

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

FOTOS: ANDRESSA CARDOSO - 25/04/2011

União prepara licitação para concessão de obras

SÃO PAULO

O governo vai lançar editais propondo a concessão dos aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, e Brasília, no início do mês de maio, seguido de Campinas, até o final do mês, e, por último, em final de junho ou início de julho, de Confins, em Belo Horizonte e Galeão, no Rio de Janeiro.

As concessões serão exclusivas para obras de ampliação dos terminais, não incluindo a exploração de espaços já administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Portuária (Infraero).

A decisão de fazer concessão de aeroportos a empresas privadas, com intuito de apressar as obras e melhorar o atendimento à população, foi tomada pela presidente Dilma Rousseff na segunda, em reunião com representantes do setor e anunciada ontem pelo ministro-chefe da Casa Civil, Antonio Palocci, durante discurso na reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES).

MODELO

Este modelo vinha sendo pleiteado pela iniciativa privada e a demora na realização das obras estava incomodando muito a presidente Dilma, que marcou para a próxima sexta-feira uma nova reunião com representantes do setor para discutir a situação dos demais aeroportos.

O total de investimentos estimados pela Infraero para estes cinco aeroportos é de R\$ 3,987 bilhões.

As obras previstas incluem a construção de novos terminais de embarque e novas pistas, reforma, modernização e adequação do sistema viário, entre outras.

Pelo modelo de concessão, a empresa vencedora da licitação executa a obra necessária e em contrapartida explora comercialmente o aeroporto, com aluguel de lojas.

O modelo a ser seguido é o de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, que já foi entregue para construção pela iniciativa privada e estará pronto em dois anos.



SAGUÃO do aeroporto de Vitória

Para pilotos, aeroporto está entre os mais perigosos

Eles dizem que as empresas aéreas só permitem que pilotos experientes façam decolagem e pouso no aeroporto de Vitória

Andréa Nunes

“O aeroporto de Vitória está no limite”. Foi o que afirmou o piloto Márcio Branco, comandante com 18 mil horas de voo em 26 anos de carreira, que considera o Eurico Salles um dos aeroportos mais perigosos do Brasil.

Para pilotos, o aeroporto de Vitória está parado no tempo, sobrecarregado e oferece dificuldades para pousar e decolar, principalmente em dias de mau tempo, exigindo habilidade do piloto e do controlador para não comprometer a segurança do voo.

“A gente continua voando como se fosse há 40 anos, sujeito a restrições dadas pelo controle de tráfego”, criticou o piloto particular Henrique Silva.

Márcio Branco, que atua em uma grande companhia aérea, disse que as empresas só permitem que pilotos experientes façam decolagem e pouso no aeroporto da capital capixaba.

“A maioria das empresas proíbe

comandantes com poucas horas de voo de decolar e pousar em Vitória. É uma medida de segurança, porque o avião é grande e a pista é pequena”, contou.

Segundo pilotos entrevistados por **A Tribuna**, os pontos que mais comprometem a segurança dos voos em Vitória são: ausência de radares, pista muito curta e a falta do equipamento chamado ILS (Instrument Landing System), sigla em inglês para Sistema de Pouso por Instrumento.

De acordo com o diretor técnico do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea), Ronaldo Jenkins, sem essa tecnologia, os pilotos são obrigados a arremeter a 300 metros de altitude caso não tenham visibilidade, sob risco de ter problemas no pouso. Com o ILS, é possível pousar sem visibilidade até a 150 metros de altura.

Os pilotos garantem que não há motivo para pânico, pois há segurança nos voos, mas isso torna as operações limitadas, causam atrasos e exigem ainda mais habilidade e experiência dos profissionais.

“A gente continua voando como se fosse há 40 anos, sujeito a restrições dadas pelo controle de tráfego”

Henrique Silva, piloto particular

SAIBA MAIS

Falta de infraestrutura

➤ **PILOTOS ALEGAM** que o aeroporto de Vitória tem infraestrutura defasada e está sobrecarregado.

➤ **PARA GARANTIR** a segurança dos usuários, empresas só permitem que pilotos experientes pousem ou decolem em Vitória.

➤ **OS PONTOS** que mais comprometem a segurança dos voos em Vitória são a ausência de radares, pista muito curta e a falta de um equipamento chamado ILS (Instrument Landing System), que significa Sistema de Pouso por Instrumento.

➤ **A AUSÊNCIA** desse sistema impede que muitos voos façam pouso no Eurico Salles por falta de visibilidade.

➤ **O TAMANHO DA PISTA** é um agravante, pois os aviões estão maiores do que antigamente, fazendo com que o avião fique mais pesado e pouse com maior velocidade, exigindo mais habilidade dos pilotos.

➤ **AS OBRAS DO AEROPORTO** começaram em 2005 e deveriam ter sido finalizadas em 2009, mas estão paradas desde 2008. Para os pilotos, quando acabar, estarão defasadas.

“Privatizar é a solução”

Segundo o comandante Márcio Branco, autor do livro “Na Cabine de Comando”, os poucos exemplos de aeroportos que funcionam bem na América do Sul são os privatizados, como o de Lima, no Peru, considerado referência de eficiência e conforto.

“A Infraero não tem compromisso com eficiência, para ela tanto faz o voo sair no horário ou atrasado, por não ter fins lucrativos. Privatizar é a solução”, criticou.

Para ele, o maior erro do governo é a falta de pessoas capacitadas

para gerir o órgão.

“A Infraero é um cabide de empregos, não está nas mãos de quem entende. Para ser dessa área, tem que entender do ramo. É uma área técnica que mexe com vidas. Na iniciativa privada, a empresa é obrigada a oferecer resultados, porque se der prejuízo, pode quebrar”, afirmou.

A assessoria de comunicação da Infraero disse que não iria comentar as críticas de Branco. Quanto à estrutura do aeroporto, o órgão disse que só se pronunciaria hoje.