



MINISTÉRIO DA DEFESA
SECRETARIA-GERAL
Esplanada dos Ministérios, Bloco "Q", 3º andar
CEP: 70049-900 - Brasília-DF
Telefone: (61) 3312-9095 - Endereço eletrônico: sg@defesa.gov.br

OFÍCIO Nº 13467/SG-MD

Brasília, na data de assinatura.

Ao Senhor
Secretário Executivo do Ministério da Economia
Esplanada dos Ministérios, Bloco P - 4º Andar
70.048-900 Brasília/DF

Assunto: Avaliação da Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Referência: Processo nº 18101.100320/2021- 29

Senhor Secretário Executivo,

Em atenção ao Ofício nº 96048/2021/ME (3463196), de 15 de abril de 2021 que trata do Relatório de Avaliação e do Relatório de Recomendações sobre a Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), transmito cópias do Ofício nº 2/EGE2/5763 (3585630), de 18 de maio de 2021 e da Nota Técnica S/Nº, de 17 de maio de 2021 (3585618), contendo a manifestação do Estado-Maior Conjunto da Aeronáutica sobre os referidos relatórios.

Atenciosamente,

SERGIO JOSÉ PEREIRA
Secretário-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Sergio José Pereira, Secretário(a)-Geral**, em 24/05/2021, às 17:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539 de 08/10/2015 da Presidência da República.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.defesa.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, o código verificador **3596026** e o código CRC **C1D163D2**.

URGENTE



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

Esplanada dos Ministérios - Bloco M
Brasília - DF - CEP 70045-900

Tel: (61)3961-8238 / Fax: (61)3961-8380 / e-mail: protocolo.emaer@fab.mil.br

Ofício nº 2/EGE2/5763

Protocolo COMAER nº 67050.006171/2021-61

Brasília, 18 de maio de 2021.

Ao Senhor

SÉRGIO JOSÉ PEREIRA

Secretário-Geral do Ministério da Defesa

Esplanada dos Ministérios, Bloco "Q" - 3º Andar, sala 307

BRASÍLIA/DF - CEP: 70.049-900

E-mail: sg@defesa.gov.br

Assunto: Processo nº 18101.100320/2021-29 Avaliação da Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Senhor Secretário-Geral,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, passo a tratar do Processo nº 18101.100320/2021-29, encaminhado ao Senhor e ao Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), por meio do Ofício SEI nº 96048/2021/ME, o qual solicita manifestação desse Ministério acerca dos Relatórios de Avaliação e de Recomendação da Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), realizado no âmbito do Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (CMAP).

2. Dessa forma, com vistas a dar continuidade aos trabalhos que objetivam aprimorar o processo de avaliação das políticas públicas, encaminho ao Senhor os documentos em anexo, contendo a manifestação do Comando da Aeronáutica em resposta à solicitação ora formulada, visando a confecção da Nota Técnica solicitada pelo Ministério da Economia.

3. Por fim, para dirimir eventuais dúvidas, coloco à disposição dessa Secretaria-Geral o Escritório de Governança Executiva (EGE) do Estado-Maior da Aeronáutica, por meio dos telefones (61) 3961-8402 e 3961-8331.

Respeitosamente,

Tenente-Brigadeiro do Ar **MARCELO KANITZ DAMASCENO**
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

Assinado digitalmente por MARCELO KANITZ DAMASCENO
ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL <https://adoc.fab.mil.br/adoc>,
informando o código: CX66RKQM.ZTXEWU7Y.ZQ6ET6HT.ST57FTOC





NOTA TÉCNICA

I - Introdução

A presente Nota Técnica visa a apresentar a manifestação do Comando da Aeronáutica, por intermédio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, sobre os Relatórios de Avaliação e de Recomendações enviados pelo Secretário de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria, do Ministério da Economia, com o resultado dos trabalhos de pré-avaliação do processo de Operação do Sistema de controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), que foi selecionado no âmbito do Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (CMAP).

II - Sumário Executivo

O processo de Operação do Sistema de controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) foi selecionado para ser pré-avaliado no âmbito dos trabalhos do Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (CMAP).

O Ofício SEI nº 96048/2021/ME, de 15 de abril de 2021, do Secretário de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria, do Ministério da Economia, encaminhou o resultado dos trabalhos de pré-avaliação, formalizados por meio dos Relatórios de Avaliação (SEI 3464276), e de Recomendações (SEI 3464290).

De acordo com o referido ofício, que foi encaminhado ao Secretário-Geral do MD e ao Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, o próximo passo é a manifestação do órgão gestor sobre os relatórios enviados, por meio de nota técnica, a ser encaminhada para apreciação do Conselho.

III – Análise

III.1 – Breve Histórico

A Lei nº 13.971/2019 definiu, em seu artigo 14, a Avaliação do Plano Plurianual da União do período de 2020 a 2023 (PPA 2020-2023) como processo sistemático, integrado e institucionalizado e, em seu artigo 16, atribuiu ao Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (CMAP) a competência para realizar a avaliação de políticas públicas financiadas por gastos diretos e subsídios da União, selecionadas anualmente a partir dos seus programas.

O CMAP, criado por intermédio do Decreto nº 9.834, de 12 de junho de 2019, é órgão consultivo responsável por avaliar as políticas públicas selecionadas, financiadas por gastos diretos ou subsídios da União, e monitorar a implementação das propostas de alteração das políticas públicas, resultantes da avaliação, em consonância com as boas práticas de governança.

A Secretaria de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria (SECAP), além do papel de apoiador técnico e administrativo do CMAP, nos termos da Portaria ME nº 401/2020, exerce a função de coordenadora do Comitê de Avaliação de Gasto Direto - CMAG, subordinado ao CMAP, nos termos do Decreto nº 9.745/2019, que estabelece a estrutura regimental do Ministério da Economia.

O processo de Operação do Sistema de controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) foi selecionado para ser pré-avaliado no âmbito dos trabalhos do CMAP, mediante a realização de duas rodadas de oficinas com o objetivo de discutir os principais aspectos das políticas públicas e ações orçamentárias selecionadas.

O Ofício SEI nº 96048/2021/ME, de 15 de abril de 2021, do Secretário de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria, do Ministério da Economia, encaminhou o resultado dos trabalhos de pré-avaliação, formalizados por meio dos Relatórios de Avaliação (SEI 3464276) e de Recomendações (SEI 3464290). De acordo com o referido ofício, que foi encaminhado ao Secretário-Geral do MD e ao Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, o próximo passo é a manifestação do órgão gestor sobre os relatórios enviados.

A possibilidade de manifestação do órgão gestor tem respaldo nos incisos III, VII e §4º do art. 5º do Decreto 9.834/2019 e nas mencionadas resoluções, e visa garantir a transparência e a obtenção de eventual contraditório para a decisão do Conselho. Ressalte-se que os achados da avaliação, as recomendações prioritárias que forem aprovadas pelo CMAG e, posteriormente, pelo CMAP e a visão do órgão gestor pertinente a essas recomendações terão a transparência devida por meio do sítio eletrônico do CMAP, nos termos da Resolução nº 03 do CMAP, de 2021.

Como foi realizado o trabalho

Foram realizadas 2 (duas) reuniões técnicas e 8 (oito) oficinas de avaliação, coordenadas pela SECAP e com assessoria técnica da ENAP e do IPEA, que contaram com a participação de representantes do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, do Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) e da Secretaria de Orçamento e Organização Institucional do Ministério da Defesa, esta última na qualidade de órgão responsável pela coordenação do PPA no âmbito do MD. Os encontros foram todos promovidos de maneira virtual, utilizando-se o *Microsoft Teams*.

A última oficina ocorreu no dia 26 de novembro de 2020 e, posteriormente, no dia 4 de dezembro, os integrantes foram convidados para uma visita técnica ao CINDACTA I, localizado em Brasília.

Segue quadro com as pautas de discussão das oficinas:

Eventos:	Data:	Horário:	Objetivos das oficinas:
Oficina 1	17/set	14:00 - 17:00	Problema central e principais grupos afetados.
Oficina 2	24/set	14:00 - 17:00	Consequências específicas e amplas para o País.
Oficina 3	01/out	14:00 - 17:00	Causas e capacidade de governança.
Oficina 4	08/out	14:00 - 17:00	Árvore de problemas e indicadores.
Oficina 5	15/out	14:00 - 17:00	Árvore de hipóteses, objetivos: central e específicos.
Oficina 6	05/nov	14:00 - 17:00	Definição dos objetivos e ações da política do SISCEAB.
Oficina 7	12/nov	14:00 - 17:00	Desenvolvimento da matriz de avaliação da política do SISCEAB a partir dos elementos detalhados no modelo lógico.
Oficina 8	26/nov	14:00 - 17:30	Discussão sobre os principais resultados da política do SISCEAB.
Visita ao CINDACTA I	04/dez	09:00 - 12:30	

Fonte: Elaboração própria.

Após o encerramento da etapa das oficinas, a equipe da SECAP/ME iniciou o trabalho de elaboração do Relatório de Avaliação, **tendo sido informado que até o final da primeira quinzena de janeiro de 2021 seria encaminhada uma minuta do Relatório de Avaliação, para que o MD opinasse a respeito do documento.**

Entretanto, os Relatórios de Avaliação e de Recomendações só chegaram ao MD no dia 16 de abril, com prazo de devolução até o dia 22 de maio, já considerando a prorrogação pleiteada, resultando em mais de 100 dias para a elaboração dos relatórios pelos técnicos da SECAP e apenas cerca de 30 dias para análise e manifestação pelo DECEA-COMAER e Ministério da Defesa. Vale lembrar que o assunto é complexo e os documentos encaminhados bastante extensos, sendo que apenas o Relatório de Avaliação tem 111 páginas, abordando diversos tópicos.

III.2 - Análise do Relatório de Avaliação

III.2.1 - Comentários gerais

Inicialmente cabe destacar que o Relatório de Avaliação apresenta questões que transcenderam as pautas e as discussões realizadas nas oficinas, indo além de temas de natureza técnica da alçada dos participantes.

Um dos pontos levantados pelo relatório diz respeito a questionamentos sobre o emprego das Forças Armadas na atividade de controle do tráfego aéreo, situação essa definida em lei complementar, e, que, portanto, só pode ser alterada mediante processo legislativo. Assim, entendemos que esse não era o fórum adequado para discutir tais questões, ainda mais tendo em vista que o assunto não foi tratado nas oficinas realizadas.

Uma coisa é avaliar as possibilidades de aperfeiçoamento do processo de Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, outra, completamente diferente, é discutir o modelo institucional vigente, implementado por lei, que, desde 1941, tem a Força Aérea Brasileira à frente da coordenação e da execução das tarefas necessárias para controlar o tráfego de aeronaves e a defesa do espaço aéreo brasileiro.

Também merece citação que, durante a realização das oficinas, em nenhum momento foi mencionado ou discutido qualquer tópico relacionado à NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. (NAV Brasil), criada pelo Decreto nº 10.589, de 24 de dezembro de 2020, cuja constituição e instalação estão à cargo do Comando da Aeronáutica.

O relatório de avaliação não apontou que o controle do tráfego aéreo em um país de dimensões continentais e de desigualdades socioeconômicas e regionais como o Brasil é tarefa complexa, multifacetada e envolve uma série de dimensões para além do debate jurídico. O modelo brasileiro, que integra as atividades de controle e de defesa do espaço aéreo, demonstrou ser uma solução eficaz para as necessidades brasileiras, tanto pelo resultado sinérgico obtido (Defesa Aérea + Controle de Tráfego Aéreo), como pela economia de recursos na implantação e manutenção do SISCEAB.

Como constatado nos atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, somente a atuação integrada da Defesa Aérea e do Controle do Tráfego Aéreo possibilita manter a soberania do espaço aéreo nacional e a segurança das aeronaves que circulam nesse espaço aéreo. O Ministério da Defesa e o Comando da Aeronáutica consideram que o modelo brasileiro realiza com extrema eficácia e eficiência ambas atividades.

As competências do DECEA são assim definidas pela Portaria Nº 1.131/GC3, de 30 de outubro de 2020, que dispõe sobre o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro:

- planejar e orientar a implementação do Sistema;
- realizar a orientação normativa, a supervisão técnica e operacional, a coordenação e o controle das atividades do Sistema;
- efetuar a fiscalização específica do desempenho dos órgãos ou elementos executivos, elos do Sistema;
- normatizar e fiscalizar as atividades de logística que viabilizam o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea;
- normatizar e fiscalizar as atividades de formação e capacitação profissional dos recursos humanos, no que se refere ao ensino específico;
- levantar e apropriar os custos relativos às atividades constantes do art. 2º, com a finalidade de definir os valores das tarifas, em conformidade com a legislação em vigor; - providenciar o faturamento e a cobrança das tarifas citadas no inciso VI, exceto as realizadas em proveito da COM; e
- apurar e aplicar as sanções por infrações relacionadas ao descumprimento de normas relativas ao controle do espaço aéreo.

Para cumprir sua missão, O DECEA possui um efetivo de mais de 12 mil homens e mulheres que realizam suas atribuições com muita competência e vibração, a qualquer hora do dia e da noite, nos 365 dias do ano, garantindo à sociedade brasileira o funcionamento eficaz e ininterrupto do SISCEAB.

