

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA INVESTIGAR AS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS 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.
(CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO)

Requerimento N.º de 2007

(Do Sr. FERNANDO GABEIRA)

Na forma do art. 58, § 3º da Constituição Federal, combinado com o artigo 35, do Regimento Interno da Câmara, requer a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico dos membros da Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC.

Senhor Presidente

Nos termos do art. 58, § 3º da CF, combinado com o art. 35 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a V. Ex^a. que determine a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico, do senhor JOSEF BARAT, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, desde a posse no cargo.

Sala das Sessões, em de julho de 2007.

Deputado **Fernando Gabeira**

PV-RJ



F094755132

JUSTIFICAÇÃO

Com o intuito de investigar as responsabilidades em decorrência da crise do sistema e tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo uma aeronave da GOL, e o jato Legacy, da América ExcelAire, vitimando 154 pessoas, foi constituída, no âmbito desta Casa a presente CPIAéreo.

Esperava-se, concomitantemente a este processo apuratório, a tomada de efetivas medidas, tanto por parte do Governo Federal, como por parte das Companhias Aéreas, que pudessem resgatar a credibilidade do sistema aéreo nacional, e, principalmente, dar um cunho de segurança total aos usuários do transporte aéreo.

Infelizmente, o que se viu, foi justamente o contrário. Diversas crises menores, porém, não menos desastrosas, foram eclodindo ao longo deste período. Assim, tivemos vários “apagões”, notadamente, às vésperas de importantes datas, ocasionados ora pelos controladores de tráfego aéreo, ora pelas empresas aéreas, neste caso pela prática abusiva do “overbooking”, com inúmeras consequências indesejáveis ao cidadão contribuinte.

Por outro lado, verificou-se cortes no orçamento destinado ao setor, e uma priorização, em termos de obras e melhorias que privilegiaram a parte “comercial” dos aeroportos, com a construção de lojas, cinemas etc. em detrimento da segurança aérea e dos passageiros.

Por isso, lamentavelmente, em 17 de julho do corrente, novamente, a Nação se viu desprotegida e impotente, diante de mais uma tragédia no setor aéreo. Agora da maior tragédia aérea do País, e de todos os tempos, pois, o número de vítimas é algo assustador, ou seja, quase 200 (duzentas) pessoas que tiveram suas vidas ceifadas brutalmente.

Verifica-se, neste sórdido episódio, a inércia aliada à incompetência do Governo Federal com a irresponsabilidade dos Dirigentes dos órgão detentores de competência gerencial do sistema, e das empresas aéreas, independentemente das condições meteorológicas desfavoráveis, pista curta e escorregadia, pois parcialmente reformada, porquanto ainda dependia do “grooving” além da aeronave com reverso direito travado.



Ora, já em 17 de fevereiro de 2007, conforme matéria veiculada no jornal “O GLOBO”, intitulada “Congonhas: restrição de pouso pode voltar”, a Desembargadora Cecília Marcondes, do Tribunal Federal de São Paulo, oportunamente, revogou liminar obtida pela ANAC, que permitia o pouso de aeronaves pesadas na pista principal do Aeroporto de Congonhas, em função de agravo regimental apresentado pelo Procurador-Regional da República de São Paulo, Sérgio Monteiro Medeiros.

Em síntese, o Ministério Público, pedia a interdição completa de Congonhas até a reforma de sua pista principal. Na mesma reportagem o Procurador-Regional coloca que existe pressão das empresas e diz: **“Por que a resistência das autoridades aeronáuticas? e conclui, “Pressão das empresas aéreas.”** A ANAC, conforme a mesma matéria, mostrou-se mais preocupada com o fluxo de passageiros no Aeroporto, do que com a segurança dos mesmos, afirmando que se mantida a restrição, mais de dez mil pessoas deixariam de voar por dia em São Paulo.

Neste ponto, merece ainda consideração de inúmeras reportagens veiculadas recentemente que fazem crer que houve precipitação na liberação da pista para atender interesse das companhias aéreas.

Anteriormente, em 18 de dezembro de 2006, na matéria intitulada **“Controle Aéreo: Companhias aéreas brasileiras fazem duopólio”**, publicada na coluna **Consultor Jurídico, do Jornal “O Estadão” já fazia menção à omissão da ANAC**, e afirmava que o apoio irrestrito que as companhias aéreas e seu sindicato (Sindicato Nacional das Empresas Aéreas – Snea) estavam dando para a Anac era compreensível, pois, afinal, graças à omissão da agência, se formou um duopólio, com apenas, é óbvio de duas empresas dominando mais de 90% do transporte aéreo regular no Brasil, relegando a segundo plano, a segurança dos passageiros, e coincidentemente, as duas tragédias mencionadas ocorreram com aeronaves da Gol e TAM.

O site, <http://gl.globo.com/Noticias/SaoPaulo>, publica a matéria **“Companhias aéreas fizeram pressão por reforma rápida em Congonhas”**, cuja matéria informa que na ata da reunião realizada no dia 02 de abril pela ANAC com as companhias aéreas, foi mencionada a pressão das companhias aéreas brasileiras por uma reforma rápida da pista principal do Aeroporto de Congonhas. Os representantes das empresas pediram que as obras fossem entregues antes do final de junho, quando começa as férias escolares e aumenta o movimento de aeronaves.

Conforme notícia o site: <http://acertodecontas.blog.br>, de 19 de julho do corrente, na matéria intitulada: **Pista foi liberada por pressão das empresas aéreas** denota-se claramente que as pressões das companhias aéreas



foram determinantes para a liberação da pista principal do aeroporto de Congonhas antes da realização do “grooving”. De outro lado, é importante observar que a reconstrução da via consumiu 46 dias e R\$ 19,9 milhões de reais e ainda assim não ficou pronta. O acidente com o avião da TAM, contudo, mudou o planejamento: Segundo informa o próprio site, as obras marcadas para agosto tiveram o início antecipado para esta madrugada.

No mesmo site: <http://acertodecontas.blog.br>, na matéria: **Relação entre Anac e companhias aéreas é promíscua**, publicada em 20 de julho do corrente, afirma-se que:

“deputados do governo e da oposição, que se desentendem sobre quase tudo na CPI do Apagão Aéreo, chegaram pelo menos um consenso a respeito do relatório final: ele classificará como promíscua a relação entre as empresas aéreas e a Anac, fato evidenciado pela pressão para que a pista reformada de Congonhas, onde ocorreu o acidente com o Airbus da TAM, fosse liberada pela agência antes das férias de julho.”

Por fim, cumpre consignar que o Ministério Público Federal, ao conceder entrevistas para a Radiobrás, Agência Brasil, o Jornal Tribuna Catarinense e a Revista Istoé Dinheiro, afirma que **“atribui as responsabilidades do acidente a quem tem o Aeroporto de Congonhas nas mãos, ou seja, a ANAC e a Infraero”**.

Assim, Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, à luz de todo o exposto, e da tragédia que se abateu sobre todas às famílias brasileiras, bem como os fortes indícios de irregularidade na reforma da pista com eventual favorecimento de Dirigentes da ANAC, torna-se indispensável a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico do Presidente e dos respectivos Diretores da ANAC, para apuração de eventual responsabilidade civil, criminal e de improbidade administrativa, praticadas por estas pessoas no exercício do cargo, razão pela qual, venho requerer a aprovação e adoção de tais medidas pela Comissão, as quais são de cunho constitucional e regimental.



F094755132

