

ELEFANTES BRANCOS DE NOVO ?

Claudio Jorge Pinto Alves

Pedro Henrique Rodrigues da Mota

INTRODUÇÃO

Paul Willis na revista *Passenger Terminal World* em sua edição de julho de 2015 (*Running on empty*), trata da situação de aeroportos que, depois de receberem investimentos para a realização de suas atividades, tornaram-se elefantes brancos.

Destaca-se inicialmente a situação do aeroporto indiano da cidade histórica de Jaisalmer. Aberto em 2013 acoplado a uma base aérea, custou US\$17 milhões e tem capacidade para operar três aviões de 180 passageiros com um fluxo anual de 300.000 passageiros. A obra, que foi justificada pelo crescimento dos voos *low-cost* na Índia, no entanto, sequer viu algum passageiro utilizar sua estrutura e atualmente o aeroporto se encontra abandonado.

A justificativa da Autoridade Aeroportuária Indiana (AAI, em inglês) foi a de que iriam ser construídos pelo menos 50 aeroportos em cidades como Jaisalmer porque se esperava uma ascensão de companhias aéreas de baixo custo que objetivavam adquirir experiência no cenário doméstico para, assim, obter permissão governamental para entrar nas rotas internacionais.

A experiência em Jaisalmer, entretanto, não foi única. A AAI investiu, desde 2009, mais de US\$50 milhões em oito aeroportos que nunca tiveram voos regulares. Atribui-se a essa postura a ideia de que o órgão se preocupa mais com questões políticas do que com a sustentabilidade econômica do negócio, fato evidenciado pela promessa de investimentos de US\$413 milhões por parte do governo indiano para a construção de quatro aeroportos numa região em que ocorrerá eleições.

O problema, no entanto, não só ocorre na Índia. Na Espanha tem-se dois casos de aeroportos cujos investimentos não foram bem justificados. O de Ciudad Real, aberto em 2008 a 150 milhas de Madri, foi projetado como alternativa ao Aeroporto Internacional de Barajas na capital, custou US\$1,1 bilhão e foi fechado em 2012 sem ter atendido a nenhum passageiro. O aeroporto de Castellon, por outro lado, utilizou US\$340 mil para a construção de uma estátua em sua entrada.

Embora o insucesso do aeroporto Ciudad Real evidencie o mau uso do dinheiro público, não foi só por causa disto que deixou de funcionar. A demora na construção da obra e a situação econômica permitiram que companhias aéreas que operariam no novo aeroporto realizassem suas operações no próprio aeroporto de Barajas.

Aeroportos fantasmas ou aeroportos subutilizados tornaram-se problemas globais. De acordo com o Conselho Internacional de Aeroportos (ACI), 69% dos aeroportos do mundo operam com prejuízo.

Outro exemplo é o aeroporto Mattala-Rajapaksa, no Sri Lanka. Operado por apenas uma companhia com alguns voos semanais, a maioria dos trabalhadores permanecem ociosos e os terminais vazios são utilizados por fazendeiros de arroz locais.

Na Europa, um estudo da Corte Europeia de Auditores (ECA) encontrou diversos aeroportos que geram prejuízos. De 20 obras estudadas que receberam ajuda da União Europeia para melhorias, 7 se mostraram economicamente insustentáveis.

O fato comum entre eles é que todos são centros regionais com uma movimentação anual menor do que 200.000 passageiros. Segundo o especialista David Bentley, uma movimentação menor do que 1 milhão de passageiros/ano torna inviável operações aeroportuárias lucrativas.

Os 20 aeroportos auditados foram estudados em países bastante atingidos pela crise econômica de 2008. No entanto, associar a ideia do insucesso das obras exclusivamente pelo efeito da crise é algo rejeitado pelos auditores, visto que houve incremento no tráfego aéreo assim como também houve compensação dos prejuízos nos momentos mais difíceis.

O caso indiano é o mesmo. O número de voos nacionais aumentou, só que mesmo assim os aeroportos citados continuaram inutilizados. Tal fato pode ser justificado pelo estudo inadequado da demanda.

Na Europa, a ECA analisa que 12 dos aeroportos analisados superestimaram a demanda de passageiros e que existe um alto risco de não existir retorno financeiro em muitos aeroportos, especialmente nos menores.

Não é claro dizer como a previsão excessivamente otimista foi decisiva no insucesso dos aeroportos citados. O que ficou clara foi a não atratividade para as companhias aéreas lá operarem.

Desse modo, mesmo com uma boa gestão pode ser difícil atrair empresas aéreas. Muitos aeroportos têm de arcar com custos de marketing; têm de fornecer incentivos para o uso das pistas ou até mesmo têm de cobrir eventuais perdas das companhias aéreas.

