



GEORGES DE MOURA FERREIRA

OPINIÃO

Goiânia, 30/12/2012

Santa Genoveva, suplício e gargalo

O aeroporto de Goiânia sempre foi um pólo de desenvolvimento para a nossa cidade e para o Centro-Oeste. A implantação de uma infraestrutura aeronáutica em Goiás veio viabilizar projetos de nível nacional como o Correio Aéreo Militar, a Marcha para o Oeste e a própria transferência da capital federal. A atividade aérea também representou um fator de mudança na economia e no comportamento do Estado.

O marco dessas conquistas veio com a construção do Aeroporto Santa Genoveva em meados da década de 1950 – foi o primeiro aeroporto comercial do Centro-Oeste.

Hoje, o defasado Santa Genoveva (justa homenagem à mãe do doador de seu terreno, o dr. Altamiro de Moura Pacheco), possui 25 oficinas homologadas para a manutenção de aeronaves e é o segundo do País em número de empresas de manutenção, atendendo a demandas de todo o Brasil.

Entretanto, sua atual estrutura de terminal de passageiros não mais atende às necessidades dos voos regulares, o que se agrava com a falta de infraestrutura e de pessoal qualificado pelos órgãos competentes em administrar a aviação, o que também está comprometendo a viabilidade de vários projetos que as empresas da aviação regular têm para o local, uma vez que, para as mesmas, o preço do querosene de aviação em Goiás é um dos mais baratos do País.

Em meio a tantos problemas com o Santa Genoveva, que inclui a incrível falta de vontade política por parte dos planejadores da infraestrutura aeroportuária nacional, que postergam há anos a tão aclamada reformulação dos puxados – sequer há uma data para o reinício de suas obras –, a comunidade goiana será afetada por uma obra de manutenção em sua pista, que é importante e necessária, mas que, por falta de alternativa, prejudicará a comunicação de Goiás com o resto do Brasil.

Em números, utilizaram o Santa Genoveva em 2011, 2,8 milhões de passageiros segundo dados da Infraero, e continuando nessa exponencial, o número chegará a mais de 3 milhões em 2012, um movimento projetado para 2019. Portanto, mesmo que as obras do novo terminal ficassem prontas hoje, já estaria defasado.

Não são apenas os passageiros da aviação regular que estarão com problemas, pois o aeroporto de Goiânia conecta outros 650 aeroportos e aeródromos, com mais de 35 mil movimentações entre pousos e decolagens de aeronaves executivas, táxis aéreos, instrução, etc., sem dizer que o serviço aeromédico deixará de operar à noite.

E se a questão for a segurança do sistema, vale lembrar que o aeroporto de Goiânia é a alternativa do aeroporto de Brasília, o que significa que entre as 21 e 7 horas, as aeronaves que se dirigirem para a capital federal precisarão reavaliar seus planos de voo no caso de alguma eventualidade.

Aliás, não está prevista, na reforma da pista, a instalação do tão sonhado sistema de pouso por instrumentos, ou ILS, o que evitaria muitos atrasos e cancelamentos de voos em decorrência de condições climatológicas, e que seria útil para as empresas de manutenção calibrar os equipamentos das aeronaves.

Os aeroportos são conhecidos por agregar ao seu redor uma intensa atividade econômica, que envolve desde a indústria da aviação, a formação de mão de obra, até o desenvolvimento da prestação de serviços e do turismo, e tudo em um nível superior. Mesmo com todos os problemas, Goiás ainda cresce acima da média nacional, e o aeroporto de sua capital teima em aumentar exponencialmente seu movimento.

É de se imaginar o que aconteceria com nossa economia, caso houvesse os investimentos. Porém, apelar para as autoridades tem caído no vazio, e todos os argumentos indicam o que precisava ser feito há muito tempo.

Georges de Moura Ferreira é advogado, aviador e professor de Direito Aeronáutico Nacional e Internacional na PUC-GO