III.2.2 - Análise de pontos específicos do Relatório de Avaliação

- **Página 11 - Quarto Parágrafo:**

“... uma vez que o controle do tráfego aéreo deve oferecer a todos os brasileiros não apenas a segurança no seu deslocamento por meio dos aviões, mas também permitir a defesa da soberania nacional.”

Comentário: O controle de tráfego aéreo não permite a defesa da soberania nacional, mas atua sistemicamente, em proveito do Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), de acordo com as legislações em vigor.

- **Página 12 - Terceiro Parágrafo:**

“Considerando as constantes inovações tecnológicas, o enorme território e espaço aéreo brasileiro e a crescente demanda por aquisição de aeronaves e construção de aeródromos, o SISCEAB, por meio do DECEA e do Ministério da Defesa, teria capacidade de gestão dos seus recursos financeiros e humanos para acompanhar essas mudanças?”

“O fato de o serviço de controle do tráfego aéreo ser prestado por órgãos do Governo Federal seria um limitador para a implementação de melhorias constantes na gestão do sistema?”

Comentário: O próprio relatório pontua a extrema eficiência do DECEA como gestor do SISCEAB. Para responder as questões acima, podemos utilizar o texto retirado da página 39: “Como apresentado no Capítulo 3 desta avaliação, a operação do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro passou por importantes evoluções ao longo dos anos

e, atualmente, considera-se ter atingido níveis de excelência similares ou superiores (segundo critérios da OACI) ao de países com vasto território (a exemplo do território brasileiro) e nível de desenvolvimento inclusive superior.”

- **Página 18** - Terceiro e quarto parágrafos:

“Este modelo de integração, ao ser lançado na década de 70, foi considerado, à época, inédito no mundo, porém suscitou dúvidas quanto à sua eficácia pela OACI. A organização entendia que “o modelo brasileiro poderia não oferecer a transparência tão necessária à gestão da aviação civil”. Muitos países chegaram mesmo a condenar o modelo brasileiro, apostando que não seria possível integrar com sucesso o controle de tráfego aéreo com defesa aérea.

Com a integração, os mesmos recursos de comunicação, detecção, controle e alarme aéreo antecipado disponíveis seriam empregados tanto para o controle de tráfego da circulação aérea geral, como também para as atividades e defesa aeroespacial. Para isto foram empregados dois grandes sistemas: o Sistema de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo (SISDACTA) e o Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB).”

Comentário: O DECEA não tem conhecimento acerca de posicionamentos contrários da OACI ou de outros países sobre o modelo integrado de defesa aérea e de controle de tráfego aéreo implantado no Brasil. Mesmo porque não há uma regra geral de como cada país deve realizar tais atividades.

É preciso realçar que a integração da defesa aérea com o controle do tráfego aéreo no Brasil trouxe dois grandes benefícios para a nossa nação: o primeiro, mais visível, é a economia de meios, pois ambas as atividades utilizam os mesmos equipamentos existentes, como radares, auxílios à navegação e sistemas de telecomunicações. O segundo, e mais importante, é a facilitação na coordenação entre os ACC (Centros de Controle de Área - que coordenam a Circulação Aérea Geral, ou seja, o tráfego aéreo civil) e os COPM (Centros de Operações Militares - que coordenam a Circulação Operacional Militar). No SISCEAB, esses órgãos de controle funcionam nas mesmas instalações, os Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA) e atuam sinergicamente para garantir a fluidez do tráfego aéreo nacional e a segurança do espaço aéreo brasileiro.

- **Página 20** - Primeiro parágrafo:

“A CISCEA é a responsável por gerenciar instalações, tais como auxílios à navegação aérea, radares de vigilância, centros de controle e torres de controle de aeródromo, estações de telecomunicações, com objetivo de proporcionar regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego nos aeroportos e no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades: a) Controle de Tráfego Aéreo (ATC); b) Telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea; c) Meteorologia aeronáutica; d) Cartografia e informações aeronáuticas; e) Busca e salvamento; f) Inspeção em voo; g) Coordenação e fiscalização de ensino técnico específico; e h) Supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.”

Comentário: Substituir o texto descritivo sobre a responsabilidade da CISCEA pela missão do órgão: “A CISCEA é responsável por promover a implantação de projetos

voltados para o desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) e de outros projetos de interesse do COMAER que lhe forem atribuídos, bem como a modernização de sistemas já implantados.”

- **Página 20** - Segundo Parágrafo:

“O principal objetivo do Controle de Tráfego Aéreo (ATC) é garantir voos seguros, eficazes, pontuais e regulares, respeitando as condições meteorológicas e de infraestrutura operacional aeronáutica existente, assegurando o balanceamento entre a capacidade de atendimento do SISCEAB e a demanda dos voos no País, permitindo que as aeronaves cumpram seus perfis ideais de voo.”

Comentário: Adicionalmente, sugerimos incluir neste texto que o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo é prestado com a finalidade de: a) prevenir colisões entre aeronaves e entre aeronaves e obstáculos na área de manobras; e b) acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo. Importante frisar que o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) é a organização do DECEA responsável pelo balanceamento entre a capacidade e demanda no SISCEAB, em estreita coordenação com os órgãos de controle.

- **Página 20** - Terceiro Parágrafo:

“Entende-se como telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea o contato direto com o avião e seus movimentos no espaço, provendo informações seguras e confiáveis, ensejando as melhores rotas, otimizando o fluxo do tráfego e facilitando as operações de decolagem, subida, voo em rota, descida e pouso. O controle do tráfego aéreo é o “produto final” de todo o esforço mobilizável do SISCEAB. É por meio da qualidade deste serviço que se pode aferir o desempenho do sistema.”

Comentário: Este texto está confuso, pois mistura telecomunicações aeronáuticas, que já foi descrita no segundo parágrafo da página 21, com auxílios de navegação aérea. Na verdade, o “produto final” do SISCEAB é a vigilância e o controle do espaço aéreo brasileiro, de modo seguro e eficiente.

- **Página 21** - Primeiro Parágrafo:

“O DECEA também é o órgão que conduz o planejamento, a implantação, a operação e a manutenção da infraestrutura de comunicação relacionada ao controle do espaço aéreo no País.”