SITUAÇÃO NO BRASIL

No Brasil, na década de 70, mais especificamente em 7 de janeiro de 1976 foi instituído pela Portaria nº22 do então Ministério da Aeronáutica oSITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional) que contemplava vários objetivos, dentro os quais: fortalecer a nascente indústria aeronáutica no Brasil e dar acesso ao modal aéreo para regiões carentes desse transporte.O País foi dividido em 5 regiões que foram destinadas a 5 empresas aéreas para prestar o serviço, então sem concorrência: TAM (sudeste), TABA (norte), Nordeste (nordeste), Rio-Sul (sul) e VOTEC (centro-oeste). Com a progressiva desregulamentação do setor aéreo e, normalmente por interesse das próprias empresas aéreas, o sistema foi sendo desvirtuado. Das 99 cidades atendidas em 1982, quatro anos depois, 23 já seriam riscadas do mapa. Na década de 90 restavam apenas duas dessas companhias iniciais em operação: TAM e Rio-Sul, sendo que a primeira se transformou numa empresa nacional de peso no final do século passado. Algumas sofreram intervenções e, posteriormente, foram absorvidas.

Em 2015 o mercado doméstico do transporte aéreo comercial no Brasil se dividiu entre TAM e Gol com cerca de 36% do *market-share* cada uma, Azul com 21% e Avianca com 7%.

Lançado em 2012 pelo Governo Federal oPlano de Desenvolvimento da Aviação Regional(PDAR) previu o desenvolvimento de 270 aeroportos para apoio à Aviação Regional. O investimento previsto foi de cerca de 7,3 bilhões de reais! De fato, não há uma definição aceita internacionalmente para o que seja aviação regional. Encontram-se na literatura associações

com: aeronaves com menos de 100 assentos, rotas que promovam ligações dentre pequenos aeroportos ou desses a aeroportos centrais (*hubs*), empresas aéreas que se restringem a operação em aeroportos de pequeno porte, aeroportos com movimentações anuais que não ultrapassem uma determinada porcentagem das operações aéreas anuais efetuadas no país. O PDAR foi incluído em 2014 no Programa de Investimento em Logística (PIL). São 67 localidades na Região Norte (R\$1,7bi), 64 na Região Nordeste (R\$2,1bi), 65 na Região Sudeste (R\$1,6bi), 43 na Região Sul (R\$1bi) e 31 na Região Centro-Oeste (R\$0,9bi).

A escolha dos sítios inicialmente foi baseada em critérios técnicos como: PIB, população, distância de outros aeroportos etc. No entanto, depois da realização de reuniões com representantes de cada estado brasileiro, onde se discutiam outros quesitos que contribuem na necessidade de se dispor de acessibilidade aérea, foram incluídas localidades que não preenchiam nenhum dos requisitos previamente estabelecidos: prevaleceram os critérios políticos.

Alguns sítios, que já dispunham de aeroportos construídos recentemente ou que passaram por expansões recentes também foram incorporados a lista com 270 localidades.

Neste artigo são detalhados 5 desses que já se encontram operacionais: Aracati (CE), Parnaíba (PI), Goianá (MG), Forquilha (SC) e São Raimundo Nonato (PI).

ARACATI

O Aeroporto Dragão do Mar localizado às margens da estrada estadual CE-040, com sigla da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) SNAT, foi inaugurado em agosto de 2012 com uma pista de 1.800 m por 30 m de largura. Sua homologação ao tráfego aéreo pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) deu-se em maio de 2014. Serve ao município de Aracati que abriga um dos principais cartões-postais do nordeste brasileiro, a praia de Canoa Quebrada. A sede do município fica a 150 km de Fortaleza e tem uma população de pouco mais de 80.000 habitantes. Foram investidos R\$36 milhões na construção do aeroporto. A infraestrutura permite a operação de aeronaves de grande porte (B737 ou A320 sem restrições) e por enquanto, até 2015, nenhuma companhia aérea teve interesse em operar regularmente para o aeroporto. É utilizado por pequenos jatos executivos e táxis aéreos.



Figura 1 – Aeroporto Dragão do Mar (Fonte: Google Earth)

PARNAÍBA

O Aeroporto Internacional Prefeito Dr. João Silva Filho (SBPB na OACI e PHB na IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo) está localizado nas margens da rodovia BR 343, a 8 km do centro de Parnaíba, segunda cidade do Piauí, com cerca de 150.000 habitantes. Dista 330 km da capital, Teresina, mas foi denominado como a Porta da Rota das Emoções, por servir a Camocim e Jericoacoara no Ceará, as regiões do Delta do Parnaíba e dos Lençóis Maranhenses.

