

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA ATRAVÉS DO REQUERIMENTO Nº 1, DE 2007 – CD, PARA INVESTIGAR AS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS 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. Vanderlei Macris)**

Requer informações à ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil sobre concessões, cessões, leilões ou novas alocações de slots, hotrans e frequências oferecidas ou efetivadas em 2005, 2006 e 2007 até o presente.

Senhor Presidente,

Requeremos 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, e na forma do art. 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que sejam solicitadas as seguintes informações à ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil:

1. Solicito listagem de leilões, concessões, cessões ou novas alocações de slots, hotrans e frequências oferecidas ou efetivadas em 2005, 2006 e 2007 até a presente data, assinalando respectivos aeroportos e concessionárias.
2. Cópias do inteiro teor dos estudos que embasaram os procedimentos a que se refere a pergunta 1.

JUSTIFICAÇÃO

As informações solicitadas tornam-se imperiosas para esclarecer fatos objeto desta CPI e certamente fornecerão subsídios elementares e indispensáveis para que a investigação parlamentar possa desenvolver-se a contento e enfrentar diretamente o seu objeto, em especial sobre as condições de trabalho e prestação de serviço de controle de tráfego aéreo nos aeroportos brasileiros, suas causas, consequências e responsáveis.

Em audiência pública conjunta das Comissões de Defesa do Consumidor e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, realizada nesta Casa em 13/12/2006, o Sr. Milton Zuanazzi declarou:

“(…)A segunda questão que gostaria de ressaltar é sobre HOTRANs e slots, aqui citados. É a parte do sistema em que a relação entre a agência e o DECEA, no caso o órgão responsável da Aeronáutica, faz-se mais efetiva. Não há liberação de HOTRANs por parte da agência sem serem ouvidos o DECEA e a INFRAERO, porque seria até irresponsabilidade liberar horários de vôos se não há espaço em aeroporto, não há espaço nos céus. Não podemos fazer isso. Portanto, toda a liberação de horário de transporte — HOTRAN, ou de um slot, aqui somente em Congonhas e aeroportos “slotados”, é feita sob essa aquiescência.

Aliás, nós temos um aeroporto brasileiro “slotado” quando começa a haver excesso de tráfego e é necessário espaçar por hora “x” aeronaves que chegam e que saem. O “slotamento” é requisitado inicialmente pelo DECEA. É exatamente o espaço aéreo que pede o “slotamento”. O “slotamento” de Congonhas foi feito em 2004, ainda pelo antigo DAC. Determinaram-se 48 slots por hora no Aeroporto de Congonhas, 38 para aviação comercial e 10 para aviação geral e executiva. Essa é a divisão que há desde então. Estamos seguindo à risca, sem superar isso. Quando a ANAC faz uma distribuição de slots em Congonhas não é tráfego a mais, é simplesmente a ocupação de horários não ocupados, dentro daquilo que já estava plenamente regado, acertado com todos os órgãos. Como há horários de pico e de baixa, em determinados horários há possibilidade de ocupação. Por requisição das empresas, podemos ocupar. O que a ANAC fez de novo — isso é novidade no sistema — foi um leilão desses slots. Antes havia uma espécie de fila de chegada; era uma fila que chegava pela Internet. Fizemos um leilão. Nesse leilão, fizemos uma distribuição aberta ao público, e escalamos. Mas mesmo os slots não ocupados de Congonhas não foram distribuídos, porque quando preparávamos o leilão veio essa crise. Enquanto não sairmos deste momento, não vamos distribuir Congonhas. Quanto aos demais horários de transporte que não são “slotados”, nos demais aeroportos do País, também estamos vendo a questão do tráfego aéreo. Por isso tem havido limitações de horários. Infelizmente o tempo foi pequeno, Brigadeiro Bueno, mas o problema mostra que há horários com mais dificuldades, especialmente no final da tarde, e no início da manhã em alguns aeroportos. Se superarmos os problemas desses momentos, haverá pessoal lá no console trabalhando para fazer o devido controle do espaço aéreo. Portanto, acertar esses horários passa a ser fundamental. Com isso também acertaremos os horários dos vôos fretados. Não estamos mais permitindo vôos fretados em horários de pico, porque o fretamento não tem a mesma exigência do vôo regular; ele pode ser feito, é muito mais liberado. Geralmente — para não dizer 100% dos casos — as pessoas utilizam-se do vôo fretado para lazer. É o caso, por exemplo, de uma pessoa que programou com bastante antecedência sua viagem, para ficar fora uma semana, partindo de São Paulo, no Nordeste. Então, isso é plenamente coadunável.

Fizemos isso inclusive por consenso entre as empresas aéreas e as operadoras turísticas. Não vamos ocupar os horários que têm tido as maiores ocupações.

