

# REFORMA GERAL

• por *Fabio Steinberg*



Com um certo atraso e diante dos grandes eventos esportivos, além do gargalo operacional, o governo acorda para adequar os aeroportos do país ao aumento da demanda. Aqui, um raio X das mudanças em Guarulhos, Viracopos e Brasília







Novo projeto do aeroporto de Viracopos

Entre 1975 e 1991, os aviões Electra da Varig, construídos no final dos anos 50 e voando a 600 quilômetros por hora, percorriam a rota Rio-São Paulo em 45 minutos. Hoje, modernos e velozes Airbus da TAM e Boeing da Gol, que costumam atingir 800 quilômetros por hora, fazem o mesmo percurso em tempo equivalente. O que aconteceu? É que passados mais de 20 anos da aposentadoria dos Electra, a infraestrutura aeroportuária não acompanhou a evolução do movimento de aviões entre as duas capitais. O cada dia mais pesado tráfego aéreo obriga autoridades a um burocrático sequenciamento de aeronaves que chegam e saem dos aeroportos, influenciando o tempo de voo.

Um estudo encomendado pelo BNDES identificou que, entre 2005 e 2009, o tempo de voo entre Congonhas e Santos Dumont aumentou entre sete e dez minutos devido a restrições de infraestrutura. “Parece pouco, mas além do combustível desperdiçado, 80% da ocupação dos aviões nesta rota é formada por homens de negócios, e uma simples multiplicação de salários perdidos indica o enorme prejuízo para a economia do país”, comenta Eduardo Sanovicz, presidente da ABEAR, a jovem associação que reúne as maiores empresas aéreas brasileiras, e que em 2012 embarcaram 75 milhões, demanda 7% superior ao ano anterior.

O mesmo gargalo operacional da ponta Rio-São Paulo se replica em outros voos para aeroportos brasileiros. Diante do congestionamento, mesmo que as condições climáticas não se tornem o vilão, as aeronaves costumam ser orientadas a entrar em fila, o que implica redução de velocidade ou desvios de rota.

Até o final de 2012, a Infraero, empresa pública criada em 1972, era a exclusiva responsável pela situação dos aeroportos. A sua missão era – e ainda é – administrar 63 aeroportos, além de terminais de carga, grupamentos de navegação aérea e aeronavegação. A realidade do mercado de aviação civil, em franca explosão, engoliu as premissas legais, as intenções operacionais, e a competência gerencial da estatal. Com instalações obsoletas e incapazes de atender a demanda, a Infraero acabou fazendo o que deveria ter feito antes. Deu as mãos à iniciativa privada para ajudá-la na tarefa gigantesca de resgatar o atraso e reposicionar a infraestrutura aeroportuária no mesmo nível de evolução obtido pelos demais setores da economia.

Um estudo sobre aeroportos brasileiros, realizado pelo COPPE da UFRJ, concluiu que a cada sete anos dobra o número de passageiros, assim como a cada dez anos o de aeronaves. O problema é que o planejamento da demanda feito no passado pelas autoridades de aviação civil não acompanhou a realidade. E, mesmo que isto tivesse ocorrido possivelmente, os recursos para investimentos não seriam considerados prioridade pelos governos. Assim, a Infraero previu que em 2010 os 16 principais aeroportos brasileiros aumentariam o movimento em 13%, alcançando 120 milhões de passageiros. O que se viu foi um crescimento bem maior, de 19,4%, de 143 milhões de pessoas. Corrigidos os cálculos, agora a projeção contempla o dobro de passageiros, algo como 264 milhões de passageiros em 2016.

O aeroporto de Guarulhos, o maior do país, também foi vítima de uma situação análoga. Com previsão

inicial de 22 milhões, em 2010 recebeu 26 milhões de pessoas, e cálculos refeitos, são estimados 43 milhões de passageiros em 2016. Isto sem falar em Viracopos, que, graças à presença da Azul, teve um crescimento explosivo de 210% só em 2009, e dois anos depois já recebia oito milhões de viajantes, a caminho de 11 milhões em 2016. O movimento de aeronaves também surpreendeu a Infraero, que estimou para 2010 uma expansão de 6%, mas foi obrigada a conviver com um aumento real de 9%, com 2,6 milhões, e para 2016 a estatal já estima 3,8 milhões.

