



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

27/08/2019 - 2ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 887, de 2019

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Declaro aberta a reunião da Comissão Mista destinada a emitir parecer sobre a Medida Provisória 887, de 2019.

Como ainda não há quórum e número regimental, eu vou deixar para, na sequência ou ao final desta reunião, fazer a eleição do Presidente, comunicando que há acordo de Lideranças para essa composição.

Passamos imediatamente à audiência pública, que foi confirmada na 1ª Reunião, atendendo a uma solicitação do Deputado Zarattini, e para isso eu convido, para compor a Mesa, os seguintes convidados: Coronel Aviador Carlos Eduardo de Almeida Coelho, que é Gerente do Projeto KC-390 da Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate, e o Sr. Alexandre Juliano Bianchi, que é Gerente de Regulamentos Aeronáuticos da Embraer.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar podem enviar comentários pelo endereço senado.leg.br/ecidadania ou pelo telefone 0800-612211.

De acordo com as normas regimentais, a Presidência adotará os seguintes procedimentos: o convidado fará sua exposição por dez minutos, que podemos prorrogar, em função do quórum, e, na sequência, abriremos a fase de interpelação para os Parlamentares que tenham interesse e se inscrevam.

Agradecemos a presença dos nossos convidados.

Imediatamente passo a palavra ao Coronel Aviador Carlos Eduardo de Almeida Coelho.

Bem-vindo.

O SR. CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos.

É uma honra para mim estar aqui representando o Comando da Aeronáutica.

Na função atual de Gerente do Projeto KC-390, eu tenho um vídeo rápido para passar do que é o Instituto de Fomento e Coordenação Industrial e depois eu vou fazer uma breve explanação sobre quais as principais atividades que o Instituto de Fomento e Coordenação Industrial, que dá suporte às atividades de todos os projetos do Comando da Aeronáutica, faz. O.k.?

Por gentileza, pode passar o vídeo.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO - Pode passar para a apresentação, por favor. *(Pausa.)*

Então, a apresentação vai falar sobre as principais atividades que o Instituto de Fomento e Coordenação Industrial desempenha, dentre elas a certificação, que é suportada por essa Medida Provisória 887.

Então, identificar as principais atividades realizadas pelo Instituto de Fomento e Coordenação Industrial para o fomento do Complexo Aeroespacial Brasileiro Militar é o nosso objetivo aqui hoje à tarde.

Vou passar à missão do IFI, os principais serviços, as atividades que o IFI faz, que são na área de normalização, metrologia, certificação, certificação de sistema da qualidade, e o caso específico da atuação dos servidores temporários, como que eles estão sendo empregados.

Então, como que começou essa ideia de suporte à indústria nacional?

Quando a gente começou a desenvolver o polo industrial de São José dos Campos, isso estava baseado no tripé do ensino, em que é mais representativo a gente lembrar do ITA: pesquisa e desenvolvimento, que abrange os institutos, que foram os embriões dentro do CTA; a indústria, em que podemos usar a Embraer como o maior exemplo de sucesso; e o Instituto de Fomento e Coordenação Industrial, que dá o apoio à indústria. Então, esse é o tripé que suporta o começo da nossa indústria aeronáutica, lá em 1945. Era a ideia do Prof. Richard Smith, que foi um dos fundadores do ITA e de todo o CTA.

Próximo, por favor.

Então, a missão é prestar serviços de tecnologia industrial básica. Esse conceito de TIB é muito comum para a gente nas Forças Armadas, falando de normalização, metrologia, certificação, transferência de tecnologia e coordenação industrial. Isso fomenta o complexo científico-tecnológico brasileiro no desenvolvimento de soluções no campo do poder aeroespacial, contribuindo para a garantia do desempenho, da segurança e da disponibilidade de produtos e sistemas aeroespaciais militares. Aqui, é muito importante a gente olhar para um projeto e ver que a gente tem a certeza de que, com a certificação, todos os requisitos estão sendo contratados, estão sendo realmente recebidos. O.k.?

Próximo, por favor.

Quanto ao IFI *versus* tecnologia industrial básica, a gente pode olhar, dentro da...

