



sar interditar a pista. Se não tivesse sido feito, hoje a situação estaria pior”, afirma a diretora de engenharia da Infraero, Eleusa Monsani dos Santos Lores. Seja como for, o fato é que a pista será reformada, por um período de quatro meses, em que será feita a aplicação do *grooving* e o rebaixamento da calha da pista para melhorar o escoamento de água.

Reformar a pista principal deverá melhorar, mas não resolver a questão da segurança em Congonhas. Um piloto que opera na Ponte Aérea, mas prefere não se identificar, diz que a pista auxiliar é muito curta e que, no caso dos Airbus A320, não há margem de segurança para operação em dias chuvosos: “Se a Infraero interditar a pista principal para reformas, certamente haverá muitos vôos alternados dos A320 da TAM e dos Boeing 737-800 da Gol. Aliás, os 737-800 da Gol não operam na auxiliar mesmo com tempo bom”. O comandante Peixoto, do SNA, reforça esta tese ao afirmar que o aumento do terminal de passageiros reduziu a margem de segurança da pista, que já é restrita por sua dimensão e pela qualidade do pavimento. Segundo Peixoto, 23 relatórios de perigo foram preenchidos por pilotos nos primeiros meses deste ano.

As obras em Congonhas deverão começar apenas em junho, pois antes disso será preciso concluir outra reforma, a da pista 09R/27L de Guarulhos. Enquanto Guarulhos estiver em obras será necessário desviar uma parte do tráfego que se destina ao aeroporto internacional paulista. “A única alternativa é Viracopos, que é distante da capital e não conta com um meio de transporte rápido e eficiente”, critica Ronaldo Jenkins, do SNEA. “Precisamos fazer um planejamento de longo prazo para os aeroportos de São Paulo”, admite o diretor-presidente da ANAC, Milton Zuanazzi. O colapso da infra-estrutura aeroportuária em São Paulo reflete a política de investimentos adotada pela Infraero na última década quando decidiu, por exemplo, investir milhões na construção de um segundo terminal no aeroporto Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, em 2001, em vez de construir o terceiro terminal de passageiros em Guarulhos, que dobraria a capacidade atual do aeroporto paulista — 18 milhões de passageiros/ano. O resultado é que os

terminais do Galeão têm espaço de sobra enquanto Guarulhos está cada vez mais saturado. Agora, a Infraero precisa correr contra o relógio. “A licitação para o terceiro terminal será feita este ano, mas a obra deve durar seis anos. Talvez tenhamos de entregá-lo em fases”, informa Eleusa Lores, da Infraero. A diretora afirma que serão investidos R\$ 150 milhões no novo terminal, na ampliação do pátio e na construção de uma terceira pista. Por ora, não há restrições operacionais em Guarulhos, mas o ILS da cabeceira 27R não funciona há algum tempo. Fala-se que o problema é a interferência de rádios piratas. “Sobrou apenas o ILS da pista 09L (Cat II) para executar aproximações de precisão por instrumentos. Além disso, as antenas VOR dos fixos Bonsucesso e Santana de Parnaíba, na rota de aproximação para São Paulo, estão fora do ar há anos”, revela outro piloto.

A situação de outros aeroportos importantes, de norte a sul do País, demonstra que os problemas enfrentados em Congonhas são, em maior ou menor medida, encontrados em grande parte dos 66 aeroportos administrados pela estatal Infraero, pelos quais passam cerca de 100 milhões de passageiros por ano, ou 97% do movimento aéreo regular no Brasil. Mais grave ainda é o fato de que o transporte aéreo vem crescendo a taxas próximas de 20% ao ano desde 2004 e deve crescer pelo menos 10% este ano. A falta de planejamento no plano federal é criticada pelo comandante Ronaldo Jenkins, do SNEA. “A aviação brasileira representa apenas 10% da norte-americana, mas nossa infra-estrutura não acompanha a deles nem de perto e falta uma política de desenvolvimento da aviação civil”. A Infraero investiu R\$ 700 milhões em reformas no ano passado, mas, curiosamente, o presidente José Carlos Pereira — que era diretor de Operações na gestão passada — não sabe dizer quanto deste total foi investido na recuperação de pistas e pátios. Mesmo assim, a estatal está pleiteando junto ao Governo Federal uma verba extra de R\$ 800 milhões. O superintendente de gestão operacional da Infraero, Valseni Braga, tenta amenizar a questão. “Os investimentos são determinados pela necessidade de cada aeroporto e, em algumas pistas, quando há peque-

## CRÍTICAS DE NORTEASUL

### As pistas mais difíceis na opinião dos pilotos

**Brasília (DF)** – Problemas de sinalização das *taxiways* na ala norte do aeroporto. *Glide Slope* da cabeceira 29R está fora do ar há anos e a pista nova é usada apenas para decolagens.

**Congonhas (SP)** – Pista principal com asfalto irregular, *taxiway* com buracos e pista auxiliar muito curta para operar em dias de chuva.

**Curitiba (PR)** – Pista escorregadia e áreas onduladas na pista de táxi. Falta a *taxiway* de acesso à cabeceira 15, a mais usada.

**Florianópolis (SC)** – Não há pista de táxi, o que causa muito atraso às aeronaves em aproximação que precisam ir até o final da pista e voltar taxiando. Pista principal escorregadia.

**Fortaleza (CE)** – Pista de táxi principal frequentemente interdita. Asfalto da pista 13/31 em más condições.

**Galeão (RJ)** – Difícil visualizar as faixas de taxiamento no pátio durante a noite.

**Guarulhos (SP)** – Buracos e ondulações nas pistas de táxi e no início das cabeceiras. Apenas uma cabeceira (09L) opera sistema de pouso por instrumentos.

**Ilhéus (BA)** – Eleita a pior de todas. Pista curtíssima e escorregadia, que não pode ser ampliada por limitações geográficas. Não há Torre de Controle e há apenas procedimentos de descida de não-precisão.

**Joinville (SC)** – Também fica ruim em dias chuvosos e com nevoeiro; não tem ILS.

**Navegantes (SC)** – Pista pequena e escorregadia em dias chuvosos, sem ILS, o que torna a operação desafiadora.

**Pampulha (MG)** – Pista curta e sem auxílios do tipo PAPI ou Vasis. Não há *taxiway* de retorno para quem pousa na pista 13.

**Vitória (ES)** – Pista curta, com muitas restrições operacionais.

nas restrições que não afetam a segurança de vôo, expedimos um aviso aos pilotos (Notam)”, diz Braga. Para o comandante Antônio Peixoto, agente de segurança do SNA, o panorama é preocupante: “Estamos temerários com relação à segurança de vôo, pois a maioria das pistas no Brasil tem restrições para operar sob chuva por causa do baixo coeficiente de atrito”. Segundo o SNA, houve um aumento de incidentes em derapagens de pista nos últimos tempos envolvendo saídas laterais, aquaplanagens, problemas de frenagem e de drenagem da pista em destinos importantes como Florianópolis, Manaus, Navegantes, Joinville, Curitiba e Porto Alegre. ✈️