## SOBRECARGA TOTAL

As consequências da sobrecarga no sistema não corrigidas a tempo são as vivenciadas por qualquer viajante de avião no Brasil: aeroportos desconfortáveis e inoperantes como Congonhas e Guarulhos, em São Paulo, que, entre outros problemas, estão com a área de estacionamento esgotada em horários de pico. É exatamente o contrário do que deveria ocorrer. “O ideal de um aeroporto é trabalhar com 80% de sua capacidade, com margem de segurança para enfrentar instabilidades de clima, remanejamento operacional provocado por atrasos, ou situações de emergência”, alerta Roberto Jenkins, diretor de segurança e operação de voo da ABEAR.

Para permanecerem eficientes, os aeroportos precisam de doses contínuas de investimentos em gestão, e serem capazes de incorporar com agilidade as novas tecnologias. Jenkins compara o aeroporto londrino de Gatwick, construído em 1932, com o de Guarulhos, inaugurado em 1985. Aparentemente os dois são equivalentes, mas na prática não. O inglês recebe 33,6 milhões de passageiros, mais três milhões que o brasileiro, apesar de movimentar 270 mil aeronaves, ou seja, 10% menos que Guarulhos. “Gatwick transporta mais passageiros com menos operações porque conseguiu concentrar aeronaves com maior capacidade de transporte”, ele explica. Afinal, o que aconteceu no Brasil? “Não trabalhamos com um planejamento adequado. Continuamos a reformar nossos aeroportos para atender ao excesso de demanda, e não ao atingir 25% da capacidade”, avalia Jenkins. Para ele, falta, como no passado, um “programa de desenvolvimento do sistema de aviação civil” para assegurar um bom sistema de infraestrutura aeronáutica.

Finalmente, o governo resolveu acordar para o problema. “Precisamos investir no setor aeroportuário para atender o número de passageiros, que mais que dobrou em dez anos”, declarou a presidente Dilma Rousseff. Turbinado pela proximidade de dois megaeventos, a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016, surgiu um programa de concessões que começa a entregar à iniciativa privada, ainda que em sociedade involuntária com a Infraero, os

### AEROPORTO INTERNACIONAL DE LONDRES - GATWICK



Serve: Londres, Reino Unido  
Inauguração: 1932

| PISTAS    |                     |            |
|-----------|---------------------|------------|
| CABECEIRA | COMPRIMENTO         | SUPERFÍCIE |
| 08R/26L   | 3.316 m (10.879 ft) | ASFALTO    |
| 08L/26R   | 2.565 m (8.415 ft)  | ASFALTO    |

Altitude: 62 m (203 ft)

| MOVIMENTOS EM 2011     |
|------------------------|
| 33.639.900 PASSAGEIROS |
| 244.741 AERONAVES      |

### AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO - GUARULHOS



Serve: Região Metropolitana de São Paulo  
Inauguração: 1985

| PISTAS    |                     |            |
|-----------|---------------------|------------|
| CABECEIRA | COMPRIMENTO         | SUPERFÍCIE |
| 09L/27R   | 3.700 m (12.139 ft) | ASFALTO    |
| 09R/27L   | 3.000 m (9.843 ft)  | ASFALTO    |

Altitude: 749 m (2.457 ft)

| PISTAS                 |
|------------------------|
| 30.003.428 PASSAGEIROS |
| 270.600 AERONAVES      |





Projeto do aeroporto de Guarulhos

principais aeroportos do país. Três deles, Guarulhos em São Paulo, Viracopos em Campinas, e Brasília, já trabalham a pleno vapor para resgatar o atraso histórico, e mais dois estão a caminho: Galeão, no Rio, e Confins, em Minas Gerais. A meta é, em toque de caixa, tirar o país da vexaminosa situação deixada por sucessivas administrações públicas desastrosas quando se trata de aviação no Brasil.

Qual a receita para um aeroporto se tornar funcional? “Há três fatores que pesam: terminal, pátio e pista”, explica Eduardo Sanovicz. Primeiro, vem o prédio em si, que exige boas instalações com sinalização, acesso fácil e que permitam atender bem ao passageiro, e facilidades como compras e alimentação. A seguir, o aeroporto deve dispor de pelo menos duas pistas para assegurar a continuidade da operação, além dos requisitos de dimensão e estrutura corretos e componentes tecnológicos atualizados. Finalmente, é fundamental que haja pátio suficiente para comportar o estacionamento das aeronaves. “Pode não ser visível, mas muitos voos se tornam economicamente inviáveis porque o avião é obrigado a realizar um trecho adicional sem um número suficiente de passageiros apenas pela falta de acomodação no aeroporto do destino”, acrescenta Sanovicz.

“A falta de um bom layout para os passageiros, slots reduzidos, pontes de embarque insuficientes para atender a demanda, e de espaço para pernoite

das aeronaves em destinos rentáveis produz uma malha aérea ineficiente e com péssimos índices de turnaround time (tempo das aeronaves em solo), algo que se reflexos diretamente nos custos”, complementa André Castellini, especialista em aviação e diretor da consultoria Bain & Company. Ele acha que a má experiência do passageiro nos aeroportos no check-in e filas é um estímulo negativo para viajar de avião. O que ele sugere sem dizer é que o

“ Há três fatores para um aeroporto se tornar funcional: terminal, pátio e pista ”  
- Eduardo Sanovicz



Eduardo Sanovicz

ato de voar glamurizado no passado, hoje se tornou um mal necessário. Neste caso, a responsabilidade não foi apenas dos aeroportos brasileiros, mas também da maioria das companhias aéreas que, espremidas pelo preço crescente dos combustíveis e busca por melhores resultados financeiros, resolveram sacrificar a qualidade do serviço de bordo e o espaço dos passageiros nas aeronaves.

## GUARULHOS E BRASÍLIA

Na luta contra o tempo perdido, cada um dos três consórcios que assumiu os aeroportos no final de 2012 busca à sua maneira estabelecer prioridades para arrumar a casa sofrida pelos maus tratos acumulados por má administração ao longo dos anos. No entanto, todos esses grupos têm em comum a divisão das tarefas em duas etapas, em função da premente realização da Copa do Mundo no ano que vem. A primeira fase é recheada de ações corretivas imediatas e emergenciais,

um band aid para não fazer feio quando as visitas chegarem ao Brasil em 2014. São reformas ligeiras para melhorar a aparência das instalações e serviços ao passageiro, desde reforma de banheiros, wi-fi grátis, menos burocracia no check in, mais segurança ou vagas nos estacionamentos.

Depois da Copa, a conversa será outra. Aí a mudança será para valer, com obras que irão definir os aeroportos brasileiros no futuro. Acima da questão operacional, será preciso investir em um modelo de negócio que viabilize financeiramente a operação. No caso de Guarulhos, a concessionária já estabeleceu quatro fontes de receita: tarifas aeroportuárias, comerciais (locação de espaços e publicidade), cargas e empreendimentos imobiliários (shopping center, hotéis, centro de convenções, empresarial e de entretenimento). “Hoje, cerca de 60% da receita do aeroporto vêm de tarifas, e 40% com locação de espaços e cargas. A ideia é que essa relação se inverta nos próximos dois anos”, revela Antonio Miguel Marques, presidente do GRU Airport.

### FREE SHOP MAIS FÁCIL

O governo federal decidiu facilitar a vida dos passageiros que viajam para o exterior. Agora os free shops estão autorizados a funcionar fora das áreas de desembarque nos aeroportos. A mudança não implica em redução do controle, já que sistemas informatizados registram as operações, e o viajante precisa apresentar passaporte e bilhete de passagem ao comprar um produto. A cota para aquisição de mercadorias importadas sem imposto permanece em US\$ 500.



Novo Duty Free do aeroporto de Guarulhos



Pelo direito de operar o maior aeroporto do país, o consórcio vencedor pagou R\$ 16 bilhões – quatro vezes mais que Brasília e Campinas. Nele pretende investir ainda R\$ 6 bilhões, metade do valor antes da Copa. Faz parte dos planos imediatos expandir a capacidade dos pátios e construir até abril de 2014 um terceiro terminal com área maior que os dois existentes para receber aviões de grande porte como o Airbus A380 e Boeing 747-800. Para isto, a pista principal será alargada, passando dos atuais 45 para 60 m. Com 22 novas pontes de embarque, poderá então atender 12 milhões de passageiros. Além de dois hotéis cinco estrelas e três edifícios garagem para 20 mil carros, devem ser instaladas mais lojas, bares, restaurantes, livrarias e serviços em geral. Graças a obras emergenciais, já se notam no local algumas mudanças. Por exemplo, a troca de 800 placas de sinalização, reforma e ampliação de banheiros, e em breve novos scanners de bagagens e um sistema de portões eletrônicos (e-gates) de controle de fronteiras em forma de autoatendimento para agilizar o fluxo de passageiros. O retrofit dos Terminais 1 e 2, ainda este ano, vão aumentar as áreas de liberação de bagagem, controle de passaporte, raio X, com mais áreas comerciais e de serviços.



Projeção do Check In, Guarulhos

Tanto investimento se justifica. Com 1800 empregados diretos e 30 mil indiretos, Guarulhos recebe hoje até 61 aeronaves – número que subirá para 97 com a conclusão do Terminal 3, e para 130 a partir de 2034. O aeroporto conecta atualmente São Paulo com 102 cidades brasileiras e 48 internacionais em 29 países. Em 2012, movimentou 34 milhões de passageiros, mas a meta é quase dobrar o número em 20 anos. O estacionamento deve saltar das quatro mil vagas para 10 mil.

Em Brasília o consórcio Inframérica pretende investir nos próximos 25 anos de concessão quase R\$ 3 bilhões, R\$ 750 milhões

até a Copa. Além de ampliar o pátio para comportar mais aeronaves, planeja reformar o terminal existente e construir um novo para dois milhões de passageiros. Entre as reformas, estão previstas melhorias funcionais, como facilitar o fluxo de passageiros em voos de conexão ou obras de ampliação, com 15 pontes de embarque, somando-se às 13 existentes, quatro novas escadas rolantes, 20 elevadores, 14 esteiras rolantes e um novo sistema de bagagem. Por conta do público de alto poder aquisitivo que circula pelo aeroporto da capital brasileira, o consórcio aposta no mercado do luxo e sofisticação. Até a Copa, o aeroporto deve ganhar mais de 50 lojas, entre varejo e alimentação. Além de hotéis, uma área VIP de 2.500 m<sup>2</sup> oferecerá home theater, mini cinema, sala de conferências, chuveiros, massagens e carrinhos elétricos para levar passageiros ao embarque. Deve surgir também um espaço gastronômico refinado, um duty free triplicado em espaço e até um Terraço Zen. “Este é um projeto de longo prazo: trabalhamos o agora de olho nos próximos anos, dentro do conceito de aerotrópolis, com potencial para o desenvolvimento de outras atividades e melhorias para a região”, explica José Antunes Sobrinho, presidente do Conselho do Consórcio Inframérica.



