

AEROPORTOS DO BRASIL PARA A COPA DO MUNDO: MITOS E VERDADES

*Cláudio Jorge Pinto Alves
Instituto Tecnológico de Aeronáutica - Brasil
claudioj@ita.br*

Em 2010, três anos depois de anunciada a sede da Copa Mundial da FIFA no Brasil, a consultoria McKinsey elaborou um diagnóstico sobre a capacidade dos 20 principais aeroportos brasileiros, incluindo todos aqueles que apoiariam as 12 sedes do torneio. O relatório gerou grande preocupação principalmente com referência as principais portas de entrada no País, que apresentavam baixa oferta de nível de serviço. Muitas críticas foram divulgadas pela mídia quanto à lentidão nos processos de expansão a essa infraestrutura. Neste artigo são analisados o estágio atual (abril de 2014) e as perspectivas de desenvolvimento dos 15 aeroportos que atenderão às sedes do evento que se iniciam em junho, daqui a dois meses.

Foram avaliadas: as restrições de capacidade de pistas, a disponibilidade de espaços para estacionamento de aeronaves (pátios), a capacidade dos terminais de passageiros e as condições do acesso viário.

Em resumo, aeroportos que tiveram transferidos seu gerenciamento a grupos privados em 2012 (Guarulhos, Brasília e Viracopos) correram contra o tempo e seus gestores conseguirão entregar instalações renovadas antes do início do torneio. Aeroportos que se mantiveram sob administração da INFRAERO (empresa estatal) ou foram repassados à gestão privada em 2013 (Confins e Galeão), em sua maioria, iniciaram obras que ainda não terminaram. Os casos mais críticos são os dos aeroportos de Belo Horizonte/Confins, Cuiabá, Curitiba, Salvador, Porto Alegre e Fortaleza, cujas obras oficialmente não estarão prontas nem mesmo no decorrer desse ano. Apenas em duas capitais (Recife e Natal) seus aeroportos já estão preparados para receber o fluxo de visitantes durante o torneio. O novo aeroporto para Natal (São Gonçalo do Amarante) está em construção ainda que o antigo (Parnamirim) venha recebendo avaliações positivas dos seus usuários. O sistema viário do novo não ficará pronto. Esse é um dos casos mais curiosos que aconteceram no Brasil.

Nesse artigo são derrubados alguns mitos (problemas que não se concretizaram) mas se mostra que muitas oportunidades de melhoria foram desperdiçadas.

AEROPORTOS DO BRASIL PARA A COPA DO MUNDO: MITOS E VERDADES

Cláudio Jorge Pinto Alves
Instituto Tecnológico de Aeronáutica - Brasil

ANTECEDENTES

Um diagnóstico da situação aeroportuária no Brasil foi apresentado pela McKinsey em 2010, por solicitação do governo brasileiro, com o apoio do BNDES. Nesse relatório, os 15 aeroportos que atendem as 12 cidades sedes da Copa do Mundo de Futebol da FIFA 2014 foram estudados quanto às suas capacidades de pista, pátio de estacionamento de aeronaves e terminais de passageiros. Algumas observações também foram efetuadas com relação ao acesso viário dos mesmos, sob a hipótese de crescimento da demanda. De certa forma, um sinal amarelo foi apresentado. Pouco tempo restava para muitas necessidades que foram listadas.

A Figura 1, extraída do relatório da McKinsey, mostra componentes vermelhos (já saturados), amarelos (em vias de saturação) e verdes (adequados a demanda da ocasião).