Vai passando os próximos, por favor.

Dentro do DCTA, como autoridade reguladora... Aí temos, dentro das organizações do Governo, as organizações que são pares, que ajudam a estabelecer as normalizações e todo o processo e todo o suporte, como, por exemplo, Inmetro, INPI, ABNT e a agência reguladora Anac.

Aí, dentro da indústria aeroespacial, várias indústrias do *cluster* aeronáutico brasileiro são suportadas, e as organizações do Comando da Aeronáutica também tomam crédito, também são beneficiadas desses serviços do IFI. O.k.?

No tocante especificamente ao projeto do KC-390, a gente usa muito o IFI como autoridade primária de certificação da frota do KC-390, como certificador dos nossos requisitos militares. E há tratativas para reconhecimento mútuo, principalmente com Portugal, e existem também acordos de reconhecimento mútuo já com outros países, para que outros projetos sejam certificados, seja reconhecida a certificação realizada por outros países e vice-versa. Uma certificação feita no Brasil também pode ser reconhecida por outros países. O.k.?

Próximo.

Então, aqui é um exemplo: lá, o nosso KC-390; à direita, o Gripen UFX.

Há outros projetos que a gente tem, e todos envolvidos com a certificação. Temos tanto foguetes quanto mísseis e helicópteros envolvidos na certificação. E todo o pessoal do IFI dá suporte a essas atividades.

A próxima.

Outros exemplos, principalmente dos helicópteros, que a gente tem como projetos envolvidos na certificação.

Mais um.

Então, aqui há um exemplo prático e muito importante: o IFI também atua como autoridade técnica de aeronavegabilidade militar. Então, atua numa dificuldade em serviço; é chamado quando um avião ou helicóptero tem algum problema, e a frota toda é colocada no solo, é impedida de voar. Para isso é preciso uma análise. O exemplo concreto que a gente está trazendo aqui foi o que aconteceu na véspera das Olimpíadas: a frota do EC725, que temos tanto no Exército quanto na Marinha e na Força Aérea Brasileira, estava indisponível no solo, por causa de um problema que houve no Mar do Norte, lá na Noruega, em 29 de abril de 2016. Aí o IFI trabalhou muito, analisou vários relatórios e estabeleceu uma margem de segurança mínima, resolveu essa situação, para que os helicópteros pudessem dar apoio na época das Olimpíadas.

No próximo eslaide temos o relatório do IFI: aí a análise, que passou por diversos ensaios, diversas comprovações, e, aí, foi liberado o voo dessa aeronave, que teve algumas restrições, mas ela conseguiu dar apoio durante as Olimpíadas.

Próximo.

Então, falando de certificação do sistema de gestão da qualidade, também o IFI é autoridade certificadora de ISO 9001. Também atua em parceria com as organizações da NATO, que são representadas pela AQAP, tem certificado de acreditação, e, também na parte de metrologia, temos o IFI como a base da Força Aérea Brasileira, o padrão da Força Aérea Brasileira que transfere rastreabilidade.

Próximo.

Então, o sistema de metrologia espacial também é acreditado, os nossos laboratórios dimensionais... Temos também laboratórios de outras grandezas, que dão a rastreabilidade para os nossos padrões de calibração dentro da Força Aérea Brasileira.

Próximo eslaide, por favor.

A gente recebe do Inmetro, que, por sua vez, recebe do padrão internacional de todas as grandezas, faz a rastreabilidade e dissemina os padrões para as atividades dentro do Comando da Aeronáutica. Então, isso é importante para a gente garantir as calibrações dos nossos padrões. O.k.?

Próximo.

Temos também muitas atividades de cursos ministrados dentro do instituto, tanto na área de certificação quanto de qualidade, metrologia, normalização e ensaios não destrutivos.

Próximo.

Sobre os ensaios não destrutivos, o IFI é o único órgão da América Latina a qualificar pessoal em ensaios não destrutivos segundo as normas norte-americanas. Ele é reconhecido tanto pela Anac, a FAA, que é a Anac dos Estados Unidos, e a Easa, que é o equivalente da Anac na Europa.

