

BRASIL - AEROPORTO DE BRASÍLIA INICIARÁ ATERRAGENS E DESCOLAGENS EM PISTAS SIMULTÂNEAS

O Aeroporto Internacional de Brasília vai iniciar, a partir de novembro, a operação independente de duas pistas, viabilizando as chamadas operações paralelas simultâneas independentes, quando dois aviões poderão aterrar (ou descolar) ao mesmo tempo. O Aeroporto Juscelino Kubitschek é o primeiro aeródromo da América Latina que vai possibilitar o aumento do fluxo aéreo nestas condições. A **capacidade** de pista do Aeroporto de Brasília (aterragens e descolagens por hora), crescerá agora cerca de 30%. Com as mudanças, ela saltará dos atuais 60 movimentos aéreos/hora para 80 aterragens e descolagens por hora. Inaugurado antes mesmo da Capital Federal, em 1957, o aeródromo é um dos poucos do País detentor desse "layout" ideal para operar com pistas independentes: duas longas retas paralelas, distantes suficientemente uma da outra, ao alcance visual de uma Torre. Esse ganho de capacidade operacional é resultado de um amplo trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), destinado a otimização dos fluxos de tráfego na terminal aérea de Brasília com a implementação de novos procedimentos PBN (em português, Navegação Baseada em Performance), especificamente orientados às referidas operações. Na prática, é como se houvesse dois aeroportos funcionando separadamente, uma vez que, a partir de então, cada pista terá suas três posições de controle na torre, operando com auxílios a navegação aérea próprios. Experiência Operações simultâneas em pistas paralelas são hoje uma exclusividade de grandes hubs internacionais e dos maiores aeroportos do mundo. Os três mais movimentados do mundo - **Atlanta** (Hartsfield-Jackson), nos EUA, **Pequim** (Beijing Capital International), na China e Londres (**Heathrow**), na Inglaterra - transportaram, só no ano passado, 95, 86 e 73 milhões respectivamente - dados da [Airports Council International \(ACI\)](#). Jamais alcançariam esses números se não operassem com pistas paralelas independentes que viabilizam uma elevação significativa de embarques e desembarques. A novidade, escassa nos principais aeroportos do hemisfério sul, aporta em Brasília e já é vislumbrada por outros administradores de aeroportos no País. Embora o movimento no Brasil ainda seja menor (39 milhões de passageiros/ano no Aeroporto Internacional de Guarulhos - São Paulo, o maior do Brasil) a demanda é crescente e a necessidade de aumento de capacidade operacional, mandatória. Em Campinas, a Concessionária de Viracopos planeia a implementação de operações simultâneas de aterragens e descolagens no aeroporto com a construção de uma segunda pista. O mesmo pode ocorrer no novo aeroporto da região metropolitana de Porto Alegre, ainda em planejamento. Guarulhos, por outro lado, ainda não pode operar nas pistas independentemente. A distância entre as mesmas, na sua configuração atual, é menor do que os 1.035 metros requeridos pela Icao (International Civil Aviation Organization) - órgão da ONU regulador do transporte aéreo civil internacional, para executar aterragens e descolagens simultâneas com segurança. De todo modo, o aumento substancial de capacidade de pista em Brasília chega no momento em que o aeroporto se transforma cada vez mais num importante **hub** doméstico. Desde 2014, Brasília já transporta mais passageiros do que Congonhas e Galeão. Ainda no ano passado, 8,1 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Brasília como ligação para visitar outras regiões, sobretudo no Sudeste e Nordeste. Os benefícios e ganho de capacidade proveniente do início das operações paralelas simultâneas independentes, somados à localização geográfica estratégica da capital poderão, enfim, alçar o Distrito Federal como um grande centro de distribuição de passageiros entre o Norte e o Sul do País, estimulando a concorrência entre os "novos" grandes aeroportos do País.

adaptação do texto publicado na página de internet "[Portal Brasil](#)"
(22 Junho 2015)