Uma terceira informação importante para os Srs. Deputados e as Sras. Deputadas é a de que o Brasil, nos últimos anos, vem passando, do ponto de vista da aviação comercial, por um processo bastante significativo de modificação da concorrência, especialmente de 2003 para cá. É muito significativa hoje a ocupação da malha aérea brasileira. As aeronaves são muito mais ocupadas; portanto, o tempo de voo delas é muito maior, e o tempo de permanência em solo é cada vez menor. Por quê? Porque isso significa ganho de competitividade, significa redução do preço da passagem. Aliás, nós, neste momento, vivemos aquilo que na aviação se conhece como o ILD médio, digamos, o preço médio das passagens, os mais baixos da história da aviação comercial brasileira. Nós estamos vivendo este momento, e com tendência de queda. Isso está fazendo com que mais brasileiros ocupem o meio avião. Calcula-se hoje que já somos 14 milhões de brasileiros viajando de avião pelo menos uma vez por ano. Nós éramos 7 milhões há 4 anos, 7 milhões de CPFs viajavam de avião, e já somos 14 milhões.

Outra coisa que é importante dizer: por incrível que pareça, no ano de 2006 não houve aumento de vôos comerciais. A ANAC não coordena a aviação geral, a aviação executiva. A aviação geral vai direto à sala de controle e pede um plano de voo; então, é coordenada diretamente pelo controle do espaço aéreo. No caso da aviação comercial, neste ano tivemos uma diminuição de vôos em relação ao ano passado, porque houve a crise da VARIG e uma diminuição significativa de seus vôos. Então, a motivação — do ponto de vista da aviação comercial, eu insisto — aumenta, nessa questão do tráfego. Há uma tendência de aumento, inclusive com a volta da VARIG e com a entrada de outras empresas que estão fazendo grandes investimentos, neste momento, no Brasil. Isso é verdade. Há muitas empresas comprando aeronaves, que também nunca estão ali, no balcão da esquina; as aeronaves demoram para chegar, mas há uma perspectiva de expansão da demanda, com certeza. Isso é absolutamente certo. Haverá expansão de demanda e portanto de oferta. As empresas estão preparando-se para isso. Porém, este ano de 2006 não foi um ano de aumento do tráfego da aviação comercial. Aumentou o número de passageiros porque aumentou o número de assentos nas aeronaves; as aeronaves estão ficando maiores, e, ficando maiores, transportam mais gente. Há 10 anos, ou até menos, as aeronaves tinham um tamanho menor. Então, na verdade, há um crescimento do número de pessoas viajando, e não um crescimento de vôos. Isso tem ocorrido devido ao fato de a VARIG ter diminuído o número de vôos, mas a tendência é de imediatamente a situação começar a equilibrar-se, como em 2005, e em 2007 a tendência será de crescimento.

Por isso, as previsões estarem azeitadas, tanto por parte do DECEA, no comando da aeronave, quanto por parte da INFRAERO, é uma condição fundamental. E para que isso ocorra, Deputado Fleury, Deputado Collares, ontem nós, a Diretoria da Agência — e tenho a honra de estar acompanhado aqui pelo ilustre colega Deputado com 7 anos de mandato nesta Casa, Leur Lomanto —, tomamos uma decisão que

considero bastante significativa. Assim como nós, na chamada segurança, para efeitos de ilícitos envolvendo aeronaves, sejam seqüestros, sejam bombas em aeroportos, temos um plano comum, que se chama PNAVSEC, juntamente com a INFRAERO, com o Comando da Aeronáutica, com a Polícia Federal, e montamos, a partir de ontem, numa decisão da Diretoria da ANAC, um plano para o acompanhamento da malha aérea brasileira.

É claro, se nós estamos com as malhas cada vez mais integradas, e se estamos com o tempo de permanência em solo cada vez mais curto, qualquer problema que tenhamos numa ponta do sistema reflete na malha como um todo. Uma aeronave que parte de Montevideu ou de Porto Alegre às 6h da manhã termina em Macapá às 3h da manhã, e já às 4h está de volta; então, na verdade nós estamos com essa malha, e qualquer atraso que haja numa ponta do sistema provoca atrasos em efeito dominó, efeito em cadeia. Nós vamos precisar, juntamente com as empresas aéreas, a INFRAERO e o DECEA, encontrar esse denominador: uma forma em que o sistema se suporte bem, para darmos competitividade às empresas e para que os usuários não tenham prejuízos, não enfrentem essas dificuldades, não sintam esse peso que ocorre quando porventura temos uma crise ou, independentemente da crise, um simples problema meteorológico. Neste mês, além dessa pane inusitada, Congonhas já fechou 4 vezes, o Galeão já fechou duas vezes, Vitória já fechou duas vezes, Belo Horizonte já fechou duas vezes, sempre por questões meteorológicas. Congonhas chegou a ficar fechado por 3 horas, o que, para o sistema integrado, especialmente com o chamado hub em Congonhas e em Brasília, é algo que cria esse ambiente de descontrole, de caos. Na verdade, estamos dentro de uma malha muito rígida, em que um aeroporto central acaba proporcionando esse efeito em cadeia.(...)

Sala da Comissão, 22 de maio de 2007.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP