relator encerra por ora os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI ao 1º Sargento Carlos Trifilio, Controlador de Tráfego da Aeronáutica e Presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Encerrada a parte do Relator, vou conceder a palavra à Deputada autora do primeiro



requerimento, a nobre Deputada Luciana Genro, para inquirir a testemunha pelo prazo de 15 minutos, começando, portanto, às 11h48min e terminando às 12h03min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Sr. Presidente. Sargento Trifilio, eu acompanhei com muito interesse o que vem acontecendo nos últimos tempos em relação aos controladores. Eu queria que o senhor contasse com um pouco mais de detalhes para esta CPI o que estava acontecendo exatamente naquele momento em que, apesar das recomendações das lideranças dos controladores de que uma paralisação seria prejudicial e apesar de os controladores de vôo serem militares, e portanto um movimento como aquele ser um movimento de altíssimo risco, mesmo assim, muitos que participaram daquele movimento optaram por colocar suas carreiras em risco num gesto de visível desespero, na minha opinião, diante de uma situação que se tornava insustentável.

Então, eu queria que o senhor explicasse um pouco mais para a CPI que situação insustentável era essa naquele momento, assim como também o que aconteceu depois, porque após a fracassada negociação, onde o Governo prometeu, e não cumpriu, que iria iniciar o processo de desmilitarização, o Comando da Aeronáutica começou a classificar os controladores como sabotadores. E de fato, muitos atrasos nos aviões estavam ocorrendo naquele momento. E eu sei que os controladores não são sabotadores. Entretanto, essa visão foi transmitida para a sociedade através do Comando.

O que estava acontecendo naquele momento em que vocês foram chamados de sabotadores?

E mais um passo à frente: o que aconteceu depois, quando o comando recebe a carta branca do Presidente Lula para prender e punir os controladores, onde os 14 aqui de Brasília são afastados, outros são presos, e aparentemente os horários, aparentemente a situação do controle de tráfego aéreo voltou ao normal já que os atrasos diminuiriam sensivelmente.

Então, o que aconteceu nesse terceiro momento, quando houve essa repressão por parte do Comando, quando vocês foram perseguidos e presos, e que conseqüências toda essa situação tem para a segurança do tráfego aéreo no País?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Bom dia, Deputada, obrigado pela pergunta. No dia 30 de março, o dia da paralisação, eu não estava presente. Eu estava cumprindo



expediente na Base Aérea de São Paulo, fui interrogado pela Aeronáutica qual seria a minha participação, apesar de eu estar lá. O que me foi passado, aí já até enfatizando a pergunta do nobre Relator: os controladores, o efetivo do CINDACTA 1 foi convocado para uma formatura no dia, que era a formatura do Dia do Meteorologista, salvo engano, e estavam eles no quartel, e nós estávamos já numa condição insustentável para a segurança do tráfego aéreo. Nós fazemos *report* de condições da segurança há uns 10 anos, mais ou menos, ou até mais do que isso, de algumas falhas que são constantes no sistema de proteção ao vôo. E naquele dia 30, os controladores se reuniram, e, como V.Exa. bem enfatizou, colocaram as suas carreiras até em risco em prol da segurança de quem está voando. Nós chegamos a um ponto que estava insustentável, novos acidentes estavam na iminência de acontecer. O Wellington, no dia do depoimento dele aqui, contou alguns casos sobre isso. Então, isso era uma constante. E naquele dia, o pessoal resolveu ir para o tudo ou nada. O Wellington e o Moisés tiveram uma participação muito grande para evitar que o caos se instalasse naquele dia, que tivesse a paralisação. Só que o Coronel Aquino, comandante daqui do CINDACTA I, parece, chegou na sala e falou: ou todo mundo sairia dali, ou prenderia todo mundo. Aí entra aquilo que eu falei da coação: todos os controladores foram coagidos. Então, não tinha mais opção. Ali a conversa se encerrou, e partiram para o tudo ou nada, que foi controlar com o risco de baterem outros aviões e novas vidas serem ceifadas, nós não queremos participação nenhuma nisso.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Por que havia risco de bater naquele momento?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O sistema é falho, como eu disse para senhora. Há uns dez anos que fazemos *report* e até agora nenhuma atitude foi tomada, atitude prática para...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Esse risco continua existindo então?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Continua. Eu diria até que aumentou um pouco, porque as atitudes tomadas pela Força Aérea após a carta branca, como eu disse para o Relator, colocou mais em risco ainda a aviação. Não tenho nada contra os oficiais da Força Aérea Brasileira, muito pelo contrário, gosto. Sou apaixonado pela



Força Aérea Brasileira, só que nós temos problemas, temos oficiais — excelentes oficiais —, mas que não conhecem o sistema de proteção ao vôo do País, estão ali forçados pelo posto que ocupam. Então, eles não têm uma noção macro do que está acontecendo na realidade. Então, tomaram atitudes que acabaram trazendo um pouco mais de comprometimento da segurança. Então, os controladores resolveram: *“Pra novas vidas serem ceifadas, nós não queremos participar”*, ainda mais com a ameaça de prisão de todos. O Coronel Aquino me parece que chamou até o Ministério Público para testemunhar a voz de prisão para todos os controladores. O pessoal falou: *“Já que vamos ser presos, então a nossa única atitude é não trabalhar mais”*. Volto a ressaltar que o Wellington e o Moisés trabalharam o tempo inteiro pra evitar que isso acontecesse, só que eu costumo falar que a Força Aérea Brasileira e o Governo, eles tiveram ótimo desempenho no fato de desacreditar as lideranças. Eu, como Presidente da Federação, estou hoje na Base Aérea, afastado dos controladores. O controlador que é associado, o qual eu represento, ele fica pensando: *“Nossa, o Trifilio levou isso, está afastado, tomou 19 dias de prisão, o que vai acontecer comigo que — entre aspas — ‘sou um reles mortal’?”*

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E o que estava acontecendo naquele momento em que vocês foram chamados de sabotadores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Olha, eu não gosto desse termo “sabotadores”. Eu entendo — posso ter até um pensamento errado —, eu tenho até que a FAB não gosta muito, mas a FAB acusar o controlador de sabotador, ela está admitindo publicamente a ineficiência dela em fazer guarda dos equipamentos. Como eu, um controlador de tráfego aéreo, que não tenho acesso à instalação de segurança, entro e corto um fio, faço qualquer coisa, e ninguém impede? Onde está a segurança? Então, eu acredito que a Força Aérea Brasileira não está nem falando isso, não, porque seria a admissão pública da ineficiência dela na segurança. E outro ponto que pesou bastante foi o drama dos nossos familiares, que estão sofrendo essa pressão direta. Eu tenho duas filhas, tenho um filho que não mora comigo, e eles estão sentindo bastante isso na escola e tudo o mais, essa pressão toda. Então, chegamos ao dia 30 como um ponto sem volta, que estávamos acuados, e não tinha muito o que ser feito, apesar de nós, lideranças, termos sido totalmente contra. Desse drama familiar, eu ressaltou: minha foto saiu em *Jornal*



Nacional, saiu em *Fantástico*, saiu em imprensa escrita e televisada. E meus filhos viram isso, minha esposa, meus parentes. Então, isso não foi só comigo, foi com outros controladores. Então, nós chegamos a um ponto em que estávamos totalmente acuados. Hoje, para a senhora ter uma idéia, são 2.800 famílias de controladores que estão sofrendo toda essa pressão. Estamos sendo tachados de bandidos quando, na verdade, estamos trabalhando pela segurança. Não... em nenhum momento — o Relator até perguntou em questão de salário —, em nenhum momento nós estamos lutando por coisa pessoal, só para nós, como o salário, não. Nós queremos condição de trabalho justamente para dar segurança a quem voa. Nós queremos ser, na prática... ter a forma carinhosa como nos conhecem, os anjos da guarda da aviação. Nós queremos executar esse trabalho dessa forma.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o que mudou naquele momento em que o Presidente Lula deu a carta branca ao Comando, e eles prenderam, transferiram vocês, e efetivamente os atrasos diminuíram? O que aconteceu? Foram mudanças nas normas do tráfego aéreo que foram promovidas pelo Comando que diminuíram a segurança e fizeram com que os controladores fossem obrigados a trabalhar em condições não adequadas e que aparentemente resultaram numa melhora nos atrasos, mas que na prática resultaram numa diminuição da segurança?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Deputada, as normas criadas pelo Comando da Aeronáutica depois da carta branca do Presidente Lula, que foi até... nós entendemos a atitude dele, porque ele foi pressionado pelos generais. Então, eu acho que ele não tinha muita escolha ali. Entendemos quando ele quis negociar, porque como é um homem que foi forjado na luta de classe, ele estava entendendo a nossa situação. Com a carta branca, a Aeronáutica criou novas rotas que ferem a segurança do tráfego aéreo, diminuiu a carga horária dos controladores que são formados, só que cai naquele grande problema: quem legisla é ela. Ela tem autonomia para fazer a legislação, assim como ela tem autonomia para fiscalizar. Então, ela criou essas normas e ela mesma se fiscaliza. Se são boas ou ruins, para ela... Eu me sinto até mal de falar da Força Aérea, que é uma instituição brilhante, mas alguns oficiais da Força Aérea se sentiram livres para fazer este tipo de coisa: legislar em causa própria e se autofiscalizar, a execução dessas normas. Então,



diminuiu o número de vôos? Diminuiu o número de vôos que estão sendo controlados. Nós temos algumas normas, alguns NOTAMs — que depois a gente providencia para entregar para a CPI —, em que a Aeronáutica saltou alguns NOTAMs, que são informações aos aeronavegantes, em que até um determinado nível os aviões não falam mais com os órgãos de controle. Então, diminuiu a carga.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu queria que o senhor especificasse essa norma em particular, porque eu soube que... Inclusive questioneei o Comandante Saito aqui, mas ele não me respondeu, no sentido de uma norma que proíbe os pilotos que operam aeronaves abaixo do nível de 11 mil pés de se comunicarem com a torre.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Que conseqüências isso tem para a segurança do tráfego aéreo e particularmente para a defesa aérea?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Os nossos radares, tanto de defesa aérea quanto de controle de tráfego aéreo, eles captam a uma determinada altitude. Essas aeronaves que voam sem falar com o controle de tráfego aéreo e também com a própria defesa aérea, eles fazem um vôo que nós chamamos de meio às cegas. Ele não tem informação nenhuma do controle do tráfego aéreo das aeronaves que estão ao seu redor. Ele tem a informação do que ele está enxergando, que ele consegue ver e o que o sistema de TCAS dele propicia. Nós, controladores de tráfego aéreo, achamos isso uma medida muito extremada e perigosa do Comando da Aeronáutica, só que o Comando tem autonomia para fazer esse tipo de legislação, independente da opinião dos controladores de tráfego aéreo. Nós somos vistos dentro da Aeronáutica como sargento, e o sargento é um executor. Ele não é a pessoa que pensa, que dita as normas. Então, nós só executamos, mesmo que estejamos contrários. Então, é uma norma que eu, como controlador, baseado nos meus 20 anos de experiência... E trabalhei em todos os órgãos que um controlador de tráfego aéreo pode trabalhar, todos, sem exceção — com exceção do Salva-Aero, se me permite, e a Defesa Aérea. Mas os outros, Controle Radar, Controle Convencional, Centro Radar, Centro Convencional, Torre de Controle, Torre de Controle Militar, AIS Civil e AIS Militar, eu tenho isso no meu currículo. Então, baseado nisso, eu digo para a senhora que a atitude do Comando da Aeronáutica,



essa mudança de normas, de regras, a legislação que está vigente hoje no País é muito perigosa. Ela coloca em risco quem está voando e quem está embaixo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E o que está...

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente.

O que está acontecendo em Manaus? Eu recebi várias denúncias de que vários controladores estão presos, inclusive o Presidente da Associação...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, o Wilson Alencar.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO -... em condições bastante precárias, sem direito a visitas de colegas....

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, sim.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO -... com banho de sol apenas 2 vezes por semana. Qual é a situação, o que está acontecendo em Manaus?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O Ministério Público, por solicitação do Coronel Peclat, que é o comandante do CINDACTA IV, de Manaus, solicitou a prisão preventiva dos 7 controladores — o Wilson Alencar, que é o Presidente, o Vice, que é o Walber —, alegando que eles estavam incitando o grupo contra o Comando. Eu ressalto que em momento algum nós fizemos isso. Como eu disse, nós sempre trabalhamos em apoio à Força Aérea Brasileira, que, independente de quem esteja à frente desta instituição, nós amamos esta instituição, fizemos concurso, entramos e não temos vergonha nenhuma de...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas eles estão presos sem direito a *habeas corpus*, enquanto outros tiveram *habeas corpus*.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Na verdade, eles estão com um defensor público, que está dando prosseguimento a isso, ao pedido da *habeas corpus*. Pelo que eu saiba, até ontem não tinha sido solicitado pelo advogado deles o *habeas corpus*. Depois do ingresso do pedido, é aguardar o julgamento. No meu caso, das minhas prisões, nós conseguimos o *habeas corpus*, o salvo-conduto, porque senão eu estaria inclusive preso nesta semana, não estaria nem aqui.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Para concluir, Presidente, eu recebi aqui uma carta de uma esposa de controlador e Coordenadora do Movimento das Famílias dos Controladores, onde ela diz o seguinte:

“Como estão os CTAs hoje? Revoltados, desmotivados, e alguns decididos a organizar sua vida pessoal e dar baixa. Caso o Governo não tome uma atitude urgente, a mão-de-obra mais qualificada não suportará mais tanta humilhação. Esse sofrimento é injusto. Os brigadeiros estão-se vingando das denúncias e atirando para todos os lados. Hoje, ser controlador é uma tragédia pessoal, uma real tortura psicológica para quem controla vôo no País. Atualmente, o principal plano da Aeronáutica é realizar concursos para controladores militares em massa. Os critérios de habilitação de controladores foram flexibilizados, o que aumenta a quantidade de controladores com baixa qualidade. O pior é que os controladores atuais estão sendo duramente intimidados e pressionados a treinarem e aprovarem os novos controladores”.

Eu queria saber se o senhor confirma essa denúncia grave que a Dona Lúcia Padilha está fazendo aqui na CPI?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Confirmo em tudo. Se V.Exa. me permite, gostaria de acrescentar: a condição dos controladores, que são antes de tudo cidadãos, e depois militares — apesar de ter uma corrente que pensa o contrário, que são militares e depois cidadãos —, eles estão presos em condições que eu diria subumanas, de total degradação. Tem colega dormindo em colchão no chão; isso não se faz nem com os bandidos presos de Justiça. E nós temos trabalhadores que dedicaram a sua vida à segurança de quem voa que estão sendo tratados da pior maneira possível. E o pior de tudo é que nós estamos morrendo pelo fogo amigo. Nós somos militares, acima de tudo. A nossa dedicação à Força Aérea é sobre-humana e a Força Aérea... Eu não queria nem dizer isso, mas alguns dirigentes da nossa instituição estão nos atacando com toda a força que lhes é disponível. Isso eu



considero uma atitude criminosa e desumana. Em relação à habilitação de controladores sem experiência...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vocês são pressionados a aprovar controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Somos, somos, e controladores...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana Genro...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu vou fazer só um breve relato. Quando eu trabalhei em Porto Velho e eu era instrutor, um dos membros do conselho de homologação, eu segurei durante um ano mais ou menos a homologação de um controlador de tráfego aéreo. Ótima pessoa, meu amigo, só que não tinha condições de ser controlador porque ele sofria do problema de gagueira, e isso a olhos vistos. No mês que eu saí de Porto Velho, ele foi homologado. Hoje ele está trabalhando. Por mim, ele não seria homologado, mas a pressão que existe é muito grande. Hoje se fala em números, e não em qualidade de quem presta o serviço.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo à nobre Deputada Luciana Genro a participação, concedo a palavra ao primeiro inscrito, o nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 12h6min e terminando às 12h16min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom dia, Sr. Carlos Trifilio. Muito obrigado pela sua presença.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Bom dia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sargento Carlos Trifilio, nós vivemos uma crise no setor aéreo a partir do acidente da Gol no ano passado, e já se vão 11 meses. A primeira pergunta que eu gostaria de fazer, e não serão muitas, seria a seguinte: o que mudou no sistema de lá para cá?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mudou o apoio que nós deveríamos ter do nosso empregador, da Aeronáutica. Após o acidente da Gol, quando começaram as pressões externas, o Comando da Aeronáutica se isentou de qualquer culpa, de qualquer participação naquele fatídico evento. Então, o que mudou foi que nós tínhamos uma ilusão de que tínhamos apoio e, pouco depois do acidente, vimos que só nós estaríamos lutando inicialmente por nós mesmos.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que o senhor afirma que, em 11 meses de crise, nada mudou? Do ponto de vista do sistema, do aperfeiçoamento...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Para melhor, não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... da estrutura, não mudou?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Para melhor, não, Excelência. Mudou para pior, com a criação dessas novas rotas pela Aeronáutica, a colocação de oficiais dentro da sala de controle, oficiais que... excelentes oficiais aviadores, mas que não têm o mínimo conhecimento da área.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que mudou, mas mudou para pior?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Para pior.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quais são os pontos que mudaram para pior, Sr. Carlos Trifilio?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O afastamento de controladores com experiência técnica e operacional comprovada; a inserção de controladores sem formação, que seriam os controladores de defesa aérea, no sistema de gerenciamento da aviação geral e a inserção de controladores habilitados pela aviação em geral na defesa aérea. Fizeram uma troca de inexperientes. Temos hoje controladores inexperientes fazendo o controle da aviação em geral e temos controladores sem nenhuma experiência fazendo a defesa aérea.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Agora, o senhor afirma aqui que a diferença entre o controlador civil e o controlador militar é de que o civil, ou melhor, o militar junta os aviões para poder enfrentar combates e o civil separa os aviões. É isso mesmo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O controlador da defesa aérea, que é um controlador militar, é um sargento da Aeronáutica, ele trabalha unindo os aviões, que é justamente a interceptação. O treinamento deles é todo esse. O controlador da aviação geral, que aí pode ser sargento, pode ser um civil da INFRAERO ou do Grupo DACTA, a função dele é manter a separação, é manter um afastamento seguro entre as aeronaves.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, é um treinamento feito exatamente na direção contrária?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Totalmente oposta. A formação básica é a mesma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso coloca em risco, ou melhor, agrava a situação de risco dentro do controle aéreo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, eu diria para o senhor... Esse é o caminho natural. Se estivéssemos vivendo hoje com as mesmas regras vigentes no País na época do acidente com a aeronave da Gol, se não fossem implementadas essas normas absurdas, se V.Exa. me permite, essas normas absurdas implementadas pelo Comando da Aeronáutica, nós estaríamos tendo um acidente atrás do outro, pela falta de experiência dos controladores na prestação daquele serviço. Quero ressaltar que são excelentes homens os controladores da defesa aérea e são excelentes homens os controladores que estão na aviação geral.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tudo bem, mas cada um formado numa direção.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, a nossa formação básica é a mesma, é idêntica, na formação em Guaratinguetá. Após a saída de lá, os cursos são totalmente opostos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Em relação a essas rotas de mudança que foram feitas pela INFRAERO, fale-me um pouco mais sobre isso, por favor.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Pela Força Aérea. A Força Aérea, após a carta branca do Presidente Lula, implementou algumas rotas alternativas, tipo a rota que nós temos na Ponte Aérea, que é o tubulão. E foram criados, me parece, mais 3 tubulões pelo País, ligando São Paulo para o Nordeste, São Paulo para Belo Horizonte; e o outro, se V.Exa. me permitir, eu não me recordo agora, inclusive pelo meu afastamento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E isso está funcionando, Sr. Trifilio?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Está funcionando.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E funciona bem? É melhor do que era antes?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É até meio contraditório eu falar que está funcionando. Não, não está funcionando. Está lá.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois é.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Está lá. Alguém criou, alguém assinou, determinou, e cumpra-se. Enquanto militar, é "cumpra-se"; se fôssemos controladores civis, jamais faríamos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por que não fariam?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Porque é perigoso. É como eu disse para V.Exa., em nenhum momento controlador nenhum sentou para discutir se isso era viável ou não. Veio uma determinação de cima para baixo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas o senhor disse que está funcionando.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, está implementado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está implementado?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É. Eu fico até constrangido de falar que funciona, porque não funciona, é perigoso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É perigoso? O senhor acha que é mais perigoso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Para V.Exa. ter uma idéia, antes dessa carta branca, o controlador de tráfego aéreo tinha autonomia para implementar controle de fluxo, fechar aeroportos, medidas restritivas que ele julgasse necessárias para manter a segurança. Hoje, quem faz isso é o CGNA.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor considera que o sistema está no limite?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Passou do limite.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Passou do limite?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Os acidentes comprovam isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por que isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Deixaram chegar.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Excesso de pousos e decolagens na mão de poucos controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Má formação, pouco controlador, o sistema que já não está mais eficiente, o aumento de fluxo. Apesar de a Aeronáutica bater sempre que diminuiu o número de vôos, e ela tem como comprovar isso, os aviões estão voando mais. O mesmo vôo que era usado acho que 8, 10 horas no dia, agora estão sendo usados 14, chega a 16 horas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que o sistema está desgastado e operando no limite?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Com recursos humanos, com controladores, técnicos sem preparo, falta treinamento? É isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O sistema como um todo, inclusive a própria gestão do sistema na mão do militar. E hoje temos ainda um agravante, que é o desequilíbrio psíquico dos controladores, por tudo o que está acontecendo. Então, isso aí é um fator agravante.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Carlos Trifilio, o retrato que o senhor me dá de uma situação de crise de 11 meses do sistema é um retrato preocupante, porque...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Muito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito preocupante, pois bem, até porque são 11 meses de crise. E pela sua visão, que conhece o problema, representa um setor importante do sistema de controle de tráfego, fica claro para mim, neste momento, que os problemas se agravaram, ao invés de se resolverem.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, não houve uma gestão competente do sistema, de maneira que pudesse aliviar a situação.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu diria o seguinte — eu queria sua confirmação: essa situação toda, ela mascara uma situação? A questão como está colocada hoje está mascarando uma situação, ou seja, está acobertando uma situação explosiva interna dentro do sistema?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Olha, eu acredito que sim. Nós tivemos o acidente em 29 de setembro, se eu não erro a data. Passaram-se alguns meses, eu dei a entrevista falando que a situação poderia piorar, novos acidentes poderiam acontecer. Tivemos outro. Independente do que tenha sido a causa do acidente da TAM, tivemos outro acidente, que manchou novamente a questão de segurança do País. Ontem, nós tivemos outro quase acidente em Porto Alegre — não sei se já chegou para o senhor —, onde uma aeronave da TAM quase pousou em cima de uma aeronave da BRA. (*Pausa.*) O papel da Força Aérea neste momento vai ser negar tudo isso...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – O senhor sabe a razão disso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - ...só que os acidentes vão comprovar que o sistema é falho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor sabe a razão disso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu tenho aqui um extrato da *Folha Online*: “Avião da TAM arremete antes de pousar em Porto Alegre”. Aí fala que o avião que vinha de São Paulo a Porto Alegre. Quando se aproximava no Aeroporto Salgado Filho, na madrugada de segunda — estava a cerca de 500 pés de altitude, 150 metros da cabeceira —, não recebeu autorização da torre de controle e fez a... iniciou a arremetida. Em nota, a TAM disse que “o comandante (...) julgou não haver separação adequada com outra aeronave que estava na pista e iniciou processo de arremetida para realizar novo procedimento de pouso”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O jornal *Correio Braziliense*, Deputado...

O SR. CARLOS TRIFILIO - *Folha Online*, está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) -... Vanderlei Macris, diz aqui que, “segundo a Aeronáutica, a decisão do piloto de arremeter se deu quando a aeronave estava a aproximadamente 500 pés da pista, o que equivale a 170m de altitude. O trem de pouso já tinha sido acionado, mas o avião não estava autorizado a pousar”. Essa é a versão — pelo menos a que está no jornal — da Aeronáutica, a aeronave não estava autorizada a pousar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E eu estou...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, eu só...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação a esse caso, para não passar em branco, já que foi levantado aqui, eu estou apresentando hoje, Sr. Presidente, um conjunto de requerimentos pedindo informações à Aeronáutica, à TAM, à BRA e à INFRAERO sobre este incidente: os relatórios de perigo, os apontamentos que foram feitos nas torres, até para que se esclareça bem o que de fato aconteceu, já que o fato de arremeter, ele é um procedimento normal e está previsto enquanto procedimento de segurança de vôo, mas nós precisamos saber em que condições isto aconteceu, de que forma aconteceu, o que levou a este arremetimento e tal, e de quem é a responsabilidade por esta situação.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite, não é um procedimento normal; é previsto, mas não é normal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu digo que ele é previsto como sendo...