Comentário: Conforme já citado, as competências do DECEA são assim definidas:

- planejar e orientar a implementação do Sistema;
- realizar a orientação normativa, a supervisão técnica e operacional, a coordenação e o controle das atividades do Sistema;
- efetuar a fiscalização específica do desempenho dos órgãos ou elementos executivos, elos do Sistema;
- normatizar e fiscalizar as atividades de logística que viabilizam o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea;

- normatizar e fiscalizar as atividades de formação e capacitação profissional dos recursos humanos, no que se refere ao ensino específico;
- levantar e apropriar os custos relativos às atividades constantes do art. 2º, com a finalidade de definir os valores das tarifas, em conformidade com a legislação em vigor;
- providenciar o faturamento e a cobrança das tarifas citadas no inciso VI, exceto as realizadas em proveito da COM; e
- apurar e aplicar as sanções por infrações relacionadas ao descumprimento de normas relativas ao controle do espaço aéreo.

- **Página 22 - Último Parágrafo:**

“É também responsabilidade do DECEA, a supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea possibilita os meios necessários ao aprimoramento da infraestrutura de apoio à navegação aérea e às atividades de controle do espaço aéreo, visando à circulação segura e eficiente do tráfego aéreo no espaço aéreo brasileiro.”

Comentário: A frase correta seria: “Supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de controle do espaço aéreo.”

- **Página 24 - Primeiro Parágrafo:**

“Importante ter em mente que os CINDACTA’s unem o controle do tráfego aéreo civil e as operações militares de defesa aérea, solução implementada no final da década de 1970, e a solução “CINDACTA’S”, órgãos regionalizados de controles de voos. Para países com grandes porções territoriais, o caso brasileiro vem sendo recomendado pela OACI aos demais países signatários, como modelo de economia de meios e segurança operacional.”

Comentário: Além da economia de meios e da segurança operacional, o modelo brasileiro é recomendado pela OACI pela eficiente integração entre o controle de tráfego aéreo com a defesa aérea, como já comentado anteriormente.

- **Página 24 -Segundo parágrafo:**

“Aos CINDACTA’s soma- se ainda o Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV- SP), responsável pelo controle de tráfego de maior densidade de fluxo no País, abrangendo o espaço geográfico compreendido entre as cidades de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ).”

Comentário: Neste parágrafo e em outros pontos do documento, deve-se alterar a sigla SRPV-SP para CRCEA-SE, pois desde 1º de abril de 2021 o antigo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP) passou a se chamar Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste.

- **Página 25 Segundo Parágrafo:**

“Portanto, em baixas altitudes, o espaço aéreo brasileiro ainda é vulnerável, estando sujeita a tráfego de aeronaves transportando cargas e/ou passageiros irregulares.”

Comentário: Como em qualquer sistema de vigilância baseado em radares, existem áreas do espaço aéreo brasileiro não cobertas por esses equipamentos.

Como já foi explicado, o SISCEAB integra tanto a gerência do tráfego aéreo civil quanto a coordenação das aeronaves em operação militar, incluindo-se neste quesito a defesa do espaço aéreo brasileiro, com o acionamento de aeronaves interceptadoras.

O relatório não menciona, mas existem outras opções para suplantarmos a falta de cobertura radar em uma determinada região, tais como:

- Avião-radar E-99, de fabricação nacional (Embraer), que possui o radar “Erieye” embarcado e é capaz de integrar o sinal radar da aeronave com a visualização dos CINDACTA’s, possibilitando, assim, o acionamento e direcionamento das aeronaves de defesa. Como essas aeronaves podem se posicionar em qualquer parte do espaço aéreo brasileiro, o sinal radar gerado por elas cobre qualquer área de interesse, inclusive de aeronaves voando à baixa altitude.
- Aeronaves remotamente pilotadas RQ-450, que podem permanecer horas no ar, rastreando as rotas e os pontos de apoio das aeronaves irregulares.
- Radares móveis (TPS-B34), disponíveis no 1º Grupo de Comunicação e Controle (1º GCC), capazes de rastrear vários alvos simultaneamente em um raio de 475 km e que podem ser deslocados para dar suporte à cobertura radar de uma determinada região.

Portanto, pode-se afirmar que o COMAER detém as ferramentas necessárias para coibir práticas delituosas de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, nas áreas e nos horários de interesse.

- **Página 25** - Item 3.3 O conceito *gate to gate* e o papel de outras instituições públicas na gestão da aviação civil no Brasil.

Comentário: Este item inteiro está muito confuso, pois os autores tentaram fazer a conexão do conceito *gate to gate* com a não participação da ANAC e da INFRAERO no SISCEAB.

Inicialmente, é preciso corrigir o conceito fornecido, pois conforme preconizado na Concepção Operacional ATM Nacional do COMAER, o conceito *gate to gate* é: “Conjunto de procedimentos contínuos que busca o pleno atendimento do planejamento dos usuários, envolvendo as operações das aeronaves desde o momento em que se iniciam os seus deslocamentos, ainda na superfície, passando por todas as fases de voo até a sua chegada no destino, incluindo o estacionamento.”

Cabe também esclarecer que, apesar de a ANAC não fazer parte do SISCEAB, o DECEA coordena suas atividades rotineiramente com esta Agência, por meio de reuniões capitaneadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), do Ministério da Infraestrutura. Já a INFRAERO é parte integrante do SISCEAB quando atua na prestação dos serviços de navegação aérea, por meio de suas Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA).

Portanto, há sempre uma relação profícua entre o SISCEAB, a ANAC, a INFRAERO e as demais de Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA).

- **Página 27** - Quarto Parágrafo:

“O público- alvo do SISCEAB são as empresas de transporte aéreo regular nacionais e internacionais, e não- regular (táxi aéreo e voos fretados), operadores de aeronaves civis e militares, bem como usuários ou assinantes de sistemas, redes ou estações de telecomunicações do Comando da Aeronáutica.”

Comentário: No parágrafo acima, houve uma definição equivocada do público-alvo do SISCEAB, que são seus Usuários, assim definidos pelo DECEA: Constituem Usuários do SICEAB as organizações civis e militares, empresas, entidades e pessoas físicas que façam uso de produtos e serviços gerados no seu âmbito. Podem ser considerados Usuários:

- a) unidades da Marinha do Brasil, do Exército Brasileiro e do Comando da Aeronáutica;
- b) empresas aéreas;
- c) operadores de aeronaves públicas e civis;
- d) pilotos militares e civis;
- e) EPTA;
- f) assinantes cadastrados; e
- g) outros.

- **Página 29** - Primeiro Parágrafo:

“A ação orçamentária 2913 - investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos - , que teve dotação orçamentária de R\$ 5 milhões nos últimos três anos, também é utilizada pelo DECEA para a operacionalização do SISCEAB.”

Comentário: A ação orçamentária mencionada é de responsabilidade exclusiva do CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos). O DECEA não utiliza tal dotação orçamentária em prol do SISCEAB.

