

### Controle do tráfego aéreo: crise e solução

A comemoração do centenário do primeiro vôo de Santos Dumont deveria marcar a aviação, neste ano, e não a perda de 154 vidas em um acidente e a crise do sistema de controle do tráfego aéreo, que levantou a questão sobre a conveniência de ele continuar sob responsabilidade dos militares. Essa discussão é delicada. Convém conhecer um pouco desse assunto importante -- o transporte aéreo faz parte da indústria do turismo, movimenta milhares de executivos que negociam milhões e gera empregos formais diretos e indiretos.

A aviação brasileira tem origem na mentalidade positivista dos tenentistas da década de 1920, que influenciados pelo conceito de "poder aéreo" do general e engenheiro italiano Giulio Douhet, após o sucesso do avião como arma na Primeira Guerra Mundial, iniciaram movimento por um Ministério do Ar naqueles moldes, ou seja, a existência de uma força aérea independente das de terra e naval, que agregasse, em torno de si, todos os meios aeronáuticos, com o fim último de defesa aérea.

Todos os segmentos da aviação seriam subordinados à força aérea para lhe servir de reserva no caso de guerra: formação de pessoal especializado, pesquisas, indústria aeronáutica, infra-estrutura aeroportuária (apoio ao avião no solo), infra-estrutura aeronáutica (apoio ao avião no ar) e empresas aéreas e aeroviárias (logística).

No Ministério da Aeronáutica, fundado em 1941, a aviação civil ficou dependente da Diretoria de Aeronáutica Civil, depois com denominação de Departamento de Aviação Civil (DAC), que normatizava, fiscalizava a aplicação das normas e administrava os aeroportos; da Diretoria de Rotas Aéreas (DRA), hoje Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea); e do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), promovido a posteriori a Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, responsável pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), pela realização de pesquisas e pelo início da Embraer, com as bases de Barreira do Inferno em Natal (RN) e Alcântara (MA). Fundou-se em 1973 a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), para gerir os novos mega-aeroportos.

No caso do Decea, atualmente trabalham não só os 2,6 mil controladores, mas 12 mil técnicos, das áreas de informática, eletrônica, eletricidade, mecânica, telecomunicações, meteorologia, informações aeronáuticas, almoxarifado, cartografia e segurança de vôo. Eles cuidam -- além do controle do tráfego aéreo propriamente dito -- da instalação e manutenção de centenas de auxílios de rádio à navegação aérea, de uma rede nacional de estações meteorológicas, de uma outra rede de estações de radar e de telecomunicações, da produção de centenas de cartas (mapas) aeronáuticas, da operacionalização de inúmeros softwares de gerenciamento de serviços, da inspeção constante do funcionamento de todos os auxílios à navegação, enfim, de tudo o que diz respeito ao apoio logístico à aeronave em vôo.

Para tanto foi necessário fundar um Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), um Instituto de Controle do Espaço Aéreo (Icea), um Grupo Especial de Inspeção de Vôo (Geiv), um Parque de Manutenção Eletrônica (Pame), um Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), quatro Centros de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo (os Cindactas) e algumas dezenas de Destacamentos de Telecomunicações e Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) espalhados pelo Brasil.

É uma estrutura enorme montada desde 1941, procurando atualização à medida que evolui e se torna mais complexa sua tecnologia, com o aumento da quantidade dos vôos. Porém, o acidente com 154 vítimas parece ter deixado dúvidas se o Decea dá segurança de vôo satisfatória ao espaço aéreo brasileiro e à metade do Atlântico Sul do qual o País é responsável por força de acordo internacional. E daí surge a questão: os militares devem permanecer no controle ou passá-lo aos civis?

Vejamos: desde o governo Sarney, além de o orçamento militar ter sofrido gradativa diminuição, a Força Aérea vem perdendo parte do controle sobre a aviação civil. Primeiro foi a do Programa Espacial Brasileiro, depois da Embraer; a seguir houve a perda do status de ministério, conjuntamente com a da Infraero; então, o DAC se transformou em Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Agora, está na mira o serviço prestado pelo Decea. Ainda sobram as atividades do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa).

A pergunta é: transferir os serviços prestados pelo Decea para o âmbito civil melhora concretamente a situação do controle do tráfego aéreo no País ou a intenção é apenas usar a crise para continuar o desmantelamento da estrutura construída a partir de 1941? O objetivo da troca é técnico ou político?

Por ser o Brasil membro da Organização de Aviação Civil Internacional, organismo da ONU, e o transporte aéreo ultrapassar fronteiras, terá de implantar inovações intensas e caras até 2010, de acordo com o projeto do CNS/ATM (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management - Comunicação, Navegação e Vigilância/Gerenciamento do Tráfego Aéreo) daquela organização. A proposta prevê mudar o conceito de controle para o de gerenciamento, estabelecer navegação por rede de satélites, reduzir separações entre aeronaves em vôo para racionalizar o uso do espaço aéreo e trocar a comunicação de voz pela de dados e imagens. Com o avanço anual da demanda no setor em 18% (Anac, 2006), o projeto é imprescindível para a segurança de vôo.

A atividade-fim da FAB é a defesa do espaço aéreo e foi primeiramente para isto que a estrutura existente foi montada. Caso o Estado tire dos militares o controle do tráfego civil, ele terá de implantar uma outra estrutura voltada exclusivamente às necessidades da aviação civil. E terá o Estado recursos financeiros disponíveis na ordem de bilhões de dólares para montar essa outra estrutura, similar ao sistema dos EUA, que é duplo? E terá mais recursos para implementar o CNS/ATM até 2010?

O repasse dos recursos financeiros previstos no Orçamento da União é imprescindível ao cumprimento das responsabilidades do Decea, que, no modelo adotado, já tem feito a economia possível. O contingenciamento desses recursos para outro fim compromete definitivamente a evolução do sistema para atender a demanda crescente de vôos. Portanto, independentemente do serviço ser feito por militar ou civil, a solução está em fazer o previsto, planejado e projetado no âmbito da Aeronáutica, e que ela não pode executar sem a liberação dos recursos para tal. Em suma, a solução está nos Ministérios da Fazenda e do Planejamento e não no da Defesa, que, pelo Comando da Aeronáutica, tem feito a sua parte. (dezembro/2006)

**Newton Marcos Leone Porto é mestre em História, professor de Navegação Aérea do Curso de Ciências Aeronáuticas e pesquisador do Núcleo de Relações Internacionais da UCG**

**Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e pesquisador da UCG**