

A privatização como solução da infraestrutura dos aeroportos brasileiros

Aluno: Philippe Matheus Freitas e Silva

Orientador: Luís Henrique Santos

Resumo

A aviação cresce a passos largos em todo o mundo, cada vez mais as pessoas precisam se deslocar de um ponto ao outro de forma rápida e segura. A situação no Brasil não é diferente, ainda que o país tenha atravessado uma crise recentemente os números da aviação nacional são surpreendentes e crescem de forma vertiginosa quando comparados com anos anteriores. Segundo a ABEAR (Associação Brasileira de Empresas Aéreas), 89,9 milhões de pessoas utilizaram o transporte aéreo no Brasil em 2017, número este que é 2,72% maior que o ano de 2016, onde foram transportados 87,5 milhões de passageiros. Sendo assim, o mercado conseguiu recuperar 2,5 milhões dos 7,2 milhões de passageiros que deixaram de usar o transporte aéreo em 2016 em relação ao ano de 2015. Para que a aviação cresça e se desenvolva de forma segura e sustentável é necessário que a infraestrutura aeroportuária acompanhe este crescimento, diante deste problema iniciou-se entre 2011 e 2013 a privatização dos principais aeroportos, esta estratégia foi apontada como solução dos problemas de saturação e infraestrutura dos aeroportos brasileiros.

Palavras chave: Aviação. Infraestrutura. Aeroportos. Privatização

1. Introdução

No Brasil temos a INFRAERO como responsável por administrar a maior parte dos aeroportos, são aproximadamente 50 aeródromos sob sua responsabilidade que, na maioria dos casos, possuem infraestrutura precária ou saturada. Como solução deste gargalo o governo brasileiro tomou a decisão de privatizar alguns dos principais aeroportos brasileiros, este processo começou entre 2011 e 2013 e a partir de então foi possível perceber uma significativa melhoria dos mesmos no que diz respeito a infraestrutura.

Em 2012 Guarulhos e Viracopos, dois dos principais aeroportos do país, foram concedidos à iniciativa privada. Até o ano de 2012 o aeroporto de Guarulhos

concentrava toda a sua operação em apenas dois terminais antigos e ultrapassados para a demanda da época. Já o aeroporto de Viracopos, subutilizado até o ano de 2008, viu seu movimento saltar de 1,08 milhão de passageiros em 2008, para 8,8 milhões de passageiros em 2012. Este salto na movimentação foi ocasionado pelo início das operações da AZUL Linhas Aéreas, que escolheu o aeroporto para ser o seu principal hub.

Movimentação de Passageiros GRU e VCP 2008 e 2012					
GRU			VCP		
2008	2012	Variação	2008	2012	Variação
20.393.165	32.777.330	16%	1.080.000	8.800.000	814,90%

Fonte: Infraero e Anuário ANAC

Com a concessão dos dois aeroportos e a demanda de passageiros aumentando estes receberam significativas melhorias. Guarulhos ganhou novas posições de aeronaves, um terminal novo para voos internacionais, entre outras melhorias. Viracopos, que até então mantinha todas as suas operações em posições remotas, ganhou um novo terminal e novas posições de atendimento. Estas intervenções possibilitaram a expansão das operações nos dois aeroportos sem que houvesse um gargalo e consequente saturação dos mesmos.

Um dos maiores exemplos de saturação é o aeroporto de Congonhas em São Paulo que processou em 2016 20.560.931 passageiros, mas tem sua capacidade estimada em 17.000.000 de passageiros por ano, ou seja, passaram pelo terminal 3.560.931 passageiros a mais do que a capacidade máxima dele no ano de 2016, fazendo com que o terminal movimentasse naquele ano 21% passageiros a mais do que a sua capacidade. Com esta saturação dos aeroportos começam vários problemas e estes impactam diretamente na operação regular do transporte aéreo brasileiro, e é para resolver este gargalo que o governo decidiu passar a gestão dos principais aeroportos brasileiros para a iniciativa privada.