O SR. CARLOS TRIFILIO - É previsto, mas não é normal. Não é para acontecer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA -... possível de realizá-lo, então.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso, é possível de ser realizado, mas não é normal. A normalidade é que o avião venha e pouse.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CARLOS TRIFILIO - Exato, isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris, V.Exa. terá mais 2 minutos, porque V.Exa. foi interrompido.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu ia solicitar. Agradeço a V.Exa.

O senhor disse, Sr. Trifilio, que há problemas de equipamentos com concepções diferentes, problemas de concepção, e que em Manaus era 20 o número de consoles, mas está operando com 12, é isso? Eu entendi corretamente?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A SIT é uma console para as freqüências. A previsão, pelo que me passaram, é que se tivessem 20 canais de freqüência nessa SIT.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Vinte canais de freqüência.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso, para atender à demanda. É um espaço aéreo muito grande.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E está operando com 12, é isso?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Opera com 12.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Diga-me qual é a repercussão disso no sistema?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Você tem menos frequências para poder falar com as aeronaves. Então, a área coberta por uma determinada frequência, ela se torna elástica. Então, você tem que atender dentro daquela aérea toda. Às vezes não é tão eficiente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não leva em conta a questão de segurança, é questão de eficiência apenas. Ou há problema de segurança?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Torna-se deficiente, afeta a segurança. Qualquer coisa falada em relação a tráfego aéreo, a aviação, que não atende às necessidades vigentes afeta a segurança.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.

Outra coisa que me chamou a atenção aqui é que o senhor disse que não existem mais relatórios e que o livro foi retirado.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E não existem mais relatórios.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E que os reportes são feitos para oficial de sala. São verbais, esses reportes são verbais?

O SR. CARLOS TRIFILIO - São verbais.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não são mais por escrito?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O controlador de tráfego aéreo que, no caso, era o supervisor, ele tinha autonomia para fazer o reporte. Hoje em dia ele não tem. Ele chama um oficial de sala, normalmente... ou um tenente...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que nós vamos ter aqui, na CPI, se tivermos de buscar informações hoje sobre os reportes ou relatórios, nós vamos ter uma diminuição desses relatórios, porque, a partir de agora, dessa decisão, eles estão sendo feitos de maneira verbal e não por escrito, como antes?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mais diminuído do que já era antigamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.



O SR. CARLOS TRIFILIO - Boa parte dos relatórios não (*ininteligível*)...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Para terminar, Sr. Presidente.

O senhor citou uma frase: "*Tamanha irresponsabilidade com a vida humana*".

O que o senhor quis dizer com isso, Sr. Trifilio?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, não fui eu, foi um colega.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, a frase que o senhor citou.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Está no Livro de Ocorrências do Controle de Aproximação de São Paulo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A que ele quis referir-se?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Que as normas implementadas ou impostas pelo Comando da Aeronáutica, elas feriam gravemente a segurança de quem está voando.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso está num relatório?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tem, é uma página e meia, mais ou menos, lançado no livro.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – O senhor sabe especificar que livro é esse?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Livro de Ocorrências do Controle de Aproximação de São Paulo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu gostaria de solicitar que nós tivéssemos acesso a essa informação. Eu vou apresentar também um requerimento. Como é que eu posso localizar isso dentro da... É São Paulo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É, no Controle de Aproximação de São Paulo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Controle de Aproximação de São Paulo. O senhor tem a data disso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Acho que é dia 19 de junho ou julho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem fez esse reporte?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O supervisor da equipe.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O supervisor?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Da equipe.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Da equipe. Quem é?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Um suboficial da Força Aérea. Eu relato o nome e passo aqui, se V.Exa. me permitir.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. Se V.Sa. puder, eu gostaria muito.

Sr. Trifilio, eu gostaria de agradecer. Suas informações são importantes para que a gente possa fechar a nossa visão sobre o sistema de tráfego.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Agradeço também.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Para concluir, o senhor está em São Paulo agora?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu sou lotado no DTCEA São Paulo, Controlador do APP São Paulo, só que eu estou na Base Aérea, na Estação de Telecomunicações Militares.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não está no controle, então, não está no controle. Tem conhecimento sobre o excesso de pouso e decolagem no aeroporto?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu estou afastado, então fica difícil, mas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.

Obrigado, Sr. Presidente. Eram as perguntas que eu gostaria de fazer.

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

Eu quero fazer uma comunicação aos nobres membros desta CPI: a Presidência da Câmara comunica-nos o deferimento do nosso pedido de prorrogação do nosso prazo para o dia 30 de setembro. Faz isso de ofício, *ad referendum* do Plenário, segundo explica aqui, baseada numa decisão já tomada no passado pela Comissão de Constituição e Justiça. O Presidente teria poderes para tal, desde que referendado posteriormente pelo Plenário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA Será apresentado na sessão do dia 26/10.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dito isso, vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Pepe Vargas, começando às 12h21min e terminando às 12h41min.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Srs. Deputados...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perdão, 12h31min.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS -... antes de fazer qualquer pergunta ao depoente, eu queria dizer ao Sr. Trifilio que tenho um profundo respeito pela atividade que o senhor exerce, bem como dos seus colegas de profissão. Sem sombra de dúvida, trata-se de uma função de alta relevância para a sociedade e muito importante, porque, como o senhor mesmo disse, os senhores são os anjos da guarda de quem está voando. Agora, eu não compreendo por que o senhor tem dificuldade em admitir que a categoria também reivindica questões salariais. Por que eu digo isso? Porque eu acho que não há problema nenhum. Toda entidade de cunho associativo, seja uma associação, seja um sindicato, seja uma federação, que defende os interesses de uma determinada categoria profissional, independente da categoria que seja, é da natureza dela também se preocupar com essas questões dos salários. O binômio melhores condições de salários, melhor dizendo, melhores condições de trabalho e melhores salários é da natureza de toda entidade associativa. Não há problema nenhum, não é pecado. Não vejo por que a entidade dos senhores dizer: *“Olha, nós também queremos, como todos”*. É da própria natureza humana sempre querer evoluir nesse sentido.

Por que eu digo isso? Porque fica um pouco inverosímil a idéia de que os senhores lutam só por melhores condições de trabalho, para mais segurança, embora eu reconheça que os senhores lutam por isso. Então, não vejo por que o senhor fazer essa negativa, porque não é problema nenhum. Inclusive, não é crime.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite a resposta, eu sou militar há 20 anos. Sou doutrinado, eu e meus colegas; temos paixão pelo tráfego aéreo, mas, doutrinados como militares. Em nenhum momento o senhor vê militar falando de salário. Nosso serviço, enquanto militar, é servir à Nação, independente de retorno financeiro em cima disso. Então, enquanto eu estiver Presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo, em momento algum V.Exa. ou qualquer outro vai ouvir-me falar de salário. Nosso foco é segurança, somente segurança. Se V.Exa. achar por bem que, para se ter segurança, faça um projeto para dar um aumento de salário para os controladores, aí fica a critério de V.Exa. Eu, Carlos Trifilio, não admito, não falo em salário, não admito o salário, porque não é o foco.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas a categoria almeja também melhores salários.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Desconheço. Não me falaram isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nunca lhe chegou nenhuma solicitação dessa categoria?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A minha conversa com todos os representantes é focada em segurança. Salário não é o nosso foco.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. O senhor, há pouco, fez menção de que acha que a mudança de comportamento do Governo — que antes buscava a negociação — para uma opção por aplicação, digamos assim, daquilo que o regulamento disciplinar da Força Armada propõe deveu-se pela pressão, o senhor falou, de generais ou de brigadeiros, que fosse.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não considera que essa mudança de posição possa ter havido por pressão da sociedade, em função de estar cansada com os atrasos, em função do movimento de operação padrão ou assemelhado que vinha sendo...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, o retorno que nós temos não bate com a declaração de V.Exa. Acreditamos, sim — e defendo isso até o meu último suspiro —, que foi uma pressão dos Comandantes da Aeronáutica. Entendo o posicionamento deles, entendo o posicionamento do Presidente da República.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, obviamente não sou ingênuo a ponto de imaginar que o Comando da Aeronáutica não estivesse a exigir também a aplicação dos regulamentos disciplinares.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tem que... (*Ininteligível*).

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas também não sou ingênuo a ponto de não compreender que havia uma enorme pressão da sociedade exigindo que também o Governo tomasse medidas, por conta dos movimentos que vinham sendo realizados. E, a propósito disso, queria fazer a seguinte pergunta: o senhor acha que a atividade de controle do tráfego aéreo, por envolver aspectos de segurança, entre outras questões, é compatível com o exercício de greve?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Com o exercício de greve, enquanto militares, não. Agora, qualquer entidade civil é constituída...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É o mesmo numa entidade civil.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, o mundo inteiro opera com controladores de tráfego aéreo civis, e nós não temos notícia de paralisação do tráfego aéreo mundial.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Veja bem, eu sou médico. A minha categoria pode fazer greve, mas, se ela faz greve, ela tem que garantir atendimento de urgência, porque vidas de pessoas que estão em risco.

O SR. CARLOS TRIFILIO - As funções essenciais, elas têm uma legislação específica, e o tráfego aéreo, como tal, é essencial também, e seria regulamentado pela mesma lei. Acredito no seguinte: não existe motivo para que nenhum trabalhador faça qualquer tipo de movimento reivindicatório, quiçá a greve ou a operação padrão, como se deseje nominar, se as condições de trabalho condizem com sua expectativa. Então, não vejo problema em tornar o sistema civil, porque não vejo...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas, no sistema civil, o senhor acha que deve haver uma regulamentação que garanta um atendimento minimamente seguro, independentemente dos movimentos justos de reivindicações que a eventual categoria possa fazer?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor falou também, há pouco, que considera que o sistema de controle do tráfego aéreo está menos seguro do que era em uma ocasião e que isso, pelo que entendi, estaria menos seguro por conta de que houve retirada de controladores. É isso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Quer dizer que não seria, então, por problemas de equipamentos?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Também, Excelência, é um conjunto de coisas. Frisei muito a retirada dos controladores porque sou um deles, e temos vários controladores experientes que estão afastados por serem militares. Se fosse uma instituição civil, não teriam sido afastados.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Para o sistema de controle de tráfego aéreo poder funcionar, é necessário o concurso de várias atividades profissionais.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor poderia nominar para nós quais seriam essas atividades, além dos controladores, que é o caso de V.Sa.?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O controlador de tráfego aéreo, que é o que está na ponta da linha; temos os técnicos que dão manutenção ao sistema de radares; os técnicos que dão manutenção ao sistema de frequências; temos o AIS, que é quem recepciona o plano de vôo; temos o meteorologista, que faz a previsão do funcionamento; temos o comunicação, que remete os rádios, os planos, para diversos locais; e, inclusive, os administradores, que não podemos trabalhar sozinhos. Tem o pessoal da eletricidade, sistemas elétricos, que mantêm o funcionamento.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - No sistema atual, mesmo que de forma aproximada, percentualmente, quantas dessas atividades são executadas por civis? Número de pessoas, eu falo.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E quantos por cento seriam, no conjunto dessas atividades? Não falo exclusivamente de controladores. Mesmo que seja de forma aproximada, sem... Reconheço que o senhor não vai ter condições de dar com exatidão.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Num chute, acredito que umas 2 mil pessoas estariam envolvidas, civis.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Civis?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E militares?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Ah, militares tem bem mais. (*Risos.*) Não saberia precisar esse número para o senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A grande maioria dessas atividades são exercidas por militares?

O SR. CARLOS TRIFILIO - São militares, são militares.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - *O.k.* Então, numa hipótese, digamos, de transição da administração militar do sistema de controle do tráfego aéreo para uma administração civil, como na maioria dos países do mundo, como ficariam essas atividades? Os senhores propõem que apenas os controladores de vôo passem para a atividade civil...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, não.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... ou todos esses profissionais?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A nossa expectativa é a de que o sistema de proteção ao vôo todo passe para uma entidade civil, Controladores, meteoros, administradores, alguns oficiais da FAB que fariam o gerenciamento, porque nós não temos ainda controladores formados para poder fazer gerenciamento do sistema. Então, a nossa expectativa é a de que passasse o conjunto todo, seria o SISCEAB todo. E cabendo à Força Aérea a execução da defesa aérea, que é a atividade-fim dela. A legislação não prevê que a Aeronáutica faça o controle de tráfego aéreo e, sim, a proteção do espaço aéreo brasileiro. Então, o que nós pedimos, o nosso anseio é esse. Só que, hoje, nós esbarramos num problema. Não posso falar para V.Exa. que o anseio do meteorologista, do oficial de comunicações seja esse. Tá? Eu sei por conversas informais, só que eu não represento essa categoria, eu falo em nome dos controladores de tráfego aéreo. A deles, eu garanto para V.Exa.: a expectativa é de que se passe para uma agência civil e que tenhamos a união de legislação. Hoje, eu tenho o controlador civil, o controlador militar, que é a grande maioria, e o controlador DACTA, que é o civil vinculado ao Comando da Aeronáutica. Nós pedimos a união numa coisa só, mas enfatizo que os outros membros do SISCEAB também têm esse anseio. Só que eu não posso falar em nome deles.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sim, mas, no modelo, digamos assim, concebido pelos senhores, então, todas essas atividades profissionais que envolvem um número...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Passariam.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... de técnicos de várias áreas passariam para uma agência civil?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Essa seria a proposta em que os senhores trabalham...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... e não exclusivamente os Controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, não exclusivo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Pepe Vargas...?

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - *O.k.* Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Eduardo Cunha. Não estando presente, nobre Deputado Ivan Valente, começando às 12h32min, terminando às 12h42min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sargento Trifilio, a primeira pergunta que queria fazer é a seguinte: tenho sentido uma clara intenção dos setores militares de atribuir — e uma parte da mídia também — às associações e também aos controladores como um todo a responsabilidade por panes, deficiências etc., como a parada do dia 30. Inclusive, o depoimento do Ministro da Aeronáutica aqui foi muito duro contra os controladores de vôo. Queria saber como os senhores estão vendo seu futuro, ou seja, como os senhores, que presidem as associações e tal, que desdobramento tem a situação dos senhores?

Queria que as respostas fossem mais ou menos curtas, porque tenho outras perguntas para fazer, está bem?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Bom-dia, Excelência. Pelo andar das coisas e o direcionamento que é dado até o presente momento, a expectativa de futuro nossa não é muito boa. Agora, como já falei aqui, estamos depositando todas as fichas, a confiança no Ministro Nelson Jobim. Acreditamos que ele pode fazer um ótimo trabalho à frente do Ministério da Defesa e dar um direcionamento para a nossa situação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas eu queria saber exatamente isso. Por que os senhores estão jogando tanta ficha no Jobim? Porque entendi o seguinte, que o Ministro Waldir Pires, em determinado momento, endossou a posição de desmilitarização do tráfego aéreo civil e, depois, a verdade é que o



Governo recuou, porque os Comandantes militares bateram na mesa e o Governo recuou, e o Ministro ficou pendurado na brocha, como se diz.

Então, eu queria entender o seguinte: por que o Ministro Jobim teria mais autoridade? Ele peitaria os Comandantes militares?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É, pelo histórico dele, pelo que a gente conhece e o agravamento da crise depois de um novo acidente, nós acreditamos que a postura dele vai ser de assumir, de fato, o cargo. Ele é Ministro da Defesa, comandante dos militares, não tem como ser diferente!

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que ele vai assumir como Ministro da Defesa, chefe dos militares?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É, é o papel dele, é o papel dele. Sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E, segundo, ele defenderia a desmilitarização também?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Nós estamos trabalhando num projeto para ser apresentado por uma equipe técnica ao Ministro Nelson Jobim e queremos direcionar esse parecer — não é? — fazê-lo ver que uma das soluções para a crise seria justamente a desmilitarização do sistema.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria perguntar o seguinte: essa informação que o senhor passou aqui sobre a questão da retirada, dos controladores de vôo, da possibilidade de feitura dos relatórios de perigo, de incidentes e quase acidentes e a retirada do próprio livro, para passá-la a um oficial que filtra, o que significa em termos de segurança de vôo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso é uma coisa muito grave. Tem aqui... Em Recife, os incidentes que estão tendo nas rotas aéreas. Em julho, nós tivemos uma aeronave de Fortaleza para o Galeão que conflitou com outra de Salvador para o Galeão. Subiam as 2 para o mesmo nível — 310 —, próximo a Ilhéus. Elas passaram com a separação de 200 pés e uma milha. Ou seja, no jargão nosso, no meio, passaram dentro. Eles trocaram de tripulantes durante esse fato. E os controladores de tráfego aéreo foram intimidados a se calar, a não se pronunciar. O único argumento, apesar de falho, o único instrumento que nós tínhamos, seriam os livros de ocorrência e os relatórios de perigo. Os relatórios de perigo, há um bom tempo, eles não seguem o caminho que deveriam, e somos pressionados a nem a



fazer reporte disso. Quando o controlador fala muito, ele questiona muito, a autoridade chega próximo, bate no ombro: *"Você está querendo confusão"*.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso está acontecendo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sempre aconteceu, Excelência. Não é a primeira vez que eu sou afastado; eu tive um problema com um oficial da Força Aérea, quando eu estava em Porto Velho, porque ele nos colocou para fazer curso de sobrevivência na selva e, quando nós retornamos, ele nos colocou na posição de controle de tráfego aéreo. Eu, à época, achei isso um absurdo — e considero ainda um absurdo — e o questionei. Aí, ele me deu como prêmio, pela minha ousadia de questioná-lo, 10 dias de prisão. Ainda foi bom comigo, porque ele não deu sem fazer serviço e me colocou, eu e mais 3 colegas, na base aérea, apesar do nosso efetivo ser curto.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu considero essa denúncia umas das mais graves que têm sido feitas aqui. Porque se não temos os reportes efetivos do que pensa o censor principal, que recebe na Torre de Controle ou na aproximação os detalhes de perigo, de incidentes e quase acidentes etc., não temos a dimensão do que está acontecendo. É muito grave essa questão.

Então, eu queria perguntar, a partir daí, a seguinte questão: o CGNA assumiu... Eu quero entender o seguinte: eu tenho aqui, Sargento Trifilio, a lista do dia 16, com todos os comunicados de pista escorregadia. É o mesmo dia da derrapagem do Pantanal; é o mesmo dia do Comandante Brosco, que também quase saiu da pista.

Eu queria entender o seguinte: V.Sa., como controlador — e uma resposta bem direta —, antigamente, tinha direito de fechar a pista?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tinha.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Fechava a pista?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tinha.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agora, o que se faz?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Agora, temos de consultar o procedimento atual. Em chuva, em Congonhas, solicitar à INFRAERO a medição da lâmina d'água...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Espera um pouquinho só, eu estou ouvindo muito pouco o sargento. Peço ao som que levante o volume e, ao



Presidente, que peça um silêncio maior. Eu não estou conseguindo ouvi-lo. Pois não, sargento.

O SR. CARLOS TRIFILIO - É solicitado à INFRAERO que faça a medição da lâmina d'água; vai um carro até a pista faz essa medição, e, conforme a regulamentação, se estiver acima de 3 milímetros, a Aeronáutica determina a suspensão.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim. Mas isso, antigamente, não era feito assim.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Antigamente, o controlador é que, pela sua experiência, ele determinava o fechamento, o controle de fluxo e tudo mais. Hoje, a decisão cabe ao CGNA. O controlador passa a informação ...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E o representante do CGNA está na Torre de Controle?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Está no Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas como é que ele vai fechar a pista de Congonhas se ele está no Rio de Janeiro?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, como sargento, eu cumpro a determinação. Não sei como.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor tem de consultar o Rio de Janeiro, o CGNA do Rio de Janeiro, para saber se fecha a pista?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso. Aí, um oficial da Força Aérea me determina o que tem de ser feito.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor, como sargento e controlador, fecharia a pista de Congonhas, nesse dia, dia 16?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim. Com certeza.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu não teria nem aberto.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado, Sargento.

Terceira questão. Eu queria também perguntar o seguinte: os senhores têm a lista do dia 30, do fatídico dia 30 de março? Os senhores foram acusados de motim, e também toda a imprensa divulgou que os oficiais largaram seus postos.



O SR. CARLOS TRIFILIO - Está registrado em livros de ocorrência, em documentos divulgados pela própria Força Aérea e em nota do Brigadeiro Saito e seu Estado Maior.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Que houve abandono de posto pela oficialidade?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É. A nota do Brigadeiro Saito fala da retirada imediata do tráfego aéreo da gestão da Força Aérea, e os oficiais da Força Aérea têm registrado, no livro do CINDACTA I, aqui de Brasília, que um oficial relatou que estava saindo e que os controladores, a partir daquele momento, estavam subordinados diretamente à Presidência da República. Telefones operacionais, acredito eu, que ainda têm gravação de oficiais da Força Aérea mencionando em relação a esse assunto: a retirada da Força Aérea da gestão do sistema de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso foi uma determinação de cima, então?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Acredito que sim. Não posso provar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria pedir à CPI, então, que encaminhasse. Nós vamos propor um requerimento pedindo à Força Aérea que nos forneça essa decisão e, se não houver uma resposta, eu pediria a quem tem a informação que nos forneça o nome dos oficiais que abandonaram os seus postos, se não for fornecido pela Força Aérea.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu tenho, Excelência....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 1 minuto, Deputado.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu tenho algumas, não estão aqui comigo, mas eu passo para a CPI algumas cópias de documentos emitidos pelos oficiais de Salvador versando sobre a desvinculação do tráfego aéreo da gestão da Força Aérea, após o dia 30, falando que, a partir de segunda-feira, controlador entrava à paisana; devolver crachá de identificação e os armários que são pertencentes à Força Aérea.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso está em registro de...



O SR. CARLOS TRIFILIO - Está registrado e assinado por um major da Força Aérea brasileira.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pode mandar isso para a CPI?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Posso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Se o senhor tiver aí, então, poderia nos mandar em seguida?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não está comigo. Mas eu providencio.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu tenho 1 minuto só, queria fazer uma última pergunta, sargento Trifilio, que é o seguinte: mo acidente da Gol, em Brasília, quando o avião passou por aqui, houve várias dificuldades de contato do avião com a Torre de Controle de Brasília — com o Centro de Controle de Brasília. E 19 tentativas foram feitas, 7 do avião, do comando aqui, do Centro de Controle de Brasília, o CINDACTA, para a aeronave Legacy, e 12 no sentido contrário. Eu tive uma informação de que, no CINDACTA I, em Brasília, tem um equipamento chamado SELCALL, que é um alarme. Em caso de não funcionar nenhum contato, ele dispara um alarme, no CINDACTA, e ele emite um sinal daqui de Brasília que toca na cabine do Legacy. É um alarme de última instância para o avião mudar de rota ou de nível.

Esse sistema existe no CINDACTA? Os controladores estão treinados para operar esse sistema. O senhor sabe disso?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Esse sistema é o SELCALL é acoplado ao sistema de HF, que são frequências que são disponibilizadas para fazer contato. A legislação permite que, em áreas de rota, se a aeronave dispuser do sistema seletivo de chamada, que é o SELCALL, ela pode ficar ausente da escuta do órgão de controle. Isso está previsto na legislação. Eu digo, sem medo de errar, que 90% do efetivo do CINDACTA I, dos controladores do centro, desconhecem esse equipamento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas ele existe no CINDACTA I?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Existe. Fica na Sala de Plano de Vôo, que é uma sala...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sala de Plano de Vôo?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Isso. É uma sala ao lado da Sala do Controle. Eu conheço esse sistema, o funcionamento, porque, no período em que eu trabalhei em Porto Velho, nós fazíamos uso disso devido à deficiência de comunicação, e lá nós trabalhávamos sem radar, não tinha radar instalado. Só veio a ser instalado com a criação do SIVAM.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha então que se esse sistema tivesse sido acionado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ...nós poderíamos ter evitado o choque das aeronaves.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Seria. Mas, mais do que isso, Excelência, um grande problema que nós temos, nos órgãos de controle, é que as frequências são publicadas de acordo com o setor que a aeronave está voando. Então, ficaria fácil para o piloto verificar na carta de vôo: "Ah, eu estou em tal lugar, aqui, a frequência do centro de Brasília é tal", só que os problemas de frequências são tão recorrentes, que as frequências publicadas não condizem com a que está sendo usada.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas esse é uma frequência especial?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Essa é. É um equipamento aparte da frequência ali dos controladores que emite um alerta dentro da cabine da aeronave, e o piloto faz a...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, chegaria à aeronave?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Chegaria... e a aeronave faz o contato com o órgão de controle. Teoricamente, chegaria.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vou pedir para o Relator, Sr. Presidente, só para concluir, pedir ao relator que nós fizéssemos um requerimento de informação, e aprovássemos hoje mesmo, a respeito da existência ou não desse sistema SELCALL no CINDACTA I de Brasília e se os controladores de vôo foram treinados para operá-lo, uma frequência especial que tocaria na cabine de qualquer avião que fosse acionado e poderia romper a barreira de 19 contatos não viabilizados. Eu vou fazer esse requerimento. Pediria que a CPI apoiasse no período da tarde.

