

de bordo beneficiaria unicamente as empresas aéreas em detrimento do nível de segurança dos passageiros.

6) Transparência. Publicização dos relatórios de manutenção dos aviões pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para que a sociedade tenha conhecimento do estado operacional das aeronaves no Brasil.

7) Compatibilização. O tamanho e peso das aeronaves devem ser compatibilizados de acordo com os aeroportos, levando em consideração o tamanho das pistas e o fator segurança. Aviões de grande porte que transportam mais de 60 toneladas de peso devem operar em pistas compatíveis. Em pistas curtas essas aeronaves operam em nível crítico e colocam em risco a segurança dos passageiros.

8) RESA. Implementação em todos os aeroportos do RESA (Runway End Safety Area) ou área de segurança de final de pista, que aumenta a segurança operacional do voo. Em Congonhas o RESA é de 150 metros, sendo que o ideal seria no mínimo de 225 metros. Nos aeroportos operados pelo Departamento Estadual de Aviação Civil do Estado de São Paulo-DAESP, não há essa área de segurança no final de pista. Ela é recomendada pela International Civil Aviation Organization – ICAO ou Organização Internacional da Aviação Civil – OIAC. Principalmente nos aeroportos que operam aviões de grande porte é necessário a implantação dessa área de segurança.

6. DAS CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES, PROPOSTAS E ENCAMINHAMENTOS

Como resultado dos trabalhos, sempre mantendo em foco a proteção, o respeito e a ampliação dos direitos dos consumidores dos serviços no ramo de transporte aéreo, que tenham por origem ou destino o Estado de São Paulo, assim como os demais cidadãos afetados direta ou indiretamente pela operação dos Aeroportos, a Comissão Parlamentar de Inquérito conclui, no âmbito das atribuições deste Poder Legislativo Estadual (artigo 24, incisos V e VIII e §§ 1º e 2º da CF), que:

1. A CPI verificou através da oitiva dos diversos representantes do setor aéreo que existem opiniões conflitantes quanto ao Aeroporto de Congonhas, sua ampliação ou fechamento, que formam correntes de pensamentos opostas. Este Relator entende que inicialmente o município deveria discutir e decidir se quer ou não o Aeroporto de Congonhas na cidade de São Paulo e, com esta decisão, definir a posição da cidade na macro estratégia do Aeroporto, optando por ampliá-lo, reduzi-lo, realocá-lo ou desativá-lo como política aeroportuária para a cidade e para o Estado de São Paulo, planejando de forma integrada com os outros níveis de governo as questões de segurança e de infraestrutura do aeroporto, pois foi informado para a CPI que atualmente existem apenas estudos preliminares. Salienta ainda que estas providências são fundamentais uma vez que dos mais de cem milhões de passageiros atendidos pela Infraero em 2006, o Aeroporto de Congonhas e Guarulhos, respectivamente, são os mais requisitados, o primeiro com 18,5 milhões de usuários e o último com 15,8 milhões de usuários. A verdade é que da forma como está sendo conduzido o assunto, os riscos para os consumidores e para os moradores do entorno do aeroporto são significativos e tendem a crescer exponencialmente.

Entende ainda que a ausência deste planejamento pode acarretar a submissão do planejamento municipal e sua inerente definição da utilização do espaço urbano ao setor do transporte aéreo no Estado de São Paulo, que se encontra em franco crescimento, com deficiências na infra-estrutura em seus Aeroportos;

2. Enquanto não se define uma política aeroportuária para o Estado de São Paulo e, especificamente, para o Aeroporto de Congonhas, devem ser elaborados estudos técnicos imediatos com o objetivo de definir quais restrições de uso a pista de pouso e decolagem deve sofrer, como por exemplo, o número de operações e o tamanho de determinadas aeronaves, em razão da curta extensão da pista e a total falta de área de escape, bem como a proibição de operação durante as chuvas, objetivando garantir maior segurança para o consumidor do transporte aéreo e para a população paulistana do entorno;

