



REGISTRO DE REUNIÃO DE TRABALHO

Data: 11 de junho de 2013

Local: Sala da Presidência da Comissão de Viação e Transportes - CVT

Horário: 17 horas

Participantes: Membros da Comissão de Viação e Transportes e representantes do Ministério da Defesa e do Comando da Aeronáutica.

PAUTA

"DISCUTIR A TRANSFORMAÇÃO DO AEROPORTO DE SANTA CRUZ/RJ EM COMERCIAL"

Estiveram presentes os Senhores Deputados Rodrigo Maia, Presidente, Hugo Leal, Zoinho e Weliton Prado.

Também compareceram, representando o Ministério da Defesa e o Comando da Aeronáutica, os senhores Brigadeiro-do-Ar Rui Chagas Mesquita, Chefe da Assessoria Parlamentar do Comandante da Aeronáutica – Comando da Aeronáutica – COMAER; Major-Brigadeiro-do-Ar Frederico de Queiroz Veiga, do Estado Maior da Aeronáutica – EMAER; Coronel Aviador Abner Nascimento Alves, do Estado Maior da Aeronáutica – EMAER; Coronel Aviador Rodolfo da Silva Souza, do Comando Geral de Operações Aéreas – COMGAR; e Tenente Coronel Aviador Augusto César de Souza Trindade, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

O Presidente Rodrigo Maia esclareceu aos convidados que este encontro representa a primeira etapa do debate solicitado no requerimento de nº 199/2013/CVT, de sua autoria, que “solicita a realização de Mesa Redonda na Cidade do Rio de Janeiro para discutir a transformação do Aeroporto de Santa Cruz em Comercial”. Informou ainda aos participantes que, durante a discussão para aprovação deste requerimento, houve acordo para realizar primeiramente uma reunião com o Ministério da Defesa e com a Aeronáutica e, posteriormente, realizar a Mesa Redonda no Rio de Janeiro.

O Brigadeiro-do-Ar Rui Chagas Mesquita iniciou as explanações e apresentou as considerações da Aeronáutica, expondo as dificuldades enfrentadas para gerir o funcionamento de uma base aérea junto com aeronaves civis. Expôs aos presentes que o Brasil possui apenas 4 bases aéreas não compartilhadas, de uso exclusivamente militar: Santa Cruz, Canoas, Anápolis e Manaus.

O convidado ponderou que as operações da Força Aérea possuem características bastante diferenciadas, que exigem decolagem imediata, como os casos de interceptações de aeronaves que adentram o espaço aéreo brasileiro. Informou que as bases permanecem de prontidão 24 horas por dia, durante os 365 dias do ano, possibilitando a decolagem imediata a qualquer momento. Nesta operação, a aeronave é colocada no ar no curtíssimo tempo de 6 a 8 minutos a partir do alerta. Lembrou também que, durante as operações militares, as aeronaves saem armadas, taxiam armadas e, por esta razão, de acordo com as normas da aviação civil, não podem operar em aeroportos compartilhados. Também citou a necessidade do retorno emergencial de aeronave em missão que precisa pousar imediatamente. O expositor alertou para o fato de que a aviação regular precisa cumprir rígidos horários



e frequência de voos e perguntou aos presentes: Como ficaria uma situação de retorno emergencial com o tráfico de aeronaves civis?

Explicou que, no caso da Base de Santa Cruz, há ainda outros impedimentos. A Base abriga 2 esquadrões aéreos, um de Caças F-5, para defesa aérea, e outro de Aeronaves AMX, que constituem aviões de ataque ao solo. Informou que os caças possuem um paraquedas para auxiliar a frenagem nos pousos e que este paraquedas é deixado na própria pista, para então ser retirado pelo pessoal de apoio. Apontou ainda que a área da Base é cercada por paióis para armazenamento de armas e munições, que exigem cautela para manipulação e garantia de segurança.

Acrescentou que o aeroporto em questão possui um grande hangar, construído para receber os dirigíveis alemães na década de 30, que foi tombado por seu valor histórico em virtude de constituir o único exemplar de estrutura para acomodar dirigíveis ainda existente no mundo. O Brigadeiro Mesquita explicou que, hoje, o hangar representa um grande obstáculo para a navegação aérea regular, segundo os rígidos parâmetros estabelecidos para edificações nas vizinhanças de pistas de aeroportos civis, impossibilitando a homologação do aeródromo para voos regulares.

O Major-Brigadeiro-do-Ar Frederico de Queiroz Veiga, do Estado Maior da Aeronáutica – EMAER, argumentou que temos poucas bases aéreas não compartilhadas no Brasil e que o País deveria ter pelo menos uma base independente para cada comando aéreo regional, que, juntos, perfazem 7 regiões. Informou que um avião militar designado para uma missão decola com todo o seu armamento pronto, mísseis ativos e canhões engatilhados para utilização e alertou para a possibilidade de ocorrência de disparo acidental – situação extremamente rara, com poucos incidentes registrados no mundo – mas que traz preocupações ampliadas quando existe a operação compartilhada com aeronaves de passageiros.