Obrigado, Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Ivan Valente, passo a palavra ao nobre Deputado Vic Pires, começando às 12h45 e terminando às 12h55.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, V.Exa. me perdoe, eu não assisti o depoimento do sargento, eu não estava aqui. Eu estava atendendo a minha filha no setor médico, e ela teve de ser internada. Mas eu cheguei agora aqui e eu gostaria de fazer uma pergunta ao sargento. Sargento, o senhor entrou quando na Força Aérea?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Um de fevereiro de 1988.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De 88?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor entrou por quê?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu fiz o concurso, fui aprovado e ingressei nas fileiras da Força Aérea.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quando o senhor entrou, o senhor sabia como era o regimento, como é que era a Força, como é que era a hierarquia?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Muito pouco, Excelência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não sabia?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, muito pouco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não teria de saber?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Normalmente, não, Excelência. Por ser um emprego estável, muita gente presta o concurso para se tornar um funcionário público, independente da condição que vai encontrar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, quando o senhor virou militar, o senhor fez o juramento à Força, o senhor fez a hierarquia?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Fiz, aí eu tomei conhecimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor tomou conhecimento?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, sim, existe a primeira semana... a primeira semana, não, a quarentena, que a gente é adaptado a isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estou lhe perguntando isso, porque nessa crise aérea, outro dia, o Brasil inteiro viu uma entrevista que uma moça de 28 anos deu à Rede Globo de Televisão e a alguns outros jornais, eu acho,



de que ela, nessa greve lá do Estado de Alagoas — e ela quase que acertou — iria morrer 2 dias depois, com a greve dos médicos lá. E eu vejo isso, assim, um paralelo muito grande, Presidente, com essa paralisação desse setor aí dos controladores aéreos, que é um setor muito importante, que mexe com vidas.

Então, eu acho, eu dou a minha opinião aqui como Parlamentar, e existem movimentos e movimentos, mas os senhores jamais poderiam fazer movimentos. Eu não estou aqui para defender “a”, “b” ou “c”, mas defender os usuários do sistema aéreo, aquelas pessoas que estão dentro dos aviões e não têm culpa e não têm por que passar por isso, porque os controladores de vôo param o Brasil quando querem, quando acham que devam parar o Brasil. E, de um tempo para cá, foi isso que nós vimos, essa movimentação feita pelos controladores de vôo que descobriram, da noite para o dia, que podem parar o Brasil — e pararam. Pararam.

Acho que a hierarquia da Força Aérea tem de ser seguida, acho que, quando os senhores entram e fazem o juramento, é como nós aqui, Deputados, que temos o Regimento Interno e que temos de cumprir esse Regimento Interno. Quantas vezes aqui me deu muita vontade de passar informações para a imprensa, mas, por conta do Regimento Interno, eu, como Parlamentar, não poderia passar, por conta dos documentos secretos que vêm da Força Aérea Brasileira. E eu tenho cumprido isso. Às vezes, me dá muita vontade de passar informações que eu acho que devam ser passadas, mas eu acho que V.Sa. deveria pensar muito mais nisso, nessa hierarquia ou, então, sair da Força, ou então sair da Força, porque é a mesma coisa, se eu não aceito aqui, eu saio como Deputado.

Eu gostaria que o senhor fizesse, dentro do que o senhor pode fazer, alguma observação ou até me respondesse claramente, sem nenhum tipo de problema, sobre essa minha colocação.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Bom-dia, Deputado, obrigado pela colocação. Se V.Exa. me permite discordar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode discordar, sem problema nenhum.

O SR. CARLOS TRIFILIO - ... eu prefiro ser taxado de indisciplinado do que de assassino. Todos os momentos em que os controladores fizeram qualquer tipo de



operação, paralisação, e não greve, como V.Exa. colocou, eu discordo do termo, se V.Exa. me permite...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para mim, paralisação e greve são coisas muito parecidas. Então, me permita trocar por paralisação, que, para mim, não deixa de ser a mesma coisa.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Então, em todo momento que nós fizemos algum tipo de... tomamos algum tipo de atitude restritiva, foi visando à segurança. Eu prefiro que o senhor pegue o avião aqui e vá para a sua casa, depois de passar 5 horas no aeroporto ao senhor chegar lá, fazer o seu *check-in*, embarcar e correr o risco de bater no ar. Eu prefiro que o senhor fique com raiva de mim por causa disso ao senhor não poder nem ficar com raiva, porque vai estar morto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas e por que vocês não fizeram isso antes?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Quando antes?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes. Esse acidente aconteceu ano passado. Do ano passado para cá... Estou lhe falando isso... Eu não sei se o senhor estava, eu não lembro, mas eu estive lá no CINDACTA e fiquei abismado. Eu fui para lá com uma impressão muito contrária à Aeronáutica, muito chateado, vamos assim dizer, com a Aeronáutica, achando que tudo estava quebrado, tudo estava podre e acabado lá dentro. Quando eu cheguei lá, para minha surpresa, eu estive vendo... acompanhei sozinho um console lá de trabalho, e a controladora de vôo e o colega lá disseram que não estavam enxergando um determinado ponto, que estava fora de foco. Eu me abaixei, vi, estava dentro do foco. Chamei o supervisor, ele disse que estava dentro do foco. Enfim, chamei o Presidente, o Relator, os 2 foram lá... E olhe, eu sou oposição. Mas a Força Aérea tem que ficar acima de Governo e Oposição, é uma questão de Estado. Então, eu fico muito à vontade para falar isso, porque eu poderia até dar corda, como oposição, e dizer que estava tudo quebrado, tudo fora de foco, mas não estava.

Depois, nós nos reunimos lá dentro com o Presidente, com o Relator e com os controladores de vôo, e eu fiquei muito chateado com o que eu estava vendo, porque, ali, claramente, eu estava vendo um movimento por aumento de salário, aumento de salário. Mas foi o que eu vi e o que todos os Deputados que estavam ali



viram, aumento salarial. Ali havia uma briga por aumento salarial. E, por conta disso, se fez uma operação padrão para não enxergar o que podia ser visto, para uma série de coisas. Eu não gostaria que o senhor me visse aqui como Deputado defendendo a Força Aérea...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu estou aqui defendendo a Força Aérea.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...mas eu defendo a Força Aérea também...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...mas nem defendendo o Ministro ou o Ministro da Defesa, mas é porque eu não vi nesse movimento de vocês uma necessidade de se parar uma aeronave, de se parar um sistema todo porque estava fora de foco ou coisa parecida. Aí eu pergunto: foi da noite para o dia que vocês viram isso? Porque se isso está acontecendo, está acontecendo ao longo dos anos...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pegou o Governo Fernando Henrique, pegou o Governo Sarney, pegou o Governo Lula...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

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

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mas, Deputado, são anos que nós fazemos relatórios, Excelência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então... Mas por que vocês não trouxeram isso de uma forma mais clara no ano passado, no ano retrasado, para a opinião pública, já que existe uma associação ou sei lá. Eu não sei o que vocês... a representatividade que vocês têm. Por que só agora isso, e justamente paralelo a um problema salarial?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite, o senhor acompanhou a operação lá. O senhor deve ter tido acesso à gravação do acidente da Gol. Acredito que V.Exa., como Parlamentar, deve ter visto a mudança de nível. Confere ou a minha informação está errada? Como o senhor...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Informa...



O SR. CARLOS TRIFILIO - Do acidente do Gol com o Legacy, se o senhor chegou a acompanhar a mudança de nível gerada pelo sistema ou o senhor não teve acesso a isso?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, tive.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Então, os controladores que estão ali sentados são técnicos habilitados pela Força Aérea Brasileira, instituição que eu defendo, com certeza, se o senhor me permite, mais do que o senhor, porque sou dela — eu estou aqui fardado. Então, essas pessoas que estão ali têm habilitação para falar se o equipamento está apto ou não. E, apesar de o senhor falar que viu dentro do foco, o Comando da Aeronáutica fez a substituição de todos os equipamentos. Acredito que a Aeronáutica não enxergou como o senhor; deve ter enxergado diferente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, a Aeronáutica enxergou como eu, sim. E eu quero dizer que eu sou tão brasileiro como o senhor e defendo a Força Aérea tanto quanto o senhor. O senhor tem a sua farda aí, mas eu sou brasileiro como o senhor, nasci aqui e a defendo tanto quanto o senhor. Não é a sua farda que vai fazer mais o senhor brasileiro do que eu. Mas o que eu quero lhe dizer é que eu vi e todos os Deputados viram, da CPI...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é verdade?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vic, nem é verdade e não é a primeira vez que se fala em falta de condição aqui. Desde...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A palavra está com o Deputado Vic Pires. Os outros poderão se inscrever e falar no momento oportuno.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não tenho agora. Eu deixei os Deputados..

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero ser solidário aqui ao Deputado Vic Pires, porque eu vi. Fui chamado pelo Deputado Vic Pires para ver aquela situação específica.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. Os Deputados todos que eu chamei viram. Se hoje eu não me lembro quais eram os Deputados... mas o Presidente viu, o Relator viu. E acho que isso, acima de tudo... E nós vimos que



essas mudanças que estavam sendo feitas nesses consoles não foi porque nós vimos ou deixamos de ver. Mas eu vi claramente. Se eu vi, a moça que estava lá viu, os Deputados viram. Mas, enfim, eu pergunto uma coisa: os problemas, então, são só problemas de equipamento? O salarial não existe?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, Excelência...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Salarial também?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, em momento algum... Em momento algum — já falei com o nobre Deputado aqui —, eu vou falar em termo salarial. A nossa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas foi-nos falado na reunião, lá, não é, Relator? Ou não? Não foi falado de problema salarial lá?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu não falei...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, na nossa reunião, lá, no CINDACTA.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Quem falou? Algum representante de entidade, com certeza, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, os controladores que conversaram conosco lá... conosco....

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mas aí o pensamento é livre.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...com a Deputada Luciana Genro, com o Deputado Ivan, com o Deputado Macris. Todos nós estávamos lá.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Se você quer fazer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, por favor, V.Exa. não está com a palavra. Quem está com a palavra é o Deputado Vic Pires Franco.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tenho que cortar todos, estabelecer a ordem.

V.Exa. está com a palavra, descontando 1 minuto, pela intervenção do Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Ivan Valente, eu tenho respeito por V.Exa.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu também tenho, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pela Deputada Luciana Genro, então, nem se fala. Eu tenho o meu ponto de vista, V.Exa. tem o seu...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Nós também temos por V.Exa. Por isso, estamos perplexos diante do seu pronunciamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não precisa ficar perplexa. Eu defendo aquilo que eu acho. Eu não estou defendendo aqui brigadeiro A, B ou C. Eu estou defendendo aquilo que eu acho. O importante é que eles paralisaram o Brasil, o Brasil ficou parado por conta disso, e hoje a gente vê que não está mais acontecendo isso, automaticamente, porque voltou a hierarquia dentro da Força. Isso é uma opinião minha que eu não abro mão.

O SR. CARLOS TRIFILIO - A qualquer preço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora, se tem que se discutir o problema salarial, vamos discutir; se tem que se discutir outros problemas, vamos discutir. Agora, parar o Brasil por conta disso eu sou contra. E vou continuar sendo contra, seja controlador de vôo fardado, seja não fardado. Por quê? Porque está, acima de tudo, a segurança dos brasileiros e também a possibilidade de eles continuarem indo e vindo para onde eles quiserem, no Brasil, o que vocês impediram. É simples.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

Deputado Vic Pires, V.Exa. citou o meu nome, então eu gostaria de dizer: a verdade não tem coloração partidária. A verdade é a verdade. Ela fala por si só. O que V.Exa. disse aqui, agora, neste instante, é a mais absoluta, profunda e cristalina verdade. V.Exa. me convidou...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o que é verdade, Presidente? O que é verdade, exatamente?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O fato... o fato que ele relatou...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Qual verdade?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estou com a palavra, Deputado Ivan Valente. A verdade que o Deputado Ivan Valente... o Deputado Vic Pires acabou de dizer. Ele se dirigiu ao console, todos nós nos dirigimos. Ele se posicionou, achou que não havia falta de foco. Convidou a mim, convidou o Deputado Marco Maia, convidou outros Parlamentares — que também não me recordo quem foi —, e nós vimos claramente que não precisava de muita boa vontade, não. Inclusive, eu dei o meu depoimento aqui nesta CPI que eu tenho 57 anos de idade, não uso óculos, a minha visão não é excelente, e vi com absoluta nitidez. Quanto mais um jovem que estava lá defronte àquela console. Então, eu acho que ficou claro para todos que havia uma predisposição, um posicionamento político em relação a ver ou não ver o que estava na console. A responsabilidade...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A responsabilidade... a responsabilidade...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A responsabilidade é, evidentemente, do controlador. Quando o controlador diz que não está vendo nitidamente, é evidente que se tem que tomar providência, porque ele é a autoridade maior. Agora, não precisa ser especialista... Eu não preciso ser marceneiro para saber que esta mesa é de madeira; eu não preciso ser especialista em vôo e controlador de vôo para saber quando uma leitura está nítida ou não está.

E mais, Deputado Vic Pires, naquela reunião que nós fizemos ao lado, com os controladores e os auxiliares, depois de tantas questões, um se impacientou e disse: *“Eu posso dizer o que acontece, realmente?” “Pois não, pode falar.” “O problema é salarial”*. Eu não me contive e perguntei: *“Quer dizer que se aumentar o salário as consoles voltam ao foco, e o controlador passa a enxergar tudo?”* Não pode ser tratado dessa maneira. Então, na verdade, eu não estou fazendo a defesa nem de A, nem de B. Estou me sentido aqui na obrigação de dar esse depoimento para respaldar as palavras do Deputado Vic Pires...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.



Quero respaldar as palavras do Deputado Vic Pires, porque eu estava presente, e S.Exa. me convocou, me convidou...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na hora, V.Exas. vão falar.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, eu tenho uma prerrogativa como Presidente. Não estou subordinado aqui às ingerências, às posições de V.Exa. Eu posso manifestar a minha posição na hora que eu quiser. E especialmente porque fui citado pelo orador, o Deputado Vic Pires.

Vou passar a palavra, agora, ao Deputado Miguel Martini.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tenho o direito e estou usando o meu direito, a minha prerrogativa.

Começando às 13h, terminando às 13h11min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Está errado, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, a primeira observação é que este assunto já foi tratado aqui, e eu queria novamente invocar o depoimento do Deputado Vic Pires, e até de V.Exa., de dizer que apesar de a controladora dizer que estava fora de foco, ela continuava operando naquele console. Ela estava ainda em operação, apesar de reconhecer que havia falta de foco. Está correto, Deputado Vic Pires Franco? Vou repetir aqui: a controladora que estava olhando o foco, apesar de dizer que estava fora de foco, ela continuava operando naquela console? Estava, Deputado Vic Pires Franco?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, eu sou o depoente? Eu não entendi, S.Exa. está perguntando para mim?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que em outro momento V.Exa. reconheceu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu não estou entendendo. Eu estava...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, eu estou com a palavra e vou usá-la. A controladora, segundo os Deputados especialistas em tráfego aéreo que estavam olhando ali e viram que estava fora de foco, continuava, apesar de fora de



foco, usando o escopo para operação normal. Ela estava operando. Ela não deixou de operar naquele escopo, apesar de reconhecer que não estava em perfeito estado de operação. Então, esse é o primeiro registro que preciso fazer aqui.

Em segundo lugar, nós precisamos identificar — e já falamos isso várias vezes... A Força Aérea sofreu, como conseqüência de falta de planejamento, de falta de investimento, de falta de atenção ao sistema de tráfego aéreo... Nós ficamos com homens e mulheres, operadores, deficientes, e os equipamentos que precisavam ser atualizados não foram no nível ideal, porque faltou recurso para esse investimento. Acontece que, na Força Aérea, militar é militar. Então, o militar acha uma solução, ele assume os seus problemas, sofre com aquilo, mas aguarda pacientemente. Essa é a disciplina militar. E foi isso que a Força Aérea fez. Se a Força Aérea não fosse militar, fosse civil, há mais tempo já teria gritado sobre esses problemas todos.

Há 8 anos não se planeja o sistema de tráfego aéreo deste País. E aí, como conseqüência, a Força Aérea trouxe para o colo dela... Esse foi o grave problema. E não estamos aqui acusando a Força Aérea, porque a Força Aérea não gera recurso. Quem gera recurso é o Poder Executivo, que tinha que ter feito investimento, tinha que ter planejado, e não fez o planejamento.

O que nós estamos vendo é que todos os que estão envolvidos nesse sistema, num momento ou noutro, sofreram. E a Força Aérea está sofrendo por causa disso. Já dissemos isso várias vezes aqui.

Agora não adianta nós fazermos aqui análises apenas emocionais. Nós temos que identificar quais foram esses fatores. E, a partir da identificação desses fatores, caminhar na busca de solução. É isso que nós precisamos fazer. Chega de acusar de lado a lado. Nós precisamos apenas identificar. E se o modelo está equivocado, é nossa responsabilidade, como Parlamentares de uma CPI, apontar os caminhos que vão dar a solução, e não apenas ficar dizendo se o escopo estava no foco ou fora do foco. Isso é coisa... detalhe.

O que nós estamos percebendo é que a formação dos controladores de vôo diminuiu no tempo. Se a gente vai para Europa, Estados Unidos, se a gente vai para o Chile, que é um modelo em tráfego aéreo, nós estamos falando em torno de 3 anos, 4 anos de formação. No Brasil, teve que se diminuir a formação dos controladores de vôo por necessidade de homens, porque não se planejou a tempo



e a hora. E quando se fala de controlador de vôo, que ele ganha mal, não é o problema central dizer que ele ganha mal. O problema é que, porque ele ganha mal, ele sai da Força Aérea. E na hora que ele pode produzir o melhor para o controle de tráfego aéreo, quando ele tem experiência ideal.

Nós vimos que a FAA, nos Estados Unidos, diz que um controlador está maduro o suficiente para produzir o melhor da sua capacidade com 10 anos de serviço. E no Brasil, com 6, 7 anos, estão saindo. Esse é o grave problema. Nós queremos que o controlador de vôo entre no tráfego aéreo e se aposente como controlador de vôo, tendo dignidade de trabalho, tendo condições ideais de trabalho, para o bem do Brasil, para o bem daqueles que voam, para o bem da segurança do tráfego aéreo. É isso que nós queremos. Não é questão ideológica, não é questão menor, se é militar, se não é militar. A questão é que nós queremos um controle de vôo... E quem passou pelo sistema sabe disso.

Nós vimos aqui 2 controladores de vôo, 20 anos ou 22 anos, já operando. Não é possível adquirir a maturidade se não tiver experiência na operação. Então, nós temos que ver essa... o modelo que está deficiente é um modelo que não foi planejado. Esse é o grave problema. Quando se diz que o controlador precisa se tornar civil, uma série de fatores justifica isso, uma série de problemas justifica isso. E quando se fala principalmente que a aviação civil é regida por um organismo civil, uma organização de aviação civil internacional que exige — é exigência internacional — que o controle de aeronaves civis seja feita por civis, no Brasil e em 2 países ou mais, há concessões da OACI. Se não fosse concessão, outros países teriam militares. Queremos... A FAB é competente para fazer o trabalho? É. Mas o foco central da Força Aérea é a defesa aérea. Controlador de vôo para controlar as aeronaves civis, por exigência internacional, deve ser civil, por uma série de questões, principalmente porque a segurança operacional deve estar acima de qualquer outra regra. A segurança deve estar acima de qualquer outra regra. E quando se coloca um oficial-aviador como chefe de equipe... Ele é ótimo aviador, mas controlador de vôo bom só um controlador é, porque ele é o especialista, ele foi formado para aquilo, ele foi treinado para aquilo.

Nós precisamos colocar as coisas nos seus devidos lugares, de maneira racional, não emocional. Nós estamos falando de problemas que podem ser



corrigidos e estão caminhando para uma solução. Mas se nós ficarmos aqui: Ah, porque isso, porque aquilo, numa queda-de-braço em que se ganha daqui e se perde dali, perde o Brasil, perdemos as vidas. Controlador de voo tem que ter autonomia, sim, operacional para a segurança da aviação, para a segurança da aviação.

Quantas vezes nós fechávamos um aeroporto — está fechado —, e os pilotos: *“Mas eu estou vendo”*. *“Mas não é seguro”*. E não voava. Quando você começa a quebrar essas barreiras, os problemas vão acontecendo. Eu duvido que qualquer controlador de voo, ao ver a pista escorregadia como estava, deixaria continuar a operação da forma como estava, e teríamos salvado 199 vidas. Essa que é a verdade. Então nós precisamos ter autonomia. Controlador de voo sem autonomia é risco para a aviação, é risco para o povo que voa. Essas verdades precisam ser ditas.

Nós não estamos aqui contra quem quer que seja, estamos a favor, a favor do melhor. É disso que nós precisamos. Então, é civil por quê? Tem que ser civil porque tem que estar o operacional acima de tudo. E o controlador é treinado para aquilo. Quantos eu pude salvar? Quantos V.Sa. deve ter salvo? Quantos colegas seus salvaram vidas? Por quê? Porque, conhecendo a técnica da boa operação e tendo as medidas de segurança, aplicando as medidas de segurança, sem dúvida nenhuma vai salvar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Miguel...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Esse voo... Eu não vi essa informação de Porto Alegre, mas sugere claramente falha operacional.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Miguel...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Você não pode deixar uma aeronave chegar a 500 pés e a outra ainda na cabeceira da pista; tem o mínimo de separação que você tem que observar. E o controlador de voo precisa prever antes. Essa é uma das habilidades do controlador de voo. O controlador de voo tem que pensar antes, porque senão os acidentes ocorrem. Então eu tinha algumas perguntas para fazer aqui, mas infelizmente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Miguel, me permite?



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se o Presidente descontar do meu tempo, eu dou a V.Exa. a palavra, senão não tem como. Pode, Presidente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só uma observação.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O Presidente não dá, então me desculpe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Assim como ele citou o seu nome, ele citou o meu.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, mas aí... depois que eu terminar. Eu fiz uma pergunta a V.Exa., V.Exa. não respondeu na hora, então deixa eu continuar aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria questionar por quê eles não impediram o avião da TAM de pousar, como controlador de voo, já que a pista estava...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque foi tirado do controlador de voo a capacidade de interditar. Ele acabou de responder. Antigamente era o controlador. Pela sua experiência, pela sua *expertise* e pela sua prática do dia-a-dia ele sabia que aquilo não era seguro, mas as novas normas dizem que tem que mandar lá medir uma lâmina d'água, colocar lá uma moedinha, um aparelhinho, e ver que tem tanto de lâmina d'água e dizer se pode operar. A experiência do controlador de voo vale pouquíssimo ou nada neste momento, por isso os acidentes podem ocorrer. Então o que nós queremos é uma mudança.

E a questão salarial não é nem um problema dos controladores de voo, é um problema da sociedade brasileira, porque se o controlador de voo, ganhando do jeito que ele está... Ele disse, e eu sei disso, que a grande maioria tem curso superior e ganhará melhor lá fora do que na Força Aérea. E eles têm liberdade de sair. E, ao sair, ele está deixando de produzir para a sociedade brasileira o melhor dele, porque ele adquiriu a experiência.

Na minha época, sargento Trifilio, eu com 16 anos de serviço como controlador de voo, percebi que não tinha perspectiva nenhuma e não havia nenhuma possibilidade de lutar naquele momento, então eu optei por sair. Deus me deu a graça de hoje poder estar aqui fazendo esse trabalho, continuando a defender o sistema, defender a Força Aérea Brasileira. Não estou contra a Força Aérea



Brasileira. A Força Aérea Brasileira está sofrendo as conseqüências de um Executivo que não planejou convenientemente. Esse é o grave problema. Então, se um controlador ganha bem, se ele tem boas condições de trabalho, ele permanece trabalhando, e eu sei e V.Sa. sabe que com 6, 8 anos de trabalho ele está no melhor da sua profissão, é hora de ele produzir. Só que neste momento ele percebe que lá fora, como dentista, como médico, como professor, como um técnico qualquer, ele vai ganhar mais do que na Força Aérea. Então, sair da Força Aérea é um direito que ele tem, mas é péssimo para o tráfego aéreo, é ruim para a sociedade brasileira, é ruim. A deficiência...

