

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA ATRAVÉS DO REQUERIMENTO Nº 1, DE 2007 – CD, PARA INVESTIGAR AS CAUSAS, CONSEQÜÊNCIAS E RESPONSÁVEIS PELA CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO, CHAMADA DE “APAGÃO AÉREO”, 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

REQUERIMENTO Nº DE 2007
(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Requer providências desta CPI do “Apagão Aéreo” face à publicação de matéria jornalística na Folha de S. Paulo, de 13 de maio de 2007, Caderno “Cotidiano”, páginas C1 e C4, dando conhecimento público da existência de transcrição completa, em inglês, dos diálogos havidos entre os comandante e 1º. Oficial do “Legacy” que se chocou com o Boeing da companhia brasileira de transportes aéreos “GOL”, para esclarecimentos da origem, fonte e autenticidade do documento disponível para download na página Web www.folha.com.br/071314

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do § 3º do artigo 58 da Constituição Federal, combinado com o art. 2º da Lei n.º 1.579, de 18 de março de 1952, as seguintes providências por parte desta CPI, para melhor esclarecimentos de notícia publicada pelo jornal diário “Folha de S. Paulo”, em sua edição do dia 13 de maio de 2007, caderno “Cotidiano”, e da divulgação de transcrição que é atribuída a diálogo registrado na caixa-preta do “Legacy” que se chocou com o Boeing da companhia brasileira de transportes aéreos “GOL”, para esclarecimentos da origem, fonte e autenticidade do documento disponível para download na página Web www.folha.com.br/071314 :

- 1) solicitar à direção superior da Folha de S. Paulo que esclareça a origem, procedência e autenticidade do documento que foi noticiado como sendo a transcrição de diálogo registrado na caixa-preta do “Legacy” que se chocou com o Boeing da companhia brasileira de transportes aéreos “GOL”, atribuído aos tripulantes do “Legacy”, comandante Joseph Lepore e 1º. Oficial Jan Paladino;
- 2) efetuar o “download” (descarga) do documento disponível na página Web <http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/voo1907/20070512-legacy-2.pdf>, o qual consiste, na versão eletrônica, de 85 (oitenta e cinco) laudas;
- 3) após os esclarecimentos obtidos junto à Folha de S. Paulo, relativos à origem, procedência e autenticidade do documento que foi noticiado como sendo a transcrição de diálogo registrado na caixa-preta do “Legacy”, e conferidos estas condições, promover a tradução dos diálogos, para ficar à disposição desta CPI.

JUSTIFICAÇÃO

As informações solicitadas tornam-se imperiosas para esclarecer fatos delituosos, objeto desta CPI.

Estamos verificando que a capacidade desta CPI realizar investigações profícuas está na dependência dela vir a reunir subsídios e analisá-los coerentemente. Vemos-nos, no entanto, surpreendidos por já se encontrarem amplamente divulgados dados e informações que ainda seriam de desconhecimento por parte da CPI, e que – por conseqüência – ela está obrigada a imediatamente aferir e avaliar.

Exemplo disso está na notícia publicada pela Folha de S. Paulo de existir uma transcrição integral obtida dos diálogos gravados na caixa-preta do avião “Legacy” causador do acidente fatal.

Aparentemente, já estariam plausivelmente possíveis de serem identificadas três possíveis causas eficientes ou concausas para o acidente que inspira o trabalho da CPI:

- erro humano por parte dos tripulantes do “Legacy”;

- erro humano por parte dos controladores de vôo sediados em S. José dos Campos e em Brasília (SINDACTA 4);

- a combinação dos dois ou de um dos elementos acima a um outro conjunto de fatores técnicos, operacionais e políticos, envolvendo o Sistema Nacional de Controle de Tráfego Aéreo e que encontraria sua origem em data anterior à da ocorrência do acidente sob investigação, possivelmente em direta relação a condutas omissivas no tocante à adequada implementação da Política Nacional da Aviação Civil, desde o Voto CONAC no. 002/2003, da lavra do ex-ministro da Defesa José Viegas Filho, onde se encontra consignado o seguinte diagnóstico:

“ *1.4 Investimentos necessários à viabilização da política*
Os investimentos que viabilizarão o setor serão gerados internamente no setor, na medida em que pudermos praticar a visão sistêmica também no campo tributário e fiscal, permitindo a desoneração do setor e a aplicação das suas receitas no próprio setor.
O Brasil dispõe da segunda maior frota de aeronaves do mundo, detém a quarta indústria aeronáutica, possui setor de tecnologia de ponta, sendo a certificação brasileira de produtos aeronáuticos reconhecida nos principais mercados mundiais.
O país dispõe de extensa rede de aeródromos, sendo detentor de tecnologia que é referência em gestão aeroportuária, opera um sistema de controle do espaço aéreo que provê cobertura de radar em todo o território nacional, podendo fazê-lo em território adjacente, e desenvolve tecnologia de ponta estando na frente do processo de operação do sistema CNS/ATM.
O Brasil tem posição de destaque no cenário mundial, o que lhe assegura posição no primeiro nível do conselho da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.
A crise que nos assola é centrada em uma parte de um dos segmentos da aviação civil e pode e deve ser resolvida neste âmbito. Temos massa crítica tecnológica, industrial, de recursos humanos e de projeção comercial, faltando apenas uma política de longo prazo que integre e equilibre o setor e a percepção clara de que temos que operar estrategicamente estas políticas.

