

(AUDIÊNCIA PÚBLICA)
REQUERIMENTO Nº , DE 2007.
(Do Sr. Índio da Costa)

Solicita realização de audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, para discutir a segurança de vôo, o tráfego aéreo e a construção, modernização e reforma de aeroportos no Brasil, sendo **convocado** o Sr. Waldir Pires, Ministro de Estado da Defesa; e **convidados** a participar do debate os Srs. Ten. Brig. do Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; o Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Diretor-Presidente da ANAC; e o Sr. Brig. José Carlos Pereira, Presidente da Infraero.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 50, *caput*, da Constituição Federal e na forma do art. 219, I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, seja feita a **convocação** do Ministro de Estado da Defesa, Sr. Waldir Pires e, bem como, com base no art. 58, § 2º, V da Constituição Federal e dos arts. 24, IV e VII, art. 32, XI, “b” e 255 a 258 do Regimento Interno, sejam **convidados** a comparecer a este órgão técnico, em audiência pública a realizar-se em data a ser agendada, o Sr. Ten. Brig. do Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; o Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Diretor-Presidente da ANAC; e o Sr. Brig. José Carlos Pereira, Presidente da Infraero, a fim de discutirem acerca da segurança no espaço aéreo brasileiro, a construção, modernização e reforma de aeroportos no Brasil e a capacidade do sistema de comunicação aeronáutico, bem como as

reais causas de tantos atrasos e cancelamentos de vôos que vêm violando diversos direitos dos cidadãos brasileiros, consagrados na Carta Magna.

JUSTIFICAÇÃO

Desde outubro, dias após o pior acidente da história da aviação brasileira, envolvendo um Boeing da Gol e um jato Legacy, da empresa ExcelAir, passageiros de todo o Brasil vivenciam constantes desrespeitos em seus direitos e garantias constitucionais por parte das autoridades públicas.

Depois da tragédia, os controladores de vôo do Cindacta-1, em Brasília, decidiram não mais operar com um número de aeronaves superior ao recomendado, como alegaram que vinham há muito fazendo. Iniciaram a chamada “operação padrão”, que diminuiu o número de aeronaves a serem controladas por cada operador.

O resultado do movimento, no entanto, foi uma seqüência de atrasos e cancelamentos de vôos nunca antes registrados nos aeroportos do país e um total desrespeito aos direitos dos passageiros.

No dia 2 de novembro de 2006, feriado de finados, o sistema entrou em colapso, registrando-se inúmeros cancelamentos e horas de atrasos nos vôos, o que se repetiu nos dias 14, 19 e 20 do mesmo mês.

Quando se pensava que a situação não poderia piorar, uma pane nos equipamentos de rádio que fazem a comunicação entre o Cindacta-1 e os aviões, no dia 05 de

dezembro de 2006, provocou o maior “apagão” no tráfego aéreo do país, com o cancelamento de cerca de cem decolagens em todo o Brasil, obrigando muitos passageiros a passarem a noite nas salas de embarque ou nos saguões dos terminais, em total desamparo. E agora, mais uma vez, neste final de semana de 19-20 de março, a situação deu sinais de que, de fato, estamos à mercê de passarmos por mais um colapso, o que demonstra que o problema ainda não foi resolvido. Como se vê, o Estado descuida de sua obrigação prevista no art. 5º XXXII, qual seja, a de promover a defesa do consumidor. E, mais, ignora o direito dos passageiros do acesso à informação sobre o que vem acontecendo.

Especialista em segurança de vôo, o coronel da reserva, Sr. Franco Ferreira, afirmou em entrevista ao Jornal da CBN que o apagão no sistema de tráfego aéreo foi proposital. A seu ver, *“afastar uma decolagem da outra em 30 minutos é uma sabotagem. É uma sabotagem ao sistema em si. Dizer que o radinho não está funcionando e nem o (equipamento) reserva entrou é outra sabotagem”*.

Os controladores do tráfego aéreo denunciaram, ainda, existirem no espaço aéreo brasileiro “buracos negros”, o que não foi devidamente esclarecido pelas autoridades do setor que, aliás, vêm prestando informações totalmente desencontradas sobre a situação.

Há de se registrar, ainda, que uma reportagem da Revista Época, divulgada pelo programa Fantástico da Rede Globo, trouxe relatórios confidenciais da Aeronáutica que comprovariam que, pelo menos, três acidentes, como o da Gol, já estiveram muito próximos de acontecer, só no ano passado, no Brasil, colocando em dúvida a confiabilidade do espaço aéreo do país. Os três casos foram apontados como “graves”, e o risco de acidente “crítico”.

Trata-se de fatos que, se comprovados, são realmente muito graves, vez que põem em risco alguns dos direitos mais fundamentais do ser humano, quais sejam, o direito à segurança e à vida, consagrados pelo legislador constituinte já no *caput* do art. 5º da Lei Maior.

Importante acrescentar que, de acordo com a imprensa, as duas principais empresas nacionais do setor, a Gol e a Tam, já perderam mais de R\$ 5 bilhões em valor de mercado, desde o início do “apagão” aéreo, ao passo que viram seus custos aumentarem com combustível, refeições e hotéis para os passageiros.

Não fosse somente essa a gravidade do sistema aéreo, temos nos deparado na imprensa com notícias sobre inúmeras irregularidades que estão sendo apuradas tanto pelo Tribunal de Contas da União quanto pelo Ministério Público Federal no que se refere a superfaturamento de preços, direcionamento de licitações, nepotismo, improbidade administrativa e tantos outros escândalos que têm envolvido o setor aéreo brasileiro. No TCU, são 94 processos em andamento. No Ministério Público Federal, pediu-se a quebra dos sigilos bancário e fiscal e a indisponibilidade dos bens do então Presidente daquela instituição e de quatro de seus diretores/ex-diretores.

Vale mencionar que, nos termos do art. 21, XII da Constituição Federal, cabe à União a manutenção da infra-estrutura aeroportuária, mediante a sua exploração direta ou mediante concessão. O que se verifica, no entanto, é que o Governo Federal tem se mostrado não só incapaz de manter o normal funcionamento do setor, como tem demonstrado o total descontrole sobre as obras e ampliações de infra-estrutura que deveriam estar beneficiando o setor, como forma de absorção da sobrecarga que acomete o setor de aviação. Todos esses fatos demandam, portanto, a análise profunda da situação por este órgão técnico.

Diante de tamanha desorganização do setor, assim como da urgência no saneamento das falhas enumeradas, cabe ao Congresso Nacional apurar as reais causas do

colapso do setor aéreo bem como dos inúmeros escândalos pelos quais tem se pautado a administração da Infraero, com vistas a buscar a adoção de medidas eficazes para solução do problema. Trata-se de uma crise sem precedentes que não só afeta a saúde financeira das empresas do setor de aviação, com sérios reflexos, no turismo e na economia nacional, como também viola direitos constitucionais dos cidadãos.

Sala da Comissão, em de de 2007.

DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA
PFL/RJ