O expositor informou que as atuais aeronaves da Força Aérea Brasileira não são modernas e não possuem grande capacidade de ascensão. Por conta desta realidade, reforçou a tese de que, nas operações de interceptação de aeronaves, o tempo de resposta é crucial para o sucesso da missão, porque qualquer atraso, mínimo que seja, determinará a perda da interceptação. Expressou que as particularidades da aviação militar tornam a segurança crítica em operações em base compartilhada com a aviação civil.

O convidado declarou ao recinto que considera o sítio do Aeroporto do Galeão um local espetacular e que seria muito importante tirar o máximo de proveito possível daquele aeródromo, explorar todo o seu potencial.

O Presidente Rodrigo Maia argumentou que algumas questões precisam ser discutidas, porque o governo acabara de anunciar a construção de 270 novos aeroportos e também um programa de estímulo para a aviação regional, com incentivos para garantir pelo menos 60 por cento de ocupação nos voos. Manifestou sua preocupação de incluir a zona oeste do Rio de Janeiro neste programa e, assim, beneficiar aquela população com os investimentos do governo para promover o desenvolvimento da região. Perguntou aos presentes onde colocar no Rio de Janeiro um aeroporto regional que tenha sentido para o desenvolvimento da cidade e da região metropolitana. Prosseguindo, afirmou que naquela região terá que ser construído um aeroporto, pois isto era inevitável. Ponderou que, se nada fosse feito, aquela região estaria sujeita a uma dura realidade: Santa Cruz permaneceria pobre, circundada por duas regiões em desenvolvimento – Itaguaí, que prosperaria com o



porto e outros empreendimentos, e a cidade do Rio de Janeiro, que segue progredindo constantemente.

Continuando, citou que o programa do governo para construção de aeroportos deveria contemplar a zona oeste do Rio de Janeiro, integrando aquela vizinhança com Itaguaí, com o arco rodoviário, com o porto e com a siderúrgica, fazendo com que, no contínuo processo de conurbação dos centros urbanos, a região se aproxime de São Paulo, formando um grande polo de desenvolvimento. “Para isto, é preciso ter condições de deslocamento” Declarou. A seguir, indagou “Em que local poderemos beneficiar o Rio de Janeiro com este programa de incentivos a fim de desenvolver na zona oeste uma região de negócios”?

O Deputado Hugo Leal disse que o debate para acomodar o adensamento da Zona Oeste do Rio de Janeiro era urgente. Afirmou ser inevitável ter algum outro aeródromo de caráter regional na cidade, já que a operação no Santos Dumont apresentava uma grande restrição: O número de slots é crítico e não permitir maior número de aeronaves. Lembrou ainda que a zona oeste é a região que mais cresce no Rio de Janeiro e que, por esta razão, não daria para fugir da discussão sobre a necessidade de haver um novo aeródromo regional para aquela vizinhança. Justificou seu ponto de vista afirmando que era preciso um aeroporto para atender o usuário de Santa Cruz, porque Itaguaí era até mais longe do que o Santos Dumont.

O Tenente Coronel Aviador Augusto César de Souza Trindade, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA informou que os terminais do Rio de Janeiro e de São Paulo concentravam 54% do volume de tráfego aéreo do Brasil, tornando as operações mais complexas. Esclareceu que o aeroporto de Santa Cruz possui vocação estritamente militar e que não atende aos requisitos para aviação civil por não permitir procedimentos IFR – voos por instrumentos. Reforçou que o hangar para os Zepelins representava o maior obstáculo.

Comunicou aos presentes que o DECEA possui projeto para gerenciar a ampliação do tráfego aéreo utilizando novas tecnologias e recursos baseados em performance de navegação com GPS.

Por fim, esclareceu que a base de Santa Cruz será utilizada como polo de defesa para os jogos e todos os grandes eventos que ocorrerem no Rio de Janeiro. Eventualmente, a base poderia também ser usada como alternativa para algum voo que não pudesse aterrar em outro aeródromo, como, por exemplo, na chegada do Papa ao Brasil.

O Deputado Zoinho perguntou por que não retirar do Galeão o movimento dos aviões de carga e levar para Santa Cruz.

O Presidente Rodrigo Maia explicou que a maior parte do transporte aéreo de cargas é realizada em aviões de uso múltiplo, que transportam passageiros e, ao mesmo tempo, cargas nos containers colocados na barriga da aeronave.

Para finalizar, **o Presidente Rodrigo Maia** declarou que não deveriam ser retiradas 3.500 famílias das proximidades do Aeroporto do Galeão para a construção de uma nova pista e que, dando prosseguimento a este debate, iria procurar a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e o Governo do Estado do Rio de Janeiro para discutir um local para construção de um novo aeroporto regional.