Com o início do processo de privatização percebeu-se uma significativa melhora nos aeroportos, somando os investimentos é possível afirmar que bilhões de

reais foram investidos em melhoria de terminais, pátios, pistas e, é claro, na segurança das operações. Todo este investimento em infraestrutura gerou benefícios diretos aos usuários e trabalhadores do setor aéreo, mas, com a crise que o Brasil atravessou em meados de 2015/2016 a estimativa de demanda de alguns aeroportos não se concretizou e, em alguns casos, concessionárias alegaram prejuízos e tentaram desfazer o processo de concessão, como aconteceu com a Aeroportos Brasil, concessionária que administra o aeroporto de Viracopos (VCP) em Campinas.

Aeroporto	Investimento
Guarulhos	R\$ 3,9 bilhões
Viracopos	R\$ 3 bilhões
Galeão	R\$ 2 bilhões
Brasília	R\$ 1,2 bilhões

Fonte: Folha de São Paulo

Para efeito de comparação entre os anos de 2003 e 2011 o setor público investiu R\$ 7,351 bilhões de reais em melhorias nos aeroportos, valor infinitamente menor do que o verificado após as concessões. Compreende-se, então, que a privatização dos aeroportos trouxe vários benefícios e tem sido fundamental para a melhoria da infraestrutura dos principais aeroportos, mas alguns pontos foram fatores determinantes para o insucesso de algumas concessões como, por exemplo, a estimativa de aumento da demanda que não se concretizou. Como maior exemplo temos o aeroporto de Viracopos, onde a concessionária alega constantes prejuízos e tenta devolver o aeroporto ao setor público.



Fonte: Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos

2. Referencial Teórico

2.1 Histórico da aviação brasileira

“A velocidade dos investimentos em infraestrutura foi muito menor do que a expansão do mercado consumidor. Os aeroportos concedidos estão recuperando a defasagem, mas é preciso seguir com novas concessões, renovar e ampliar os aeródromos públicos para garantir a qualidade da prestação dos serviços e o aumento da eficiência operacional” (ABEAR. 2018).

Para entendermos o processo de privatização dos aeroportos brasileiros é preciso saber como se desenvolveu a aviação no Brasil. Historicamente falando a aviação comercial começou a se desenvolver e profissionalizar após a 2ª Guerra Mundial, no período pós guerra foi realizada a Convenção de Chicago em 1944 com o objetivo de estabelecer padrões para a aviação comercial, com ela foi criada a ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), com sede em Montreal e que possui atualmente 192 países signatários, inclusive o Brasil.¹

A partir deste período a aviação começou a se desenvolver em todo o mundo, ainda que com números bem mais tímidos que os atuais. No Brasil, durante as décadas seguintes o transporte aéreo seguiu a mesma linha e foi se desenvolvendo, todas as áreas permaneceram subordinadas aos militares: controle do espaço aéreo e proteção do voo, por meio do DECEA; a INFRAERO ficou responsável pela infraestrutura aeroportuária; a regulação e fiscalização foi designada para o antigo DAC (Departamento de Aviação Civil).²

Até meados dos anos 90 a aviação civil era extremamente regulada pelo governo e poucas pessoas podiam voar, seja pelo custo dos bilhetes ou pela infraestrutura que não permitia operações em todas as áreas do país. A partir de então começou-se um processo de desregulamentação e de liberdade tarifária, este processo se tornou mais visível para a população brasileira com a entrada da GOL no mercado brasileiro em janeiro de 2001. A empresa veio com uma proposta diferenciada de serviços simples e tarifas baixas, isto fez com que pessoas que antes só podiam viajar de ônibus comesçassem a usar o avião como

meio de transporte e, é claro, incomodou as veteranas do mercado: VARIG, TAM, VASP e Transbrasil.

Com um modelo de gestão e operacional mais moderno e enxuto a GOL foi conquistando espaço e as veteranas foram agonizando até a falência, como aconteceu com Transbrasil (2001), VASP (2005) e VARIG (2007). Criou-se um duopólio na aviação nacional onde GOL e TAM representavam cerca de 85% do mercado nacional: “A TAM garantiu a liderança do mercado, com 43% de participação, seguida pela GOL, com 41%...” (OZIRES SILVA, 2010).³

A partir da entrada da GOL no mercado em 2001 o número de passageiros transportados cresceu exponencialmente, fruto da liberdade tarifária e de um modelo de negócios que permitia cobrar menos por bilhete e, como consequência, tornava o transporte aéreo acessível a uma parte da população que antes não podia voar. Segundo a CNT (Confederação Nacional de Transporte) o número de passageiros transportados por via aérea no Brasil entre 2000 e 2014 cresceu 210%.

Segundo o anuário de 2017 divulgado pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) em 2015 foram transportados 98,9 milhões de passageiro, número menor que os de 2014, 2013 e 2012, onde foram transportados 117 milhões, 111 milhões e 100 milhões respectivamente, esta redução se deve à crise de 2015 e 2016, além da alta do dólar no mesmo período, mas em 2017 o número de passageiros transportados começou a crescer novamente, fruto da estabilização política e econômica do Brasil.

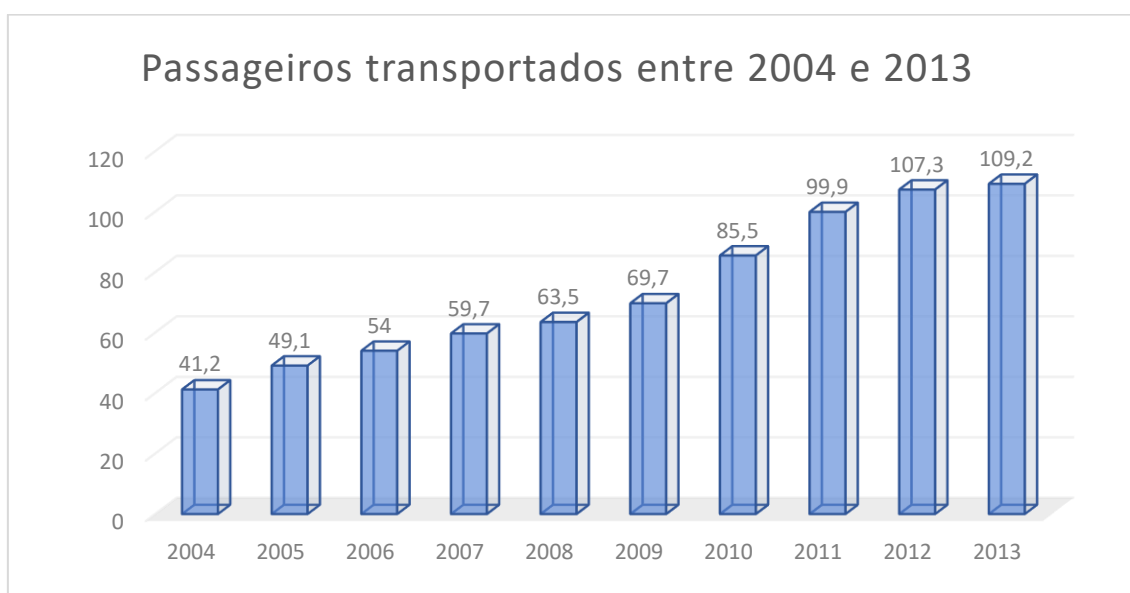
Ainda que nos últimos anos os números da aviação tenham sofrido quedas eles praticamente triplicaram em relação ao início dos anos 2000, quando tivemos a desregulamentação do setor aéreo e a entrada da GOL no mercado. Mesmo com todo este crescimento a infraestrutura que antes era sub aproveitada passou a ficar saturada, de fato os investimentos em infraestrutura não acompanharam o crescimento da demanda e o setor aéreo passou a sofrer alguns gargalos, com o acidente da GOL em 2006 e da TAM em 2007 ocorreu o caos aéreo no Brasil, este acontecimento evidenciou ainda mais os gargalos e a falta de investimento na aviação brasileira, percebeu-se então a necessidade de expansão de aeroportos, modernização de equipamentos e investimentos em infraestrutura,

o governo então viu como saída oferecer os aeroportos brasileiros administrados pela INFRAERO à iniciativa privada.

2.2 O processo de concessão dos aeroportos brasileiros

Com o crescimento exponencial do mercado da aviação comercial no Brasil a partir do ano de 2001 os aeroportos ficaram rapidamente saturados, a infraestrutura dos mesmos obsoleta pois a maioria dos projetos eram antigos e não tinham expectativa de um aumento de tráfego de passageiros e cargas em tão pouco tempo. O processo de concessão dos principais aeroportos brasileiros teve início em 2011 e ainda temos poucos materiais abordando este tema, mas é perceptível a mudança e evolução causada no setor com as concessões, uma vez que a privatização dos aeroportos trouxe significativa melhoria em infraestrutura, maior qualidade dos serviços prestados e, é claro, segurança para as operações.

Considerando a movimentação de passageiros de voos domésticos e internacionais o crescimento do fluxo de passageiros transportados entre 2004 e 2013 foi de mais de 165%, conforme dados divulgados pela ANAC no ano de 2014.



Fonte: ANAC (2014)

É possível verificar no gráfico que em um período de dez anos a quantidade de passageiros transportados nos aeroportos brasileiros quase triplicou, já nesta época governo era questionado sobre investimentos em infraestrutura e equipamentos de controle de tráfego aéreo. Durante este período de crescimento vertiginoso do volume de passageiros transportados ocorreram dois grandes acidentes aéreos no Brasil, o do voo GOL G31907 em 2006, e o voo TAM JJ3054 em 2007, ambos com diferença de apenas dez meses e que colocou em dúvida a segurança do tráfego aéreo brasileiro e dos nossos aeroportos, este fatos geraram uma crise sem precedentes no aeroportos brasileiros com cancelamentos e atrasos de dias em alguns voos, este problema foi chamado de “caos aéreo” e foi fator determinante para algumas mudanças no sistema brasileiro de aviação, seja no controle de tráfego aéreo ou na melhoria da infraestrutura do sistema aeroportuário brasileiro.

Ainda no ano de 2011, segundo a INFRAERO, a situação em que se encontravam os aeroportos brasileiros era extremamente preocupante pois eles não ofereciam condições físicas para o fluxo de passageiros, havia ainda uma necessidade de investimentos urgentes para que a infraestrutura suportasse a demanda de passageiros encontrada naquela época. Além deste crescimento natural da demanda, em 2014 e 2016 o Brasil iria sediar dois grandes eventos mundiais: a copa do mundo de futebol em 2014 e as olimpíadas em 2016, fatos que exigiam do governo, ANAC e INFRAERO, ampliação imediata dos principais aeroportos brasileiros para suportarem a demanda de passageiros trazidas juntamente com estes eventos. “as necessidades de investimentos em infraestrutura de transportes já seriam expressivas se não considerássemos dois grandes eventos que ocorrerão no País [...]” Campos Neto e Souza (2001, p.2)

Diante da realidade de infraestrutura que os aeroportos brasileiros possuíam até aquele momento e com a iminência da copa do mundo e olimpíadas no Brasil, o governo viu-se forçado a realizar grandes investimentos em curto prazo para melhorar a infraestrutura dos principais aeroportos de forma que estes fossem capazes de absorver o público proveniente destes eventos.

Tabela 1 – Plano de investimentos para a Copa de 2014

Aeroporto	Etapa	Investimento	Data de Inauguração
Manaus	Em Projeto	326,4	dez/13
Fortaleza	Em Projeto	279,5	jun/13
Brasília	Em Projeto	748,4	abr/13
Guarulhos	Em Projeto	1.219,40	nov/13
Salvador	Edital Contrat. Projeto	45,1	mar/13
Campinas	Edital Contrat. Projeto	742	dez/13
Cuiabá	Edital Contrat. Projeto	87,5	dez/13
Confins	Projeto Pronto	408,6	out/13
Porto Alegre	Orçamento Projeto	345,8	jun/13
Curitiba	Licitação (Obra)	72,8	jul/13
Galeão	Em Obras	687,3	set/12

Fonte: INFRAERO e IPEA

As obras dos aeroportos brasileiros deveriam ser finalizadas em 2013 e estes estarem prontos para receber a copa do mundo e olímpiadas, porém isto não aconteceu e ficou comprovada a ineficiência do Estado em administrar os aeroportos brasileiros, viu-se então a necessidade de concessão dos aeroportos.

“As concessões de aeroportos foram iniciadas em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). Em 2012, foram licitados os aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; e, em 2013, os Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais.” (ANAC 2018). Ainda segundo a ANAC o processo de concessão dos aeroportos tem como objetivo atrair novos investimentos para a infraestrutura dos aeroportos, ampliar os mesmos e promover melhorias. Realmente o processo de concessão trouxe várias melhorias, porém, conforme já citado, algumas destas licitações trouxeram alguns problemas e prejuízos às concessionárias, além disso, gerou concorrência entre aeroportos administrados pela INFRAERO e concedidos à iniciativa privada, como foi o caso de Pampulha e Confins.

Mesmo com estes problemas os primeiros aeroportos concedidos passaram por grandes mudanças e melhorias:

- Natal: Construção de novo aeroporto com melhorias significativas;
- Brasília: Ampliação com construção de novo terminal;
- Guarulhos: Conclusão do terminal 3 e melhorias nos outros;
- Viracopos: Construção de um novo e moderno terminal de passageiros;
- Galeão: Melhoria significativa na infraestrutura dos terminais;
- Confins: Construção do terminal 2 e melhorias no terminal 1.

Em virtude do que foi analisado, a concessão dos principais aeroportos tem trazido uma série de benefícios para os usuários, em especial no que diz respeito a infraestrutura destes aeroportos. Mas é inegável que algumas lições tem sido aprendidas com esta nova realidade, e assim o processo de licitação dos próximos aeroportos poderá ser mais eficiente e com ressalvas que garantirão que erros cometidos nas primeiras licitações não ocorram nas novas.

2.3 As consequências causadas pelo processo de privatização

O processo de concessão de aeroportos à iniciativa privada pode até ser uma novidade no mercado brasileiro, mas esta estratégia é utilizada como ferramenta para melhoria do sistema em diversos países do mundo. É o que acontece, por exemplo, nos EUA, onde grande parte dos aeroportos são concedidos à iniciativa privada, ainda que de forma parcial. “Embora nenhum aeroporto comercial norte-americano tenha sido vendido por completo para uma entidade privada, aeroportos de propriedade pública têm, de fato, um amplo envolvimento do setor privado” (WELLS, 2014, p.31).

Quando Wells cita a questão do envolvimento do setor privado ele não está se referindo apenas a administração do aeroporto, mas de todas as empresas envolvidas na sua operação como, por exemplo, serviços de alimentação, limpeza, segurança e até mesmo as próprias cias. aéreas fazem parte do setor privado envolvido na cadeia de serviços oferecido por um terminal aeroportuário. “Algumas estimativas indicam que até 90% dos funcionários que trabalham nos

maiores aeroportos dos Estados Unidos são empregados por empresas privadas'' (WELLS, 2014, p.31).

Conforme (WELLS, 2014, p32) é possível perceber uma mudança na dinâmica da gestão dos aeroportos pelo mundo. Até certo tempo atrás tínhamos aeroportos como dependentes das empresas aéreas e de recursos federais para sustentar suas operações, mas esta realidade tem mudado e os aeroportos maiores tem buscado diminuir sua dependência das empresas aéreas e aumentar as receitas provenientes de outros setores. Nos aeroportos brasileiros que já foram concedidos à iniciativa privada é perceptível esta mudança. Com a entrada de empresas privadas os aeroportos tem deixado de ser um ponto de passagem, onde as pessoas fazem check-in e embarcam para os seus voos. Para mudar esta realidade as empresas investiram em opções de compra, lazer, alimentação e até mesmo hospedagem, com isto o usuário percebeu uma melhoria significativa na prestação de serviços e tem utilizado os aeroportos com propósitos que vão além de apenas viajar. Esta mudança na infraestrutura mudou o perfil do viajante e, além disso, ela foi capaz de agregar receitas auxiliares consideráveis no faturamento dos aeroportos.

Com as receitas auxiliares aumentando e o faturamento subindo as administradoras aeroportuárias passaram a ter condição de investir nos pontos mais importantes para a sua operação, como por exemplo o aumento de pistas, posições de estacionamento para aeronaves, novos terminais, canais de inspeção de segurança, etc. Como exemplo, a concessão do aeroporto de Confins em Belo Horizonte trouxe mudanças significativas na estrutura do terminal, além de ter sua capacidade aumentada para até 22 milhões de passageiros por ano, número duas vezes maior do que o aeroporto processa atualmente. Para (WELLS, 2014, p.32) o setor privado tem a capacidade de gerar capital adicional e conseqüente desenvolvimento para o aeroporto, além de operar com mais eficiência. Outro ponto defendido é que a privatização é benéfica para o governo, uma vez que ela reduz a demanda de recursos públicos e amplia a base fiscal.

Diante do exposto é possível perceber que a operação de um terminal aeroportuário vai muito além das áreas de check-in e operações aéreas, é necessário entender que existe um exército nos bastidores empenhado em fazer

com que o aeroporto se mantenha seguro e operacional. Ainda que a maior parte dos aeroportos estejam sob uma gestão estatal as empresas que nele operam são, em sua maioria esmagadora, provenientes da iniciativa privada.

Quando trazemos o assunto de gestão aeroportuária para a realidade brasileira está mais do que comprovada a ineficiência do Estado na gestão dos mesmos, os aeroportos que já foram concedidos à iniciativa privada se destacam entre os melhores aeroportos do Brasil. Quando analisados os piores aeroportos do país percebemos que todos estão sob a gestão da estatal INFRAERO.

Melhores			Piores		
Posição	Aeroporto	Nota	Posição	Aeroporto	Nota
1º	VCP	4,63	1º	FLN	3,58
2º	CWB	4,63	2º	VIX	3,8
3º	CNF	4,62	3º	BEL	4,12
4º	NAT	4,56	4º	CGB	4,15
5º	MAO	4,41	5º	FOR	4,16

Fonte: Infomoney 2018

2.4 O prognóstico das concessões dos aeroportos brasileiros

O processo de privatização dos aeroportos no Brasil iniciou-se em 2011, ou seja, é muito recente. Durante este tempo várias mudanças positivas foram notadas nos aeroportos já concedidos à iniciativa privada, mas, conforme comentado, alguns problemas foram percebidos e precisam ser resolvidos antes que se inicie novas concessões. A previsão é que os aeroportos de Recife, Maceió, Aracajú, João Pessoa, Campina Grande, Juazeiro do Norte, Vitória, Macaé, Cuiabá, Sinop, Barra do Garças, Rondonópolis e Alta Floresta sejam os próximos aeroportos concedidos à iniciativa privada.

Comprovada a ineficiência da gestão estatal nos aeroportos brasileiros a privatização do setor mostrou-se como uma excelente alternativa na melhoria dos serviços. “A vantagem da privatização dos aeroportos está na possibilidade de resolver problemas, tais como congestionamento de aeronaves, dada a falta de pistas para áreas movimentadas, e a falta de investimentos na expansão das instalações aeroportuárias” (TADEU, 2011, p.150).

Segundo (Tadeu, 2011), vários são os motivos que levam os países a buscar a desestatização, entre eles: políticos, sociais, econômicos, fiscais, etc. Portanto, pensando na realidade brasileira, onde ainda temos uma infraestrutura aeroportuária muito aquém do necessário, a privatização do sistema aeroportuário mostra-se como uma alternativa para solução de problemas de infraestrutura, além de permitir que o governo utilize a verba antes destinada aos aeroportos em outras áreas como segurança, educação e saúde.

Em vista dos argumentos apresentados, a privatização dos aeroportos brasileiros trouxe considerável melhoria na infraestrutura e qualidade na prestação de serviços. Mas, ainda que o processo esteja sendo benéfico, alguns pontos precisam ser melhorados para as próximas concessões para que problemas como os da concessão de Viracopos, e a concorrência de Confins com Pampulha, não ocorram nos próximos aeroportos concedidos. Outro fator que deve ser levado em consideração é a forma como a INFRAERO irá sobreviver diante das privatizações, uma vez que quando os aeroportos são privatizados receitas importantes deixam de ser arrecadadas pela estatal.

3 Metodologia

O estudo foi realizado por meio de uma abordagem qualitativa, que, segundo Marconi e Lakatos (1991), consiste em investigações de pesquisa empírica, pois emprega artifícios qualitativos que têm por objetivo a coleta sistemática de dados sobre o público alvo do tema.

Para Triviños (1992), a pesquisa qualitativa é um tipo de metodologia que utiliza como fonte de pesquisa informações diretas do ambiente natural, tendo como instrumento-chave o pesquisador.