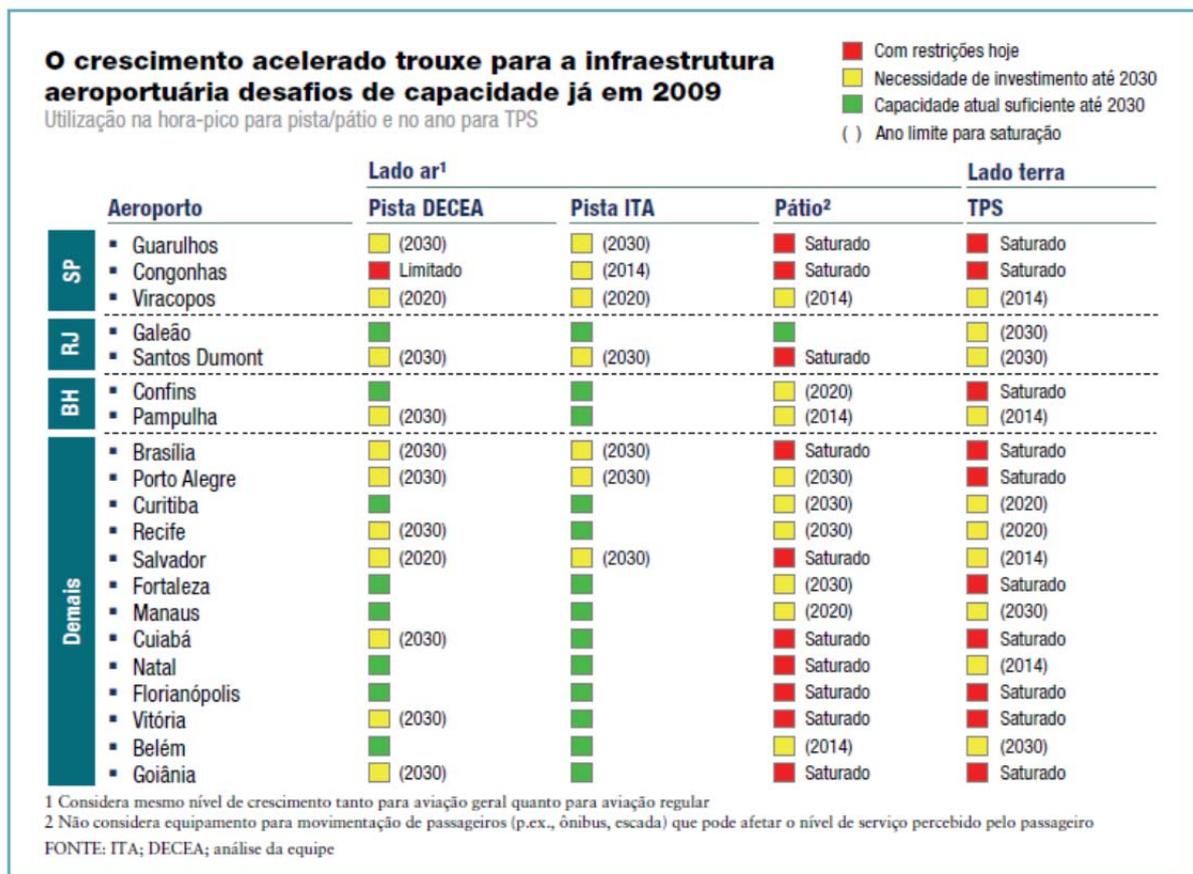


Figura 1 – Diagnóstico em 2009 (McKinsey, 2010)

Nesse quadro revelavam-se, para os “amarelos” a época provável da saturação do componente.

Em resumo, a situação das pistas em operação mostrava-se favorável, porém as capacidades de pátio e terminais eram, na maioria, preocupantes. Quatro anos se passaram e constatou-se que as previsões de demanda não bateram com a realidade, e o pior, é que a demanda real subiu bem mais acentuadamente do que o previsto. Logo saturações puderam acontecer bem antes do previsto.

Diante desse quadro é que a decisão de passar a gestão de alguns aeroportos à Iniciativa Privada foi tomada. Havia uma certeza: a burocracia estatal não permitiria à INFRAERO, administradora dos maiores aeroportos do País, o fôlego para expandir as instalações aeroportuárias como se precisava e num tempo tão curto. Então, o processo de concessão da gestão aeroportuária a grupos privados, sem as amarras do Poder Público, foi desenhado e posto em prática.

Em 2012, após toda uma longa tramitação: os aeroportos de Guarulhos, o maior do Brasil, o de Brasília e o de Campinas/Viracopos tiveram suas gestões transferidas à Iniciativa Privada. A adequação dos mesmos à demanda passou a ser responsabilidade desses grupos com elevadas multas em caso de insucesso, assim como, com o bônus de receber os recursos decorrentes das cobranças das taxas e tarifas pertinentes ao ambiente aeroportuário. A GRU Airport (com apoio da ACSA sul-africana) ficou com Guarulhos, a Inframérica (com apoio da Corporación América argentina) com Brasília e o novo de Natal (São Gonçalo do Amarante), a Viracopos Brasil (com o apoio da Egis francesa, que tinha o aeroporto de Nicósia em Chipre o seu principal trunfo no currículo) com o de Campinas. Esse resultado, a princípio, causou surpresa. Não eram empresas que detinham fama de contarem com larga experiência internacional em grandes aeroportos.

Em 2013, depois de alguns ajustes no processo licitatório, exigindo experiência em aeroportos de grande porte, foi realizada nova rodada de transferência e os aeroportos do Rio/Galeão foi levado por um consórcio que tem no seu currículo o Aeroporto Internacional de Changi em Singapura, considerado o melhor do mundo, e o de Belo Horizonte/Confins por um consórcio com experiência no Aeroporto Internacional de Munique, na Alemanha. De fato, para 2014, pouco poderá ser observado o quadro das obras que marcham, ou melhor, se arrastam nesses dois aeroportos.