Eu conversei há pouco tempo com alguém que cuida parte civil da INFRAERO que disse que 10% saem por baixos salários, e ele não consegue suprir, fora os que se aposentam.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, o tempo de V.Exa...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Nos Estados Unidos — eu já concluo, Sr. Presidente —, aos 54 anos... Lá tem 14 mil controladores de vôo. E lá eles perdem e não conseguem suprir. Eles estão com dificuldade de conseguir controlador de vôo, porque não é controlador de vôo quem quer, é quem pode. Existem determinadas características que a pessoa precisa ter para ser um controlador de vôo, e lá é bem selecionado. E lá eles estão com problemas porque, por doença ou por aposentadoria... Eles não estão conseguindo suprir os controladores de que precisam. E lá ganham 8 mil para trabalhar 4 horas por dia — 8 mil dólares.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu concluo, Sr. Presidente. Desculpem, foi só um desabafo. Eu tinha muitas perguntas para fazer, mas eu percebi que num determinado momento precisava fazer essa fala, porque senão pode parecer que controlador é irresponsável, e não é. Está fazendo tudo isso contrariado. Preferia não estar fazendo isso, porque... Eu sei o que é um controlador de vôo que tem amor pela sua profissão e que quer salvar aquelas vidas, quer proteger. E quando ele não tem as condições para isso, ele tem que gritar.



Parabéns a vocês, controladores de voo. E a Força Aérea Brasileira não é culpada. A Força Aérea Brasileira é vítima de um modelo equivocado que agora começa a se corrigir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Miguel Martini, mesmo irado, com as catecolaminas lá em cima, não perde a racionalidade. Parabéns, Deputado.

Deputado Mendes Thame, começando...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria... o Deputado Vic Pires agora poderia prestar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não vou conceder. Começando às 13h14min e terminando às 13h24min. Deputado Mendes Thame com a palavra.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Deputados, apenas rápidas indagações. A primeira é a seguinte: na oportunidade em que houve um acordo com os controladores, o Presidente da República estava ausente do País, designou o Ministro do Planejamento para que procedesse ao entendimento com os senhores controladores, e desse entendimento surgiu um acordo, que acabou não sendo cumprido por uma contra-ordem posterior do Presidente da República. A pergunta é a seguinte: este acordo foi firmado por escrito? Os senhores têm cópia desse acordo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Boa-tarde, Deputado. Foi firmado um acordo pelo Ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, e a Sra. Erenice Guerra, que representava, na ocasião, o Ministério da Casa Civil, Secretária-Executiva da Casa Civil. E foi firmado um acordo falando de que o Governo se comprometia a fazer o processo de desmilitarização e não punir nenhum dos controladores envolvidos no acontecimento do dia 30, porque acreditamos que o Governo enxergou que aquele movimento ali não era para prejudicar o País, muito menos por salário, era por questão de segurança; a questão era segurança nacional; segurança das vidas que estavam voando.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Os senhores têm cópia desse acordo?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Temos.



O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O senhor poderia encaminhar uma cópia...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Posso.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - ... a esta Comissão?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Segunda pergunta. A idéia que o senhor transmitiu, fazendo uma consolidação das suas oportunas observações hoje aqui, é de que desde a data do acidente, quando o Legacy atingiu o avião da Gol, até hoje, pouco ou quase nada foi feito pelo Governo de concreto para melhorar as condições de vôo. Os controladores são aqueles que dão a última palavra...

O SR. CARLOS TRIFILIO - É, mas...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - ...que dizem para o piloto: aterrisse ou não, decole ou não

O SR. CARLOS TRIFILIO - É, mas...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O quadro que o senhor nos passa é de que, desde o acidente da Gol até hoje, nada de concreto foi feito para melhorar. Ao contrário, nós estamos saindo daqui, após ouvi-lo cuidadosamente, com a impressão, e a impressão de quem dá a última palavra, que são os senhores, os controladores. A impressão que fica para nós é que a situação piorou. O senhor confirma essa nossa impressão?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Éramos os últimos a dar a palavra. Essa autonomia nos foi tirada.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Desculpe, eu não ouvi.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Éramos os últimos a dar as palavras relacionadas ao sistema. Hoje, nós não temos mais essa autonomia.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Os senhores não tem mais autonomia de dizer se um avião decola ou se um avião aterrisa?

O SR. CARLOS TRIFILIO - É. O...



O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Quem é que tem essa última...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Em condições normais é o controlador que autoriza ou não. Agora, em condições adversas, tipo as chuvas que caíram em São Paulo, quando do acidente da TAM, o acidente da aeronave da Pantanal, o controlador já não tem autonomia para suspender as operações. Não temos mais autonomia para fazer controle de fluxo. Houve um entendimento dentro, alguns oficiais da Força Aérea Brasileira, que acho que coaduna um pouco com o que o Deputado falou de ser um movimento reivindicatório por questão salarial, coisa que nós repudiamos veementemente. A nossa questão é segurança. E por entender, por ter essa interpretação equivocada, a Aeronáutica tomou a atitude de tirar, entre aspas, “o poder do controlador de vôo, o poder decisório, a autonomia”.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sim. Pelo que eu entendo, interditar ou não uma pista, isso foi tirado dos controladores e foi passado para a autoridade...

O SR. CARLOS TRIFILIO - O CGNA, no Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Perfeito. Agora, a outra parte da pergunta ao senhor, por favor. A avaliação que o senhor nos transmite na sua somatória, na sua visão global, é de que desde o acidente da Gol até hoje não houve nenhuma medida concreta para melhorar a segurança nos vôos de passageiros, nos vôos aéreos aqui no País, e que nada realmente foi feito, ao contrário, que a situação hoje é mais tenebrosa, é mais perigosa. O senhor confirma essa sua avaliação? Realmente nada foi feito durante todo esse período?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Em relação aos controladores de tráfego aéreo não.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Em relação ao vôo, ao sistema.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Ao sistema em si, foram as mudanças implementadas pela Força Aérea, alguns investimentos que porventura estejam sendo feitos não trouxeram, na nossa visão, como operador do sistema, não trouxeram nenhum tipo de melhoria ainda, não é? Ainda temos os problemas aí.



O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Perfeito. Muito obrigado, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo e último a fazer os seus questionamentos hoje, o nobre Deputado Efraim Filho. Começando às 13h20min e terminando às 13h30min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Treze e trinta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ter de terminar às 13h30min porque nós temos que retornar às 14h.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, Presidente.

Eu gostaria de questionar o Sargento Carlos Trifilio. Nós temos aqui um documento do DECEA, Sargento, da Divisão de Gerenciamento do Tráfego, a respeito da movimentação de São Paulo, em que ele fala que, por exemplo, nos anos de 1999, nos anos 2000 — no ano 2000, vamos pegar por base —, foram controladas cerca de, no espaço aéreo de São Paulo, referente à Cidade de São Paulo, 774 mil e 153 aeronaves. Em 2005, esse número foi de 660 mil aeronaves; em 2006, 594 mil aeronaves. Ou seja, em 2000, o número de aeronaves controladas foi menor do que em 2006. Isso explica, por exemplo, que as aeronaves aumentaram de tamanho, mais passageiros. Mas na influência, quando há o controle do tráfego aéreo, nós tivemos menos aeronaves do que tínhamos em 2000, e em 2000 não houve caos, em 2000 não houve parada. Qual a real motivação desse caos? É excesso de aeronaves, é falta de controladores, ou é falta de gerenciamento?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, boa-tarde. Em relação ao número de aeronaves controladas, eu quero fazer uma ressalva que elas se acumularam em determinados horários. Então, se o senhor tiver oportunidade de ir ao APP São Paulo nos horários de maior intensidade de tráfego, o senhor vai ver que é bem caótico. Se não é a dedicação total dos controladores de tráfego aéreo, o sistema não funciona. O nosso questionamento em relação ao sistema é justamente isso: o sistema não pode estar apoiado só nos controladores. O sistema tem que ser eficiente por si só. A motivação de tudo o que nós estamos fazendo é justamente para que nós tenhamos no Brasil um sistema de gerenciamento e controle do tráfego aéreo a nível de Primeiro Mundo, um sistema seguro. Um sistema que, pela



sua própria concepção, ele seja funcional e principalmente seguro, que ele não tenha que estar apoiado nas costas de jovens de 22 anos ou de senhores de 40, 50 anos. Ele tem que ter uma concepção segura, uma concepção funcional.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. E vem realmente ao encontro do meu pensamento. E essa pergunta foi preliminar para o seguinte sentido: na sua afirmação — e se for diferente que o diga —, apesar de o número de aeronaves controladas haver diminuído, houve concentração em determinados horários, os horários de pico, o famoso debate sobre a concessão de HOTRANs, que nós travamos aqui, de responsabilidade, inicialmente, do DAC e, num segundo momento, da ANAC, a partir da sua concepção. Então se pode dizer que faltou gerenciamento por parte dos órgãos responsáveis em controlar os horários de pico, e, neste caso, os controladores estariam colocados sob uma pressão acima daquela de qual legalmente eles devem controlar?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim. Essa concessão hoje é feita pela ANAC, com conversas com o Comando da Aeronáutica e em conversa com a INFRAERO. Os controladores de tráfego aéreo, aí pela gestão atual, militar, hierarquizada, não são consultados. Então, a opinião de um oficial da Força Aérea é que determina se pode ou não. Eu acredito que o estamos vendo é que decisões erradas foram tomadas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Na concepção dos controladores hoje, em horário de pico, se tem mais aeronaves do que se deveria colocar sob...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim. Está mais concentrado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Estar mais concentrada é um fato. Mas eu quero saber se, na concepção da Federação, o nível de concentração está acima do suportável pelos controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Está. Está acima do que seria seguro.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, essa falta de gerenciamento dos horários de pouso e decolagem das aeronaves está causando insegurança no Sistema Aéreo Brasileiro?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. Num segundo...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sobre esse assunto?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, um aparte de 1 minuto ao Deputado Vic Pires. Se necessitar de mais, V.Exa. terá a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Efraim, muito obrigado. Eu só gostaria.... Houve uma abertura de um procedimento dentro da Aeronáutica dos controladores de vôo e houve um procedimento de uma abertura com relação ao senhor. O senhor falou no telefone operacional e o senhor tocou em salários: "Só vamos aceitar 4 mil reais". O senhor confirma isso ou não?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Nego.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor nega?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Nego.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor está sob juramento. O senhor sabe que tem esse processo lá. O senhor está sob juramento.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, eu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor vai falar? *(Pausa.)*

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência....

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidente, o Deputado Vic não pode trazer uma suposta gravação a que nós não temos acesso para acusar nossa testemunha.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não trouxe uma suposta gravação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele está fazendo uma pergunta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, eu não posso fazer mais nada aqui. Eu não estou aqui para defender controlador de vôo nem para nada. Eu estou aqui e não sou controlador de vôo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana Genro, a palavra está com o Deputado Efraim Filho para fazer a pergunta que ele achar conveniente. Tem sido praxe desta Comissão permitir o aparte quando a pessoa quer. Ele permitiu o aparte.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas é permitido falar de uma gravação (*Inaudível*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele permitiu o aparte ao Deputado Vic Pires, e o Deputado Vic Pires tem a liberdade de fazer o questionamento que ele julgar conveniente, desde que ele não seja insolente, grosseiro e desacate a testemunha. Dentro das normas da civilidade, ele pode fazer a pergunta que quiser. É um direito dele, um direito de V.Exa. e um direito de todos aqui desta Comissão.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Inclusive, falando de uma gravação que não se sabe se existe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Ele é quem sabe se existe ou não. Ele pode ser questionado por isso e pode ser responsabilizado por isso.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas, lógico, Deputada. Isso é o óbvio. O Deputado é livre para fazer a pergunta que ele quiser e acabou. Vamos mudar o Regimento? Vamos mudar as normas?

Pois não, Deputado Vic Pires. V.Exa. tem a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Estou esperando o advogado passar a informação para que ele possa responder. Só estou esperando a ...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. não pode falar. V.Exa. pode passar informação para o depoente e ele ...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Passar informação não é ditar a resposta. (*Pausa.*)

O SR. CARLOS TRIFILIO - Vamos lá, Deputado. A primeira coisa que eu quero ressaltar, apesar de a Aeronáutica ter... deve ter passado informação para o senhor, eu não fiz ligação de nenhum telefone operacional. Eu fiz ligação de um telefone particular, da casa de um amigo. E, pelo que eu sei das leis vigentes no Brasil — é evidente que o senhor sabe mais do que eu — não há crime nisso. Eu liguei para um telefone operacional.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro que não há crime.



O SR. CARLOS TRIFILIO - Agora, o que eu falo nas minhas ligações é de interesse meu. Eu não tenho o controle dessas gravações que são feitas pela Aeronáutica ou por quem quer que seja e não tenho o controle também de como foi usado o termo que o senhor usou aí, se foi pinçado, se foi inserido ou não. Eu não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Eu não estou perguntando se foi pinçado. A pergunta que fiz para o senhor é muito clara. O senhor está sob juramento.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nem precisaria disso, porque o senhor é militar e iria responder com a maior clareza: é se o senhor já usou um telefone operacional. O senhor foi, inclusive, penalizado por isso aí. Houve uma penalidade com relação a isso aí, e o senhor já confirmou.

Presidente, eu preciso me concentrar para falar, porque eu sei que há uma defesa muito grande aqui dos controladores, mas a minha defesa está acima disso. Não é dos controladores e não é da Aeronáutica. Minha defesa é do consumidor aéreo que está aí por conta de um problema salarial — quero deixar muito claro isso aí, porque eu sei e tenho absoluta certeza que ele falou em problema salarial. Ele já defendeu o aumento salarial — e por conta disso a crise aérea... É isso que eu não aceito. Eu aceito que se discuta a crise salarial, eu aceito que se discuta o aumento salarial dos controladores. Eu só não aceito é que se confunda...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, é a opinião do Deputado Vic Pires.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem que pedir a ele a autorização.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só não aceito que se confunda isso em parar o setor aéreo e parar a coisa e deixar os brasileiros todos jogados aí no aeroporto. Só isso.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, eu continuo repudiando qualquer afirmação que vincule a salários?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então o senhor nunca tratou de assunto salarial?

O SR. CARLOS TRIFILIO - A salários tá?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. O senhor nunca então... Eu queria só que o senhor respondesse: o senhor nunca tratou publicamente de salário?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Nunca.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca. Era isso que eu queria saber.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. No contexto dessa crise, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como?

O SR. CARLOS TRIFILIO - No contexto da crise, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não entendi. Então, o senhor já ...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu posso ter conversado com qualquer colega meu alguma vez e falado da realidade....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, isso é normal. Isso é extremamente normal. Até eu, como Deputado, já reclamei do meu salário.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Exatamente, exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não fez um movimento....

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não. Em nenhum momento os controladores de tráfego aéreo ou os representantes das entidades — no caso eu e os demais — nos movimentamos ou fizemos qualquer, tomamos qualquer atitude relacionada a aumento de salário a ganho próprio. A nossa questão é a questão de segurança. Eu vou continuar batendo nessa tecla e repudiando qualquer afirmação que vincule a luta dos controladores a aumento de salário ou benefício próprio.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Em relação à Justiça, deixa eu só... Se V.Exa. me permite, eu não estou com o nome da juíza aqui, mas ela anulou esses processos administrativos dessa punição em questão aí. A Justiça considerou ilegal esse procedimento da Aeronáutica. Porque eu volto a repetir: em momento algum eu peguei um telefone operacional para fazer qualquer tipo de ligação ou qualquer tipo de comentário. Eu fiz de um telefone particular e — volto a ressaltar — acredito que isso não seja crime.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro que não.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Efraim Filho, o tempo de V.Exa. expirou.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Tenho 2 minutos, Excelência. Eu vou pedir a prorrogação pela pausa, devido à interferência do advogado, que ele teve um tempo para poder passar a informação ao seu cliente, e também pela sua discussão paralela com a Deputada Luciana Genro, que demorou um minuto. Aí, Presidente, eu peço a...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem mais um minuto por causa da discussão paralela com a Deputada Luciana Genro.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dei e darei quantas vezes ele pedir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mais um minuto. Termina às 13h33.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A última pergunta para o sargento. Sargento, qual a posição da Federação quando o Ministério do Planejamento autorizou o Ministério da Defesa a fazer o concurso para a contratação de maior número de controladores, e o Ministério da Defesa, de forma incompetente e inconseqüente, só resolveu tomar providências após a ocorrência do acidente da Gol?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Excelência, como eu já disse, esses problemas vêm de anos, não começou agora. Os fatores que causaram, se foi má gestão, falta de investimento ou omissão, eu não saberia dizer. A posição, como federação, eu digo que as atitudes tomadas, assim, imediatistas, não são atitudes que venham trazer solução para o problema que o País vive no seu setor aéreo. Então, a contratação de novos controladores, a formação com um tempo menor, a redução da carga horária dos estágios, quem está tomando essas atitudes, que arque com essas conseqüências. Nós, como federação, como trabalhadores, controladores, vemos que essa não é uma atitude acertada, não vai trazer solução.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E para concluir, Presidente, só perguntar se existe, por parte da Federação....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. já concluiu, Deputado Efraim Filho.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não. Um minuto não terminou ainda não, Presidente. Está correndo ele ali.

Para concluir, é a última então. No início da sua fala, você falou, de forma bastante convincente, a respeito do posicionamento do Ministro Jobim e o que isso mudaria. Quais são os defeitos e o que vocês tinham contra a gestão do ex-Ministro da Defesa, Waldir Pires, e se já houve alguma conversa do Ministro Jobim com os controladores acenando alguma mudança ou alguma abertura maior para os controladores?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Em relação ao Ministro Waldir Pires, não temos nada contra como pessoa. É uma pessoa boa, só que acreditamos que, politicamente, ele não teve força e amparo necessário para conduzir as mudanças. O Ministro Nelson Jobim, nós ainda não tivemos contato. Só protocolamos um ofício pedindo uma audiência para nos apresentar e fazer alguns esclarecimentos em relação ao sistema. E o nosso corpo jurídico e técnico está trabalhando para elaborar um projeto para apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo ao Deputado Efraim Filho...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Agradecendo a sua tolerância, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... e antes de encerrar... Eu espero que até o final desta CPI possamos descobrir qual é a essa fonte secreta que tem o Deputado Vic Pires. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ele está com a grampolândia. Ele está com a grampolândia.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está parecendo aquele caso do Watergate, que tinha o garganta profunda, porque todo dia ele chega aqui com uma coisa inusitada. *(Risos.)*

Nós ainda temos um inscrito aqui, que é o nobre Deputado Eduardo Valverde, e eu vou... Três minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, eram 5.



Antes de fazer a indagação ao Presidente da Federação, vou colocar a minha posição de que sou favorável à desmilitarização do setor. Então, não é nenhuma posição política, ideológica contrária aí à demanda de vocês.

Agora a pergunta que faço é a seguinte: vamos pegar o acidente da Gol, onde um piloto alterou o plano de vôo, não seguiu o plano de vôo, por conta própria alterou o plano de vôo, ou voluntariamente, ou de maneira voluntária, ou involuntária, desligou o *transponder*. E isso causou um acidente. O que tem a ver essa conduta isolada com o sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro? O que esse ato tem dentro do contexto do controle de tráfego aéreo brasileiro?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Certo. Boa-tarde, Excelência. Muito obrigado pela pergunta. O senhor me dá oportunidade de falar do sistema da nossa console. Apesar de os nobres Deputados terem ficado lá — não sei precisar o tempo — em frente à console, os controladores são os técnicos habilitados para falar se o equipamento tem condições de uso ou não. O sistema de X4000, ele fez a mudança automática do nível que é mostrado para o controlador, e o controlador, por ser o técnico habilitado, ele fez a interpretação daquilo ali. Isso aí afetou a segurança daquele vôo, e o desfecho nós todos sabemos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sim, mas se o piloto tivesse cumprido o plano de vôo e tivesse mantido o *transponder* ligado, haveria o acidente?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Acredito que não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos pegar o outro acidente aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Valverde, antes de V.Exa. concluir aí, só para colaborar, o Manual de Instrução dos Controladores, ao qual nós tivemos acesso, diz claramente que o nível da esquerda é o nível real em que a aeronave está voando e que o nível da direita é o nível programado autorizado para voar. Então, é o manual que diz. Só cabe uma interpretação: o manual não foi interpretado corretamente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Perfeito.

Bom, a segunda indagação agora no acidente da TAM. Pelos dados da caixa-preta, houve uma falha, ou seja, o controlador autorizou o pouso. No ato do pouso houve uma falha do sistema operacional do jato, que, além disso, estava com



uma turbina, o reverso pinado. Ou seja, obviamente que precisamos, que o CENIPA precisa aprofundar a investigação, mas pegando um fato grandemente divulgado pelos jornais: o avião falhou. Mesmo que tivesse com a pista seca, mesmo que estivesse com todas as condições operacionais ideais, mesmo assim, ocorreria o acidente. O que tem a ver isso com o sistema aeroportuário?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Provavelmente o acidente não ocorreria se a pista estivesse seca. A condição de frenagem da aeronave seria diferente, acredito eu.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sem o *spoiler*, sem o *spoiler*?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O piloto não teria mais condições de ver... Seria especulação eu até falar, mas em relação ao tráfego aéreo e o que traz isso aí, denota falta de autonomia hoje do controlador para suspender ou não as operações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Mas o controlador autorizou o pouso.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O piloto viu condições seguras de pouso. Agora, a aeronave estava com problema. Eu citei esses 2 exemplos isolados...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Tá.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ...porque isso foi utilizado de maneira intensa, eu até creio também, até por aparte da categoria, na sua legítima reivindicação por melhoria salarial, para enfatizar uma crise que, em tese, foi motivada por 2 fatos que ocorreriam mesmo que ocorresse as condições ideais de infra-estrutura.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não, Excelência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, estamos aqui dialogando.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Certo? É óbvio que vamos divergir nisso aí.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Certo.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos divergir, porque tanto o acidente da Gol quanto o acidente da TAM não se deveram, na sua essência, à deficiência do tráfego aéreo.

Eu faço uma segunda pergunta: segundo informações da Aeronáutica, aqui presente através do seu comandante, todo o Sistema Operacional de Controle do Tráfego Aéreo, ele foi certificado com entidades internacionais. O senhor conhece essa certificação?

O SR. CARLOS TRIFILIO - O Brasil é membro signatário da ICAO. Então, nós temos representante, acho que um coronel e um brigadeiro, na ICAO, não estou bem certo dessa informação, e quando o País implementa qualquer norma, qualquer sistema, isso é apresentado para a ICAO, e ela dá o aval ou não. Eu quero ressaltar que o sistema é um sistema teoricamente bom, só que ele tem algumas falhas de concepção. E voltando à primeira pergunta do senhor, o acidente da Gol, uma coisa que gerou, foi um dos fatores contribuintes, é justamente a informação errada. O nobre Presidente falou o nível da esquerda e o nível da direita. Tem de lembrar que no momento do acidente o nível da esquerda não existia aquele nível ali, aquela informação de altimetria fornecida pelo *transponder*. Como o *transponder* estava desligado, nós só tínhamos a informação da direita, que induziu o controlador a um erro.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Exatamente. Eu não estou acusando o controlador.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Então é uma falha do sistema.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Estou apenas falando de um fato real.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Se o avião estivesse operando em condições... O avião, o piloto tivesse seguido os procedimentos legais, regimentais, não haveria o acidente e talvez não estivéssemos aqui hoje discutindo a crise aérea.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Talvez sim, talvez não.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Certo? Então, são fatos que apontam, que dão uma dimensão muito maior do que na verdade existe. Legítima isso. Não é o fato de ser setor público ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde ...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vou concluir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os 5 minutos que V.Exa. pediu já se excederam.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vou concluir fazendo uma última pergunta no tocante à formação. Quantos anos o senhor passou na escola especialista de sargentos da Aeronáutica?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Dois anos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Dois anos.

O SR. CARLOS TRIFILIO - É. Um tempo depois esse tempo foi reduzido para 1 ano e meio, depois retornou para 2.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E em termos de carga horária só na escola? Qual a carga horária da escola de especialistas da Aeronáutica?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Eu não saberia dizer para o senhor, mas...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Passa de mil horas?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não sei. A Aeronáutica seria a autoridade competente para fornecer esse tipo de informação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Chute. Mil horas?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não sei, Excelência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos botar mil horas, porque são 2 anos, horário intensivo.

No tocante à capacitação ...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite, se forem mil horas, vamos dividir por 2, porque metade do tempo é formação militar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Pronto. E o tempo que passa em 1 mês de formação específica após a formação?