Temos também as atividades de *offset*. Os créditos de *offset* que as empresas dos contratos internacionais têm que apresentar, por cumprir as suas obrigações depois de vários projetos com beneficiárias brasileiras, são reconhecidos pelo IFI. Então, o IFI emite pareceres e relatórios a respeito do reconhecimento desses créditos. Então, todo contrato que a indústria brasileira faz com empresas do exterior são elegíveis de *offset*. Vários acordos de *offset* são celebrados e gerenciados pela Copac, e, na sequência, esses créditos são reconhecidos pelo IFI.

No próximo eslaide, a gente já fala sobre os servidores temporários.

Em 2014, tendo em vista a necessidade da Força Aérea de reaparelhamento com a aquisição dos cargueiros KC-390 e dos caças Gripen, o IFI iniciou o processo de contratação por tempo determinado. Com isso, baseada - próximo eslaide - na Lei 8,745, a Força Aérea, desempenhando atividades especiais nas organizações das Forças Armadas, para atender à área industrial ou a encargos temporários de obras e serviços de engenharia, amparava a contratação de interesse público temporário. Esse processo foi autorizado no início de 2015, e esses servidores começaram a trabalhar lá, em 2015, e estão concluindo esses quatro anos, que, a princípio, estavam autorizados por essa portaria do Ministério do Planejamento, e iniciou-se um outro processo para pedir a prorrogação desses servidores.

Aí, como os senhores já devem conhecer, há o sumário executivo da medida provisória, cuja exposição de motivos já explica.

Então, o mais importante: os dois projetos sofreram atrasos para sua conclusão, em função da complexidade dos desafios, bem como das restrições financeiras e orçamentárias impostas pelo momento vigente. Assim, seria necessária a prorrogação dos contratos desses profissionais, para não haver comprometimento dos resultados desses projetos.

Então, é muito importante que nós tenhamos realmente muito controle e que a sociedade brasileira receba os produtos que foram contratados. Ou seja, o IFI dá essa garantia dos produtos contratados, acompanha todos os requisitos, acompanha todos os relatórios, e certifica que isso realmente está de acordo com as normas internacionais.

Então, temos a preocupação também de evitar a perda de experiência, evitar a dificuldade de mantermos essas pessoas trabalhando e manter esse projeto atualizado. O.k.?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Obrigado, Coronel.

Passo a palavra ao Sr. Alexandre Juliano Bianchi, que é o Gerente de Regulamentos Aeronáuticos da Embraer.

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI (Para exposição de convidado.) - Boa tarde.

Primeiramente, eu gostaria de agradecer o convite.

Tenho formação em Engenharia Mecânica, com mestrado na França na área de aeronavegabilidade, e estou na Embraer há 20 anos. Já trabalhei em diversos projetos, desde derivativos do 145 quanto o Legacy 600, Finom E1, E2, e, atualmente, eu represento a empresa em fóruns internacionais, tanto na Europa como nos Estados Unidos e também aqui no Brasil.

Primeiramente, eu gostaria de falar da peculiaridade do ambiente regulatório na aviação. Ela tem pouca similaridade com outras indústrias. Só como exemplo...

Pode voltar ao anterior.

Apenas como referência: a indústria nuclear e a farmacêutica têm um ambiente regulatório tão restrito e rígido quanto o nosso. Esse contexto, em si, exige tanto investimento por parte da indústria quanto do Governo, para ter capacitação técnica e conhecimento para garantir a competitividade da indústria nacional.

Próximo, por favor.

Esse ambiente regulatório permeia todo o ciclo de vida da aeronave. Inicia-se durante a concepção do projeto e passa pelo ciclo todo de vida do produto. Inicia-se na concepção do projeto; passa pela produção, para garantir que a fabricação esteja de acordo com os requisitos do projeto; operação - a forma como ele é operado -; e o ambiente, os requisitos de desempenho para isso; qualificação de tripulação; e a parte de manutenção, com oficinas, tarefas de manutenção e também a qualificação desse pessoal.

Próximo, por favor.