3. Deverão ser enviados ofícios para o Conselho de Aviação Civil – CONAC, para a Secretaria de Aviação Civil – SAC, para o Ministério da Defesa, para a Câmara dos Deputados e para o Senado Federal, a fim de que seja dotada de recursos suficientes a Agência Reguladora (ANAC) e/ou qualquer órgão encarregado de fiscalizar as empresas aéreas, e checar as aeronaves, a fim de que exista uma maior fiscalização das empresas aéreas, e concomitantemente, seja criado um site para consulta do consumidor sobre a regularidade da fiscalização, e seus resultados, uma vez que esta CPI apurou em diversos depoimentos que o nível de competitividade no mercado das empresas aéreas é elevado, o que pode acarretar que as mesmas assumam riscos até inconscientemente por conta de atingir determinado resultado financeiro, e com isso coloque em risco a segurança de seus usuários;

4. É necessária a realização de estudos visando equiparar o ICMS do querosene nos Estados, com a finalidade de promover maior segurança para os usuários de transporte aéreo, já que esta CPI constatou que muitas vezes as companhias aéreas chegam nos aeroportos situados no Estado de São Paulo com o seu tanque inteiramente abastecido, evitando qualquer abastecimento nos Estados em que o ICMS é elevado, como por exemplo, no Estado de São Paulo, a fim de evitar aumento de seus custos, razão pela qual inclui esta reivindicação nas conclusões do Relatório. É interessante destacar que cada vez mais se restringe o peso transportado por passageiro, enquanto as companhias têm o livre direito de lotar os tanques das aeronaves com querosene. Nesse sentido deve ser encaminhado ofício ao Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ.

4.1. Além disso, deve ser encaminhada indicação à Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, para que elabore estudos a fim de reduzir ou compatibilizar com outros Estados o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente sobre o combustível de aeronaves no Estado de São Paulo;

4.2. Elaboração de Estudos visando a proibição dos abastecimentos econômicos nos aeroportos que operem em nível crítico (pista pequena para aviões de grande porte), uma vez que as empresas aéreas para reduzir custos abastecem os aviões nos Estados em que o ICMS tem incidência menor de alíquota. Essa prática deve ser proibida para os voos que se dirijam a aeroportos com incompatibilidade do tamanho e porte das aeronaves em relação ao tamanho das pistas. Esta medida será válida enquanto não ocorrer a unificação do ICMS nacional para o querosene de aviação. Ela melhorará o nível de segurança operacional, pois um avião mais leve usa um espaço menor para aterrissar.

5. Esta CPI determina o encaminhamento de MOÇÃO para o Senado Federal e todos os órgãos competentes, a fim de que sejam aprimoradas as normas legais existentes de assistência aos passageiros com voos atrasados ou cancelados para que ela não seja mais de 4 horas, e sim imediata, devendo ser inserida esta modificação no novo Código Brasileiro de Aeronáutica;

5.1. Esta CPI determina o encaminhamento de Moção para o Senado Federal para que o Projeto de Lei que versa sobre o dever de assistência das Companhias Aéreas aos consu-

midores seja modificado, passando este dever a ser imediato e não após duas horas como sugere o Projeto de lei.

6. Esta CPI determina o encaminhamento de MOÇÃO para todos os órgãos competentes, a fim de que sejam aprimoradas as normas legais existentes, com o objetivo de que os tripulantes e técnicos de manutenção das empresas aéreas sejam submetidos a testes regulares, para evitar o uso de drogas e abuso de álcool em pessoas responsáveis pela segurança das aeronaves e dos voos, áreas sensíveis do transporte aéreo.

7. Esta CPI determina o encaminhamento de ofício para os representantes da INFRAERO no Aeroporto de Congonhas e de Guarulhos, bem como para a ANAC, e demais órgãos competentes, a fim de que seja efetuado estudo com o objetivo de permitir a novas empresas aéreas brasileiras, que se mostrarem adequadas e preencherem os requisitos legais exigidos, operarem nos referidos aeroportos nos voos domésticos, beneficiando o consumidor paulista e de todo o país, que terá preços melhores nas passagens aéreas e um maior poder de escolha da empresa aérea que pretende viajar.

8. Encaminhar ofício à CETESB, à Secretaria do Meio Ambiente do Município de São Paulo e à Comissão de Meio Ambiente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, a fim de que seja analisado no Aeroporto de Congonhas a quantidade de querosene in natura que é despejado na atmosfera em função da atividade das aeronaves, causando chuva ácida ou chuva de querosene e afetando a saúde da população do entorno do referido aeroporto.