O SR. CARLOS TRIFILIO - Após o período que nós saímos de lá, o curso em São José dos Campos são 6 horas a carga horária de aula, de segunda a sexta, são 45 dias.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Total?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Depende do curso. Tem curso de 30, tem curso de 45 dias.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O básico. Vamos fazer o feijão com arroz.

O SR. CARLOS TRIFILIO - O nosso normalmente são isso, são 6 a 8 horas diárias e durante 45 dias, de segunda a sexta.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E mais o curso específico na torre, no CINDACTA, quanto mais tempo teria?

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Para concluir.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Aí depende da localidade, mas São Paulo normalmente 1 ano e meio a 2 anos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu poderia afirmar, então, que o total de carga horária desde a escola de especialista até o final da formação seria em torno de 1.200 horas?

O SR. CARLOS TRIFILIO - Não saberia dizer.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos botar 1.200 horas. O controlador de vôo da Suíça tem 900 horas de formação.

O SR. CARLOS TRIFILIO - São 4 anos de formação na Suíça.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Novecentas horas. Então, a alegação de que a formação dos controladores de vôo praticado pela Aeronáutica é insuficiente no Brasil ...

O SR. CARLOS TRIFILIO - O senhor está falando de carga horária, não da qualidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Espera aí. Estou falando de carga horária, é a mesma coisa que pegar a USP e comparar se a formação do médico da USP que cumpre uma carga horária legal seria errada. Pegando de maneira formal, a carga horária de formação... Também não quero dizer que a



formação na Suíça seja também a melhor, esplêndida, estou comparando formação. O Brasil não está discrepante com a realidade internacional.

O SR. CARLOS TRIFILIO - São 4 anos, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - É justo, é correto buscar, aperfeiçoar e ampliar, mas desqualificar a formação do controlador de vôo no Brasil e comparar, talvez, a um país como o Paraguai, seria desmerecer o que foi feito de investimento pelo povo brasileiro, certo? Não estou dizendo que é a formação ideal, mas também desqualificar essa formação, creio que não seria justo com aquilo que o povo investiu, porque a formação é pública, a Escola de Formação de Sargento da Aeronáutica é paga pelo dinheiro do público.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Se V.Exa. me permite, lá na Suíça são 4 anos. Acredito que a carga horária diária são 6 horas. Eu não sei de onde veio essa informação de 900 horas para V.Exa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - São informações de jornais, informação específica ...

O SR. CARLOS TRIFILIO - De jornal? Se V.Exa. me permite, depois eu peço que a IFACTA mande a programação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Por isso eu perguntei a V.Sa. qual é a formação que a Aeronáutica tem, para poder fazer a comparação, e o senhor não informou.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Estamos comparando com uma suposição, Excelência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu apenas... Eu fiz em 2 anos de formação, mais a carga específica, que daria uma média que, comparativamente com outros países...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mas nós estamos comparando com especulação, Excelência, fica difícil.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não é especulação.

O SR. CARLOS TRIFILIO - E se lá forem 5 mil horas?

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não são dados, isso é somatório.



O SR. CARLOS TRIFILIO - São 4 anos, Excelência. Como é que o senhor pode afirmar que são 900 horas, uma informação tirada de um jornal.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Uma formação específica de controlador. Dentro da formação de generalidade...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Mas lá são 4 anos só de tráfego aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - Para concluir, Deputado, seu prazo já expirou.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa formação aí...

O SR. CARLOS TRIFILIO - Vou providenciar isso e entregar à CPI.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, é legítima a reivindicação da categoria de melhoria da qualidade de trabalho, melhoria de salário. Agora, nós podemos tratar dessa questão como um problema sistêmico dentro do contexto que estamos discutindo hoje aqui. Seria aproveitar este momento para fazer um movimento salarial que poderia ser feito em outro contexto. Não podemos utilizar uma situação de crise ou pseudocrise para levantar uma bandeira de luta. É legítimo, até porque a Constituição Federal garante a todo e qualquer servidor público de apresentar à sua estrutura sua reivindicação.

Eu quero fazer essa separação, porque o que acontece: essa posição de vocês, dentro desse contexto, em vez de ajudá-los, em vez de ajudar a resolver o problema, acabou de agravá-lo. Poderia ser feita essa mesma reivindicação, esse mesmo processo de protesto, de melhorar o contexto da profissão, dentro de um contexto diferente. Em vez de ajudá-los, acabou atrapalhando. Esse é o meu ponto de vista. Eu falei, sou parceiro nessa visão de vocês, mas eu creio que a estratégia utilizada foi errada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - Concluída a palavra do Deputado Eduardo Valverde, antes de suspender a sessão, a palavra está aberta ao Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente. É só...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, eu acho que ele ia responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - Mas o tempo expirou, depois ele pode. Vamos encerrar o diálogo paralelo.



A palavra está com o Deputado Gustavo Fruet e depois a palavra será dada a ele, e ele poderá responder, Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Deputado. É só para um registro. Eu acabei não podendo participar do depoimento pela manhã, mas hoje o PSDB inicia uma série de ações na expectativa da votação do Supremo em receber ou não a denúncia apresentada pelo Procurador-Geral da República no episódio denominado mensalão, que poderá inclusive gerar um processo de obstrução.

Mas, diante do prazo da CPI, da importância de não se perder a continuidade, também a CPI, da nossa parte, nós queremos, diante do fato novo, que foi a denúncia da Dra. Cecília Marcondes, Juíza do Tribunal Regional Federal do Paraná, que, de forma inédita, vem a público dizer que a Justiça foi enganada, nós estamos reapresentando o pedido de convocação de todos os diretores da ANAC, pois as decisões até então eram coletivas, e vamos reapresentar um pedido de processo administrativo, desta vez não por improbidade, que já protocolamos desde 25 de julho, mas pelos indícios de falsidade ideológica e pelos indícios de falso testemunho. Da mesma forma, estamos encaminhando o mesmo pedido para ser dirigido ao Ministro da Justiça, ao Procurador-Geral da República e ao Ministro da Defesa, para que se peça a instauração de um inquérito policial pelo indício de crimes apresentados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - Obrigado.

Para finalizar sua participação, com a palavra o Sargento Trifilio.

O SR. CARLOS TRIFILIO - Quero deixar aqui, para finalizar, que em nenhum momento nós brigamos por salário, apesar de alguns Deputados terem tido essa interpretação. A nossa luta é por condições de trabalho. Não levantamos bandeira aproveitando a morte de 154 pessoas, e agora de 199. Eu acho que fica até chato com os familiares esse tipo de colocação, se me permitem, sem ofender ou faltar com o respeito com qualquer Parlamentar aqui presente. Quero solicitar a V.Exas., principalmente aos integrantes da Mesa, o acompanhamento dos fatos, pois entendo que por ter vindo aqui e tentado ajudar a esclarecer algumas coisas, eu possa ser novamente punido pelas autoridades da Aeronáutica. Então, gostaria de pedir aqui que fosse feito um acompanhamento mais estreito das autoridades a respeito da minha situação. Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - Obrigado. Suspendo a presente reunião e comunico que reabriremos os trabalhos às 14h.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Efraim Filho) - A determinação do Presidente Marcelo Castro foi o reinício às 14h. Agora, seria viável que déssemos um acréscimo de 30 minutos, começando então às 14h30min, por sugestão do Relator Marco Maia.

(A sessão é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 41ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a analisar a crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, quero pedir a V.Exa. para fazermos a reunião sem ser reservada. Se em algum momento precisar que seja reservada, deliberamos e fazemos. Mas acho que, a princípio, não há um tema, uma motivação ou um documento de origem reservada que precisemos analisar. Então, quero pedir a V.Exa. que façamos a reunião aberta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Eduardo Cunha. Eu iria exatamente colocar em discussão e votação se faríamos ou não esta sessão reservada, porque para a sessão ser reservada é preciso que o Plenário delibere dessa maneira.

Esta é uma reunião interna, não vamos fazer a oitiva de ninguém, não vamos deliberar sobre requerimentos. É apenas para o Relator e o Assessor poderem levantar todos os documentos e dizer quais são as linhas de ação, os documentos que precisam ser analisados e discutir com a Comissão, para que possamos encaminhar nossas deliberações.

Antes de iniciar propriamente a reunião para a qual fomos convocados, eu gostaria de dar alguns esclarecimentos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se V.Exa. for falar sobre a convocação do Ministro Jobim, prefiro que delibere primeiro se ela é reservada ou é aberta, porque aí eu prefiro falar aberto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos decidir primeiro se a reunião vai ser aberta ou fechada.



Em discussão a proposta de tornar a reunião reservada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A menos que V.Exa. apresente um elemento que justifique ela ser reservada por documento reservado, eu encaminho para ser aberta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, eu estou exatamente colocando...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já está votando?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estou colocando para o Plenário, para o Plenário dizer como é que quer. Não estou assumindo nenhuma posição. Esta é uma reunião interna.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Meu encaminhamento é para ser aberta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aberta também aqui, Sr. Presidente. Deveria ser tudo aberto.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Aberta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está decidido. Então, a reunião será aberta.

Um dos aspectos que eu gostaria de abordar nesta tarde é sobre as diligências que aprovamos nesta Comissão e que ainda faltam ser efetivadas. Então, nós temos em diligência...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Marco Maia está sugerindo que suspendamos de novo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não suspende, dê o esclarecimento que V.Exa. ia dar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria que o Plenário se manifestasse sobre as diligências, se há necessidade de fazermos, quais devemos fazer, para, em conjunto, deliberarmos, porque nosso tempo está ficando exíguo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu estou preparando o material. V.Exa. deixa eu falar sobre isso?

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



(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas nós vamos entrar depois. Vamos tratar...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas aquelas diligências estão aqui também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois então deixa as diligências para depois que o Deputado Marco Maia falar.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires. O Deputado Marco Maia está pedindo para tratar do assunto das diligências depois que S.Exa. apresentar isso aqui aos Srs. Parlamentares, porque uma coisa está correlacionada com a outra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. O Deputado Marco Maia, numa conversa, falou da possível contratação, e eu estou de acordo, porque nós temos que contratar alguém para fazer o acompanhamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. É outro assunto que vai ser tratado aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está certo. Só para dizer que eu estou de acordo, desde já, com a contratação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Outro assunto que eu gostaria de tratar é que nós, na semana passada, demos um prazo até hoje, terça-feira, para os Parlamentares apresentarem suas sugestões sobre as pessoas que deveriam ser convocadas nesse intervalo de tempo que temos até o dia 15 de setembro. Então, reforço aqui a solicitação que apresentem suas solicitações. A Deputada Luciana Genro, na sessão anterior, de pronto já fez uma sugestão, que era a oitiva do Trifílio, realizada hoje. Então, preciso que V.Exas. apresentem essas sugestões, para que possamos, depois, deliberar sobre quais pessoas vamos ouvir em audiência daqui para o final da nossa Comissão.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, fiz um requerimento para a convocação do Sr. Marco Aurélio Garcia e gostaria de saber como está o andamento disso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O requerimento de V.Exa. já foi aprovado?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Não, queria que colocasse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, será aprovado amanhã.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - ...que colocasse em votação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Temos sessão deliberativa amanhã, às 11h da manhã...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Está certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...quando iremos deliberar sobre os requerimentos que estão em pauta.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Muito grato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Outro assunto que gostaria de tratar é a respeito da Subcomissão de Legislação. Ainda está faltando o Democratas apresentar os nomes, que nós já sabemos quais são, mas precisam ser apresentados oficialmente para a Subcomissão começar a trabalhar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, encaminharei para a Mesa ainda agora.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, desejo fazer um comunicado, que já fiz a V.Exa. de forma informal, para o conhecimento de todos da Comissão. V.Exa. me permite?

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Fui procurado pelo Juiz da Vara Empresarial do Rio de Janeiro que decidiu o assunto da VARIG — e comuniquei isso ao Presidente — dizendo da impossibilidade de vir prestar depoimento em função de proibição do Tribunal de Justiça, em função de decisões judiciais. Segundo ele — encaminhou-me as cópias e eu as encaminhei ao Presidente —, isso não permitiria, e já há casos semelhantes, a presença de Magistrados em Comissões Parlamentares de Inquérito. A decisão é que depor sob decisão judicial



seria ingerência de um Poder em outro. Da mesma forma, não poderia enviar o conteúdo, o inteiro teor dos processos. Segundo ele, são 140 volumes.

Não sei qual a posição que o Presidente vai tomar, que esta Comissão vai tomar. Eu apenas comuniquei. Ele, de qualquer forma, colocou-se à disposição para receber a CPI, para fazer um resumo do processo e nos entregar, se assim o quisermos. Acho que V.Exa... Eu, particularmente, defendo que ele venha prestar o depoimento, aqui, nesta Comissão.

Não sei se juridicamente podemos superar essas decisões, as quais ele encaminhou de forma informal por meu intermédio e que entreguei a V.Exa., Sr. Presidente. Pediria que V.Exa. examinasse e mandasse a Consultoria examinar, e, se for o caso, tome a decisão de manter ou não manter a convocação, submetendo a decisão de V.Exa. ao Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, hoje, pela manhã, logo que V.Exa. me apresentou todas as justificativas do Juiz, decisões do Supremo, decisões liminares, decisões de plenário, de que eles não poderiam comparecer, então, remeti à nossa Assessoria. Algum tempo depois, o Sr. Silvio veio trazer-me a resposta da Assessoria Jurídica, dizendo o seguinte: no nosso requerimento, convocamos o Juiz para vir a esta Comissão, justificando a decisão que ele tomou sobre a questão dos boxes da VARIG. Então, a proibição está não em um Juiz vir depor nesta Comissão; a proibição está em ele vir depor sobre a decisão que ele — usando um termo técnico aqui — prolatou. O segredo, a proibição é da decisão, que, aí, seria a interpretação do Supremo, a que temos de nos curvar, uma ingerência em outro Poder.

Então, se, por acaso, a CPI tivesse convocado o Juiz para vir aqui tratar, por um motivo ou por outro, da crise aérea, ele, como qualquer cidadão brasileiro, teria de vir. Para ele vir dar satisfações à CPI da decisão que tomou, nesse caso, o próprio Supremo já deliberou que ele não pode vir.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E como está o requerimento dele que foi aprovado?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A justificativa está assim: para ele vir justificar a decisão que tomou na...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, V.Exa. está insinuando, ou sugerindo, que seja feito um requerimento com outro teor, para que não seja abrangido pela proibição. É mais ou menos isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu não estou sugerindo nada, Deputado Eduardo Cunha. Eu estou passando aos Srs. Parlamentares a informação que a Assessoria Jurídica me trouxe. E é do meu dever passar essas informações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Está certo, Sr. Presidente. Providenciarei.

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

Outro assunto sobre o qual eu já falei pela manhã e quero reafirmar: nós recebemos um comunicado do Presidente Arlindo Chinaglia, dizendo que já autorizou a prorrogação do nosso prazo até o dia 30 de setembro, conforme requerimento apresentado por esta Comissão, e que fez isso de ofício, porque já tem uma decisão da Comissão de Constituição e Justiça, no passado, que dá poderes ao Presidente de tomar essa decisão *ad referendum* do Plenário da Casa, e S.Exa. vai colocar em votação no dia 26 de agosto. É evidente que sabemos que tem a burocracia, há dificuldades, mas a decisão já está tomada e a CPI já está prorrogada até o dia 30 de setembro. Então, feito isso...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, antes de V.Exa. continuar, a minha pergunta feita de manhã ainda não foi respondida. O que aconteceu que a gente alterou?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É a última, evidentemente, por ser talvez a que venha a trazer mais polêmica. Eu a reservei para o final. É o caso Ministro Jobim, se nós podemos chamá-lo assim. Ele estava marcado para vir hoje, às 10h, mas, no sábado à noite, ou na sexta-feira à noite, eu recebi um telefonema de um assessor de S.Exa., o Coronel Gonçalves, dizendo que o Ministro havia sido convocado pelo Presidente Lula para ir, na terça-feira próxima, pela manhã, que seria hoje, à EMBRAER, e que ele, então, estaria impossibilitado de comparecer aqui na terça-feira. Era uma decisão de pegar — usando aqui um português — ou largar. Eu não tinha ninguém a consultar, era inacessível a uma hora dessas. Então, eu tive que concordar com a decisão, com a informação. E,



chegando aqui na segunda-feira, procurei tomar as providências para poder fazer o remanejamento.

Entrei, então, em contato com o Coronel Gonçalves e sugeri que pudéssemos, na terça-feira, que seria hoje, ouvir a Diretora Denise Abreu, e o Ministro Jobim iria para a quinta-feira, no lugar dela. Mas o Coronel Gonçalves me disse que não seria possível também, porque o Ministro já tinha marcado, com a devida antecedência — pelo que ele me disse não tinha sido nem o Ministro que tinha marcado —, uma solenidade em homenagem ao Exército Nacional, que ele vai presidir essa solenidade e que era uma data que já estava, pelo que entendi, há alguns meses marcada e que ele não poderia modificar. Eu disse: quinta-feira à tarde. Então, ele também disse que quinta-feira à tarde não podia, porque já estava previamente agendada uma reunião com o CONAC e mais com o não sei o que lá e não sei o que lá. Então, seria impossível.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente, eu gostaria...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sugeri a mim — estou relatando aqui tudo o que aconteceu, sem nenhum subterfúgio — que o Ministro viesse na segunda semana de setembro. Eu digo: olha, isso é impossível, é inegociável e a Comissão não vai aceitar uma decisão dessas. Então, eu quero que você faça gestões junto ao nosso Ministro, veja a situação que a Comissão vai ficar, se ele não vier depor, e evidentemente que nós queremos que isso seja o mais rápido possível, de preferência na quinta-feira. Momentos depois, recebi um telefonema do Coronel Gonçalves dizendo que o Ministro Jobim iria telefonar para mim, que iria se justificar e que pediria, então, para ser na terça-feira seguinte, dia 28 agora. De fato, o Ministro me telefonou deu as suas razões, pediu a compreensão da CPI, e eu achei que por 2 dias a mais, 2 dias a menos, isso não precisaria criar um conflito de Poderes.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu só queria fazer um adendo a V.Exa., Sr. Presidente, se V.Exa. me permitir, porque quando foi marcada a primeira oitiva dele eu estava no exercício da Presidência e havia sido marcada para quarta-feira passada. E ele havia entrado em contato com a Comissão, dizendo que não poderia, sem até dar maiores justificativas, e sugeriu um intervalo de datas que pegaria toda essa semana, fazendo a ressalva de que amanhã estaria no Senado.



Lembro que ele já foi ao Senado depor na CPI do Senado. Então, marcamos de comum acordo a data de hoje. Tudo bem que ele possa ter tido um problema com o Presidente da República. Ninguém aqui é radical. Só que a quinta-feira estava ofertada para ele vir depor aqui.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, o que está acontecendo é o seguinte: nesse meio tempo, ele foi 2 vezes ao Senado — vai amanhã e terá ido 2 vezes ao Senado —, e a Câmara está sendo tratada de forma um pouco desrespeitosa.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não sei se à CPI. Amanhã ele tem alguma coisa no Senado, algum depoimento no Senado, em alguma Comissão. Então, eu queria dizer a V.Exa. o seguinte: nenhum problema que seja na próxima terça-feira. Ninguém aqui... A CPI está em curso, não tem nenhum radicalismo, não tem nada, mas eu acho o seguinte: não vamos aturar ou não vamos aceitar qualquer novo adiamento.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E o Ministro tem que entender que ele não está convidado para fazer uma palestra, ele está convocado...

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ...como qualquer depoente cidadão nesta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem nenhuma dúvida, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E como tal ele tem que se submeter às regras. Nós estamos tendo toda a deferência com ele, até porque ele entrou no meio. Nós estamos apoiando o trabalho que ele está fazendo. Eu particularmente...

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele é membro do meu partido, partido de V.Exa. Nós temos apreço até pessoal por ele, pelo trabalho que ele está fazendo. Porém, não dá para confundir o apreço e o apoio com a falta de respeito com a Comissão. Então, eu queria que V.Exa. tivesse ciência de que estava



ofertada esta semana. E não vir hoje, tudo bem, agora não vir na quinta-feira... Foi um compromisso que na semana passada não existia e estava ofertada a data a esta Comissão. E lembrando: foi 2 vezes ao Senado e não veio à Câmara. Só queria deixar esse registro para que V.Exa. mantivesse isso nas notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. Deputado Eduardo Cunha, eu até devo confessar aqui de público que quando tomei todas essas deliberações, essas decisões, eu não me recordei de que ele já havia desmarcado a vinda dele uma vez. Só hoje eu tomei conhecimento, quando V.Exa. me alertou, de que era a segunda vez que ele estava desmarcando. Para mim, seria a primeira vez que ele estaria desmarcando a sua vinda aqui. Mas, como o prazo ficou entre quinta e terça-feira, com um telefonema pessoal do Ministro, eu achei... ponderei e achei que nós deveríamos concordar com isso. Então, o Ministro é um jurista, foi Presidente do Supremo Tribunal Federal e sabe perfeitamente, melhor do que nós, que *dura lex sed lex* — a lei é dura, mas é a lei. A lei vale para qualquer um que seja convocado, independentemente de ele ser Ministro de Estado, ter sido Ministro do Supremo. Todos estão sujeitos, todos nós, às leis e à Constituição do País.

Feitos, então, esses esclarecimentos e essas observações...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah, o Relator Marco Maia ainda quer falar concernente a este assunto aqui.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Antes de ele falar, só para...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Terça-feira que vem está marcado o Ministro Jobim, 10h da manhã. Apenas mudou de hoje para terça-feira próxima.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu, na verdade, Sr. Presidente, só quero fazer minhas as palavras do Deputado Eduardo Cunha. Nós temos tido aqui nesta CPI toda a tranqüilidade, toda a calma, a paciência para convocar, para convidar e inclusive para articular as agendas, no sentido de permitir que as pessoas possam vir aqui naquele momento que melhor lhes for conveniente, principalmente a figura de um Ministro que nós saudamos com muita veemência a indicação. É um Ministro



que tem dado um outro tom ao trabalho realizado pelo Ministério da Defesa. Mas eu quero ressaltar aqui que a convocação era para quarta-feira da semana passada, o Ministério propôs as 2 datas e as 2 alternativas, e ao que nós estamos na verdade assistindo aqui é... Se ainda tiver uma outra participação do Ministro no Senado, esta semana, serão 2 idas ao Senado sem vir à Câmara falar sobre os seus projetos, sobre aquilo que está sendo encaminhado pelo Ministério para esta questão da crise vivida no setor aéreo. Então, eu quero expressar aqui a minha irresignação também com esse tratamento, com esse comportamento que tem sido... com esse tratamento, aliás, que tem sido dado à CPI da Câmara por parte do Ministério da Defesa nessa questão das convocações do Ministro Nelson Jobim, que a gente sabe que tem seus afazeres, que tem as suas tarefas, que tem as suas prerrogativas como Ministro. Mas nós também temos as nossas. Temos que seguir o curso da nossa CPI, temos que seguir o curso das investigações que estamos produzindo e que, em alguma medida, já foram importantes, inclusive para a solução de alguns problemas enfrentados nos aeroportos, relacionados à crise aérea. Se não tivesse o papel desta CPI, as ações implementadas por esta CPI, certamente a situação seria ainda pior.

Então, quero só fazer essas afirmações, fazer minhas as palavra do Deputado Eduardo Cunha, para que não tenhamos a repetição dessa situação na próxima terça-feira, porque estou até achando que se continuar nessa situação, no próximo sábado ou domingo teremos uma ligação dizendo que na terça-feira tem um compromisso mais importante, seja com quem for, e não teremos aqui a presença do Ministro Nelson Jobim.

Então quero deixar claro isso aqui, Sr. Presidente, para que não venhamos a ter uma repetição dessa cena na próxima semana aqui, já que a situação será muito constrangedora para esta CPI, se amanhã o Ministro estiver no Senado pela segunda vez e não se tenha disponibilizado para estar nesta CPI, pela importância que esta CPI representa no debate dos temas relacionados à crise do setor aéreo brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só um último esclarecimento aqui que estou me recordando agora. Eu não sei bem se foi dito pelo Ministro ou pelo seu assessor que ele gostaria de vir a esta Comissão — eu não fiz



esse relato —, que está tomando essas medidas e gostaria de vir para poder expor as medidas que já foram tomadas, as que serão tomadas e que teria imenso prazer em vir a esta Comissão.

No meu julgamento — eu não sou dado a traços paranóicos da personalidade; tenho uma tendência natural a ser crédulo e acreditar nas pessoas —, não vi assim uma predeterminação do Ministro em não comparecer a esta Comissão. Essa determinação do Presidente, essa convocação do Presidente, eu acho que se justifica, a solenidade do Exército também eu acho que se justifica, então marcar para terça-feira eu entendi mais como uma coisa natural e não como uma resistência ou como uma intenção do Ministro em não comparecer a esta Comissão. Foi assim que eu entendi, na minha pouca psicologia.

Deputado Carlos Willian, temos prazer em ouvi-lo.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, como autor do requerimento que convocou o Ministro Nelson Jobim a esta Comissão, eu concordo com V.Exa. que não existe motivo nenhum protelatório do Ministro, haja vista que desde o primeiro instante que ele assumiu o Ministério ele tem enfrentado todos os assuntos relativos à crise aérea de frente. Não tem poupado inclusive até críticas ao sistema. Então, eu acho que realmente não existe nenhum processo protelatório. Eu só lamento, porque a crise brasileira é de imediato, a crise do sistema é imediato, e acho que o Ministro já foi ao Senado, deveria ter vindo a esta Casa e, numa outra oportunidade, ter viajado com o Presidente da República, porque pelo visto não existe nenhuma matéria de urgência para essa viagem. Mas não sou eu que faço nem escolho a agenda do Ministro. Mas desde que não passe da semana que vem, faça chuva ou faça sol, eu acho que o objetivo inclusive do meu requerimento foi que ele apresentasse quais as fórmulas, os trabalhos efetivos que ele está, na frente da Pasta, determinando que se faça para resolver o problema da crise aérea.

Eu só lamento também, Sr. Presidente, que a classe política brasileira, como sempre... nós sabemos que em todas as entidades, em todos os lugares existem os bons e os maus. Aqui também no Congresso Nacional, nas Câmaras de Vereadores, existem os maus e os bons políticos. Eu — me permitam a falta de modéstia — me enquadro entre os bons políticos. Por isso, venho aqui repudiar a palavra do ex-Deputado Sérgio Gaudenzi, que, na CPI do Senado, criticou a forma



como são indicados os políticos para dirigirem órgãos públicos e disse que existe um entendimento com o Deputado Nelson Jobim para que políticos não assumam os cargos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ministro Nelson Jobim.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É. O Sérgio Gaudenzi, Presidente da INFRAERO...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque V.Exa. disse o Deputado Nelson Jobim.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não, o Sérgio Gaudenzi disse que acertou com o Ministro Nelson Jobim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa era a correção: com o Ministro Nelson Jobim.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Muito obrigado. Acertou com o Ministro Nelson Jobim que não vai aceitar indicações políticas, somente da casa. Ocorre que ninguém tem garantia de que os funcionários da casa vão administrar bem a INFRAERO. Também se isso serve para os Estados, por que não serve também em nível nacional? E o Sr. Sérgio Gaudenzi é ex-Deputado. Então, eu acho que ele não pode entrar fazendo crítica às escolhas políticas, principalmente porque esse Governo é um Governo de coalizão. E se ele continuar, Sr. Presidente, fazendo essas críticas às indicações políticas, com certeza, ele vai começar mal na INFRAERO e bater de frente com os Parlamentares desta Casa, que com certeza tem compromisso com a sociedade brasileira.

Portanto, eu concordo com a vinda do Ministro Nelson Jobim na semana que vem, desde que não ultrapasse esta data.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou conceder a palavra ao nobre Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Nós conhecemos e ao mesmo tempo respeitamos a história do Ministro Jobim. Mas, evidentemente, em que pesem as inúmeras responsabilidades e dificuldades de agenda que tem S.Exa., concordar e aceitar que o Ministro venha



por 2 vezes ao Congresso, ao Senado, em detrimento desta CPI, eu acho um absurdo. Eu acho que precisamos chamar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, ele veio uma vez ao Senado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Segundo consta, há uma outra...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A justificativa para não ser amanhã que me foi dada...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não vamos colocar o carro...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Porque quando houve o adiamento de quarta-feira passada, eu queria que fosse feita nesta quarta-feira, ainda no exercício da Presidência. Me disseram que não poderia esta quarta-feira — era o único dia que não poderia —, porque teria um depoimento no Senado agendado. Não sei onde. Mas foi a justificativa que a assessoria me passou.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se vai ou não vai haver, eu não tenho condições de afirmar. Mas que foi passado foi.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, de mais a mais, me perdoe, deixe-me incluir uma informação. Nós começamos antes, paralelo ao Senado. Mas o Senado vai acabar depois. O Senado tem mais tempo, inclusive, com todo o respeito em relação à autonomia do Senado. Mas por que não organizar uma outra data? Por que não na sexta-feira, por que não no sábado? O fato é que nós temos um prenúncio de conclusão dos nossos trabalhos à vista, claro. Nós precisamos saber — a essa altura o Ministro já nos traria informações extremamente preciosas sobre isso — as medidas e providências, sobretudo na reestruturação da malha aérea, que vêm sendo apregoadas.

Há aqui um conjunto de outros requerimentos que precisamos saber exatamente o que é prioritário, o que não é prioritário. Mas a vinda do Ministro era de suma importância. Então, eu fico preocupado com uma diminuição da estatura desta Casa, desta Comissão, que é uma Comissão que está contribuindo para o Brasil e que tem, independentemente da pluralidade partidária, um consenso neste



instante, por exemplo, o de que estamos profundamente incomodados com essa ausência de definição do Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que decisão V.Exa. teria tomado se estivesse em meu lugar.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu imagino, Sr. Presidente. Mas talvez o ideal fosse que solicitássemos uma reconsideração.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ou eu concordaria ou o traria sob vara. Só tem essas 2 alternativas. Eu acho que não seria motivo tão grave...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O Ministro foi Deputado Federal, inclusive...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... para não poder esperar mais uns 3 dias. Foi a minha decisão.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é. E vai novamente ao Senado. Era isso.

Queria apenas, Sr. Presidente, além dessa informação, saber exatamente o que será prioritário aqui na nossa discussão sobre os requerimentos pendentes, requerimentos de diligência, de informação, enfim, outros aprovados, mas ainda não definida a tomada de depoimento. Aqui tem um conjunto de providências que daria espaço para o tempo de uma nova CPI. Nós precisamos estabelecer prioridades. Queria saber qual a orientação que o senhor dá sobre essa situação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na última reunião, Deputado Otavio Leite, nós pedimos aos Srs. Parlamentares que enviassem a esta Presidência as suas sugestões de quais as pessoas que deveriam ser convocadas para prestar depoimento ainda até o dia 15 de setembro e pedimos que esse prazo não ultrapasse o dia de hoje. Então, nós estamos aguardando essas sugestões para que a gente possa deliberar sobre quais as pessoas que nós deveríamos convocar.

O outro assunto que V.Exa...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Os relativos às diligências.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - As diligências nós já tratamos hoje à tarde. O Deputado Marco Maia vai falar aqui sobre os documentos, inclusive vai tratar dessa questão das diligências. Depois que S.Exa. falar, eu vou



passar a palavra aos Srs. Parlamentares, para deliberarmos quais são as diligências que nós ainda faremos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra, então, ao nobre Deputado Marco Maia, para dar início à finalidade da nossa reunião de hoje.

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

Antes de falar aqui sobre os documentos, há 2 questões que eu queria informar aos Srs. e Sras. Parlamentares. Primeiro, que nós estamos ultimando a contratação daquele especialista que havia sido aprovada aqui por iniciativa deste Relator para fazer análise das caixas-pretas e das informações todas em relação ao acidente envolvendo o avião da TAM. Na verdade, este Relator está propondo 2 encaminhamentos em relação a essa matéria.

O primeiro deles... Só anunciar a V.Exas. aqui o nome do especialista. Nós fizemos uma consulta, esperamos algumas sugestões. Não é muito fácil fazer a contratação de um especialista nessa área no País, porque são poucos os que têm o conjunto das informações ou a qualificação técnica, as informações necessárias para fazer uma análise dessa natureza, de acordo com aquilo que nós estamos propondo. Mas depois de muito garimpar nós conseguimos chegar a um nome que nós achamos que é o mais adequado, que é um ex-coronel-aviador chamado Antônio Junqueira, que mora aqui em Brasília e que tem uma vasta experiência na área de segurança de vôo. Ele foi inclusive diretor do CENIPA, chefe do CENIPA, por um determinado período e tem uma experiência... Hoje é professor universitário, conhece essa área, eu diria, como ninguém. Eu mesmo tive uma conversa com ele longa, para colher mais informações. Eu diria que ele nos dá, enfim, 3 aspectos que, na minha avaliação, eram importantes para contratação de um especialista dessa área. Primeiro, não tem vínculo com nenhuma das empresas ou dos setores que estão envolvidos com o acidente propriamente dito. Segundo, tem experiência na investigação de acidentes aeronáuticos. Ele esteve vinculado ao CENIPA de 1987 até 2002. Portanto, tem uma vasta experiência na investigação de acidentes aeronáuticos. E, terceiro, ao conhecer os acidentes aeronáuticos, conhece as caixas-pretas, conhece os procedimentos, os mecanismos, conhece como é que faz



a análise dos dados dessas caixas-pretas. E, por fim, é uma pessoa que, na minha avaliação, empresta uma credibilidade ao trabalho e à análise que será realizada dessas caixas-pretas, podendo nos dar com precisão todas as informações em relação às caixas-pretas e aos documentos que nós estamos recebendo relacionados ao acidente com o avião da TAM.

Então, eu queria só anunciar isso a V.Exas., Deputados e Deputadas, que estamos ultimando essa contratação, que deve acontecer ainda durante o dia de hoje, mais tardar no dia de amanhã. Já está aqui com o departamento administrativo da Casa, para fazer essa contratação. Nós levamos aqui quase 2 semanas de pesquisas, de análises, para poder chegar à indicação e à contratação desse especialista que pudesse nos dar essa contribuição. Então, eu queria primeiro fazer esse anúncio a V.Exas.

Segundo, que nós estamos incluindo neste trabalho também... Eu apresentarei amanhã um requerimento a esta Comissão, para a contratação de um determinado número de horas num simulador de vôo, lá em São Paulo, o mesmo que é utilizado pela TAM e por algumas empresas aéreas brasileiras, para que possamos, com um requerimento também de um comandante, piloto de Airbus da Força Aérea, para que possamos simular o acidente envolvendo o avião da TAM a partir do manual da Airbus e dos parâmetros estabelecidos pelas caixas-pretas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. me deixa muito aliviado, porque eu vi uma nota no jornal de que V.Exa. queria reproduzir as condições do acidente no avião. Pensei que V.Exa. queria nos colocar dentro de um Airbus, travar o reverso e descer em Congonhas em dia de chuva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. pode ter certeza de que eu não estaria neste avião, se isto fosse proposto. Por que estou propondo isso? Porque o conjunto de documentos de que nós já tivemos informação, as oitivas que nós já realizamos, as análises feitas nas caixas-pretas, as informações que nós colhemos na imprensa, os depoimentos que aqui nós já tivemos, eles nos dão condição de estabelecer o que de fato aconteceu no dia do acidente envolvendo o avião da TAM, mas deixam algumas dúvidas que podem ser melhor entendidas por todos nós Parlamentares se nós pudermos experimentar essas condições em que aconteceram o acidente com o avião da TAM.



Vou dar um exemplo disto. As manetes, na condição em que elas se encontravam no avião... existe previsão, inclusive, nos manuais da Airbus, para ocorrência de falhas e, na ocorrência de falhas, a aeronave adota um determinado tipo de procedimento que, à frente de um simulador, nós poderemos testar esses procedimentos, essas possíveis falhas que podem ter acontecido nas manetes da aeronave Airbus, conforme aquilo que está previsto no manual do fabricante. Então, é uma sugestão, e o especialista, esse que nós estamos contratando, ele irá nos auxiliar também na análise, a partir da análise que ele fizer das caixas-pretas do avião Airbus, a entender um pouco melhor esse processo.

Então eu só queria fazer esse anúncio. Esse requerimento está na pauta da contratação que nós estamos fazendo. Eu vou apresentar amanhã aqui os requerimentos em relação a isso, já que o Dr. Antônio Junqueira irá trabalhar conosco aqui de forma integral de agora até o dia 30 de setembro, quando vamos aprovar o relatório final e também estaremos trabalhando sobre o tema do acidente envolvendo o avião da TAM.

V.Exas. estão recebendo aí, nas suas mãos, 4 blocos de informações sobre os documentos, as diligências e oitivas que já foram realizadas por esta CPI. Um desses blocos de informações é sobre documentos recebidos. Eles estão divididos aqui por temas e por... os temas aí são o acidente envolvendo o avião da Gol; o acidente envolvendo o avião da TAM; depois, controle de vôo; e, por último... ah, tem documentos diversos, que nós não conseguimos achar ali uma classificação para eles; depois, nós temos infra-estrutura, documentos relacionados à infra-estrutura aeroportuária; e temos, depois, documentos relacionados ao marco regulatório do setor. É claro que podem ter classificações ali que sejam até dúbias ou que poderiam estar em algumas dessas, em outra classificação dessas. Mas nós sempre optamos aqui por classificar por aquela que tivesse, digamos, uma proximidade maior.

Então, V.Exas. vão ver aqui que nós temos... Nós não temos a soma aqui, não é?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São 189 documentos, no total, que já chegaram a esta CPI. E aqui tem alguns quilos de documentos. Então, este é um primeiro bloco.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Me permite um aparte, Sr. Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Duas coisas: a primeira — e isso vale para o Presidente Marcelo Castro — é que a CPI do Senado montou uma estrutura de assessoria, inclusive com delegados da Polícia Federal, técnicos do TCU, da Casa etc. que ajudariam substancialmente, estão ajudando substancialmente àquela CPI, principalmente na identificação daquilo que é mais importante etc. E nós estamos sentindo, como membros da CPI — não sei o quanto o Relator tem de assessoria nesse sentido... mas nós, membros da CPI, nós estamos nos ressentindo desse... Não só sentindo, mas nos ressentindo, porque desde o começo nós estamos falando disso, as pessoas estão falando aqui. Então, para a análise desses documentos, se nós não tivermos profissionais técnicos que nos auxiliem, uma equipe técnica que nos auxilie nisso, fica difícil de nós extrairmos aquilo que mais vai nos ajudar. Cada Deputado está se virando aí com as suas assessorias, mas é difícil ter um especialista naquele assunto determinado.

Em segundo lugar, eu estou entendendo o que o Relator está falando, porém, quero deixar já aqui uma sugestão. Eu creio que vamos concluir nessa direção, hoje, esse trabalho, mas definir grupos que vão se deter... Já foi criada essa Subcomissão da legislação. Então, que essa Subcomissão seja logo instalada e esses documentos sejam imediatamente enviados até para que essa Subcomissão, se for o caso, possa se valer de alguma assessoria que venha a ajudá-la nessa questão. Aí, os outros assuntos, se o Relator já tiver a idéia formada... Por exemplo, nós temos essa questão que é fundamental. Eu já concluo, Sr. Relator. Primeiro é o seguinte: são os acidentes, que não são o foco central dessa Comissão, e a crise do sistema aéreo apontando os caminhos. Então, eu veria que a questão da legislação é a questão dos acidentes em si e a questão dos fatores que levaram à crise aérea e às propostas desta CPI.

Portanto, se nós não tivermos esse trabalho, essa capacidade de organizar bem a finalização deste trabalho, nós podemos nos perder e chegar, ao final, naquilo



que a mídia já está falando aí que... Esperamos que a mídia esteja equivocada. Nós queremos realmente que esta CPI mostre, aponte soluções. Já demos a nossa contribuição, mas temos muito mais a dar até o final deste trabalho. Então, se ficarmos nos detendo excessivamente em questões com os acidentes... Acho que podemos fazer isso, mas uma subcomissão cuidar disso. Uma outra subcomissão já está cuidando da legislação; uma outra subcomissão poderá cuidar da questão da crise como um todo, dos fatores e das alternativas. E assim nós podemos chegar ao final com uma conclusão, com um relatório extraordinário, e não decepcionarmos a sociedade. É isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Miguel Martini, com relação a esse tema final que o senhor colocou aqui, nós já discutimos isso na reunião da semana passada. E...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que foi criada só uma subcomissão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas lá tomamos uma decisão de que vamos seguir o curso normal das investigações, inclusive investigando os acidentes, que terão que ter relatórios... E nós já apresentamos em relação ao acidente envolvendo o acidente da Gol e vamos apresentar em relação ao acidente envolvendo o avião da TAM.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que essa reunião de hoje, para mim, é para estabelecer prioridades. E eu estou propondo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Essa reunião de hoje é para nós discutirmos os documentos, todo o mundo ter as informações...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Prioridades...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Tinha esse caráter de nós redefinirmos de novo. Que eu saí com essas questões claras, na semana passada, da conversa que nós fizemos aqui, na quinta-feira, à tarde.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não. Eu acho que a...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com relação ao tema das assessorias, Deputado Miguel Martini, nós temos aí um conjunto de assessores que estão auxiliando, do TCU, da ANAC, da INFRAERO, da Câmara — Consultores



Legislativos, inclusive envolvidos com a área do marco regulatório, que é esta subcomissão que nós criamos e constituímos agora —, que estão à disposição, têm acesso, já, aos documentos, às informações. Talvez ainda não tenham todas as orientações de que eles necessitam para escrever o relatório final, mas aí é porque nós também ainda não apontamos quais os caminhos que devem ser seguidos, porque nós ainda estamos investigando, olhando para várias pontas, para vários aspectos. Mas a assessoria está aí. Inclusive, há vários aqui junto conosco. Podem levantar a mão aí quem são os nossos assessores. Nós temos 4 aqui, mas geralmente temos 6, 7. Tem mais o pessoal da INFRAERO... Tem vários técnicos que estão aí — CGU —, auxiliando, ajudando e contribuindo com o processo... O Tribunal de Contas da União... que estão auxiliando, ajudando e contribuindo. Da Fazenda, também, da Procuradoria da Fazenda, nos ajudando naquelas questões orçamentárias.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - V.Exa. me permite, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É claro que a nossa dificuldade aqui é como no Senado... Como diz o Deputado Eduardo Cunha, é uma CPI de um homem só, aí a assessoria só acaba servindo a só um. E aqui a assessoria tem que ajudar e contribuir com todos os nossos Parlamentares. Então, é claro que nós não podemos ter assessores para todos os Parlamentares. Então, são assessores da CPI que ajudam, é claro, o Relator, porque é quem tem a responsabilidade, no final, de apresentar o relatório final. Mas as assessorias estão aí à disposição. Eu tenho certeza de que quando eles são questionados ou quando se pede algum tipo de trabalho ou de ação, eles prontamente procuram atender aí e auxiliar no processo.

Bom, depois vocês receberam um outro material, que são requerimentos de informação pendentes de resposta. E nós temos aqui cerca de — vamos ver aqui — 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20. Nós temos, ainda, 20 documentos que necessitam de respostas a esta CPI. A maioria deles documentos que são do final do mês de julho e do início do mês de agosto, e vocês também estão recebendo essas informações.

Há um requerimento de informação aqui que foi aprovado, pendente de providência.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Este aqui ainda precisa de encaminhamento. Ainda não foi encaminhado, porque nós não tomamos uma decisão sobre ele, Presidente, que “requer a avaliação dos *softwares* utilizados pelo Comando da Aeronáutica e pelo Controle do Espaço e Tráfego Nacional”. Esse aqui nós precisamos encaminhá-lo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Relator, V.Exa. me permite?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente, me permite?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Relator, me permite uma ponderação sobre esse item? Posso, ou atrapalharia muito?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É. Eu também pedi. Pode ser o Deputado primeiro.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É uma ponderação sobre esse item rápido, posso?

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu queria alertar o seguinte: nós aprovamos um requerimento aqui dando 48 horas de prazo para que todas as informações viessem, e outro requerimento delegando à Presidência da Comissão a possibilidade de efetuar busca e apreensão de documentos que não nos fossem entregues.

Então, eu ia pedir ao Presidente que exercesse o poder que V.Exa. já tem delegado. E que desses documentos que estão pendentes que V.Exa. determine a busca e a apreensão.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, eminente Relator, eu, por 2 ou 3 ocasiões, em reuniões pretéritas nossas, usei da palavra para enfatizar essa sugestão que eu a concebo como uma idéia que pode ser significativamente útil para a CPI.

Nós discutimos muito sobre o controle do tráfego aéreo, o sistema, a operação sistema, os recursos humanos que operam esse sistema. E acho que seria extremamente interessante se a CPI oficiasse umas 3 ou 4 Universidades brasileiras que sejam *master* na área de informática, de análise de sistema, para que



designassem 2 profissionais de indiscutível nível para poderem nos auxiliar no discernimento, na avaliação, de como é esse *software*.

Nós sabemos da história dos 37 mil pés para 36 mil pés na vertical Brasília. Aquilo, enfim, até hoje não tem uma resposta condizente. O sistema foi automático. O que deveria ter sido feito para poder o sistema ter alertado o controlador. Enfim, por que não chamarmos a universidade brasileira, que é extremamente isenta — temos a USP, a UNICAMP, o UFRJ, a PUC do Rio de Janeiro, que têm centros de excelência em informática.

Então, eu queria... Não tive a oportunidade de debater isso, mas novamente... Porque eu só falei... Em nenhum instante, a direção dos trabalhos se deteve tal qual nos demais outros assuntos, sobre o que nós podemos fazer. Seria fácil, não é? Em um mês eles fazem isso, chamam 3, 4, 5 ou 6 *masters* em informática do País que responderão a boas perguntas: o sistema é forte? É sólido? Pode ser aperfeiçoado? De que maneira? Só isso. Essa é a finalidade do Requerimento 389, que foi aprovado.

Como é que operacionaliza? Essa é a minha indagação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Depois o Presidente vai encaminhar. Eu só estou informando o que vocês estão recebendo, o trabalho que foi realizado pela assessoria. Vocês estão recebendo também uma relação de requerimentos aprovados, porém pendentes de tomadas de depoimentos. Nós temos 63 depoimentos já aprovados, convocações aprovadas e que vão naquela linha apresentada pelo Presidente, semana passada, de que precisa cada um dos Parlamentares dizer ali quais dos seus depoimentos são os mais importantes, aqueles que acham que devam ainda ser tomados por esta CPI, para nós podemos tomar uma decisão sobre como organizar esses depoimentos.

Por último, V.Exas. receberam os requerimentos de diligência que foram aprovados. E nós temos aqui os brancos que aparecem aí — foram aqueles aprovados que ainda não foram realizados.

Então, nós temos um de diligência às áreas de manutenção das companhias aéreas. Nós fomos à TAM, e não fomos às outras companhias aéreas. Nós temos aquele relacionado aos depoimentos dos pilotos norte-americanos; nós temos uma terceira diligência, que é a do CINDACTA IV — Centro Integrado de Defesa Aérea e



Controle do Tráfego Aéreo de Manaus; nós temos uma quarta diligência junto ao curso de formação de controladores...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, só um minutinho. Parece-me que foi aprovado um requerimento para visitar todos os CINDACTAs — ficou de definir quais seriam —, dentre eles o DACTA IV. Na época do requerimento, acho que ficou aprovado para todos, mas o DACTA IV teria sido como o primeiro, mas, se não me engano, o requerimento fala de todos os DACTAs.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Tem uma diligência ao Aeroporto de Congonhas; tem uma diligência ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas; tem uma diligência ao Terminal I, do Aeroporto do Galeão; tem uma diligência às ruínas do prédio da TAM, em São Paulo; tem uma diligência ao Aeroporto de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro; e tem uma diligência de 3 Parlamentares para verificar as obras de ampliação do Aeroporto de Cabo Frio, apresentada aqui pelo Deputado Filipe Pereira. Então, essas são as diligências aprovadas e que nós precisamos também aqui deliberar sobre como realizar essas diligências.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E aí nós temos ainda, para informações dos Srs. Parlamentares, uma solicitação de agendamento de audiência com os familiares das vítimas do acidente com o Vôo da Gol 1907. Esta era uma proposta apresentada pelo Deputado Eduardo Cunha, e nós ficamos...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu ia solicitar a V.Exa. que pedíssemos ao Presidente Arlindo Chinaglia um plenário e fizéssemos uma sessão no plenário mais próximo do fim. Eu iria sugerir — eu não sei que dia cai — o dia 17 de setembro, quando faz 2 meses do acidente do avião da TAM, para fazer essa audiência. Uma audiência mesmo no plenário com os familiares dos 2 acidentes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Audiência pública com os familiares dos 2 acidentes.