Maquete eletrônica, Viracopos



Maquete eletrônica da projeção do terminal 3 de Guarulhos

## AEROPORTO CIDADE

Viracopos, sob os cuidados do consórcio Aeroportos Brasil por 30 anos, lidera os investimentos com R\$ 9,5 bilhões, R\$ 2 bilhões antes da Copa. Com a intenção de se tornar o maior aeroporto do América Latina e em 2038 movimentar 80 milhões de passageiros, resolveu partir do zero, e construir um novo terminal no lugar do atual. Em um projeto sustentável, com a cobertura do telhado com células fotovoltaicas para capturar energia solar e um sistema de reutilização da água da chuva, foi concebido para ser “aeroporto cidade”. A sua expansão prevê ainda hotéis, shopping center e centro de convenções. Na primeira fase, terá capacidade para transportar 14 milhões de passageiros por ano, com 28 pontes de embarque e sete novas posições de estacionamento de aeronaves, ampliação das pistas de taxiamento e um edifício garagem para quatro mil vagas. Até que o novo terminal fique pronto, a ideia é revitalizar o que já existe com obras complementares, incluindo melhorias na sinalização, reformas como a dos banheiros, e aperfeiçoamento no sistema de segurança.

“Um aeroporto moderno precisa contar com boa infraestrutura e tecnologia para assegurar uma operação segura em qualquer condição meteorológica, permanência solo rápida e eficiente, e um serviço de qualidade ao passageiro com lojas e espaços projetados para uma agradável permanência e agilidade no processo”, define Mariano Andres Mobilia, diretor de Operações do Consórcio Inframerica. “A operação ideal está intrinsecamente ligada à sinergia entre a

administração do aeroporto, as companhias aéreas, e os diversos agentes aeroportuários”, completa Antonio Miguel Marques, do GRU Airport.



Antonio Miguel Marques

“ Hoje 60% da receita do aeroporto vêm de tarifas e 40%, de locação de espaços e cargas. A ideia é que essa relação se inverta nos próximos dois anos. ”  
*Antonio Miguel Marques*



Mas há um preço a pagar, e infelizmente recai sobre o passageiro. “Vamos ter obras em diversos aeroportos importantes ao mesmo tempo, gerando uma série de cancelamentos de voos, trazendo sérios problemas para as empresas aéreas e, principalmente, para seus usuários”, lamenta Roberto Jenkins. Pode ser que demore, mas se tudo der certo, um dia o Brasil poderá se orgulhar de seus aeroportos, e vê-los incluídos entre os

melhores do mundo pela ACI, instituição internacional que é a principal referência no assunto (leia box). Em 2011 foram reconhecidos por ela os aeroportos de Seul (Coreia do Sul), Cingapura e Beijing (China), todos na Ásia. Já na América Latina, em uma demonstração de que não é apenas o peso econômico do lugar que faz a diferença, os primeiros lugares foram para Cancun (México), Guayaquil (Equador) e San Jose (Costa Rica).

## MELHORES DO MUNDO

Anualmente, a ACI (Airports Council International), premia os melhores aeroportos entre 200 de todo o mundo com base em uma pesquisa de satisfação realizada com os passageiros. O último resultado divulgado é relativo a 2011, quando foram ouvidos 350 mil viajantes antes de embarcarem. Incheon, em Seul, Coréia do Sul conquistou o primeiro lugar pelo sétimo ano consecutivo. Com instalações no estado da arte, o aeroporto oferece os serviços de conexão rápidos e eficientes, liberando tempo para o passageiro participar de experiências culturais únicas, onde não faltam arte, museus e performances. Em segundo lugar, vem o aeroporto Changi, em Cingapura, que, como um

dos mais premiados e pela imensa movimentação de passageiros, tornou-se o principal porto de entrada para a Ásia. Preocupado em antecipar a demanda futura de tráfego, Changi mantém um contínuo programa de ampliação das instalações, e com seus quatro terminais que combinam compras, gastronomia e recreação, ganhou fama pela eficiência, segurança e qualidade de serviço em sua categoria. Beijing, na capital chinesa, o terceiro colocado, apesar de funcionar desde 1958, entrou pela primeira vez para a lista dos melhores. Principal aeroporto do país, atende 80 milhões de passageiros, 92 companhias aéreas, 222 destinos e conta com 60 mil empregados.



Aeroporto de Incheon, Seul