O Brasil, hoje, se encontra numa posição de destaque em relação à aceitação de nossos produtos e em relação à qualificação nossa nesse ambiente regulatório. O Brasil participa, hoje, de um grupo seleto, ao qual apenas quatro autoridades pertencem - Europa, Estados Unidos, Canadá -, que controla desde a concepção até a produção e a certificação dos nossos produtos, tanto militares quanto civis. Há países com capacidade de desenvolvimento que não têm uma autoridade que garanta que seus produtos sejam aceitos em outros países. São exemplos de quem tem dificuldade hoje: Japão, Rússia e China. Então, isso acaba inviabilizando a aceitação dos produtos deles por outros países.

O próximo, por favor.

Então, qual que é a importância de certificar um produto?

Um produto sem um certificado - sem uma certificação, como a gente costuma falar - tem inviabilizada a sua comercialização. Sem comercializar, não há operação, e, finalmente, você não consegue vender.

O próximo, por favor.

Inviabilizando a venda do produto, ou seja, o valor comercial, isso afeta a entrega e a aceitação global desse produto em outros países.

Por favor, o próximo.

O processo de certificação é altamente complexo, longo... Para os senhores terem uma ideia, ele dura no mínimo cinco anos para um produto complexo. Ele envolve um time de profissionais altamente qualificados, tanto da indústria quanto das autoridades reguladoras. Há o envolvimento de times não só de autoridades no Brasil, mas também da Europa e dos Estados Unidos, e hoje o Brasil é referência nesse processo.

Nos últimos dois anos, a gente obteve a tripla certificação de três produtos nossos, fato único na indústria. Não há equiparação em outros mercados e de outros fabricantes: o Brasil só que tem isso. Ele certificou e entregou no mesmo dia um certificado da Europa, dos Estados Unidos e da Anac. Para os senhores terem uma ideia, um produto americano demora, em média, de um a três meses para ter uma validação posterior; isso inviabiliza e atrasa a entrada no mercado. Então, essa é uma conquista que vem ao longo desses 50 anos de desenvolvimento do País.

O próximo, por favor.

Aqui, um pouco, só, como o Cel. Coelho já colocou... Os requisitos militares, mas apenas para mostrar que existe uma utilização, já, de um recurso e de uma capacidade instalada, em que a Anac faz a certificação civil daquilo que, claro, tem comparativos e requisitos civis, e o IFI entra com um pacote adicional, com as missões que são requisitos da FAB: apoio humanitário, evacuação médica, busca e salvamento, combate - apenas alguns exemplos de missões para os quais o produto vem sendo desenvolvido para cumprir. Isso é feito pelo IFI.

Próximo, por favor.

Esse é o certificado que a Anac emitiu, no ano passado, atestando que o produto cumpre os requisitos de operação e de certificação civis. Então, hoje ele está equiparado, em termos de nível de segurança, às aeronaves que são comercializadas aí fora, de transporte aéreo.

Próximo, por favor.

Então, o grande desafio do IFI requer uma quantidade enorme de requisitos. Para os senhores terem uma ideia, são quase mil requisitos específicos que são avaliados pelo IFI. Então, há necessidade de um corpo técnico altamente qualificado para acompanhar a análise de relatórios de engenharia. Para os senhores terem uma ideia, há uma quantidade bem grande de relatórios na casa, mais de mil relatórios, testemunhos de ensaios, qualificação de todos os equipamentos, demonstração

de voo... Para os senhores terem uma ideia, um avião como esse aí exige, no mínimo, 2 mil horas de voo para que seja atestado que os requisitos de segurança foram cumpridos.

Próximo.

Além dessas atividades, o IFI também se envolve no Certificado de Aeronavegabilidade. Esse é um atestado que é para cada número de série que é produzido. Ele garante que o produto, em si, cumpre os requisitos do projeto.

O IFI também se envolve na aprovação de futuras modificações, pacotes adicionais, modificações que podem ser requeridas pela FAB.

A aeronavegabilidade continuada também é importantíssima; ela garante que a aeronave continua com o nível de segurança adequado e possíveis correções.