Então, eram essas as informações com relação aos documentos e às convocações e diligências que já foram aprovadas por esta CPI e que precisam ser deliberadas sobre como iremos trabalhá-las daqui para frente.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, pela ordem, uma informação ao Relator.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essas 2 diligências por mim requeridas, Sr. Presidente, acho que falta apenas definir a data, é isso? Eu queria em princípio...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, primeiro, nós vamos... São muitas diligências que tem para fazer, nós vamos decidir quais são as diligências ...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Vai ser um calendário...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... que nós vamos efetivamente realizar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, a minha sugestão da semana passada foi que cumpríssemos todas e que delegássemos a um grupo de Parlamentares que as fizessem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É isso, Sr. Presidente, acho que também tem razão.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Por delegação. Cumpram-se todas. Como eu também propus que os depoimentos, aqueles principais, que fossem escolhidos e trazidos para a Comissão. E quanto àqueles que não fossem relevantes para esse contexto, criassem uma Subcomissão para tomar o depoimento com quem tivesse estar presente ou quem tivesse interesse. É essa a minha sugestão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu gostaria de saber se poderia fazer uma proposta de data?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, Deputado Eduardo Cunha, se não me falha a memória, essa sugestão de V.Exa. não foi acatada, quer dizer, o que ficou acertado na reunião passada é de nós recebermos a sugestão dos Parlamentares...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Isso, estou renovando a sugestão.



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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu gostaria de saber, Sr. Presidente, se depois da reunião eu poderia propor uma data para essas 2 diligências que eu solicitei: uma é ao Aeroporto de Viracopos e outra ao local onde estão guardados os destroços do acidente. Talvez pudéssemos, como são ambas em São Paulo, Sr. Presidente, realizar num mesmo dia, numa segunda-feira, talvez, numa sexta-feira, as 2 diligências. Queria saber se poderia propor uma data para fechar essa questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu colocaria em discussão essa questão dos 2 requerimentos do Deputado Vanderlei Macris, que poderíamos então formar uma Subcomissão para fazer essas diligências.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu acho que a proposta de nós atendermos a todas essas diligências, formando grupos de Parlamentares para que fossem a todos esses lugares e trouxessem um relatório, fizessem um relatório e pudessem subsidiar o Relator, e até apresentando aqui o relatório para que toda a Comissão tomasse conhecimento, eu acho que ela é mais, pode contribuir melhor. São 48 Parlamentares, 24 com mais 24 Suplentes, 48, dá para dividir essa diligência em 8 grupos de 6, pelo menos. Se forem 3, 4 já é suficiente. Então a minha sugestão, eu volto a essa sugestão, somo-me ao Deputado Eduardo Cunha nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, sem nenhuma dúvida, Deputado. É providencial a posição de V.Exa.

Deputada Luciana Genro, pois não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu quero insistir na necessidade de diligência ao CINDACTA IV, não apenas ao CINDACTA, mas a todos os problemas que envolvem o controle de tráfego aéreo lá em Manaus. E dizer a V.Exa. que concordo com a proposta de que seja uma Subcomissão que faça isso, mas acho que seria muito importante que ou o Presidente ou o Relator estivessem juntos nessa diligência, já que nós iremos adentrar uma área extremamente complicada, onde existe uma tensão muito grande entre o comando e os controladores. E é muito importante que esta Comissão que vá até lá tenha a força e a



representatividade necessária, para que nós possamos de fato buscar as informações de que nós necessitamos e inclusive ajudar a tentar distensionar o ambiente que lá encontraremos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada Luciana Genro. Então, Deputado Vanderlei Macris, tem 2 requerimentos: um que requer diligência no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, e o outro é uma diligência nas ruínas do prédio da TAM Express, e é o galpão alugado pela TAM localizado na Vila Galvão, em Guarulhos, para onde estão sendo encaminhados objetos localizados.

Então, todos, pela manifestação, estão de acordo. Então gostaria de pedir uma sugestão ao Deputado Vanderlei Macris de qual dia V.Exa. julga que seria melhor para essa diligência. Aí nós formaremos uma subcomissão, aqueles Deputados que estiverem interessados, e eles então irão a Guarulhos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Gostaria de pedir, talvez, a próxima segunda-feira, às 10 horas, talvez pudesse fazer uma delas, e na sexta seguinte as outras, Sr. Presidente. Ou talvez no mesmo dia mesmo, porque aproveitaria a mesma Comissão, ir visitar o Aeroporto de Viracopos de manhã, às 10 horas, e 14 horas, na segunda-feira, o Aeroporto de Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu acho que seria o ideal, porque a pessoa se deslocaria só uma vez.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E aí durante o dia todo faria as 2 diligências.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Próxima segunda-feira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então segunda-feira agora seria dia 27, não é isso?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então fica às 10 horas da manhã.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até porque, Sr. Presidente, o Ministro Jobim fez uma visita ao Aeroporto de Viracopos há questão de uma semana, e seria importante que nós estivéssemos lá para ver e participar também. E



eu espero poder solicitar a presença da INFRAERO e também de membros do Tribunal de Contas — tem algumas pendências lá no aeroporto — para nos acompanhar, e pudéssemos, antes da presença dele, na terça, estarmos lá segunda-feira. Acho que seria muito importante.

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

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então fica determinado o dia...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Queria propor o mesmo dia para nós fazermos a diligência em Manaus.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na segunda-feira. Nós temos que ver, Deputada Luciana, a volta de lá.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Nós não podemos requisitar um avião da FAB?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vai depender do número de pessoas, porque se for um número significativo, eu acho que o mais prático seria a FAB colocar um avião a nossa disposição.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Tem avião pequeno também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se for um número pequeno, talvez seja melhor a gente ir de avião de carreira.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, Presidente, mas aí eu acho que como nós temos esse problema...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O problema é o deslocamento, é difícil lá.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu estou de acordo com a Deputada. Isso não é difícil para a FAB, o GTE funciona bem. Tem jatinhos lá que nos dão a facilidade de irmos e voltarmos para termos depoimento, na terça-feira, do Ministro Jobim. Se nós formos em avião de carreira, tem o risco de não fazermos bem o trabalho lá nem de chegarmos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda bem que é o risco.
(*Risos.*)



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Tem o risco de cair o avião também no buraco imenso da Amazônia. (*Risos*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não posso falar em risco aqui. (*Risos*.) Eu estava pensando que era risco da segurança.

Deputado Martini, isso nós podemos discutir. Agora, imaginemos que sejam poucos Parlamentares, digamos 3 ou 4, que vão a Manaus. Para um jato se deslocar, temos de medir o custo/benefício, não é? É muito caro um avião desse, o deslocamento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, se V.Exa. me permite, seria o caso então de ver quais são as diligências que vão ser feitas e já definir quais os Deputados que têm interesse em quais delas.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque a partir daí nós podemos trabalhar com dado objetivo.

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

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Para ir de avião de carreira, Presidente, nós vamos precisar de 3 dias, porque para cumprir as tarefas que nós temos lá e ao mesmo tempo nos submeter aos horários comerciais dos aviões, nós vamos ter que despender 3 dias para fazer essa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por isso é que talvez, se for avião de carreira, o dia ideal seria sexta-feira.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas fim de semana lá não adianta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós vamos na quinta à noite, ficamos sexta-feira e voltamos na segunda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos estudar o caso com carinho. Então, já deliberada a questão de Viracopos e da TAM, nós vamos então passar a um outro requerimento aqui, de autoria do nobre Deputado Otavio Leite, para realização de diligência no CINDACTA IV. Então...

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De Manaus.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o mesmo. Então, esse requerimento aqui, nós vamos ver quantas pessoas, Deputada Luciana Genro, estariam, se disporiam a ir a essa diligência, e aí, de acordo com essa informação, deliberaríamos como ir. Não tenho nada contra ir em avião da FAB. Só que eu acho que se for 2, 3, para um avião se deslocar, gastando combustível, vamos ficar expostos a alguma crítica. Se fosse um número significativo, 8, 10, 12, 15 pessoas, sem nenhuma dúvida.

Outro requerimento aqui, do Deputado Vic Pires: diligência ao Aeroporto de Congonhas, a fim de que os membros desta CPI possam verificar *in loco* as condições de operação daquele aeroporto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu vou retirar esse...

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até porque eu já sou contra qualquer tipo de diligência hoje em dia. Já não fomos à diligência para Miami, então aí acabou que não deu certo. Então, qualquer diligência agora...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, tem o requerimento do Deputado Eduardo Cunha, mas trata do mesmo assunto do Deputado Otavio Leite, que é o do CINDACTA IV também. Então é o mesmo assunto.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, o senhor está seguindo a lista?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Desculpa, estou seguindo a lista.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Requerimento de diligência. É esse?

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente, eu não ouvi V.Exa. agora. Se V.Exa. pudesse me desculpar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De diligência, de diligência.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se V.Exa. pudesse me desculpar e repetir, porque eu não ouvi V.Exa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem o requerimento de V.Exa. aprovado para fazer uma diligência no CINDACTA IV, que é o mesmo requerimento do Deputado Otavio Leite, que nós já concordamos aqui como vamos fazer a diligência. E tem um outro requerimento, da Deputada Solange Amaral, que é para a realização de diligência no Terminal I do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, o Galeão, o Aeroporto Antonio Carlos Jobim, a fim de que os membros desta CPI possam verificar *in loco* as condições de operação daquele aeroporto.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A Deputada sugeriu, em conversa conosco há pouco, que se organizasse essa diligência após 7 de setembro. Foi a informação que eu ouvi.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só espero que não seja dia 11.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só não pode ser dia 11 de setembro, não é uma data boa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para quem é supersticioso.
(Risos.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu não sou supersticioso.
(Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, fica esse requerimento aqui para após 7 de setembro. E só. Encerramos aqui.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, perdoe-me.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu devo ter tido um lapso, mas não observei o senhor falar sobre o 330, sobre a qualidade da conversação da língua inglesa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o 330.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Foi tema profundamente discutido e abordado em audiências nossas, sendo certo que, se eu pudesse delegar a um dos colegas essa atribuição, não tenho dúvida de que teríamos, nos préstimos da Deputada Luciana Genro e do Deputado Rocha Loures, as condições precípuas para o exame com profundidade, tal qual sugere o requerimento. Mas S.Exas. têm muitas outras atribuições, e eu não os penalizaria com isso. Acho o seguinte:



parece-me ser interessante convocarmos... Não tem, nesta Casa, um perito em línguas, não? Esta Casa tem perito em línguas que pudesse fazer uma visita a Guaratinguetá e Pindamonhangaba para uma avaliação de como é ministrado o curso de inglês? A Deputada Luciana Genro podia até presidir essa diligência, já teria meu voto aqui incondicional para tanto.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Deputado, Pindamonhangaba? O que é que tem em Pindamonhangaba?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, Guaratinguetá é escola, não é isso? É escola. É Guaratinguetá e São José dos Campos. É que são próximas, eu não sou... Deputado Macris, por favor, corrija-me aqui na geografia da abordagem. Mas acho que a ordem dos fatores não alteraria o produto.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Bom, mas tem de se checar, na verdade, como vem-se dando o aprendizado, a abordagem do inglês, o aprendizado da língua inglesa naquelas terminologias apropriadas, na fraseologia adequada, para que, enfim, esta CPI possa, inclusive o Relator, consubstanciar no seu relatório informações mais detalhadas sobre isso. Não sei se a Deputada Luciana Genro teria alguma sugestão, como especialista na matéria que o é.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Gostaria muito de ouvir a opinião da Deputada Luciana Genro, porque, sinceramente, Deputado Otavio Leite, uma diligência, não sei se vai ter o prazo, o tempo para aferir isso.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A Casa dispõe de tradutores? Não é possível que a Casa não tenha na sua retaguarda de Recursos Humanos profissionais que tenham condições de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas especialista, Deputado, em...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Em Pedagogia, em Pedagogia de Línguas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Acho difícil.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Bom, nós sabemos o seguinte...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que tipo de língua?



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não foram poucos os momentos nos quais se colocou em discussão o problema da aptidão dos controladores para versar e para compreender o idioma-padrão inglês que é utilizado no espaço aéreo do planeta. Essa é que é a verdade. Então, verificamos que, somente no último concurso, Sr. Presidente, foi exigido algo em inglês, e, assim mesmo, perguntas escritas. Deste último concurso, isto é, de março para trás, podemos afirmar que os 2.700 Controladores em exercício hoje no País não tiveram nas suas provas nada sobre conversação ou sobre língua inglesa. Passaram a aprender em Guaratinguetá e São José dos Campos. Aí nós ouvimos muitos deles dizerem que era um bê-a-bá, que era uma coisa primária e que só na práxis o conhecimento não-científico, e sim empírico que fazia deles aptos a essas conversações. Só que sabemos que são conversações limitadas a diálogos bem específicos da aproximação do pouso ou da decolagem de uma aeronave. À parte isso, tivemos sempre muitas dúvidas sobre diálogos que poderiam ser, enfim, poderiam acontecer e serem necessários ser travados e se os nossos controladores estavam aptos para tanto. Essa é que é a questão.

Então, por que não verificar *in loco* isso? Se não temos na Casa profissionais abalizados para isso, seria o caso de chamar a universidade brasileira, um curso daqui da UnB de línguas que pode designar 3 pessoas que passem lá 3 dias em Guaratinguetá e São José dos Campos perguntando o que é o estudo de inglês para os controladores.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, V.Exa. me permite?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Era esse o objetivo. Não sei como os colegas avaliam.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Deputado Otávio Leite, me permite?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Miguel Martini está pedindo a palavra, e eu já ia sugerir ouvir a opinião dele. Realmente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É só para dizer que não há necessidade, no meu modo de ver, de termos um especialista em Pedagogia em Línguas etc. para irmos lá. Acho que os Deputados, ao irem a São José dos Campos e a Guaratinguetá, têm condições de tomar conhecimento da forma, do



modo como é feito esse ensino e ter uma avaliação dessa questão, sem necessariamente ter que ter um especialista nessa questão. Essa é a minha sugestão.

A segunda sugestão eu já acrescento aqui, Presidente. Tem um requerimento aprovado para visitar o Centro de Manutenção da Gol, que é em Confins, no aeroporto de Confins. Então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Onde está esse requerimento?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O Relator é que falou. Eu me lembro de que foi aprovado. Ele falou ainda há pouco, e não achei onde está.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O requerimento deve ser 166, de autoria do Deputado Eduardo Cunha, que requer que esta Comissão visite as áreas... Não, é de manutenção.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso. Então, o Centro de Manutenção da Gol...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Várias de manutenção das companhias aéreas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso, como já foi na TAM, e temos duopólio, falta a Gol. A Gol está ao lado do aeroporto de Confins.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, minha sugestão é que esta Comissão que for visite também o aeroporto de Confins, que é junto do aeroporto de Confins. Essa é a minha sugestão, já estou apresentando requerimento amanhã, mas se já for deliberado hoje...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já tem o requerimento aqui aprovado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já tem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem, o requerimento do Deputado Eduardo Cunha, que requer à Comissão que visite as áreas de manutenção das companhias aéreas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. A minha sugestão é que...

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



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A minha sugestão é que, além do Centro de Manutenção da Gol, que é no aeroporto de Confins, que a Comissão também estenda. Faço o requerimento para apresentar amanhã, mas que já delibere agora. O grupo de Deputados que forem ao Centro de Manutenção da Gol, que é em Confins, também visite o aeroporto de Confins, porque ele é uma das alternativas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. V.Exa. precisa apresentar o requerimento para votarmos amanhã, viu?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso. Mas eu já quero tratar dessa questão aqui hoje, porque...

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...na diligência você atende a 2 requisitos fundamentais e importantes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Bom, ficou pendente aqui só a questão da visita ao Centro de...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - CINDACTA IV.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o do Centro de Línguas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Se me permite uma sugestão...

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ...eu acho que é inútil os Deputados irem lá, os que não têm conhecimento da língua inglesa, que não são profissionais da área, irem lá para tentar identificar se o ensino é bom ou ruim. Isso será inútil. O que se poderia fazer é pedir à universidade, a algum órgão especializado em ensino de língua que faça uma avaliação do currículo, das horas, do método utilizado para o ensino da língua inglesa, porque uma visita dos Parlamentares lá não vai nos propiciar esse entendimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, eu...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Solicitamos à UnB, ao Departamento de Línguas da UnB, Sr. Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas aí já foge ao objeto do requerimento, que é uma diligência. Essa diligência, talvez, pudesse ter



algum proveito se fossem alguns Parlamentares versados na língua juntamente com o Deputado Miguel Martini, que é versado no controle de vôo. Então, o Deputado Miguel Martini poderia fazer as perguntas e ver o nível do inglês para a comunicação específica nessa área de controle de vôo. Não sei se...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sugiro convidar o Departamento de Línguas da UnB para se fazer representar por 2 professores. O Deputado Rocha Loures domina muito bem o idioma inglês...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, não podíamos encerrar essa discussão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Melhor do que a Deputada Luciana Genro aqui ninguém domina o inglês.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, não podíamos encerrar essa discussão e passar para uma...

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu só queria solicitar o encerramento dessa discussão aí do inglês, da língua, da especialidade da língua e queria passar para um outro assunto importante, que estou só esperando, porque não temos especialistas em língua aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Então, vamos abrir a inscrição para quem quiser ir a Viracopos e Guarulhos, abrir a inscrição para quem quiser ir a Manaus. E depois dessa inscrição de Manaus, ver a quantidade, é que deliberamos como se vai lá. E o Deputado Miguel Martini procura ver uma data aí adequada para fazer a visita ao terminal da Gol, lá em...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A Gol e ao terminal de

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente, agora, isso fica dependendo do requerimento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É, aprovamos o requerimento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidente, no caso de Manaus, volto a reiterar a V.Exa.: vejo que, a depender de como se vai e de quando se vai, o número de inscritos será maior ou menor. Se perguntarmos sem especificar de que maneira e quando iremos a Manaus, é difícil os Deputados responderem se vão ou



não vão, porque depende, objetivamente, das suas agendas e de quanto tempo vai levar essa viagem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada, vamos fazer o seguinte: V.Exa. poderia ficar encarregada de ver a data mais adequada e quais as pessoas que gostariam de ir?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu poderia, mas V.Exa. há de convir comigo que é totalmente diferente convidar o Deputado para ir a Manaus, submetendo-se aos horários dos aviões de carreira e ir a Manaus num avião da FAB. É diferente. Então, provavelmente, vários irão me responder: *“depende de como será a viagem, depende de que horas sairemos de Brasília, a que horas retornaremos”*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu só queria alertar que, quando fomos fazer a diligência na TAM, pedimos o avião, e a Aeronáutica não cedeu, para irmos ao São Paulo, a São Carlos. Tem uma dificuldade que, mesmo a gente tendo a vontade de pedir, eles não cederam.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Cedeu ou não cedeu?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não cedeu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah, sim. É o que eu estou dizendo, para pedir o avião à Aeronáutica é que eu acho que nós tínhamos que ter um número que justificasse.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu acho que V.Exa. pode até pedir, porque eu acho que eles não vão dar.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vamos pedir, Presidente. Se houver um número que V.Exa. julgue que não é justificável, V.Exa. dispensa o avião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero, Deputada Luciana Genro, ser contrário a esse encaminhamento de nós pedirmos uma aeronave à Aeronáutica. Até porque nós vamos lá para fazer uma diligência no CINDACTA e vamos conversar também com controladores, fazer outras ações que não necessariamente poderão agradar à Aeronáutica.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas não tem nada a ver agradar ou não.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o que isso tem a ver ? Nós não vamos de TAM, Relator, nós não vamos de TAM nem de Gol; nós vamos pela Aeronáutica.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O avião da FAB não pertence ao Comando, pertence ao Brasil.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A Aeronáutica é do Brasil, Relator, me desculpe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não irei em avião da Aeronáutica. Irei, se eu for, é claro, se optar por ir, em avião de carreira.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor vai como o senhor quer, até a pé. Mas acho que nós podemos ir perfeitamente pela Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Acho que não devemos ter esse tipo de procedimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu acho que o senhor teria toda a razão se fosse TAM ou Gol, mas a Aeronáutica não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas antes de discutir tem que saber se eles estão dispostos a ceder.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Quando nós fomos a São Paulo no avião da FAB, nós não estávamos preocupados se iríamos agradecer ou não ao Comando da Aeronáutica. Eu pelo menos não estava, e fui no avião da FAB.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, a gente vai ficar... Parece que nós estamos de *flaps* baixo hoje, não é? Nós não conseguimos absolutamente nada. É uma discussão totalmente sem... Quer dizer, era essa a reunião que nós íamos fazer reservada, secreta, supersecreta? Quer dizer, daqui a pouco a imprensa acha que nós realmente não temos absolutamente nada para tratar em reunião secreta, muito menos aberta. Eu acho que há tanto assunto importante para tratar. Essa é uma decisão sua e do Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, nós nunca deliberamos que esta reunião seria reservada.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, pelo menos eu fui comunicado e todos os Deputados aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós deliberamos agora à tarde que não seria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, foi deliberado agora à tarde que não seria reservada, mas até a deliberação ela estava sendo convocada como uma reunião reservada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como é que pode convocar a reservada sem haver a deliberação?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, eu não sei, aqui pode tudo, Presidente, nesta Comissão.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu discordo; não pode tudo não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, eu só acho que precisamos parar de discutir isso aqui. Há tantas coisas. Eu estou com um assunto importante aqui, Presidente. Estou esperando acabar essa discussão aqui, porque eu gostaria de levar, e gostaria de um posicionamento oficial da Presidência, da Mesa, do Relator. E se o senhor me permite, eu posso até trazer esse assunto para esquentar um pouco o debate. Deputado, todos estão quase dormindo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires, eu quero pedir a compreensão. A Deputada Luciana Genro levantou uma questão de ordem para organizar uma diligência a Manaus que ela entende ser importante e fundamental...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, é importante, claro, mas podemos decidir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor me permite falar, Deputado Vic Pires?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Presidente, Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Relator.

Então, para o Presidente encaminhar... Todos os Deputados aqui têm avaliações sobre o que é mais importante e o que é menos importante para esta CPI. Às vezes o que é mais importante para V.Exa, não é mais importante para outro Deputado.



A Deputada Luciana Genro levantou uma questão que ela entende como sendo importante. Já estava superado inclusive esse debate aqui por parte do Presidente, e a Deputada Luciana Genro voltou a insistir que a definição da forma como se vai a Manaus é determinante para o tempo que se vai levar para essa viagem, a forma como vai ser feita a viagem e quem vai na viagem.

Então, eu só queria lhe pedir a sua compreensão de que não só os temas levantados por V.Exa. são importantes para esta CPI.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu poderia lhe responder quem é o senhor para me pedir compreensão com relação à Deputada Luciana Genro. Não existe pessoa que tenha mais respeito aqui — todos têm, é claro — do que eu, muito mais até que V.Exa., por ser do mesmo Estado.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não estou sendo indelicado, e ela sabe disso. V.Exa. quer me jogar contra ela, e não vai conseguir, não há a menor possibilidade. Olha, aí, viu, o carinho que ela tem comigo, com certeza, não tem com V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Aquelas rugas que foram feitas pela manhã já estão sanadas. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Aquilo é uma coisa natural. Nós nos respeitamos e vamos continuar nos respeitando. Mas eu preciso trazer uma informação importante.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tranquilo. Então, o seguinte, para encerrar o assunto provisoriamente: a visita ao Terminal da Gol e ao Aeroporto de Confins. Os Parlamentares que desejarem então procurem fazer a sua inscrição na Secretaria.

A visita ao Terminal, ao CINDACTA IV. Os Parlamentares que desejarem façam a inscrição na Secretaria.

A visita a Viracopos e a Guarulhos, a requerimento do Deputado Vanderlei Macris, da mesma forma.



E ficou, então, a questão da visita ao Rio de Janeiro, ao Terminal I do Galeão, que a Deputada Solange Amaral sugere para depois do dia 7 de setembro, e a questão do inglês, que vamos ver como é que damos o encaminhamento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, permita-me só uma questão de ordem.