Os resultados desse estudo mostram diagnósticos distintos entre a situação dos aeroportos concessionados à Iniciativa Privada desde 2012 (Guarulhos, Viracopos e Brasília) e dos demais aeroportos que se mantiveram sob gestão estatal. É nítida a diferença de velocidade na evolução das obras programadas nos dois grupos.

Na Tabela 1 estão ranqueados os 10 aeroportos com maior movimento em 2013. Hoje, praticamente os 6 maiores aeroportos em movimento de passageiros passaram para a gestão da Iniciativa Privada (exceto Congonhas).

Tabela 1 – Movimento nos aeroportos do Brasil em 2013

Rank	Aeroporto	Mov (mil)	Aeroporto	Pax (Milhões)
1	Guarulhos	284	Guarulhos	36
2	Congonhas	209	Galeão	17
3	Brasília	190	Congonhas	17
4	Galeão	143	Brasília	16
5	Campo de Marte	135	Confins	10
6	Viracopos	127	Viracopos	9
7	Santos Dumont	127	Santos Dumont	9
8	Confins	109	Salvador	8
9	Salvador	107	Porto Alegre	8
10	Porto Alegre	94	Recife	7

SITUAÇÃO DAS PISTAS

Todos os principais aeroportos das cidades sede do Mundial dispõem de pistas com comprimento superior a 2000m. De fato, as empresas aéreas pleiteiam maiores comprimentos de pistas para os aeroportos de Curitiba e Porto Alegre para que seus aviões cargueiros efetuem ligações de longa distância. Para os voos comerciais regulares não existem restrições desse requisito para os maiores aeroportos de cada cidade. Tanto São Paulo, com Congonhas, Rio de Janeiro, com Santos Dumont, como Belo Horizonte, com Pampulha, dispõem de aeroportos centrais com papel secundário. Nos 3 casos, são aeroportos com pistas curtas e que apresentam restrições operacionais para aeronaves de porte superior a classe C da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional).

Observa-se, nos momentos de maior demanda, restrições impostas pelos órgãos de controle do espaço aéreo, nas áreas terminais decorrentes, na maioria das vezes, pelas limitações de espaço em solo nos aeroportos. Nos meses de fevereiro e março, principalmente em Guarulhos e Brasília, alguns voos permaneceram longos períodos de tempo nas pistas de taxi, aguardando liberação de posições no pátio. Por vezes foram mais de 60 minutos que os passageiros ficaram retidos dentro da aeronave. Alegou-se que tal inconveniente se deveu às obras nesses aeroportos. De fato, algum desequilíbrio ocorreu entre voos liberados e capacidade efetiva dos pátios nesses aeroportos.

O resultado, nesse quesito, pistas de pouso e decolagem, é que a capacidade de operação desse componente ainda é superior à demanda. Outros subsistemas do aeroporto atuam como limitante. O resultado observado na Tabela 1 do estudo elaborado em 2009 se manteve para 2014. Congonhas, o segundo aeroporto de São Paulo com forte atuação na ponte aérea São Paulo-Rio e suas restrições de operação noturna, continua como uma exceção.

Os cálculos de capacidade de pistas foram baseados nos modelos da FAA.

SITUAÇÃO DOS PÁTIOS

Aqui estão localizados os principais gargalos. Afinal é possível conviver com um nível de conforto mais baixo nos terminais de passageiros (ainda que não desejável), mas as áreas para estacionar uma aeronave não tem como serem reduzidas. Ou tem-se espaço (vagas para as aeronaves) ou não se tem. Lógico que medidas pontuais são possíveis e estão sendo planejadas para os momentos mais críticos: aeronave descarregar os passageiros num aeroporto e voar vazia para um “aeroporto-garagem”, por exemplo. Autoridades brasileiras já fizeram um levantamento de todas as áreas passíveis, para pernoite ou estadia, de aeronaves que se movimentarem por Galeão e por Guarulhos, as duas principais portas de entrada do País.

A expansão dos pátios não foi amplamente implementada. Os pátios assinalados como restritos em 2010 no estudo da McKinsey praticamente continuam na lista. Os destaques foram: a ampliação das áreas para aeronaves em Fortaleza, Salvador e os novos pátios, ainda em construção, de Guarulhos e Viracopos. Muita controvérsia quanto à situação de Brasília, um hub nacional. Isto é, um centro de conexões de voos que exige, em alguns momentos, muitas vagas simultâneas para a operação das transferências dos passageiros entre aeronaves. Ainda que tenham sido criadas no projeto mais vagas dotadas de pontes de embarque, o total de vagas disponíveis para a operação simultânea cresceu pouco.