Quanto aos meios, optou-se pela pesquisa na bibliografia especializada sobre o tema da aviação e infraestrutura aeroportuária constituído por livros deste segmento e referências de sites voltados para este conteúdo. O objetivo é possibilitar a rápida obtenção das informações necessárias, muitas vezes disponibilizadas em fontes eletrônicas, que atualmente é um meio muito importante na comunicação científica.

4 Estudo de caso

Confins x Pampulha, porque os dois aeroportos não podem coexistir

Nas três maiores áreas metropolitanas do Brasil temos mais de um aeroporto, São Paulo (Guarulhos, Congonhas e Viracopos), Rio De Janeiro (Santos Dumont e Galeão) e Belo Horizonte (Pampulha e Confins), em todas estas capitais temos aeroportos com gestão da INFRAERO e da iniciativa privada, são aeroportos que concorrem entre si, mas a situação mais crítica é a de Belo Horizonte.

O aeroporto de Confins (CNF), localizado a cerca de 40km do centro de Belo Horizonte, recebe hoje todos os voos com destino a cidade, a situação até 2005 era bem diferente pois os voos com destino a outras capitais decolavam e pousavam da Pampulha (PLU). Segundo a portaria N°189/DGAC, de 08 de março de 2005, os voos com destino a outras capitais deveriam ser transferidos para o aeroporto de Confins em sua totalidade, o aeroporto da Pampulha seria exclusivo para a operação de voos para o interior de Minas, pequeno porte e taxi aéreo. Além disso, seria restrita a operação apenas de aeronaves turbo hélice.

Desde a transferência dos voos para Confins criou-se uma batalha muito grande entre INFRAERO, BH Airport, Prefeituras, Governo de Minas, etc. Há alguns que defendem a volta de voos para Pampulha, mas a BH Airport alega que a abertura de voos para outros estados na Pampulha faria concorrência direta com o aeroporto de Confins, se isto ocorresse geraria sérios problemas, como a perda de receitas advindas de taxas e operações no aeroporto de Confins o que inviabilizaria sua operação e investimentos feitos.

Cidade	População	Aeroportos	Movimentação
São Paulo	21.571.000	CGH, GRU e VCP	CGH 20.000.000 GRU 37.816.000 VCP 10.324.658
Rio de Janeiro	12.330.186	SDU e GIG	GIG 16.942.229 SDU 4.851.809
Belo Horizonte	5.873.841	CNF e PLU	CNF 10.304.284 PLU 213.859

Fonte: IBGE e Anuário ANAC

Portanto, é possível perceber que as demandas de São Paulo e Rio de Janeiro se mantêm saudável com a operação simultânea de dois ou mais aeroportos, pois as regiões metropolitanas possuem uma demanda duas ou até quatro vezes maior que a de Belo Horizonte, além disso, GRU, GIG e VCP se transformaram em grandes hubs internacionais, ou seja, atraem passageiros de outras regiões para voarem à partir destes aeroportos.

Com a ampliação e modernização do aeroporto de Confins a região metropolitana de Belo Horizonte se beneficiou em vários aspectos, em especial com a operação de voos diretos para outras capitais. Isso se deve ao fato da infraestrutura precária do terminal de passageiros e da pista de pouso e decolagem da Pampulha, que não possui infraestrutura para operação de grandes jatos em sua capacidade máxima de passageiros, cargas e combustível. Até 2004, quando a maior parte dos voos com destino a Belo Horizonte partiam da Pampulha, os voos se limitavam a destinos como São Paulo, Rio e Brasília, nesta época o aeroporto movimentava, em média, 3,4 milhões de passageiros por ano segundo a INFRAERO, em 2016 a movimentação de passageiros no terminal chegou no máximo a 300 mil passageiros, movimento dez vezes menor que o registrado nos tempos de superlotação.

Em contrapartida, em 2004, Confins movimentou 388 mil passageiros, e a sua capacidade era de 5 milhões de passageiros por ano. Em 2005, com a transferência dos voos de grande porte para o aeroporto, a movimentação saltou para 2,9 milhões de passageiros. Atualmente o aeroporto processa mais de 10 milhões de passageiros por ano. Além da movimentação intensa e a consolidação do aeroporto entre os cinco maiores do país, a região metropolitana de Belo Horizonte pode se beneficiar de voos diretos com destino a todas as regiões do país, hoje são 45 destinos nacionais diretos a partir do aeroporto, e voos internacionais com destino a Argentina, Panamá, Estados Unidos e Europa. Isto permitiu que os passageiros de Minas, e até mesmo de outras regiões do país, saiam do eixo Rio-São Paulo e façam suas conexões a partir do aeroporto de Confins. Além destes benefícios, segundo a BH Airport, hoje o aeroporto emprega 7.000 pessoas de forma direta e indireta.