V.Exa. já vai colocar a sugestão das datas? Porque, eventualmente, sendo em datas diferentes, eu, por exemplo, tenho interesse em visitar 2 ou 3, ou 2 pelo menos. Que aí não sendo no mesmo dia poder-se-ia escolher 2, fazer 2 opções ou 3. Dependendo das... Então, essa data é muito importante que seja definida. Entre dia tal e dia tal que não coincidissem. Aí sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, para Viracopos e Guarulhos já está acertado aqui que é dia 27, quarta-feira, não é isso?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Segunda-feira.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Às 10 horas da manhã e às 15 horas, Presidente, acho que é o melhor horário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Confins poderia ser ou segunda ou sexta-feira; e o CINDACTA IV também, ou sexta ou segunda-feira.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, Sr. Presidente, minha sugestão é que pudéssemos — quer dizer, é a minha —, Confins numa segunda-feira e Manaus numa sexta-feira, porque é mais distante, mais complexo. E aí se confunde...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então seria segunda-feira, dia 27 também, Confins?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pode ser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto. Então, fica em princípio determinado o dia 27 para a visita ao Terminal da Gol e Confins.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nesse mesmo dia Viracopos e Guarulhos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos colocar a data de ...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Manaus.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sexta-feira para Manaus, que seria então... Que dia é aqui? *(Pausa.)* Então, dia 31, sexta-feira da próxima semana, ou então segunda-feira da semana seguinte.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu acho que é melhor, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque seria dia 3. Então, ficam essas 2 datas aí.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Depende do que teria no dia 4 aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Trinta e um de agosto ou 3 de setembro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas o que teria no dia 4 aqui, Sr. Presidente? Porque senão talvez não dê tempo.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Manaus, sendo na segunda-feira, só se viajássemos no domingo para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Se for segunda-feira, podemos viajar no domingo e retornar na segunda-feira.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Por mim a sugestão seria no dia 3. Para minha sugestão, agora cada um que dê a sua.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu ia sugerir que Manaus fosse sexta-feira, porque já podemos sair de Brasília para Manaus, e volta cada um para o seu Estado. Eu acho que é mais fácil. Está na linha reta do deslocamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, sexta-feira então poderia ser, dia 31.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode ser...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O problema, Deputado Eduardo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vamos deixar as duas datas: 31 de agosto ou 3 de setembro. E a pessoa, quando se inscrever, faz opção por uma data ou por outra, viu Francisco.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu queria ponderar o seguinte com o Deputado Eduardo Cunha: sabemos todos nós, Parlamentares, de modo geral, que quintas e sextas-feiras, sábados e domingos é o tempo de os Deputados visitarem as bases. Numa segunda-feira é menos problemático. Então a sugestão do dia 3 eu acho que ficaria melhor, ainda que se viajasse no domingo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tranquilo. Ficam as duas alternativas, o Parlamentar que for se inscrever diz qual é o dia da sua preferência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, não vá esquecer que eu tenho aqui um assunto, antes que V.Exa. encerre.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito importante para falar.

Bom, ficou faltando aqui marcarmos audiência pública com os familiares da GOL.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu sugeriria dia 17 de setembro, que cai numa segunda-feira, e pedir ao Presidente o plenário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Francisco, então, providencie para o dia 17 de setembro audiência pública com os familiares da Gol.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Da Gol e da TAM.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Da Gol e da TAM. No plenário da Casa.

Bom, a contratação do especialista. Ele cobrou 33 mil reais para fazer a leitura, a degravação da caixa-preta do avião da TAM. Eu não tenho a menor idéia dessa ordem de grandeza, se é muito, se é pouco. É um trabalho especializado. Então, precisamos assessorar-nos de uma pessoa que tenha conhecimento da área e possa avaliar mais ou menos se esse trabalho justifica ser tão caro assim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, são 40 dias que faltam até a CPI, tem assessoria. Eu acho que está... com impostos... Há pessoa jurídica ou é pessoa física? Física? Tem o imposto de 27,5%. Eu não acho que seja absurdo, não, acho que está dentro...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, que é metido a piloto.



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, eu gostaria de saber do Relator duas situações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, vamos ficar neste assunto aqui da caixa-preta.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É referente a contratação de serviço.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - A empresa que o nobre Relator está contratando, que é um profissional de experiência, já trabalhou nessa área e lamentavelmente saiu, porque se os bons profissionais continuassem no sistema, com certeza o sistema estaria melhor. Essa contratação é específica só para um assunto? Cada assunto é uma contratação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para o caso da caixa-preta, pelo que eu estou entendendo, é só para este assunto.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Olha, Sr. Presidente, eu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele vai acompanhar inclusive o simulador, tudo, não é?

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não, vai acompanhar, vai ajudar na confecção do relatório tecnicamente. Sr. Presidente, eu acho que até isso seria uma medida tomada por V.Exa. e pelo Relator. Eu não acho isso um valor alto, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estou trazendo para a Comissão exatamente para que todos participem, porque eu não tenho a menor idéia sobre se isso é caro, é barato. Eu não sei que tipo de serviço especializado é esse. Eu acho o valor caro, mas há caro que justifica e há caro que não justifica. Então, estou querendo dividir — esta é a finalidade — a responsabilidade com V.Exas. para depois não ficar só sobre as costas do Presidente: contratou um camarada por 33 mil quando o serviço só vale 3 mil! E aí vem a ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, permita-me: não podemos também aqui saber. Tanto quanto o senhor não sabe, nós também não temos idéia se vale 33, 16, 12, 20. Eu não posso me sentir responsável pela contratação de um assunto que eu não sei. Então, acho que nisso aí a Casa deve ter um parâmetro para contratar. Eu não vou amanhã me responsabilizar, para



amanhã vir o Tribunal de Contas e dizer que... O mesmo cuidado que o senhor tem...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É só pedir um parecer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É exatamente para que se alguém tiver alguma coisa contra e achar que é muito, já se manifestar para eu ficar alerta, porque eu não tenho a menor...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ninguém aqui é contra, eu tenho certeza, mas eu acho que nós não podemos aqui...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já houve uma pesquisa do Relator. Eu acho que não. Eu não vejo problema nisso, não, Sr. Presidente. Isso aí V.Exa. assume. Eu acho que ninguém vai contestar isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu acho que V.Exa. poderia se municiar de um parecer da Casa, que faz contratações o tempo inteiro e pode avaliar uma questão dessa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todo cuidado é pouco.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu acho que V.Exa. se protege melhor com esse parecer da Casa, que está a toda a hora contratando todos os tipos de especialistas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Minha grande preocupação, Deputado Miguel Martini, é que esta CPI, que está fazendo um trabalho tão bonito, tão sério, por uma coisinha de nada dessa daí, possa ter desmontado todo o seu trabalho.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu acho que esse parecer da consultoria da Casa é fundamental para dar suporte a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O Deputado Marco Maia gostaria de falar sobre o assunto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu quero, na verdade, primeiro dizer aqui que há todo um trabalho técnico que está sendo feito pelas equipes da Casa, administrativas e tal, que são responsáveis por contratações desse nível. Não fomos nós que o fizemos ou que participamos desse processo, é um processo da Casa. O trabalho da CPI foi só o de aprovar ou não aprovar as



indicações que foram feitas, inclusive pela Casa, que surgiram no processo de análise das possibilidades de pessoas que pudessem cumprir com uma tarefa dessa, que não é fácil. Nós não temos no Brasil, em cada esquina, embora tenha aparecido uma quantidade enorme de especialista de vôo no último período, mais do que técnico de futebol — eu já fiz esta afirmação aqui. Mas não é uma tarefa fácil ter uma pessoa que conheça análise de caixas-pretas e que seja capaz de produzir um relatório com credibilidade sobre esta matéria. Nós não queremos apenas que ele venha aqui e nos diga: *“Olha, esse parâmetro diz tal coisa”*. Isso talvez até alguns de nós pudessemos olhar e já apontar. Não, ele vai produzir um relatório a partir da análise da caixa-preta de dados, da caixa-preta de voz, dos documentos que estão chegando a esta CPI e que são informativos. Nós temos aqui depoimentos da Polícia Federal, da Polícia Civil, que já chegaram à CPI tratando do acidente, enfim, da pista. É um conjunto de elementos, de análises que serão realizadas dos depoimentos que nós aqui tivemos.

É óbvio que eu também não tenho condições de precisar aqui qual seria o valor ideal para pagar isso, até porque é uma área muito específica. Agora, quero ter toda a tranqüilidade de dizer que se tivesse que pagar mais para ter um trabalho que nos possa apontar, com clareza, no mínimo de forma aproximada, quais são os dados que as caixas-pretas e as investigações que nós estamos realizando nos trazem, para afirmar quais são as responsabilidades e as causas desse acidente, eu acho que nós estamos cumprindo aqui o papel desta CPI, o papel deste Legislativo. Então, eu não tenho preocupação nenhuma. Acho que nós não entraremos, de forma alguma, na mesquinha de tratar esse tema com essa característica.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É verdade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse foi o caso específico que nós, digamos assim... a melhor pessoa, entre aquelas que foram apresentadas, que apresentou condições de fazer e de realizar esse trabalho para todos nós. Eu estou com essa tranqüilidade, sem a preocupação de que nós enfrentaremos e tal algum tipo de situação em relação a isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É notória a especialidade, é um serviço muito técnico.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Como é o nome da criança?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu tinha dito no início aqui. Como é o nome mesmo do cidadão? Antônio Junqueira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, eu sou daquele velho ditado: *"Prudência e água benta nunca fizeram mal"*. (Risos.)

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Também não adianta, Sr. Presidente, V.Exa. discutir com a gente, porque quem responde pela CPI é V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu sei disso, Deputado, e não fujo às minhas responsabilidades. Agora, como eu me sinto inteiramente desprotegido para avaliar o montante desse recurso, eu não tenho a menor idéia... Que é um valor elevado não há a menor dúvida, é o preço de um automóvel. É um valor elevado, caro, mas é um trabalho superespecializado, é uma pessoa extremamente qualificada. Então, essas coisas a gente tem que ponderar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se eu fosse Presidente, eu pediria um parecer da Casa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem, qual é a minha preocupação? Quer dizer, contrata-se uma pessoa como essa por 33 mil; aparece uma pessoa aí que não foi contratada para dizer que faria por 3; a imprensa publica na primeira página, em letras garrafais, e aí termina desvirtuando, chamando a atenção para um foco que não leva a nada e que só faz manchar a imagem da CPI.

Então vamos ver com os assessores da Casa para ver exatamente a ordem de grandeza disso aí. E então efetivamos a contratação, com todas as informações que a gente tem: uma pessoa extremamente qualificada, que vai poder ajudar muito o trabalho aqui desta CPI.

Feito isso, pergunto se, concernente às discussões de hoje, à pauta de hoje, há algum assunto a mais.

Deputada Solange Amaral. Em seguida o Deputado Carlos Willian.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, uma questão de ordem só. Eu queria sugerir, com a vênia do Deputado Carlos Willian, que a diligência no Terminal 1 do Aeroporto Internacional do Galeão possa ser no dia 14 de setembro, requerimento já aprovado por esta CPI, Requerimento nº 575, que possa ser...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quatorze de setembro é uma terça-feira.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Dia 14 é uma sexta-feira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sexta-feira, pois não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E sugerir que caso... Amanhã vamos votar o segundo requerimento, o outro requerimento de diligência em outro aeroporto, também no Rio de Janeiro, Aeroporto de Jacarepaguá, que está atrasando muito...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Faríamos então as duas visitas num dia só, Deputada. Fica mais fácil.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Ou a gente faria numa sexta e numa segunda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, fica muito contramão, eu acredito. Porque para os Deputados se deslocarem duas vezes...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Deputada Solange...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não entendi.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não necessariamente todos os Deputados vão se deslocar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas os que vão gostariam de...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, o que adianta uma diligência na véspera da apresentação do relatório? Eu acho que se o Relator vai apresentar o relatório no dia 15, todas as diligências têm que ter sido realizadas até essa data, Deputada, senão a diligência vai cair no vazio.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não entendi.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, entendeu o que eu falei?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Acho que é ponderada a observação da Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Pois não.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que a gente teria que fazer com um pouco mais de antecedência, para dar tempo ao Relator de poder, julgando necessário, incluir no seu relatório.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então a nossa sugestão é que seja na segunda-feira, dia 11 — dia 10, perdão.

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - As duas vistorias então, as duas diligências, os dois aeroportos no Rio de Janeiro, caso este Plenário aprove...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há Cabo Frio também, que vai ser votado amanhã.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...a diligência amanhã. Mas em princípio eu queria sugerir no dia 10. Foi dia 10 que eu falei? Dia 10.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dia 10 de setembro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Pela manhã, não é isso? Depois a gente marca.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se são duas diligências, teria que ser uma pela manhã e outra à tarde.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - No dia 10 de setembro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque do Galeão para Jacarepaguá tem chão.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Depende, se quiserem botar avião, tem muito ar. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, só para colaborar...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Há helicópteros, por exemplo, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É pertinho, pela Linha Amarela é rapidinho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Rapidinho. No tempo em que eu morei no Rio, não havia Via Amarela, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, a gente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Deputado Carlos Willian, desculpe.



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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, por que V.Exa. não nomeia um Parlamentar de São Paulo para fazer as diligências em São Paulo com quem ele quiser da bancada de São Paulo, um do Rio de Janeiro para fazer as diligências com os Deputados do Rio de Janeiro, um de Confins para fazer as diligências de Minas Gerais e, especificamente, a Deputada Luciana Genro para fazer o de Manaus. (*Risos.*) Eu acho que assim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, a sugestão de V.Exa. é excelente, mas na prática já está sendo assim.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Está certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vanderlei Macris em São Paulo, a Deputada Solange Amaral no Rio de Janeiro, o Deputado Miguel Martini em Confins e a Deputada Luciana Genro em Manaus. Do Rio Grande do Sul para Manaus.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Está certo.

Agora, Sr. Presidente, o que eu gostaria é de bater na tecla que eu bati com o meu requerimento no início desta CPI, antes de ter acontecido o trágico acidente da TAM, e nós estávamos discutindo os problemas da crise aérea e também o problema do acidente do avião da Gol. Inclusive foi inaugurada lá em Confins, com a presença do Presidente da República, a sala de manutenção, e, lamentavelmente, coincidentemente, esse avião que foi abatido foi o avião que estava lá exposto em Belo Horizonte. Mas não é o caso.

O que eu quero solicitar a V.Exa. e ao Sr. Relator... que os controladores de vôos foram indiciados em crime doloso e crime culposo. Eu contestei isso porque o crime doloso... eu acho que ninguém neste Brasil iria trabalhar para que alguém pudesse morrer. E eu solicitei que V.Exa. e o Relator acertassem com o Ministro das Relações Exteriores uma forma de nós irmos aos Estados Unidos, ouvirmos os pilotos americanos. Foi aprovado esse requerimento. Eu me lembro que inclusive a Ministra Ellen Gracie, na época, sugeriu que isso seria importante e que nós deveríamos arranjar o mecanismo necessário. Houve a sugestão de teleconferência etc.



Eu insisto, Sr. Presidente, que esta CPI não pode se encerrar antes de ouvir os pilotos norte-americanos. Portanto, eu gostaria de saber de V.Exa. quais as providências que já foram tomadas por este requerimento já aprovado e amplamente discutido e qual a idéia a se tomar, se não foi tomado, o que nós vamos fazer a partir de agora. Eu só não concordo que nós possamos encerrar esta CPI com os nossos controladores de vôo sendo incriminados, e os americanos recebidos lá nos Estados Unidos como heróis e não sejam ouvidos pelo menos para prestar depoimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, teria alguma coisa a...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Teria, sim, Presidente. Na linha do que a gente está aqui, queria reafirmar as 2 situações. Com relação aos requerimentos de informação pendentes de resposta, que V.Exa. tomasse as providências que esta Comissão delegou à Presidência. E, com relação às oitivas, que nós fizéssemos também o calendário das oitivas. Se V.Exa não tiver condição hoje de já trazer uma proposta de calendário pelas preferências ou pelas necessidades que a Relatoria vai escolher, mas que V.Exa., então, desse as alternativas de as outras oitivas serem feitas por uma subcomissão, como eu havia pedido, para que a gente não passasse a impressão de que nenhum convocado tenha deixado de comparecer a esta Comissão, independente ou não da relevância momentânea desse depoimento. Mas eu acho que deveríamos cumprir o calendário de uma forma concisa, na subcomissão, na segunda, na sexta, dividido — 2, 3, de acordo com o interesse —, mas deveríamos cumprir o calendário.

Eram os 2 pontos que eu queria pedir a V.Exa. E entendo também que essa lembrança do Deputado Carlos Willian foi bastante oportuna, e que nós não podemos realmente esquecer que o acidente do avião da Gol teve uma situação de culpa dos pilotos, que não foram ouvidos, apesar de já ter uma proposta de relatório parcial do Relator, que ainda não foi apreciada. E também com relação àqueles da EMBRAER que aqui estiveram, e que nós aprovamos uma acareação; inclusive o outro funcionário da EMBRAER que estava no avião. Eu acho que nós deveríamos ouvi-los. E lembrando que, antes do término da CPI, pode ser depois do trabalho do nosso especialista, o Brigadeiro Kersul tem de voltar a esta Comissão.



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

Esta Presidência tem procurado deliberar da maneira mais democrática e participativa possível. Por isso foi que eu sugeri, pedi aos Srs. Parlamentares que fizessem as sugestões daqueles nomes que as pessoas julgam mais necessários, do seu maior interesse, para que eu, de posse dessas sugestões, pudesse, juntamente com o Relator, a gente elaborar esse calendário até o dia 15.

Eu não sei se já chegou alguma sugestão.

E também o nosso assessor aqui, o Francisco, chama a atenção de que nós já temos 82 pessoas convocadas para depor, e ainda tem mais esses requerimentos. Amanhã, aqui, com certeza vamos aprovar outros também.

Então, o tempo que nós temos está bem exíguo. Então, temos 2 alternativas: ou selecionar, ou então fazer como V.Exa. sugeriu, Deputado Eduardo Cunha: ouvir na Comissão aqueles depoimentos que, digamos assim, sejam do mais amplo interesse e ouvir, em subcomissões, aquelas outras pessoas que, por um motivo ou por outro, foram convocadas, mas que não caberiam mais na nossa agenda, porque encerraríamos no dia 15 de setembro.

Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, como sugestão...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, em relação... desculpe, Deputado. Em relação aos pilotos norte-americanos... V.Exa. ainda não respondeu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu não esqueci, não, Deputado. Vou responder. *(Risos.)*

Pois não, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Como sugestão, Presidente, porque recebemos hoje essa... Então, numa avaliação prévia, como sugestão para o Relator, o que entendemos do que está aqui e que seria prioritário.

Com relação ao acidente, nós já manifestamos a posição inclusive na última reunião. Então, independente do que venha a ser discutido em relação aos 2 acidentes, no item "controladores de vôo" sugerimos o requerimento 112...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputado... Passa por escrito.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ah! Por escrito? Tá bem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Uma relação, só do número dos requerimentos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Tá. E independente dos requerimentos que serão votados amanhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Independente dos que serão...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Então, dentro dessa linha, nós fizemos uma seleção aqui de 15 nomes, se for possível ouvir na CPI, ou, se for o caso — e aí é claro que o Relator tem de definir porque é impossível ele acompanhar todos os depoimentos simultaneamente —, mas em alguns casos é possível, de repente, estabelecer uma subcomissão. Nós podemos fazer em 2, 3 dias, simultaneamente, talvez de 10 a 15 depoimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Da minha parte, nada a opor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sobre essa questão de sugestão de nomes.

Um dos nomes também que nós vamos colocar nessa proposta do Deputado Fruet é o nome da Desembargadora Federal Cecília Marcondes. É até solicitação de que V.Exa. inclua pra ser votado amanhã, porque é muito, Sr. Presidente, muitíssimo graves as declarações dessa Juíza em relação à ANAC, quando recebeu documentos da Diretora; quando tomou a decisão de reabrir o Aeroporto de Congonhas.

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



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Portanto, as informações que temos hoje na imprensa sobre essa questão... ela precisa, com certeza, ter um tratamento especialíssimo desta Comissão.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Agora, vamos esbarrar naquele problema que eu levantei aqui... com relação à vinda de Juízes, né? Tem de ver como é que a gente vai superar isso. Eu sugeri ao Deputado Macris que ouvisse...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A proposta é um convite, viu, Deputado... pra que ela venha esclarecer as declarações da Dra. Denise.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu acho que V.Exa....

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E dos documentos que ela recebeu.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ... pode fazer o requerimento sem falar sobre a decisão judicial, como sugeriu o Presidente.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É exatamente isso que eu estou solicitando.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É, vamos tentar fazer. Eu sou favorável, não sou contrário, não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Até pra esclarecer: o pedido não é pra discutir. É claro, não queremos a decisão judicial, mas como se deu todo o encaminhamento de um documento que ela recebeu como público.

E, olha só, Sr. Presidente, só para registrar — talvez nunca se tenha ouvido uma declaração de uma Desembargadora nestes termos: ela diz que foi enganada, mas ela diz, aspas, *“não é só a pessoa da Juíza que está sendo enganada; está sendo enganada uma instituição; está sendo enganado um Poder do Estado”*. E olha só: *“E por órgão que está também inserido dentro do Poder do Estado”*. Ou seja, ela deu credibilidade a quem representava o interesse público, o interesse do Estado naquele momento. Portanto, é inédito. Eu fico imaginando o que essa Juíza não está pensando agora, se ela tivesse adotado a decisão contrária, ou seja, ter proibido aeronaves com aquela restrição de equipamento operando no Aeroporto de Congonhas.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O acidente não teria talvez ocorrido.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Olha a extensão...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Talvez o acidente não tivesse ocorrido.

Sr. Presidente, só para esclarecer ao Deputado Eduardo o objeto do meu requerimento: seja convidada a Sra. Desembargadora Cecília Marcondes para prestar esclarecimentos a esta Comissão a respeito dos documentos sobre as medidas de segurança que recebeu da Diretora da ANAC.

Então, essa é a solicitação que está sendo feita para amanhã.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vai ficar a critério dela?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se ela estiver disposta a vir, vai ficar a critério dela. Porque, de uma certa forma, os documentos têm a ver com o processo judicial, com decisão judicial. Ela vai alegar... se ela quiser vir, ela vai vir. Até porque a Comissão não convida: ou ela convoca, ou não convoca; não tem convite da Comissão. Nós temos de convocar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Deputado Eduardo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu sou favorável à convocação dela. Não estou contrário, não, só estou tentando ver... talvez seja melhor, Deputado Macris, reformular esse requerimento de uma forma que possa superar, de acordo com a Consultoria, o obstáculo legal que tenha...

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu vou fazer uma avaliação com a Assessoria Jurídica...

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... e talvez caminhar nessa direção. Mas o importante é que ela possa estar presente, Sr. Presidente, pra gente formar uma juízo de valor sobre isso.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nós temos, Deputado Gustavo Fruet, feito aí um processo de solicitação, de responsabilização da ANAC, ao longo



desse tempo todo. Fomos à OAB; requerimentos no plenário, aqui na CPI, que foi rejeitado, no plenário; pedido ao Ministro, etc.; para responsabilização da ANAC. Agora, esse é um fato concreto de responsabilização de uma entidade. Fato novo — o Deputado Vic Pires lembra bem — que precisa ser esclarecido por esta CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.

Respondendo à questão de ordem do Deputado Carlos Willian... aliás, questão sobre o encaminhamento da oitiva dos pilotos americanos, V.Exa. acompanhou no início que nós estivemos no Ministério da Justiça, levamos... E aí foi esclarecido para gente que já outras decisões do passado... a Justiça americana não reconhece nas CPIs do Brasil, do Poder Legislativo, o poder judiciário que ela tem aqui. Então, em função disso, aquele convênio que tem entre o Brasil e os Estados Unidos ficou sem poder ser efetivado, porque a CPI não é reconhecida como autoridade judiciária.

Depois disso daí, eu passei por sugestões e pela boa vontade do Deputado Rocha Loures, para fazer um entendimento de uma maneira que tivéssemos e pudéssemos encontrar para ouvir os pilotos. E o Deputado Rocha Loures, através de escritório de advocacia, fez várias tratativas, mas foi o tempo que a CPI entrou em recesso, eu viajei e depois adoeci. Quando eu pedi ao Deputado Eduardo Cunha se tem alguma coisa a falar a esse respeito, então...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não. Eu não tratei, no período, desse assunto, porque não me foi demandado naquele momento, e eu não sabia as tratativas que V.Exa. estava dando.

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

Então, nós vamos conversar com o Deputado Rocha Loures para ver a tentativa que ele fez, se o caminho que ele perseguiu, se vai ter futuro ou não isso daí, para ver o que a gente pode fazer.

Mas eu acho pertinente a solicitação de V.Exa., é um requerimento aprovado, e a gente tem de dar resposta.

Bom, então, estamos em votação nominal.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, só em referência a esse assunto, eu acho que sugerir a V.Exa. que marque uma audiência de V.Exa. com mais o Relator ao Ministro das Relações Exteriores. Vamos levar a ele essa



preocupação, para que ele tente arrumar um caminho diplomático, urgente, para essa solução. E, se essa solução não for dada, pelo menos esta CPI fica... se exime de qualquer responsabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Vamos conversar com o Deputado Rocha Loures, nós 2, porque aí ele pode relatar tudo o que fez e o que não conseguiu fazer.

Sendo assim, nós vamos encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 22, no Anexo 2, às 11h. Apreciação de requerimentos.

E, às 13h, tomada do depoimento do Sr. Jorge Luiz Brito Veloso, Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. O plenário vai ser o Plenário 8.

Está encerrada a presente reunião.