

Goiânia, 12 de agosto de 2007

Artigo

SÃO CERTAS AS MEDIDAS ANUNCIADAS PELO NOVO
MINISTRO DA DEFESA PARA COMBATER O CAOS AÉREO?

A aviação sob nova regência:

Nelson 'Maestro' Jobim

Alguns dias após o acidente com o avião da TAM em Congonhas, o presidente da República substituiu o então ministro da Defesa, o político e jurista Waldir Pires, pelo jurista e político Nelson Jobim, que buscou mostrar para a sociedade que a partir daquele momento, a situação da aviação civil estaria tomando outros rumos, e de plano conclamou: "O maestro sou eu".

E como primeiras medidas, asseverou ser imperativo vetar o uso do Aeroporto de Congonhas para a aviação executiva (decisão de que já voltou atrás), vetando quaisquer conexões (o que está sendo reconsiderado). Também exigiu que se usasse mais o Aeroporto de Guarulhos, e os alternativos para a capital paulista, como os de Jundiaí (a 80 km da capital) e Campinas (a 100 km). Prometeu reformular a malha aérea nacional, instalar juizados especiais nos aeroportos, aumentar os valores das multas contra as empresas aéreas que cometerem abusos, e deixou claro que enquanto a situação estiver por resolver, as filas e o desconforto dos usuários, que pagam impostos e demais taxas de embarque, deverá continuar.

Promoveu a troca na presidência da Infraero e determinou a realização de diversos estudos, com a finalidade de preparar a aviação civil para o crescimento a médio e longo prazos. Prometeu verbas de R\$ 350 milhões para promover reformas nos principais aeroportos do País (sem prazo para liberação) e recebeu "carta branca" do presidente, no sentido de tomar as providências necessárias para "dar um jeito no apagão aéreo".

Entretanto, dez meses após o acidente com o Boeing da Gol, período em que várias deficiências em nosso sistema de controle de tráfego aéreo afloraram - como

escândalos envolvendo a Infraero, a falta de qualificação dos diretores da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e a constatação do avarento contingenciamento das verbas que deveriam ser destinadas ao setor aéreo -, nada mudou. Nem mesmo uma nova tragédia demonstrou ser capaz de alterar a política do governo para a aviação civil, sendo que as dificuldades no setor não são de ordem estratégica ou orçamentária. A situação que enfrentamos hoje foi detectada pelo Conselho Nacional de Aviação Civil, o Conac, órgão de assessoramento do presidente da República para a formulação da Política de Aviação Civil, que ainda em 2003, enviou 18 recomendações ao Palácio do Planalto, viu seus trabalhos suspensos e foi reativado apenas em meados de 2007.

Quanto aos efeitos das soluções tomadas pelo novo ministro, convém lembrar que o Aeroporto de Congonhas, responsável por 18% do volume do tráfego aéreo de grande porte no Brasil, não estava saturado, mas sim, subutilizado, pois se contasse com os equipamentos há muito demandados pela Infraero e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), o mesmo poderia operar simultaneamente com as duas pistas e em visibilidade zero. Quanto a transferência das operações para outros locais, isso apenas representa a mudança do problema de um lugar para o outro.

No tocante à reformulação da malha aérea, isso não é uma tarefa emergencial, mas sim prevista e em execução há vários anos, pois em menos de uma década, todos os países membros da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci) deverão se adaptar a nova tecnologia de controle de tráfego aéreo, que não mais será feita por radares no solo, mas sim por satélites da constelação GPS (Sistema de Posicionamento por Satélite).

Será indispensável para a solução dos problemas de nossa aviação civil que o novo ministro se interesse de que o sistema aeronáutico brasileiro, projetado, criado e notavelmente capitaneado durante 64 anos por nossa Força Aérea, foi imerso em uma intrincada fase de transição, sem considerações com sua tradição histórica. Fazendo uma comparação, a mudança do controle do sistema de aviação civil das mãos dos militares para os civis na França durou 11 anos. No Brasil, foi o prazo de uma assinatura em 2005. Igualmente, faz-se necessário compreender que a aviação é o meio indispensável para a integração física do Brasil. Entretanto, enquanto discutimos problemas em São Paulo, no Estado do Amazonas apenas três aeroportos abastecem gasolina para a aviação geral, situação que se repete em toda a Região Norte, que também não conta mais com o Sistema de Vigilância (Sivam).

No Nordeste, os radares que cobrem as aeronaves que cruzam o Atlântico Sul apresentam diversas panes. E a responsabilidade do Brasil perante a Oaci, não se restringe apenas a seu espaço aéreo, mas sim a uma área correspondente a 22 milhões de km². Também é preciso responder aos usuários, que pagam além das passagens, taxas e impostos, que são desviados, e ainda são nefastamente responsabilizados pelo crescimento desordenado da aviação.

Por esse ângulo, o homem designado pelo presidente para cuidar da crise aérea chamou para si uma responsabilidade formidável. Contudo, de nada adiantará possuir carta branca, se não lhe for dado um cheque, que não precisa ser em branco, mas cujo valor corresponda pelo menos à metade do montante que o sistema arrecada, o que seria suficiente para fazer uma regência concreta e significativa em nossa aviação. (agosto/2007)

***Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e pesquisador da Universidade Católica de Goiás e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, Delegacia de Goiás.**