

de atender à demanda dos próximos anos. Mas já estão passando por ampliações e licitações. A pior situação certamente é a de Congonhas. As reformas em andamento que tanto perturbam a vida operacional não serão suficientes para o atendimento sequer da demanda atual. O movimento projetado para este aeroporto até 2015, seja qual for o cenário, é impossível de ser atendido. As necessidades dos sistemas pátio e pista não são cobertas pela infra-estrutura atual do aeroporto e o sítio não dispõe de espaços para ampliação. Certamente parte da demanda prevista será transferida para outros aeroportos, como Guarulhos (SP), Campinas (SP) ou mesmo Galeão (RJ).

AERO – Quais as limitações que deverão ser impostas ao tráfego aéreo em Congonhas e que tipo de ruído elas poderão provocar?

CLÁUDIO JORGE – Congonhas terá de ficar apenas com a ponte aérea Rio – São Paulo, a aviação regional e, no máximo, Brasília. O ideal é que a capital ficasse também de fora, mas aí tem muita pressão. É inevitável que ocorra em pouco tempo algo como foi feito em Minas Gerais, em que boa parte do tráfego do aeroporto da Pampulha foi desviada para Confins. Houve muito barulho, os usuários reclamando da insegurança da estrada que leva os carros de Belo Horizonte a Confins, mas o fato é que as coisas se acomodaram. O usuário paulistano já deve ir se acostumando com a idéia de, muitas vezes, deixar de embarcar em Congonhas e seguir para Guarulhos ou para Viracopos, em Campinas. Quando isto vai acontecer, depende apenas da vontade política — algo que já houve em Minas Gerais.

AERO – A redução das operações em Congonhas é uma questão antiga, não?

CLÁUDIO JORGE – Muito antiga. Desde 1969, quando foi projetada a construção do aeroporto de Guarulhos, foi determinado que Congonhas ficaria só com a ponte aérea Rio – São Paulo e os vôos regionais. Cumbica seria construído para atender à aviação doméstica e à internacional do então Cone Sul (Argentina, Uruguai e Paraguai). O grande aeroporto internacional seria Viracopos, que tem uma imensa

aérea com condições meteorológicas e outros fatores totalmente favoráveis à operação. As necessidades para que esta distribuição venha a se tornar realidade continuam as mesmas: transporte de alta velocidade (trem ou metrô) até Campinas e Guarulhos.

AERO – Há alternativas de maior viabilidade a curto prazo?

CLÁUDIO JORGE – Quanto a isso, não há muito o que ser inventado. A solução definitiva depende de pesados investimentos em infra-estrutura. O que podemos discutir, fora disso, são paliativos. Recentemente o governo federal pagou a uma consultoria estrangeira um estudo para apontar solu-

“Congonhas terá de ficar só com a ponte aérea Rio – São Paulo, a aviação regional e, no máximo, Brasília”

ções para o problema do tráfego aéreo em São Paulo. Depois de meses de trabalho, a solução encontrada foi a construção de um novo aeroporto. Convinhamos, este é um resultado frustrante. Não precisamos de muito esforço para concluir que um novo aeroporto viria bem. O fato é que a única saída mais concreta, até que se viabilize o transporte para Viracopos (ultimamente se fala muito em parceria público-privada, mas até agora não há nada de concreto) é alternar boa parte do tráfego internacional para o aeroporto do Galeão (RJ), como ocorria até 1985, antes de Cumbica. Até porque as obras de ampliação em Guarulhos são de difícil execução. Há problemas ambientais e sociais, com grandes áreas ocupadas por grupos de sem-teto, além da pressão dos ambientalistas. O aeroporto está em área de proteção ambiental, na Serra da Cantareira.

ra. Teoricamente, hoje não seria permitido construir o Aeroporto de Cumbica onde ele foi instalado.

AERO – Como o senhor analisa o chamado apagão aéreo?

CLÁUDIO JORGE – Na minha opinião, o problema que foi desencadeado pelo acidente com o Legacy e o Boeing da Gol, e depois pelos problemas decorrentes no controle do tráfego aéreo, ocorreria de qualquer maneira. O setor está convivendo com crescimento do movimento da ordem de 15% há quatro anos, o que supera qualquer cenário positivo. Isso implica em uma saturação em todos os eixos do sistema. Para enfrentar isso é preciso que se elabore uma avaliação integrada do sistema, com soluções integrais. E que se façam investimentos importantes, em todas as áreas. Caso contrário, o preço a se pagar será muito mais alto, a médio prazo.

AERO – As companhias só são vítimas, ou tem sua parcela de culpa?

CLÁUDIO JORGE – Em dezembro, ao que parece, a TAM, companhia alvo da maior parte das reclamações, sofreu com a diminuição de aeronaves em sua malha. Talvez tenha faltado um plano de contingenciamento para este tipo de situação. Porque a companhia, que tem quase 100 aeronaves, teve problema com 6 — o que é um tanto incomum. Aí houve uma forte chuva em Congonhas, que gerou mais atrasos. Os dois fatores somados geraram uma bola de neve muito grande, combinada com a ausência da Varig em muitas rotas. A Infraero também não apresentou um plano de contingência eficiente para o tipo de situação que vivemos no fim do ano. Este plano deveria prever a transferência dos usuários para algum local com conforto mínimo em situações como estas, coisa que não aconteceu. De qualquer maneira, sabemos que as companhias aéreas têm enfrentado uma situação muito difícil, com restrições do controle de tráfego aéreo. Um piloto amigo meu, no meio da crise do final do ano, contou que permaneceu em solo em Congonhas por muito tempo porque não recebia autorização para partir, rumo a Florianópolis. Então, sabemos que há muita coisa fora do lugar.