Manaus, Recife e Porto Alegre não devem ter problemas com a demanda na Copa. Curitiba e Cuiabá, em obras que não se concluem há vários anos, são pátios limitados. Assim como os de Congonhas e Santos Dumont, aeroportos urbanos, nas duas maiores cidades do Brasil.

Para a avaliação da capacidade do pátio de aeronaves foi empregado o modelo adotado no estudo da McKinsey (2010).

SITUAÇÃO DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS

Nesse requisito fica muito clara a diferença entre os aeroportos que foram cedidos à Iniciativa Privada e os que permanecem com a INFRAERO. Guarulhos com seu moderno Terminal 3 (para voos internacionais) capacitado a operar aeronaves como

o A380, sendo inaugurado em final de maio desse ano, confirma o resultado satisfatório da decisão de concessão. Da mesma forma, o novo terminal de Viracopos, com inauguração prevista para início de junho, apresenta uma nova imagem de moderno ambiente aeroportuário que os brasileiros apenas podiam sentir em alguns aeroportos de outros países. O reformado terminal de Brasília, com inauguração prevista antes do início do torneio, também se caracteriza por uma arquitetura aberta e flexível que oferece um nível de conforto nunca antes experimentado em aeroportos brasileiros.

Quanto aos demais aeroportos, administrados pela INFRAERO, tem-se uma situação favorável apenas em Recife, com instalações recentemente modernizadas e que aceitam pequenos acúmulos de demanda. Arquitetonicamente o resultado das obras no terminal de Recife mereceu destaque.

Fortaleza, uma cidade turística por natureza e praias, é um exemplo de obra que evolui tão lentamente que não se completa. O governo decidiu por instalações provisórias para se amenizar o problema de espaços. O legado da Copa, infelizmente, não se concretizou nessa aprazível cidade nordestina. As obras em Salvador, Curitiba e Porto Alegre não ficarão prontas até o início do torneio, porém, ainda que espartanas, as áreas disponíveis não devem trazer grandes transtornos aos fluxos de passageiros.

Cuiabá, em obras desde 2009, também não terá seu terminal concluído até a Copa de 2014, alguns críticos brincam que nem na Copa da Rússia daqui a 4 anos...

Manaus passou por uma sensível revolução arquitetônica. O sofrimento dos passageiros nesses quatro últimos anos com operações e obras simultâneas ainda não teve fim. O sonho de se ter um terminal adequado para a região parece já estar com data marcada.

Já os terminais de Santos Dumont e de Congonhas, sob determinados aspectos, estão adequados. Seus passageiros, em sua maioria viajando por motivos profissionais, não passam muito tempo no interior dos terminais. Portam pouca ou nenhuma bagagem. A localização desses aeroportos na malha urbana consiste no maior mérito.

Quanto a Confins, recentemente passado para a gestão privada, não poderá sentir os efeitos desse fato. Por sinal, a INFRAERO não conseguiu realizar as licitações para a construção de um segundo terminal e teve de apelar para uma solução provisória.

Já no caso do Galeão, o andamento das obras continuou muito lento e, apesar dos espaços disponíveis, trata-se do terminal com maior área construída no Brasil, apresenta deficiências mais associadas à manutenção e ao seu gerenciamento. Espera-se que tais deficiências sejam superadas com sua nova administração.

Para avaliação da capacidade dos terminais foi empregado o modelo preconizado pela IATA.

SITUAÇÃO DO ACESSO VIARIO

Infelizmente, muito pouco foi concretizado em relação à acessibilidade terrestre aos aeroportos no Brasil. Foram planejados: linhas de metrô, mon trilhos e oferta de transporte público mais variada.

O destaque positivo está no Rio de Janeiro, que se prepara igualmente para os Jogos Olímpicos de 2016, com o BRT chegando até o Galeão. Em Guarulhos, a extensão do metropolitano ou a chegada de ferrovia está planejada mas de fato ainda está no papel. O mon trilho ligando Congonhas à rede do metropolitano está se concretizando mas não estará pronta até o início da Copa. A ligação férrea até o terminal de Porto Alegre está em fase experimental.

Nos demais: trem para Cuiabá, metrô de Salvador, mon trilho de Brasília, trem para Confins formam uma lista de planos que chegaram até a licitação da obra ou foram abortados antes mesmo dessa fase. Essa é uma das principais reclamações dos brasileiros: as obras de mobilidade urbana, que consistiriam no principal legado da realização da Copa no Brasil, que não se concretizaram.