E, por último, o envolvimento intenso do IFI nas validações com autoridades estrangeiras. Esse garante que o produto vá ser aceito num país quando a gente exporta. Então, o envolvimento do IFI é importantíssimo. Ele já está em coordenação com Portugal, e, assim que tivermos novidades, mais clientes... O IFI se envolve na validação de cada configuração para cada país desses.

Por último, para encerrar, a importância, como eu disse, da certificação.

Ela é o caminho de acesso que a gente tem para entregar um produto globalmente e ter acesso aos mercados globais. Sem isso, fica inviabilizada a comercialização desse produto. O Brasil hoje, sem sombra de dúvidas, é reconhecido nessa área como referência.

E aqui a gente deixa o recado de que é fundamental para a manutenção dessa capacidade técnica, para que o País continue podendo exportar produtos e sendo competitivo globalmente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Obrigado, Alexandre.

Coronel, só para ficar focado mais na medida provisória... O tema é abrangente e apaixonante - vemos não só pelas apresentações, mas pelos projetos que estão envolvidos -, mas o fato é que, pela primeira vez, acho, nós temos uma medida provisória que cumpre os requisitos de uma MP: é bem objetiva, demonstra a sua urgência...

Portanto, só para reforçar: o texto da medida provisória... Pelos valores aproximados, estima-se um valor próximo de R \$6,7 milhões, num período até 2021.

Qual o perfil desses profissionais? São brasileiros? Estão todos no Brasil? Estão na Suécia ou em outro país?

Esses profissionais, de alguma maneira, também estão tendo uma formação excepcional ou há alguma possibilidade de aproveitamento futuro, seja pela Embraer ou para novos projetos do IFI?

O SR. CORONEL AVIADOR CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO - Sim, esses profissionais são basicamente engenheiros e técnicos com experiência na área aeroespacial, na indústria aeronáutica. Vários já têm experiência na própria Embraer. Eles podem ser designados para alguma missão na Suécia, se assim for necessário, mas, a princípio, não serão períodos muito longos na Suécia, até porque eles já têm um *background*, uma base suficiente para apoiar, e eles podem ir para lá fazer alguma verificação ou alguma missão mais curta, para acompanhar os requisitos que podem vir a ser demonstrados pelo Gripen nos próximos dois anos.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Quantos foram contratados em caráter temporário?

O SR. CORONEL AVIADOR CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO - Inicialmente, em 2015, 34. E agora há um pleito de 30 novos temporários. Dos 34 do princípio, quatro saíram, e agora nós vamos manter 30.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - E qual a diferença que será da certificação e do papel do IFI nos dois projetos?

O SR. CORONEL AVIADOR CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO - Então... No tocante ao KC-390, o IFI toma bastante crédito da parte dos requisitos civis, do que a Anac está fazendo, e faz a extrapolação dos requisitos militares. Aí vê o cumprimento dos requisitos militares.

Do papel do Gripen eu não tenho muito conhecimento para falar dos detalhes, e também o Gripen não é uma aeronave que vai usar muito crédito da parte civil. Então, vai ser uma aeronave que, em princípio, não vai ter um certificado do tipo civil, vai ter um certificado de tipo militar. Então, torna-se mais importante ainda esse pessoal trabalhando na certificação do Gripen no lado brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - E esses contratos, são pessoas que participaram, já foram da Embraer ou não? Mas se comunicam com a Embraer, não?

O SR. CORONEL AVIADOR CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA COELHO - Não necessariamente. Eram pessoas que estavam disponíveis no mercado de trabalho, que tinham competência suficiente para ajudar e já tinham alguma experiência no setor aeroespacial inicialmente, aí era preferência. Mas todos, agora, depois desses 4 anos, já adquiriram muito conhecimento e têm muito a contribuir ainda para o projeto nesses próximos dois anos.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - O tema da medida provisória é esse. Eu consulto os Parlamentares se desejam realizar algum questionamento.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - Sr. Presidente, Deputado Gustavo Fruet, Dr. Alexandre e Cel. Coelho, nosso Senador também, grande representante de Goiás nesta Casa, eu gostaria, neste momento...