- **Página 29** - Quarto Parágrafo:

No ano de 2019, foram arrecadados, aproximadamente, cerca de R\$ 3,0 bilhões em taxas relacionadas à aeronavegabilidade e repassados cerca de R\$ 1,8 bilhão ao Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa para o SISCEAB.”

Comentário: ajustar o valor repassado ao SISCEAB em 2019 de R\$ 1,8 bilhão para R\$ 1,6 bilhão.

- **Página 33** - Primeiro e Segundo Parágrafos:

“Sob o ponto de vista legal, entende- se que está aparado o controle do tráfego aéreo de aeronaves civis pelas das Forças Armadas. Contudo, Araújo 2019 argumenta que, em relação à consistência constitucional, verifica- se que, conforme

o Artigo 142 da Constituição, as Forças Armadas destinam-se à defesa da pátria, à garantia dos Poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem”. É ressaltado também que dentro da orientação de estrita delimitação das atribuições das Forças Armadas com a redemocratização assentada na Constituição Federal de 1988, é discutível a ampliação de suas funções no plano da legislação infraconstitucional. Neste caso, torna-se imperioso considerar que o objetivo constitucional é de que uma lei complementar superveniente se limite ao tratamento da missão definida no Artigo 142 da Constituição Federal.

Apesar da existência de debate jurídico quanto ao fato do controle do tráfego aéreo poder ser exercido pelas Forças Armadas, o DECEA/Comando da Aeronáutica dispõe atualmente de capacidade técnica para atuar tanto na vigilância quanto no controle e na defesa do espaço aéreo, para tanto, dispondo de modernos recursos para detecção, interceptação e eliminação de equipamentos aéreos, terrestres e aquáticos.”

Comentário: Este tópico já foi comentado na página 3 da presente Nota Técnica. Reiteramos que o modelo brasileiro, que integra institucionalmente as duas atribuições, Controle de Tráfego Aéreo e Defesa Aérea, demonstrou ser uma solução eficaz para as necessidades brasileiras, tanto pelo resultado sinérgico obtido, como pela economia de recursos na implantação e manutenção do SISCEAB.

- **Página 33** - Quinto Parágrafo:

“Contudo, o emprego das Forças Armadas na atividade de controle do tráfego aéreo de aeronaves civis pode gerar distorções no melhor emprego dos recursos. De acordo com Pinto 2008, o primeiro questionamento reside no fato de que a infraestrutura de defesa aérea ser financiada com recursos provenientes das tarifas aeronáuticas, quando estas deveriam financiar exclusivamente o serviço de controle do tráfego aéreo. Embora haja uma integração entre ambas as atividades no âmbito do DECEA, na prática, há profissionais e equipamentos dedicados exclusivamente à defesa aérea, que não atuam no controle do tráfego aéreo.”

Comentário: Este assunto também foi comentado na página 3 desta Nota Técnica. Acrescenta-se, ainda, que os controles internos das organizações subordinadas ao DECEA orientam, acompanham e fiscalizam o emprego dos recursos disponibilizados ao SISCEAB, em estrita observância à Lei Orçamentária Anual e às normas vigentes. Além disso, os órgãos de controle externo (TCU), fiscalizam e auditam a gestão do COMAER periodicamente.

- **Página 34** - Primeiro, Segundo, Terceiro e Quarto Parágrafos:

“Outro questionamento, no uso das Forças Armadas nos serviços de controle do espaço aéreo brasileiro, está ligado à gestão de recursos humanos. A inclusão do controle de tráfego na estrutura do Comando da Aeronáutica cria uma rigidez administrativa, que impede a adoção de organogramas e políticas de recursos humanos específicas para o setor. Por exemplo, a política salarial é única para todas as forças armadas. Não há como adotar um plano de carreira exclusivo para os controladores, distinto das demais carreiras militares.

O controle de tráfego aéreo é uma especialização da carreira de sargento. Todos os sargentos recebem idêntica remuneração. O integrante de uma patente não pode

receber remuneração maior que a das patentes superiores. É impossível, portanto, conceder aos sargentos controladores um aumento sem fazer o mesmo com todas as carreiras militares. Igualmente a vinculação da função de controlador à Aeronáutica também dificulta a atração de profissionais vocacionados, uma vez que afasta interessados que não têm interesse na carreira militar.

Outro aspecto a ser considerado diz respeito à forma como os princípios da hierarquia e da disciplina se manifestam nas forças armadas. A cultura de obediência rígida pode dificultar o diálogo e o fluxo de informações de baixo para cima. Pode-se criar assim, por exemplo, um incentivo para que os controladores existentes administrem um volume crescente de tráfego, quando eles deveriam ser os primeiros a informar ao sistema da saturação de sua capacidade. Na ausência desse fluxo de informações de baixo para cima, uma providência que reequilibraria oferta e demanda, não tem como atuar.

Por fim, outra característica na cultura militar é a preocupação em manter o sigilo das informações. Trata-se de procedimento indispensável à realização de funções propriamente militares, mas contrário ao que se espera do poder público na esfera civil, onde a transparência tem que ser a norma.”

Comentário: O COMAER não concorda com a análise de que os princípios de hierarquia e disciplina estariam impedindo a plena participação dos graduados no aperfeiçoamento do Sistema. Essa visão é distorcida e perniciosa, trazendo prejuízos para todos.

A gestão de recursos humanos no SISCEAB, que foi tratada de forma superficial nas oficinas, já foi amplamente discutida com as autoridades competentes em anos anteriores. A visão apresentada no relatório é bastante restrita, diante da complexidade da questão e desconsidera os profissionais de mais de uma dezena de outras especialidades que labutam diuturnamente para que o Sistema funcione adequadamente e de forma ininterrupta, como: meteorologistas, técnicos de elétrica e eletrônica, mecânicos das aeronaves, topógrafos, suprimetistas, desenhistas, técnicos em telecomunicações, controladores de tráfego aéreo, entre outros.

Para que a segurança e a eficiência sejam maximizadas no âmbito do SISCEAB é necessário que todos atuem com profissionalismo, com comprometimento, com disciplina e cultuem atitudes preventivas em suas atividades, sejam elas operacionais, técnicas ou administrativas.

Vale observar que o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) apresenta uma série de ferramentas para permitir que todos os elos componentes do SISCEAB apresentem suas reclamações e sugestões sem qualquer tipo de filtro ou censura. Na verdade, podemos afirmar que essa prática é constantemente incentivada, tendo em vista ser ferramenta fundamental para a contínua evolução do Sistema.

