

REQUERIMENTO DE CONVOCAÇÃO Nº , DE 2007.
(Dos Srs., Solange Amaral, Vic Pires Franco e Vitor Penido)

Solicita a convocação da Sra. Eleuza Therezinha Lores, diretora de engenharia da INFRAERO, para prestarem depoimento nesta CPI.

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, com base nos arts. 58, § 3º, da Constituição Federal, e 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), a **convocação** da Sra. **Eleuza Therezinha Lores, diretora de engenharia da INFRAERO**, para prestar depoimento nesta CPI criada para “*para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.*”

JUSTIFICAÇÃO

Desde outubro de 2006, data do pior acidente da história da aviação brasileira, envolvendo um Boeing da Gol e um jato Legacy, da empresa ExcelAire, o País assiste a um caos no sistema aéreo brasileiro, que tem levado ao desrespeito de inúmeros direitos e garantias constitucionais dos cidadãos, por parte das autoridades públicas.

Após esse trágico acidente começaram a surgir uma série de problemas no setor da aviação: controladores de vôo que dizem serem obrigados a operar um número de aeronaves superior ao recomendado; colapso no sistema de monitoramento

do espaço aéreo, implicando uma série de atrasos e cancelamentos de vôos nunca antes registrada nos aeroportos do país e em total desrespeito aos direitos dos passageiros; pane nos equipamentos que fazem a comunicação entre as torres de controle e os aviões, o que tem trazido a tona 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; “buracos negros” no espaço aéreo brasileiro; entre outros.

Trata-se de fatos que, no mínimo, colocam em dúvida a confiabilidade do espaço aéreo do país, e, 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.

Nesse contexto, é preciso ainda acrescentar a existência de graves suspeitas de corrupção na Infraero, o que pode ter levado a falta de investimentos na infra-estrutura do sistema aéreo brasileiro e consequentemente a toda crise do setor. Segundo levantamento realizado pela Folha em reportagem do dia 27/04/2007, *“existem, a respeito da estatal, pelo menos 35 procedimentos administrativos do Ministério Público Federal, 95 processos no Tribunal de Contas da União, quatro investigações da Controladoria Geral da União e três em auditorias internas.”*

A revista **Isto É** do dia 28 de março de 2007, divulgou a seguinte notícia referente a Infraero, “Por dentro da caixa-preta da Infraero” de Hugo Marques e Hugo Studart :

“A empresa é investigada, simultaneamente, e por diferentes razões, pelo Tribunal de Contas da União, pela Controladoria Geral da União e pelo Ministério Público Federal. Só no TCU, há 92 processos graves em curso. Somente nas obras de oito aeroportos, incluindo Congonhas e Guarulhos, que juntas somam R\$ 3 bilhões, foram encontrados fortes indícios de superfaturamentos, pagamentos ilegais, licitações dirigidas – e toda sorte de

desrespeito à Lei das Licitações. O maior volume de irregularidades ocorreu na gestão do deputado federal Carlos Wilson, do PT, que foi presidente da Infraero entre 2003 e 2006.

(...)’ R\$ 2,8 bilhões foi o valor recebido por Wilson para reformar os aeroportos

(...)’ As maiores irregularidades estão concentradas em São Paulo, onde há três grandes aeroportos em ampliação – Guarulhos, Congonhas e Viracopos. A obra mais vultosa é a reforma de Guarulhos, R\$ 2 bilhões. Segundo relatório do TCU, as obras estão com “sobrelavação de preços, os quais, em comparações procedidas, apresentam variações para mais em relação ao referencial determinado pela Lei de Diretrizes Orçamentárias”. Isso significa que o TCU descobriu um superfaturamento descarado no valor total da obra. Outro problema levantado pelos auditores é que uma das construtoras beneficiadas, a Serveng, estava impedida de firmar contratos com o governo “em face de restrições junto à Fazenda Nacional”. A Infraero passou por cima desse detalhe. Em Congonhas, onde os investimentos são de R\$ 150 milhões, o TCU aponta a compra de equipamentos superfaturados, vícios de licitação e subcontratação ilegal de serviços. O caso mais flagrante é o da compra dos fingers, aqueles corredores suspensos que ligam os portões de embarque aos aviões. A Infraero, que ainda não terminou a obra, paga R\$ 2,2 milhões por unidade. Os analistas do TCU acharam muito. Então orçaram o equipamento no mercado e descobriram que podem ser comprados por R\$ 630 mil cada um – quase quatro vezes menos. O relatório foi enviado para julgamento dos ministros do TCU e, simultaneamente, para o Ministério Público de São Paulo, para que haja punição criminal aos responsáveis pela fraude.

*(...)’No começo do governo Lula, Carlos Wilson desembarcou na Infraero com a missão de reformar 65 aeroportos com velocidade de jato. Recebeu R\$ 2,8 bilhões só para investimentos. Recebeu também a ordem do presidente Lula de lotear a estatal entre PT e PTB. A diretora de Engenharia, **Eleuza Therezinha Lores**, foi indicação do deputado Luiz Antônio Fleury Filho, do PTB paulista. Quase todas as falcaturas com obras passaram por ela.”*

É imprescindível, portanto, diante de todos os fatos divulgados pela imprensa, a presença, nesta Comissão, da Sra. **Eleuza Therezinha Lores**, diretora de engenharia da Infraero, para esclarecer sobre as investigações instaladas no TCU, CGU e no Ministério Público Federal, bem como todas as questões pertinentes a crise aérea nacional, deflagrada após o trágico acidente.

Sala da Comissão, em de de 2007.

DEPUTADA SOLANGE AMARAL
DEM/RJ

DEPUTADO VIC PIRES FRANCO
DEM/PA

DEPUTADO VITOR PENIDO
DEM/MG