Eu acho que a medida provisória, Senador Vanderlan, está muito clara; por si só ela já dá clareza naquilo que nós vamos precisar aprovar e ela veio muito especificada, com muita clareza.

Porém eu queria, neste momento, dizer que sou um grande admirador hoje do trabalho que a Embraer faz, logicamente junto com a nossa Aeronáutica. Eu, nas minhas palestras pelo Brasil afora, tenho dito que uma das grandes conquistas do Brasil é exatamente hoje nós sermos o terceiro maior produtor de aviões do mundo, perdendo para a Boeing e para a Airbus. Tive a felicidade de estar lá na fábrica, em Gavião Peixoto, e também em São José dos Campos e ver o grande desenvolvimento de uma indústria brasileira. Isso nos dá muito orgulho, vemos jovens com boas cabeças, como o Sr. Alexandre, que logicamente é o Gerente de Desenvolvimento de Produtos da Embraer... Eu só tenho a parabenizá-lo neste momento.

E, aí, eu deixo uma pergunta, até para me ajudar nos meus comentários, independentemente da medida provisória, porque a medida provisória - volto a dizer, Cel. Coelho -, por si só, já se especificou: qual o nível, hoje, de tecnologia do KC-390?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Primeiramente, eu queria agradecer ao Deputado. Obrigado pelos comentários. Agradeço.

A aeronave, hoje, é totalmente *full fly-by-wire*, o que quer dizer que ela tem a tecnologia mais avançada em seus aviônicos, capacidade de motores e desempenho para cumprir. Então, é uma aeronave, hoje, com as tecnologias disponíveis mais atuais possíveis.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - Sim, mas hoje, em termos de tecnologia nacional, qual é o nível de tecnologia nacional dela? É de 70, 80, 50... Quantos por cento?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Infelizmente, Deputado, eu não tenho esse valor aqui comigo. Eu posso anotar esse número e posso providenciar para o senhor em detalhes, posteriormente.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - O 145, qual é o nível de tecnologia dele? Logicamente não está em discussão isso, mas é só para a gente ter clareza nesses números. O senhor tem mais ou menos ideia?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Não tenho. Não tenho. Infelizmente eu não tenho.

Grande parte dos parceiros que a gente fez desse desenvolvimento são estrangeiros, mas grande parte é capacidade nossa, e a gente tem verticalizado bastante isso, nacionalmente, tanto na parte... Trem de pouso é uma tecnologia que a Embraer não tinha, e hoje ela desenvolve isso; componentes eletrônicos... Para o senhor ter uma ideia, quanto ao avião comercial E1, as leis de controle, que controlam o avião, eram terceirizadas. Os novos aviões, tanto o KC quanto o E2, isso é tecnologia brasileira, desenvolvida aqui.

Então, a tendência, cada vez mais, é a gente ter uma verticalização atual, hoje, nos nossos produtos.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - Qual é o próximo passo, hoje, da Embraer em termos de novos aviões? Em termos de lugar de passageiros... Hoje nós temos aí o 145, que é o maior...

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Avião comercial, hoje, a gente tem a família E2. É uma aeronave que a gente certificou no ano passado. Os modelos 190... O modelo 195, que é um pouco maior, vai ser entregue para a Azul. Ele aconteceu este ano. E a gente tem projetos de estudo...

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - Qual o número de passageiros?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - A gente está falando da faixa de até 130 passageiros.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - Existem projetos para número maior ou, em função da associação com a outra empresa, se segura esse número de passageiros?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - É difícil eu comentar isso, porque é uma área com a qual eu não tenho contato. Existe um grupo específico que faz esses desenvolvimentos. Eu trabalho na parte em que, uma vez que os projetos são aprovados pelo *board* para desenvolvimento, eu tenho contato com isso. Há estudos internos, mas infelizmente eu não tenho essa informação para passar para o senhor.

O SR. GILBERTO NASCIMENTO (PSC - SP) - O.k.

Muito obrigado.

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Senador, por favor, com a palavra.

Estamos só aguardando o quórum para efetivarmos a eleição.