É importante destacar que o COMAER adota há mais de 10 anos o Programa de Formação de Valores (PFV), que foi instituído em 2009, na Academia da Força Aérea, e constitui um conjunto de ações que norteiam as atividades a serem desenvolvidas por todas as Organizações do COMAER. Tal Programa orienta ações e pensamentos, voltando-os para o fortalecimento dos valores fundamentais das Instituições.

No contexto do PFV são desenvolvidos os seguintes valores: DISCIPLINA, é a rigorosa observância e o acatamento integral das leis, regulamentos, normas e disposições que fundamentam o organismo militar e coordenam seu funcionamento regular e harmônico, traduzindo-se no perfeito cumprimento do dever por parte de todos e de cada um dos

componentes desse organismo. PATRIOTISMO, é o sentimento de orgulho, amor e devoção incondicional ao Brasil, aos símbolos, às instituições e ao nosso povo. É a razão do amor dos que querem servir ao País e serem solidários com a Nação, traduzindo-se no compromisso permanente de fidelidade e devoção à Pátria, em quaisquer circunstâncias. INTEGRIDADE, é um traço de caráter que exprime a vontade de fazer o que é correto em qualquer circunstância. É a bússola moral, a voz interior que deve conduzir todas as ações de seus indivíduos na prática dos deveres, segundo os princípios de ética militar, associados ainda com a honestidade e responsabilidade. COMPROMETIMENTO, em sua essência, é a demonstração de satisfação por pertencer à Instituição, externada pela oferta cotidiana de entusiasmo, motivação profissional, pelo espírito de sacrifício, o gosto pelo trabalho bem feito, a dedicação integral à missão e aos seus companheiros, pelo trabalho em equipe e pela lealdade ao País e aos irmãos de farda. PROFISSIONALISMO, é o sentimento que deve estar presente na alma do militar, não devendo prosperar a cobiça e o delírio de promover-se nem a omissão, a covardia, a maledicência, sequer a inércia, o comodismo e muito menos a ostentação, a vaidade ou a prepotência. A Força Aérea é forte pelas virtudes de desprendimento, solidariedade e idealismo dos seus homens e mulheres, que fizeram o juramento de bem-servir com eficiência e profissionalismo, na paz e na guerra, sempre fiéis às suas consciências. SEGURANÇA, é um conceito subjetivo que representa o estado de percepção das pessoas com relação a perdas. No mundo aeronáutico, segundo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), é o “estado no qual o risco de ferir pessoas ou causar danos em coisas se limita a, ou está mantido em ou abaixo de um nível aceitável, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento de riscos” (DOC 9859/OACI).

É importante salientar que o COMAER repudia totalmente a afirmação apresentada no último parágrafo: **“Por fim, outra característica na cultura militar é a preocupação em manter o sigilo das informações. Trata-se de procedimento indispensável à realização de funções propriamente militares, mas contrário ao que se espera do poder público na esfera civil, onde a transparência tem que ser a norma.”**

A cultura militar preconiza a manutenção de sigilo de informações que tenham caráter vital para a manutenção da soberania nacional e dos planos estritamente militares, desde que amparadas pelo arcabouço legal em vigor no Brasil.

Em relação ao controle do tráfego aéreo civil, afirmamos que o DECEA atua com a transparência necessária para cumprir suas atividades e em consonância com os princípios legais, de forma similar às organizações de controle de tráfego aéreo de outros países, sejam elas civis ou militares.

Página 37 - Quarto Parágrafo:

“Além disso, ao longo dos anos, a INFRAERO absorveu, via delegação do Comando da Aeronáutica, parcela relevante do conjunto dos serviços de navegação aérea. Esta delegação de atividades fez com que a empresa deixasse de focar no seu Negócio Central, na medida em que se trata de exploração de segmentos econômicos distintos, comprometendo sua eficiência e seu equilíbrio econômico-financeiro.”

Comentário: Diferentemente do que foi afirmado no relatório, não foi o COMAER que delegou parcela dos serviços de navegação aérea à INFRAERO e sim a própria Presidência da República, por meio do Decreto nº 1.691, de 1995, determinado que fosse

incorporada à INFRAERO a empresa Telecomunicações Aeronáuticas S/A (TASA) - uma sociedade de economia mista originalmente estabelecida para a prestação de serviços de navegação aérea, vinculada ao extinto Ministério da Aeronáutica.

Importante destacar que a NAV Brasil está sendo constituída a partir de uma cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, de quem serão vertidos os “elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluídos os empregados, o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental” (lei 13.903, art. 3º), assumindo, com isso, todas as competências originalmente à cargo daquela empresa, no que se refere a tais serviços. Desta forma, a INFRAERO deixará de prestar “Serviços de Navegação Aérea” e voltará a concentrar-se em seu Objeto Social, conforme previsto no art. 2º da Lei nº 5.862, de 12/12/1972 (que criou a INFRAERO), qual seja: “(... implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República”.

Por fim, a própria lei de criação da nova empresa define muito claramente as atividades que passarão da INFRAERO à NAV Brasil.

III.2.3 - Comentários acerca do Capítulo 4 - Diagnóstico da operação do SISCEAB

No presente item relacionamos as inconsistências encontradas.

- Na página 40, os autores tentaram delinear os grupos da sociedade brasileira que seriam afetados caso o SISCEAB não funcionasse corretamente. Na verdade, toda a sociedade seria afetada, direta ou indiretamente, sendo muito difícil especificar cada um desses segmentos. Por exemplo, não foram considerados os operadores de aeronaves particulares que usam o meio aéreo para locomoção ou mesmo diversão. Portanto, o relatório deveria ter considerado todos os Usuários do SISCEAB, como já definido na página 8 deste documento, para o possibilitar o delineamento adequado dos grupos afetados.
- Na página 45, o relatório discorre sobre as causas do problema central sob controle do DECEA. Logo na letra “a”, existe uma discordância lógica, uma vez que não é responsabilidade do SISCEAB gerir a infraestrutura aeroportuária. Apesar disso, o DECEA participa de vários fóruns nacionais e internacionais para discutir melhorias nessa infraestrutura e corrigir possíveis gargalos no fluxo do tráfego aéreo brasileiro.
- Na página 47, a análise apresentada na letra “g”, sobre a remuneração e benefícios insuficientes, é totalmente parcial em favor aos controladores de tráfego aéreo. Os autores não avaliaram que existem outras especialidades de igual importância para o SISCEAB, como meteorologistas, administradores, técnicos em elétrica e eletrônica, mecânicos de aeronaves e outros, que igualmente impactariam o correto funcionamento do Sistema caso não fossem eficazes em suas áreas de atuação conforme pontuado na Resposta à 1ª Recomendação Complementar, no item III.3 deste documento. Além do mais, não há relação de causa e efeito entre a citada rotatividade nos postos de trabalho dos controladores de tráfego aéreo e a remuneração/benefícios desses profissionais, conforme comentado na página seguinte.
- Na página 54, a Tabela 4-4 induz o leitor a acreditar que a maior responsabilidade por atrasos superiores a 15 minutos na aviação comercial é do SISCEAB, quando na verdade a “responsabilidade do sistema aeronáutico”, conforme definido pelos