Como os voos de grande porte foram transferidos para Confins o aeroporto da Pampulha sofreu uma redução drástica na sua movimentação e isto tem gerado uma série de prejuízos e questionamentos por parte dos comerciantes e da INFRAERO, que alegam ser viável a operação de voos diretos do aeroporto para outras capitais, e usa deste argumento para viabilizar a operação de dois aeroportos na região metropolitana de Belo Horizonte. Um estudo comentado pela BH Airport e feito de forma independente expõe estes fatos e mostra o motivo pelo qual a operação de dois aeroportos no mesmo nicho de mercado é inviável na RMBH. Eles concluíram que a operação de dois aeroportos em uma mesma região só é viável se a demanda para os dois aeroportos ultrapassar 35 milhões de passageiros/ano, no caso de Belo Horizonte temos uma demanda atual de pouco mais de 10.500.000 passageiros/ano, diferente da RMSP, que movimenta 68,5 milhões de passageiros/ano, o que está muito acima do patamar estabelecido para evitar concorrência. Já no Rio de Janeiro temos 25,4 milhões passageiros/ano, abaixo da média, mas os aeroportos se mantêm de forma sustentável e sem conflitos como o que ocorre em Confins e Pampulha.

Ainda que Confins possua infraestrutura melhor do que a Pampulha o que pesa contra ele é a sua localização, ele está situado a 40km do centro de Belo Horizonte e possui acesso apenas por rodovia que, por mais que possua boa infraestrutura, torna o deslocamento caro e desgastante. Este argumento sempre é apresentado por aqueles que defendem a volta dos voos comerciais de grande porte no aeroporto de Pampulha, eles alegam que para uma viagem de avião até São Paulo, que dura menos de 1h, perde-se muito tempo no deslocamento até o aeroporto. Quando comparado com Rio e São Paulo o deslocamento é menor e o acesso bem mais fácil e rápido do que Confins.

Em suma, podemos concluir que a transferência dos voos de grande porte da Pampulha para Confins foi benéfica para toda a região metropolitana e estado de Minas Gerais, mas ainda assim existem gargalos operacionais como, por exemplo, o acesso ao aeroporto, distância, entre outros. É possível operar dois aeroportos na RMBH? Sim! Desde que estes explorem os devidos nichos para os quais estão propostos, e assim não haverá concorrência direta, permitindo que eles possam coexistir de forma sustentável e rentável.

5 Considerações Finais

A partir da contextualização sobre o tema a privatização como solução da infraestrutura dos aeroportos brasileiros, foi verificada a importância que este processo tem tido na melhoria da infraestrutura do sistema aeroportuário brasileiro. Durante a pesquisa foi possível constatar também que ainda que o processo esteja sendo benéfico alguns pontos precisam ser ajustados para que não ocorram erros nas novas concessões.

Como sugestão, é possível o aprofundamento desta pesquisa entre outras para que novos estudos sobre esse tema sejam desenvolvidos em maior profundidade, em especial no que diz respeito as ações que podem ser tomadas para mitigar erros nos novos processos de concessões dos aeroportos. Vale destacar que esta nova dinâmica de desestatização dos serviços aeroportuários tem trazido inúmeros benefícios ao país como melhoria de infraestrutura, geração de empregos, além de gerar uma economia considerável ao Estado, que poderá direcionar recursos a outras áreas.

5 Referências

TADEU, Hugo. Logística Aeroportuária. Cenage Learning 2010

WELLS, Alexander. Aeroportos Planejamento e Gestão. Bookman Editora 2014

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. Fundamentos de Metodologia Científica. São Paulo: Atlas, 1991.

TRIVIÑOS, A. N. S. Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: A Pesquisa Qualitativa em Educação. São Paulo: Atlas, 1992.