(...)

Proponho para o transporte aéreo que a exploração seja exercida em regime de liberdade econômica, cabendo ao Estado o exercício do poder regulador, promovendo a defesa do consumidor e a promoção e a defesa

da concorrência.

O modelo institucional de atuação do Estado define-se pela existência de uma instância organizacional de planejamento, que dá suporte ao CONAC, e uma instância operacional com a missão de regular e fiscalizar a aviação civil.

As atividades de regulação e fiscalização nos segmentos econômico e técnico serão realizadas pelo órgão regulador, tendo suas atividades balizadas pelo disposto no relatório "Análise e Avaliação do Atual Arranjo Institucional Brasileiro", orientações a serem observadas nas normas editadas pelo órgão regulador. "

Não obstante os alertas e a preocupação evidente no Voto CONAC no. 002/2003, observa-se ali a inexistência de qualquer menção aos sistemas de controle do tráfego aéreo em território nacional. A crise identificada aparentemente dizia respeito a um modelo obsoleto de gestão dos transportes aéreos e da relação entre o Estado e as empresas aéreas, ou então se desconhecia integralmente a deficiências que ora se apontam no Sistema Nacional de Controle do Tráfego Aéreo.

Nesta linha de entendimento, veja-se o que diz o site

http://acreditesequiser.blogspot.com/2006_11_05_archive.html

acessado em 13 de maio de 2007 :

“ Cuidado: tesoura governamental no ar

"Mesmo com o caos instalado nos aeroportos do País, o governo federal determinou o corte de 8% na verba do programa Proteção ao Vôo e Segurança do Tráfego Aéreo no Orçamento de 2007 em relação ao destinado ao setor este ano. A dotação é 22,6% inferior ao valor sugerido pelo comando da Aeronáutica como o mínimo aceitável para o programa."

"O comando informou os técnicos responsáveis pela elaboração do Orçamento-Geral da União que o valor dos investimentos em segurança de vôo - área diretamente ligado à crise que paralisou aeroportos na semana passada - deveria ser de R\$ 600 milhões. Porém, o governo previu R\$ 489,1 milhões.

Os números da execução orçamentária mostram que o governo Luiz Inácio Lula da Silva está investindo no programa cerca de 25% a menos que a média da gestão Fernando Henrique Cardoso. Entre 2003 e 2005, o governo aplicou R\$ 460,9 milhões em média por ano, enquanto entre 2000 e 2002 a média foi de R\$ 612,5 milhões, em valores atualizados.

Economia

Para a Aeronáutica, a situação se torna ainda mais constrangedora porque o dinheiro não sai diretamente dos impostos arrecadados pela União. A verba do programa Proteção ao Vôo e Segurança do Tráfego Aéreo sai de uma tarifa especial, cobrada dos passageiros e repassada pelas empresas aéreas ao Fundo Aeronáutico. O fundo tinha saldo de R\$ 1,9 bilhão no dia 31 de outubro. Para a ONG Contas Abertas, que acompanha os gastos do governo, esse montante vem sendo mantido em caixa para ajudar a União a garantir o superávit das contas públicas.

O contingenciamento de verbas se repete em outras áreas, como os recursos da Cide, o imposto de combustíveis que deveria ser investido em obras nas estradas, mas que também acaba ficando parado no caixa do governo para ajudar no controle do endividamento público.

No setor de segurança de vôo, a retenção de verbas é antiga. Desde 2002, o governo vem gastando menos do que prevê. Há três anos, um documento do Conselho de Aviação Civil (Conac), assinado pelo então ministro da Defesa, José Viegas Filho, antecipava o colapso do setor aéreo pelo mesmo motivo.

"A diminuição dos recursos aplicados nessa atividade pode obrigar o comando da Aeronáutica, por medida de segurança, a adotar um controle de tráfego aéreo nos níveis convencionais existentes no passado", destaca o item 2.7 do documento Conac 002/2003. O jornal O Estado de S. Paulo procurou a FAB ontem, mas não teve resposta até as 23 horas."

Do IG Último Segundo. “ (Grifou-se).

Sala da Comissão, 14 de maio de 2007.

Antonio Carlos Mendes Thame
Membro titular da CPI
(PSDB-SP)