autores, inclui **condições meteorológicas extremas, operações aeroportuárias, volume e controle de tráfego aéreo**. O próprio relatório aponta que as condições meteorológicas são as principais razões dos atrasos, mas não especifica o peso relativo de cada um dos fatores considerados. Ademais, no item seguinte, “responsabilidade das companhias aéreas”, a pesquisa volta a considerar os mesmos índices do tópico anterior: **condições meteorológicas extremas, operações aeroportuárias, volume e controle de tráfego aéreo**. Uma vez que os fatores considerados, destacados em negrito, são os mesmos nos dois itens, o texto ficou confuso e de difícil entendimento.

- O item 4.3.2 inteiro, da página 54 à página 60, comentou sobre as ocorrências aeronáuticas, no período de 2010 a 2019, em relação ao controle de tráfego aéreo. No entanto, o indicador que reflete a influência do controle do tráfego aéreo nas ocorrências aeronáuticas é chamado Incidente de Tráfego Aéreo Risco Crítico, que não foi objeto do estudo. Como os gráficos e tabelas apresentadas neste item foram elaborados pelos próprios autores do relatório, o COMAER não reconhece sua integridade. Por exemplo, em 2019, houve apenas 2 Incidentes de Tráfego Aéreo Risco Crítico, mas a Tabela 4-5, da página 59, aponta 4 incidentes graves e 15 incidentes; em 2018, foram apenas 3 Incidentes de Tráfego Aéreo Risco Crítico, mas a tabela aponta 6 incidentes graves e mais 12 incidentes. Portanto, é necessária uma nova análise dos dados existentes, caso os autores queiram relacionar as ocorrências aeronáuticas com o SISCEAB.
- Nas páginas 65 e 66, os autores apontaram que dois indicadores da tabela 4-7 mereceram destaque, pois avaliavam diretamente as atividades do SISCEAB: aeronavegabilidade e serviços de navegação aérea. No entanto, cabe ressaltar que a normatização e a fiscalização da aeronavegabilidade das aeronaves civis são de responsabilidade exclusiva da ANAC e não interferem diretamente no desempenho do SISCEAB.

III.2.4 - Comentários acerca do Capítulo 5 - Construindo o Modelo Lógico do SISCEAB

No presente item apresentamos a complementação para o subitem **5.2.4 Atores e público-alvo**:

- Na página 87, letra “d”, foi colocada a atribuição dos CINDACTAs como: “executar as atividades de vigilância e o controle da circulação aérea geral”. Não sendo citado o controle da Circulação Operacional Militar, que deve ser incluído.

A letra “g” (EMBRATUR), deve ser retirada do texto, pois não há nenhuma relação dessa agência com a operação do SISCEAB.

III.2.5 - Comentários acerca do Capítulo 6 - Considerações Finais

No presente item relacionamos as inconsistências encontradas.

- No último parágrafo da página 104, o relatório dá a entender que o acidente com o TAM 3054, em julho de 2007, no aeroporto de Congonhas – SP, tem relação com o controle do tráfego aéreo e, portanto, com o DECEA. Na verdade, não houve nenhuma relação entre o acidente e o controle de tráfego aéreo, sendo recomendada a supressão desta informação do relatório.

- No primeiro parágrafo da página 106 e em outras partes do relatório, a pesquisa aponta que “elevadas taxas de rotatividade” dos controladores de tráfego aéreo seriam maléficas para o Sistema, pois gerariam um alto custo para a reposição desses militares.

Na verdade, em 2018 havia 3.284 controladores militares em atividade no SISCEAB, dos quais apenas 111 foram afastados de suas funções pelos seguintes motivos: falecimento, reserva (aposentadoria) e licenciamento (a pedido ou por imposição do COMAER). Como podemos ver, os dados oficiais (3,3%) são discrepantes aos apresentados no relatório (10,2%) e considerados dentro da normalidade. Portanto, torna-se falaciosa a conclusão do relatório em relação aos controladores de tráfego aéreo do SISCEAB.

III.3 - Análise do Relatório de Recomendações

Inicialmente, cabe observar que as recomendações feitas ou não foram abordadas nas oficinas ou foram apenas tangenciadas, com tratamento superficial.

1ª Recomendação Prioritária: “Recomendar ao Comando da Aeronáutica, ouvindo a INFRAERO, que desenhe um modelo de governança da NAV e a estratégia de implementação, visando mitigar sobreposições e lacunas de funções ou atividades e observando equilíbrio orçamentário.”

Posição COMAER: No que concerne à governança da empresa, pode-se afirmar que ela não foi “regulamentada”, tendo em vista que a companhia ainda não foi formalmente constituída, entretanto, todo o processo de estruturação tem sido desenvolvido em estreita coordenação com a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST), do Ministério da Economia, a quem, em janeiro do corrente ano, foi submetida a proposta de Estatuto Social. Vale salientar que tal proposta segue rigidamente o modelo padrão disponibilizado por aquela Secretaria, que já o aprovou preliminarmente, estando, portanto, pronto para ser submetido à deliberação da Assembleia Geral de constituição da empresa.

O COMAER ratifica que a estratégia de implementação da nova empresa, assim como seu modelo de governança, já vem sendo planejado desde 2017, em ampla coordenação com os setores envolvidos, em especial, com a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – SEST.

Pelo exposto, o COMAER considera que o objeto da presente recomendação foi atendido.

2ª Recomendação Prioritária: “Recomendar ao DECEA e ao Ministério da Defesa que ampliem as ações integradas com órgãos e sistemas nacionais, regionais e multilaterais ligados à aviação civil e militar ou àquelas que demandam ou dependem dos serviços aeronáuticos.”

Posição COMAER: O DECEA e suas Organizações Subordinadas já atuam ativamente em inúmeros fóruns, grupos de trabalho, comitês e comissões com órgãos e sistemas nacionais, regionais e multilaterais, o que possibilita ampla discussão com os Usuários do SISCEAB e o aprimoramento das políticas e das ações do Departamento.

