

Para o presidente do SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias) e presidente da TAM, Marco Antonio Bologna, há recursos para resolver o problema, mas ele ressalva que o sistema não está em condições de fazer frente ao crescimento do setor, que hoje movimenta 45 milhões de passageiros/ano. “Temos um crescimento chinês comparado a um PIB que não cresce”, disse. “O comandante Rolim já falava do apagão aéreo em 2001”, completou. O SNEA reivindica medidas compensatórias

## Equipamentos do Sisceab\*\*\*

Radar Primário	70 <sup>(*)</sup>
Radar Secundário	81
Radar Meteorológico	16
Radar de Aproximação	6
Radar de Solo	1
<b>Total de Estações Radar</b>	<b>174</b>
VOR	77
DVOR	6
DME	95
NDB	235
PAPIS/VASIS	157
VHF – DF	18
ILS	37
ALS	24
VHF / UHF / HF	4.634
EMS-1, 2 E 3 / EMA	154
<b>Grande Total</b>	<b>5.877<sup>(**)</sup></b>

(\*) 59 FIXOS + 11 TRANSP  
 (\*\*\*) 1.089 (RAD / NAV / APROX) + 4.634 COM + 154 MET  
 (\*\*\*) SISCEAB: SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO  
 FONTE: DECEA

para os prejuízos provocados pela crise no serviço de controle do espaço aéreo, como descontos em taxas de uso de aeroportos e redução do preço do combustível de aviação (QAV). De acordo com a assessoria de imprensa da entidade, as companhias não têm, atualmente, um levantamento completo dos prejuízos gerados pela chamada operação-padrão, realizada pelo controle aéreo, e os conseqüentes atrasos nos vôos e nos aeroportos. No entanto, o SNEA encaminhou à ANAC documento segundo o qual, nos dez primeiros dias da crise, estes prejuízos somaram R\$ 4 milhões diários, consideradas todas as compa-

nias. A agência, segundo o SNEA, respondeu que analisará a metodologia do cálculo utilizado pelas empresas para chegar a este número e, então, se pronunciará a respeito.

## Desmilitarização e outras soluções

O tumulto nos aeroportos, consequência dos atrasos dos vôos, trouxe à tona a discussão da desmilitarização do sistema. Dono da segunda maior frota aérea do planeta, o País passou a conviver, de uma hora para outra, com o questionamento da sua infra-estrutura de controle aéreo. Modelo civil versus modelo militar é a polarização que norteia a disputa pelo controle da aviação brasileira. O embate constrange o governo, que se vê envolto em uma polêmica entre o seu ministro da Defesa, um civil, e o comando militar da Aeronáutica, responsável pela vigilância do espaço aéreo e de sua proteção.

O comandante da Aeronáutica, brigadeiro Luiz Carlos da Silva Bueno, procura amenizar a discussão afirmando que o sistema “está misto, com excelentes resultados”. O ministro Waldir Pires, que era consultor da República em 1964 quando o governo João Goulart foi deposto pelos militares, evita o termo desmilitarização. “Vamos estudar e propor mudanças”. Mas admite que isto significa que “podemos vir a ter civis no controle da aviação comercial”. Milton Zuanazzi, presidente da ANAC, também se esquia da polêmica sobre a desmilitarização, até pelo fato de o comando do controle aéreo ser o único setor que não foi transferido para a agência reguladora. Zuanazzi acha que a questão tem um componente ideológico: “O termo ‘desmilitarizar’ é colocado muito no sentido dos militares não participarem mais do sistema, enquanto que os próprios controladores não reivindicam isso; eles reivindicam uma carreira”, afirma. (leia mais sobre os controladores de vôo na reportagem da página 32).

A direção da Infraero, estatal responsável pela administração de 67 aeroportos, 81 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de

carga, também evita a discussão. Mas o seu presidente, tenente-brigadeiro da reserva José Carlos Pereira, não vê com bons olhos o debate em torno da desmilitarização. O fato é que o sistema de controle aéreo brasileiro foi colocado em xeque após o acidente ocorrido entre o Boeing da Gol e o Legacy. De um lado, aponta-se a sobrecarga de trabalho e o aumento do tráfego aéreo como causas do caos instalado nos aeroportos brasileiros. De outro, há a acusação de que o governo teria

## Integração com Sisdabra

FIR Brasília	RDA 1
FIR Curitiba	RDA 2
FIR Recife	RDA 3
FIR Amazônia	RDA 4

**Regiões de Defesa Aérea (RDA) coincidentes com as áreas de responsabilidade do Controle de Tráfego Aéreo (FIR)**

FONTE: DECEA

contingenciado recursos destinados à proteção ao vôo. E no centro do debate está a questão funcional dos controladores de vôo, que afirmam que o acidente apenas precipitou uma situação que já existia.

O comandante da Aeronáutica aponta o afastamento de 10 controladores imediatamente após o acidente — e a entrada de licença médica de outros controladores — como causa do colapso do sistema. Mas informa que imediatamente trouxe 14 controladores para substituí-los, e que 40 novos profissionais já estariam entrando em operação. “Brasília é o controle central do Brasil, responsável pelo tráfego que vem do norte e do nordeste com direção ao sul”, disse. O então chefe do Decea (departamento responsável pelo controle aéreo de uma área de 22 milhões de quilômetros quadrados, 4 FIR nacionais e 13 FIR internacionais), brigadeiro Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, reconhece que a solução para o problema é a incorporação de mais contro-