

(AUDIÊNCIA PÚBLICA)
REQUERIMENTO N° , DE 2007.
(Do Sr. Marcos Montes)

Solicita realização de audiência pública na Comissão de Turismo e Desporto, para discutir a política nacional de turismo frente à segurança de vôo e ao tráfego aéreo 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 Excelênci 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, XIX, “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 política nacional de turismo frente à segurança no espaço aéreo brasileiro, à capacidade do sistema de comunicação aeronáutico, bem como às 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. Ademais, tudo isso tem deposto contra a indústria do turismo, tanto internamente quanto no cenário internacional.

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.

Ademais, 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 incapaz de manter o normal funcionamento do setor, o que demanda a análise profunda da situação por este órgão técnico.

Diante de tal quadro caótico, assim como da urgência no saneamento das falhas enumeradas, cabe ao Congresso Nacional apurar as reais causas do colapso do setor aéreo e 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 nacional, mas, principalmente, viola direitos constitucionais dos cidadãos.

Sala da Comissão, em _____ de 2007.

DEPUTADO MARCOS MONTES

PFL/MG