São esses os principais fóruns atualmente ativos, que integram as ações do DECEA com outros órgãos:

- OACI/ICAO - Organização de Aviação Civil Internacional. O DECEA tem representantes em todos os 14 Grupos (Painéis) ora existentes, desenvolvendo novas legislações e procedimentos técnico-operacionais de relevância para Brasil e para o mundo.
- GREPECAS - O Grupo de Implementação e Planejamento Regional CAR/SAM foi criado pelo Conselho da ICAO, em 1990. O objetivo do GREPECAS é desenvolver uma metodologia de monitoramento e medição contínuos sobre as ações a serem implementadas nos sistemas de aviação civil dos países das Regiões CAR/SAM, além dos impactos causados por ela.
- CLAC - Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, que é formada por 22 Estados Membros. Seu principal objetivo é proporcionar às autoridades de aviação civil da América Latina mecanismos de integração em matéria de transporte aéreo regional, que envolvem não apenas a harmonização de normas técnicas, mas também o estabelecimento de acordos de liberalização aérea entre os Estados latino-americanos.
- CANSO - Organização Civil de Serviços de Navegação Aérea, cujo propósito é valorizar o potencial operacional dos seus integrantes, sendo porta-voz do gerenciamento de tráfego aéreo (ATM), além de incentivar o desenvolvimento das atividades ATM no mundo e setorialmente de acordo com as especificidades de cada região.
- Projeto Agile (Rio de Janeiro, Guarulhos e Viracopos) - possibilita a discussão detalhada da operação de um determinado aeroporto ou espaço aéreo, com o objetivo de aumentar a eficiência das operações de aproximação, pouso e decolagem, melhorando a performance e fluxo operacional, tendo como participantes: CGNA, SAC, IATA (Associação de Transporte Aéreo Internacional), ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), ABAG (Associação Brasileira de Aviação Geral), AZUL, GOL, LATAM, ANAC, INFRAERO, GRU AIRPORT, RIOgaleão e ABC Campinas.
- CONAERO - A Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias é um fórum consultivo e deliberativo formado por representantes de órgãos do governo federal que trabalham diretamente na gestão dos aeroportos do País, sob coordenação da Secretaria de Aviação Civil. Sua principal função é tornar os aeroportos mais eficientes na percepção do passageiro. Para isso, promove, contribui, supervisiona e avalia decisões e medidas estratégicas a serem tomadas ou executadas pelas autoridades aeroportuárias. Participantes SAC, ANAC, INFRAERO, Ministério da Infraestrutura, Casa Civil da Presidência, Receita Federal, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, ANVISA e Polícia Federal.

É importante frisar que o DECEA disponibiliza ferramentas de coleta de críticas e sugestões, no seu sítio na Internet, que podem ser acessadas por qualquer pessoa ou entidade, civil e militar (www.decea@gov.br – Fale Conosco).

Desta forma, o COMAER considera que o objeto da presente recomendação também foi atendido.

3ª Recomendação Prioritária: “Recomendar ao DECEA e ao Ministério da Defesa implementem nas rotinas administrativas de forma sistematizada a mensuração, o monitoramento, a avaliação e a publicização dos indicadores da Matriz Lógica proposta para o SISCEAB, para que se possa observar ao longo do tempo a evolução dos indicadores e o desempenho da política pública.”

Posição COMAER: O DECEA já possui diversos indicadores de monitoramento do SISCEAB, atrelados aos seus Subdepartamentos de Operações, Técnico e de Administração. Anualmente é publicado o Relatório de Performance do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, pela Seção de Gestão de Performance, o que permite acompanhar o desempenho do gerenciamento do tráfego aéreo no Brasil.

O COMAER considerou esta recomendação pertinente e iniciará um estudo com objetivo de:

- possibilitar a consolidação dos indicadores em uma única ferramenta, de forma a proporcionar mais visibilidade à política do Departamento; e
- avaliar a conveniência de incorporar mais indicadores, inclusive a partir da matriz lógica proposta, para aperfeiçoar os processos de monitoramento.

1ª Recomendação Complementar: “Recomendar ao DECEA, em conjunto com o Ministério da Defesa, que estudem implementar no âmbito do SISCEAB incentivos não financeiros visando a maior atratividade da função.”

Posição COMAER: A gestão de recursos humanos já foi amplamente discutida com as autoridades competentes em anos anteriores. A visão apresentada no relatório e refletida na presente recomendação é bastante restrita, diante da complexidade do SISCEAB, e desconsiderou o trabalho realizado por mais de uma dezena de outros profissionais que labutam diuturnamente para que o Sistema funcione adequadamente e de forma ininterrupta, como: pilotos inspetores, engenheiros, meteorologistas, técnicos de elétrica e eletrônica - que mantém os auxílios de navegação aérea em funcionamento, mecânicos e operadores de sistema do Grupo Especial de Inspeção em Voo, topógrafos, suprimentistas, desenhistas, técnicos em telecomunicações e tantos outros que são vistos pelo COMAER com a mesma importância que os controladores de tráfego aéreo.

Como bem pontuou o relatório, legalmente não é possível criar nenhum incentivo financeiro para qualquer grupo profissional no âmbito das Forças Armadas. Ademais, consideramos que todos os profissionais do SISCEAB possuem a capacitação necessária para a execução de suas atribuições, bem como são devidamente incentivados ao engrandecimento técnico-operacional em suas carreiras.

No caso específico dos controladores de tráfego aéreo, o COMAER entende que o número atual de profissionais é compatível com as demandas do SISCEAB, o que contribui para a segurança e a eficiência do controle de tráfego aéreo no Brasil.

O COMAER não considera viável o incentivo proposto.

IV - Conclusão

Diante do exposto e considerando a complexidade do assunto relacionado ao processo de Operação do Sistema de controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB); considerando o tempo exíguo para a manifestação sobre os relatórios elaborados; considerando o fato de o Relatório de Avaliação apresentar questões que transcenderam as pautas e as discussões realizadas nas oficinas e considerando que as recomendações feitas trataram de temáticas que ou não foram abordadas nas oficinas ou foram apenas tangenciadas; entendemos ser necessário revisar e ajustar os Relatórios de Avaliação e de Recomendações, a partir dos comentários e observações ora encaminhados.

Ressaltamos que as prestações de contas do COMAER ao TCU dos últimos 5 (cinco) anos, por intermédio do “Relatório de Gestão”, fazendo abordagens sobre todas as atividades do COMAER, inclusive a gestão do SISCEAB pelo DECEA, encontram-se na página do COMAER na internet, no endereço fab.mil.br, na aba “Transparência e Prestação de Contas”.

Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA

Rio de Janeiro, 14 de maio de 2021.

De acordo. Encaminhe-se ao Ministério da Defesa para conhecimento e envio à Secretaria de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria, do Ministério da Economia.

Brasília, 17 de maio de 2021.

Estado-Maior da Aeronáutica – EMAER