Inaugurado em 1971, em 2003 passou a ter a designação de aeroporto internacional, único no estado, e em 2004 passou a ser gerenciado pela INFRAERO, empresa que administrava à época os principais aeroportos brasileiros. Em 2010 recebeu autorização para realização de voos noturnos e ampliações recentes foram realizadas nas pistas e pátios de aeronaves. Várias empresas aéreas, inclusive jatos charters internacionais já foram realizados, porém, em 2015 apenas um voo diário se utiliza das instalações ligando a Teresina ou Fortaleza. Trata-se de mais um aeroporto deficitário da rede INFRAERO. Em 2015 foram 17.976 passageiros, enquanto em 2014 foram 18.382, a movimentação caiu!



Figura 2 – Aeroporto de Parnaíba (Fonte: Google Earth)

GOIANÁ

O Aeroporto Internacional Presidente Itamar Franco (SBZM segundo a OACI e IZA conforme a IATA) é também conhecido como Aeroporto Regional da Zona da Mata localiza-se a 46 km da cidade de Juiz de Fora. Trata-se da segunda maior infraestrutura aeroportuária do estado com uma pista de 2.540 m de extensão a 411 m de altitude.

Sua construção foi anunciada em 2001 e suas obras inauguradas em 2005. Mas somente em agosto de 2011 o aeroporto foi inaugurado oficialmente após um investimento de mais de R\$100 milhões. Seu principal problema são os acessos. Mais de R\$50 milhões foram investidos para construção de estrada pavimentada que propiciasse a solução desse problema. Em 2014 a empresa aérea Azul transferiu seus voos do Aeroporto da Serrinha, localizado dentro da cidade de Juiz de Fora e com restrições operacionais, para Goianá.

Em 2015 são realizados 3 voos diários da Azul para Viracopos, seu *hub* nacional, e um voo da empresa Gol para Confins.

Já o Aeroporto da Serrinha (SBJF pela OACI e JDF pela IATA), inaugurado em 1954, com 1.535 m de extensão de pista e localizado numa altitude de 911 m, é hoje sede de aeroclube, administrado pelo SINART e desde 2014 sem receber voos regulares.



Figura 3 – Aeroporto de Goianá (Fonte: Google Earth)

FORQUILHINHA

O Aeroporto Diomício Freitas (SBCM pela OACI e CCM pela IATA) atende a Criciúma e Forquilha no sul do estado de Santa Catarina. Aberto em 1979, o aeroporto, a partir de 2006, passou a ser administrado pela INFRAERO. Criciúma está a 200 km de Florianópolis e conta com uma população estimada de 207.000 habitantes (2015). O aeroporto possui uma pista com 1.491 m de extensão e um terminal de passageiros com mais de 500 m².

Essa infraestrutura recebe diariamente dois voos da Azul com destino a Campinas, seu *hub* nacional. Foram investidos, nos últimos anos pelo Governo do Estado, cerca de R\$8 milhões para melhorias no aeroporto.



Figura 4 – Aeroporto de Forquilha (Fonte: Google Earth)

SERRA DA CAPIVARA

No sul do Piauí, numa região com escassa infraestrutura rodoviária, está instalado o Parque Nacional da Serra da Capivara, trata-se de um sítio arqueológico dos mais importantes no País. E com tal justificativa, por 12 anos e com o apoio do Ministério do Turismo, foram investidos R\$18 milhões para se construir um aeroporto internacional que facilitasse o acesso de visitantes ao parque. Finalmente o aeroporto foi inaugurado em novembro de 2015, distante 350 km do aeroporto de Petrolina, o mais próximo do local. De início contava-se com 270 funcionários mas a média de 80 passageiros ao mês em 25 pousos mensais, obrigou a administração, após quatro meses, reduzir o quadro de pessoal para 40 profissionais visando reduzir os prejuízos operacionais. Apesar das muitas iniciativas em facilitar a entrada em operação de voos regulares, as empresas aéreas, após suas análises, não tiveram interesse e, até hoje, o aeroporto não movimentou nenhum voo em caráter regular.

PARA PENSAR

Os exemplos pululam no cenário externo e interno. Sonhos e anseios de comunidades ou seus administradores tendem a criar infraestruturas que não se sustentam. Pesadelos sem donos. Recursos desperdiçados ou mal empregados. Falta de planejamento ou de critérios. Desconhecimento na maioria das vezes. Em alguns casos a hipótese da infraestrutura gerar a demanda não se concretiza. Mudanças no cenário também afetam dramaticamente os acontecimentos. Empresas aéreas que alteram seus planos de expansão ou de operação. Enfim, muitas justificativas.

O Brasil está no momento difícil em que 270 localidades poderiam receber investimentos para sediar aeroportos que se integrem a malha da Aviação Regional. É um quantitativo muito grande para um modal com potencial de crescimento, visto o que se sucede nos Estados Unidos, por exemplo. Mas as empresas aéreas brasileiras mostram sinais de grande dificuldade para suas manutenções. Pergunta-se então quem iria operar nesses aeroportos? Estaríamos criando novos “elefantes brancos”? Dessa vez, a crise não vai deixar.