Uma das mais curiosas situações é a que se observa com a construção do novo aeroporto para Natal, em São Gonçalo do Amarante. As obras estão sendo levadas a cabo pelo Consórcio Inframérica. O terminal está quase pronto mas o acesso viário, de incumbência do governo estadual, está com suas obras muito atrasadas, com possível inviabilização de abertura do aeroporto antes do início do evento. Muitos questionaram a necessidade da construção desse segundo aeroporto para Natal. O primeiro, localizado em Parnamirim, compartilhado com uma Base Militar, tem obtido avaliação positiva dos seus usuários nas pesquisas que se realizam desde o final de 2012, em todos os aeroportos das cidades-sede.

CONCLUSÕES

Não há dúvidas que a gestão privada viabilizou que os aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília se adequassem rapidamente, mesmo em cima da hora do grande evento.

A demora em se fazer o mesmo processo para Confins e Galeão, prejudicou o andamento das expansões necessárias, principalmente no terminal mineiro.

Excetuando Recife e o de Natal, todas as demais obras não estarão concluídas de forma integral em junho de 2014. O maior atraso, em Fortaleza, teve sua conclusão postergada para 2016!

Em resumo, não existem problemas de capacidade de pistas. O que se tem instalado é compatível com a demanda esperada. Já os pátios de aeronaves e os terminais de passageiros deverão merecer um gerenciamento cuidadoso para que atrasos não comprometam a operação do sistema. Empresas de ônibus já se prepararam para oferecer melhores serviços como alternativa, caso o modal aéreo passe a comprometer. Mas as distâncias são grandes e as estradas também têm suas limitações. O acesso viário aos aeroportos não incentiva, na maioria dos casos, o uso do transporte público.

No quadro resumo da Tabela 2 se procura antecipar a situação de cada aeroporto, por sistema analisado, no período da copa do Mundo da FIFA 2014. A legenda seria: Verde – condição satisfatória/previsão de obras concluídas; Amarelo – situação problemática devido a não conclusão de obras; Laranja – situação desfavorável sem previsão de obras no curto prazo. Vermelho – caso crítico sem previsão de obras no médio prazo. Situação favorável é quando a capacidade implantada é maior do que a demanda projetada.

Tabela 2 – Situação dos Aeroportos para a Copa do Mundo da FIFA 2014

Cidade	Aeroporto	Pista	Pátio	Terminal	Acesso
Manaus	Manaus	Verde	Verde	Amarelo	Laranja
Fortaleza	Fortaleza	Verde	Verde	Amarelo	Verde
Natal	São Gonçalo	Verde	Verde	Verde	Laranja
Natal	Parnamirim	Verde	Verde	Verde	Verde
Recife	Recife	Verde	Verde	Verde	Verde
Salvador	Salvador	Verde	Verde	Amarelo	Laranja
Cuiabá	Cuiabá	Verde	Laranja	Amarelo	Laranja
Brasília	Brasília	Verde	Laranja	Verde	Verde
Belo Horizonte	Confins	Verde	Verde	Amarelo	Laranja
Belo Horizonte	Pampulha	Vermelho	Laranja	Laranja	Verde
Rio de Janeiro	Galeão	Verde	Verde	Verde	Verde
Rio de Janeiro	Santos Dumont	Laranja	Vermelho	Laranja	Verde
São Paulo	Guarulhos	Verde	Verde	Verde	Laranja
São Paulo	Viracopos	Verde	Verde	Verde	Vermelho
São Paulo	Congonhas	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde
Curitiba	Curitiba	Verde	Amarelo	Amarelo	Laranja
Porto Alegre	Porto Alegre	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde

Mas a expectativa, como já aconteceu em eventos anteriores em outros países (Copa do Mundo ou Olimpíadas) é que a demanda durante os Jogos se restrinja a movimentação de equipes, profissionais da mídia e torcedores. Reduzindo-se a frequência de voos com seus passageiros usuais.

As autoridades governamentais já definiram esquemas e planos específicos para a operação dos aeroportos, em cada sede, durante a realização do torneio. A

expectativa de serem implantadas obras de infraestrutura que seriam deixadas como legado não foi realmente satisfeita. Mas os temores de colapso no sistema aeroportuário parecem ser exagerados.

Que venham os jogos, de preferência com uma inesquecível final dentre latinoamericanos!

Referência Básica

MCKINSEY (2010) Estudo do setor do transporte aéreo do Brasil: Relatório consolidado. Rio de Janeiro (ISBN 978-85-63579-00-3)