O SR. VANDERLAN CARDOSO (PP - GO) - Meus cumprimentos ao Deputado Gustavo Fruet, que é o Relator dessa Medida Provisória 887, ao nosso Coronel Aviador Carlos Eduardo de Almeida Coelho - eu presenciei aqui só uma parte da sua fala, mas tenho certeza de que falou com muita propriedade - e ao Alexandre Juliano Bianchi, Gerente de Produtos da nossa Embraer.

Eu sou um apaixonado pela aviação. Conheço bastante já a história da Embraer, como começou... Anos atrás, começou por aqueles homens que acreditaram em um País que passava por tantas dificuldades - fabricar avião! -, e hoje nós estamos colhendo esses frutos aí, de termos tantos projetos bons como esse do KC-390.

E fui convidado - acho que é dia 4, viu, Gilberto? -, porque vai estar aqui em Anápolis.

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Exato.

O SR. VANDERLAN CARDOSO (PP - GO) - Eu não sei quantos convidados a gente pode levar, mas só o número que eu já convidei aí, entre Parlamentares e pessoal de Goiás, eu acho que eles vão ter que aumentar bastante o espaço.

Estava conversando com o Deputado Gilberto aqui, grande amigo nosso, e ele falava: "Olhe, esse avião aí, esse Hércules aí vai ficar... Ninguém vai nem se lembrar dele, de tanta tecnologia e do quanto ele é prático, do quanto ele é funcional". Isso aí, logicamente, é motivo de orgulho para nós, além de ser um avião muito bonito. A gente vê o quanto ele é bonito. Ele se impõe mesmo. Então, já que o momento agora... Eu acho que ele vai ser muito usado.

Eu estava vendo aí a explanação ontem, quando fizeram uma apresentação dele - acho que foi ontem a noite -, e dizia: Olha, ele vai ser muito bom para combater incêndio. Pelo momento, não é? Até para isso, porque está essa discussão, agora, de incêndio aí pelo País. Estão querendo botar fogo no Brasil...

Então, quero parabenizar e dizer que essa medida provisória vem pedindo aí um prazo maior, porque, com certeza, essas análises aí...

Eu fui indicado pelo meu partido para a Presidência. Nós vamos estar aí, com certeza, sendo aprovados. Está faltando quórum, mas, sendo aprovado, nós vamos estar trabalhando aí, para que seja - temos um prazo, não é, Sr. Relator? - aprovada. E pode contar conosco aí. O apoio é incondicional.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Obrigado, Senador.

Dr. Alexandre, só aproveitando, saindo um pouco também da questão da medida provisória - mas realmente é um tema empolgante -: como é que fica - ou já ficou -, a partir de agora, com uma empresa, a Embraer, e a outra empresa, vamos dizer, uma parte que era da Embraer agora assumida pela Boeing... Qual o cenário futuro com relação à certificação dessas aeronaves, considerando aquela restrição de países e o tratamento diferenciado, por exemplo, como nos Estados Unidos? Essa nova Embraer terá esse papel também de certificação?

O SR. ALEXANDRE JULIANO BIANCHI - Sim.

Quanto à capacidade hoje instalada lá, a gente tem o time de engenharia dedicado ao apoio do KC e ele permanece. Então, a gente está fazendo um trabalho, ao longo desses meses, de separação, mas a capacidade hoje que a gente tem se mantém e, junto com as parcerias, ela se torna mais robusta, para a gente poder atender a isso e ter a certificação e a exportação desses produtos.

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Eu consulto os Parlamentares, agradecendo mais uma vez a presença tanto do Dr. Alexandre quanto do Coronel, sobre suspenderemos esta reunião até alcançarmos quórum. E já na sequência, Senador, se não houver discordância, faremos a eleição.

Cumpre-se o papel desta audiência, do esclarecimento com relação à medida provisória. O tema realmente é muito abrangente, apaixonante, mas acho que cumprimos o papel de atender à medida provisória.