9. Encaminhar ofício sugerindo que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, a Secretaria de Aviação Civil – SAC, e o Ministério da Defesa realizem maior investimento na ouvidoria dos aeroportos.

10. Encaminhar ofício à Secretaria Estadual da Justiça e da Defesa da Cidadania, sugerindo a criação de postos de atendimento do PROCON-SP nos três principais Aeroportos do Estado de São Paulo.

11. Encaminhar ofícios às Companhias Aéreas, a fim de criarem mecanismos de informação mais eficientes para os consumidores quanto ao extravio de bagagens, bem como Moção ao Congresso Nacional para que se regulemente a matéria.

12. Encaminhar Moção ao Congresso Nacional sugerindo a criação de um Novo Código Brasileiro de Aeronáutica que data de 19 de dezembro de 1986.

13. Encaminhar ofício para a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, para a Secretaria de Aviação Civil – SAC e para o Ministério da Defesa, visando: a) proibir a redução do número de comissários de bordo das aeronaves para preservar a questão da segurança nos transportes aéreos; b) que o tamanho das aeronaves sejam compatibilizados de acordo com os aeroportos, levando em consideração o tamanho das pistas e o fator segurança e, c) implementar em todos os aeroportos da RESA (Runway End Safety Area) ou área de segurança de final de pista, que aumenta a segurança operacional do voo. Em Congonhas o RESA é de 150 metros, sendo que o ideal seria no mínimo de 225 metros. Nos aeroportos operados pelo Departamento Estadual de Aviação Civil do Estado de São Paulo - DAESP, não há essa área de segurança no final de pista. Ela é recomendada pela International Civil Aviation Organization – ICAO ou Organização Internacional da Aviação Civil – OIAC. Principalmente nos aeroportos que operam aviões de grande porte é necessário a implantação dessa área de segurança.

14. Encaminhar ofício ao PROCON, ao IDEC, ao Ministério Público, e aos Superintendentes da Infraero nos Aeroportos de Congonhas, Cumbica e Viracopos, a fim de que seja promovida rígida fiscalização do preço e da qualidade dos produtos comercializados nos Aeroportos, visando proteger o consumidor de eventuais abusos.

Agradecimentos

Os membros desta CPI agradecem o especial apoio do Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, Deputado Barros Munhoz, pela colaboração irrestrita ao bom desempenho desta CPI. Estende-se o agradecimento aos demais Membros da Egrégia Mesa, bem como aos Nobres Deputados que nos auxiliaram e cooperaram para o correto e regimetal desenvolvimento dos trabalhos desta Comissão Especial.

O mesmo agradecimento se faz ao trabalho realizado pelos servidores desta Casa, que tanto labutaram para se alcançar este resultado final. Em especial, nossos agradecimentos ao Departamento de Comissões da Secretaria Geral Parlamentar e à Procuradoria da Assembleia Legislativa, bem como a todos os assessores dos gabinetes dos Deputados membros desta CPI e das Lideranças dos respectivos Partidos Políticos.

Espera-se que se implementem as medidas sugeridas no sentido de contribuir para a melhoria da prestação de serviços, no ramo de transporte aéreo, aos consumidores deste Estado.

Quanto aos documentos que serviram de prova para os trabalhos de investigação da CPI, os mesmos deverão ser encaminhados aos órgãos constantes deste relatório para que possam tomar as providências que lhe competem.

Recomenda-se também o encaminhamento integral deste relatório às seguintes autoridades:

- Excelentíssimo Senhor Presidente da República;
- Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal;
- Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados;
- Excelentíssimo Senhor Ministro da Defesa;
- Excelentíssimo Senhor Governador do Estado de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado de Justiça e da Defesa da Cidadania;
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de Guarulhos; e
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de Campinas.

São Paulo, 10 de fevereiro de 2010.

Rodolfo Costa e Silva
Deputado Estadual
Relator da CPI do Transporte Aéreo

Alex Manente Deputado Estadual Sub-Relator	Vicente Cândido Deputado Estadual Sub-Relator
--	---