Se houver acordo, então suspendo por cinco minutos a reunião, agradecendo imensamente a presença do Dr. Alexandre Juliano Bianchi, Gerente de Regulamentos Aeronáuticos da Embraer, e do Coronel Aviador Carlos Eduardo de Almeida Coelho, Gerente do Projeto KC-390 da Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate.

Está suspensa a reunião.

(Suspensa às 15 horas e 09 minutos, a reunião é reaberta às 15 horas e 13 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Gustavo Fruet. PDT - PR) - Havendo número regimental, declaro reaberta a reunião da Comissão Mista destinada a emitir parecer sobre a Medida Provisória 887, de 2019.

Comunico que há acordo de Lideranças para a eleição.

Consulto o Plenário se podemos fazer a eleição da Mesa por aclamação, sendo indicado para a Presidência o Senador Vanderlan Cardoso, do PP do Estado de Goiás. *(Pausa.)*

Não havendo objeção, coloco em votação.

Os Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado por aclamação.

Passo a palavra já ao Presidente, que é quem deve presidir os trabalhos, Senador Vanderlan Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (Vanderlan Cardoso. PP - GO) - Boa tarde a todos.

Agradeço ao meu partido a indicação para presidir esta Comissão Especial Mista que vai analisar a Medida Provisória nº 887, que autoriza a prorrogação de contratos por tempo determinado no âmbito do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial.

Os agradecimentos também são extensivos aos demais membros desta Comissão, que acataram o meu nome para presidir os trabalhos. Trabalhei junto ao Relator da MP, o Deputado Federal Gustavo Fruet, do PDT do Paraná, e ao Vice-Presidente da Comissão Mista, Deputado Federal Pedro Lupion, do DEM do Paraná.

Informo aos colegas Parlamentares que já presido a Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) e que lá tenho feito um trabalho de aproximação entre os membros e as entidades civis e militares que têm relação com a inovação tecnológica de que o País precisa para promover a geração de emprego e renda e destravar a pauta econômica.

Por exemplo: logo que cheguei à CCT, distribuí mais de 200 projetos para serem relatados pelos membros da referida Comissão. Limpei a pauta e também realizamos inúmeras audiências públicas sobre inovação tecnológica em várias áreas de interesse do desenvolvimento do País. Inclusive, a CCT aprovou emenda à LDO, em que prioriza recursos para o desenvolvimento tecnológico na área da Aeronáutica, visando a avançar no Projeto KC-390, extraordinário projeto da Aeronáutica.

A propósito, recebi um convite da Aeronáutica para participar, no dia 4 de setembro - portanto, Deputado Gilberto, no dia 4 de setembro, está convidado, e a todos, viu, Sr. Relator, Deputado? -, na Base Aérea de Anápolis, do lançamento do KC-390, um programa que representa um grande avanço em termos tecnológicos e de inovação, ao conceber uma aeronave desenvolvida para estabelecer novos padrões na sua categoria de mercado.

Informo ainda que apresentei na CCT um requerimento, solicitando audiência pública com o objetivo de conhecer melhor os resultados mais atualizados e ações futuras dos projetos e programas do Ministério da Defesa em conjunto com as Forças Armadas.

E, finalizado, quero aqui, com o apoio dos nobres colegas, promover esse mesmo rito de trabalho, para que a Medida Provisória nº 887 tenha celeridade e que possa ser aprovada em tempo hábil. E, no que depender aqui do Relator - já estivemos conversando -, vai ser rápido mesmo.

Que a Medida Provisória nº 887 tenha celeridade, para que possa ser aprovada em tempo hábil, ou seja, nos próximos 120 dias, que é o prazo de medida provisória, conforme determina a Constituição Federal.

Quero aqui agradecer, como fiz aqui, ao meu partido a indicação. Tenho certeza de que, juntos, nós faremos um belíssimo trabalho, já que o pleito, essa MP é justa e vem a contemplar tanto a Embraer como a Aeronáutica e assim por diante. Então, os meus agradecimentos.

Antes de encerrarmos os trabalhos, proponho a aprovação da ata da presente reunião. Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada a ata.

Será encaminhada à publicação.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Obrigado a todos.

(Iniciada às 14 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 18 minutos.)