

6. Considerações Finais

Mesmo com a alta dos preços do petróleo, a aviação vem caminhando a passos largos. Pelo menos é o que mostram os recentes números divulgados pela ANAC.

As três maiores companhias aéreas brasileiras, TAM, Gol e Varig não param de receber novos aviões para incrementarem suas rotas domésticas e/ou internacionais, atendendo assim à demanda de passageiros e cargas que preenchem seus porões.

As companhias cargueiras ABSA Airline e MTA estão em expansão. A ABSA, após cinco anos, com seus 2 Boeings 767-300F, retomou a operação de vôos domésticos no país. A nova rota, em parceria com a DHL Exel Supply Chain, opera entre Manaus (MAO), Brasília (BSB) e Campinas (VCP). Como já citado anteriormente, a empresa busca uma nova aeronave para atender ao mercado de carga aérea. Já a MTA, com apenas dois anos de operação e contando com Jatos DC-10-30F voa para Guarulhos (GRU), Viracopos (VCP), Manaus (MAO), Miami (MIA), Bogotá (BOG), Santiago (SCL), Lima (LIM) e Buenos Aires (EZE).

Espera-se, também, que a maior empresa de Logística do Brasil, a VarigLog dê um fim às questões judiciais que tanto atrapalharam o desempenho da empresas desde a sua venda. O fundo que a controla, Matlin Patterson, tem pedido firme de novas aeronaves cargueiras e espera-se que algumas delas utilizem as cores da VarigLog, para que em breve ela retome suas rotas internacionais para os Estados Unidos e Europa e volte a ser a grande companhia de anos atrás.

As companhias estrangeiras também aproveitam o momento para lançarem novas rotas no Brasil ou realizarem parcerias. A Lufthansa Cargo começou a operar regularmente um vôo entre Curitiba (CWB) e Viracopos (VCP). A nova rota regular permite a rápida ligação não só da capital do Paraná com Campinas e Europa mas também outras cidades do estado e da Região Sul do país. O vôo é operado pela aeronave Boeing 747-400F, com capacidade para 100 toneladas e 600 metros cúbicos. A Sky Cargo, divisão de cargas da Emirates, e a Gollog

fecharam uma parceria que possibilita o transporte de produtos provenientes das localidades atendidas pela Gol e Varig, muitas vezes não só do Brasil mas, também, da América Latina para São Paulo (GRU) de onde seguem para Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, e outras localidades em vôos da Emirates. No sentido inverso, o mesmo processo ocorre para o transporte de cargas do Oriente Médio para a América Latina.

Dos maiores e mais importantes do país, o Galeão, no Rio de Janeiro, é um dos que precisam maior atenção. Por vários motivos ele está ocioso, tanto na parte operacional de pousos e decolagens quanto na parte de infra-estrutura aeroportuária. Apesar de seu TPS-2 ser relativamente novo (1999), ele apresenta problemas e passa a impressão de mal cuidado e desleixo das autoridades competentes. Felizmente, a Infraero, parece ter observado a importância do mesmo para o desenvolvimento do país e começou o processo de revitalização do aeroporto. As obras no TPS-2 estão previstas para começar em 2009 e no final das mesmas, o Terminal terá a capacidade aumentada para 10 milhões de passageiros ao ano (hoje está em 8 milhões ao ano). Em meados de 2010, começariam as obras do TPS-1. Um aeroporto mais bem cuidado traria de volta as empresas aéreas, os turistas, empresários e, conseqüentemente, mais negócios para a cidade e, claro, para o desenvolvimento do país.

Ainda falando dos aeroportos brasileiros, especialmente os de São Paulo, ainda há uma corrente, especialmente das companhias aéreas, e uma vontade do Governo para que Guarulhos ainda seja o hub da América Latina. Guarulhos está com sua capacidade estourada, tem restrições quanto às operações de pousos e decolagens simultâneas porque possui duas pistas paralelas e próximas, enfrenta problemas meteorológicos com nevoeiros que freqüentemente fecham o aeroporto nas operações matinais, além de não contar com transporte de massa para a cidade de São Paulo. Por outro lado, Viracopos, em Campinas, que assumiu uma vocação cargueira nos últimos anos, possui índice de fechamento anual baixíssimo mas seu maior problema é a distância de quase 100 Km até São Paulo, o que não é desprezível ainda mais se adicionarmos o trânsito caótico da maior metrópole da América Latina.

Visando a melhoria da logística no transporte de cargas, um novo projeto pretende interligar os aeroportos de São Paulo e transformar o Estado em um dos maiores hubs cargueiros da América do Sul. A Regional Sudeste da Infraero e

Receita Federal de São Paulo, com participação da ABSA Cargo Airline, desenvolveu um projeto intitulado Aeroportos Complementares, que visa integrar os Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e São José dos Campos. Em outubro de 2007, a proposta foi apresentada para a coordenação aduaneira da Receita Federal, em Brasília. A idéia de se criar algum mecanismo que pudesse ligar os aeroportos cargueiros começou a partir de uma solicitação da própria ABSA que, inicialmente, pleiteava operar vôos em Guarulhos. Mas isso não foi possível, pois a empresa trabalha apenas com aviões cargueiros puros.

Com isso, a Infraero e a Receita Federal ofereceram a alternativa de a companhia prestar seus serviços sem ter de levar as aeronaves até Guarulhos, por meio da transferência de cargas entre os dois aeroportos pelo modal terrestre, utilizando um procedimento ágil de trânsito aduaneiro e, assim, não interferindo na operação do aeroporto. Porém, para que isso se concretize, exportadores estrangeiros devem aceitar a passagem de suas cargas pelos aeroportos brasileiros antes de seguirem para outras localizadas na América do Sul. Nesse processo é preciso rapidez, todos os envolvidos devem trabalhar de forma integrada e sincronizados. Ainda que a burocracia atrapalhe um pouco, ela é necessária para que se diminuam os riscos do transporte internacional de cargas. Assim, nenhuma etapa da fiscalização foi retirada. O projeto é dividido em módulos e tem como meta reduzir o tempo de operação de embarque de cargas (que hoje consome de 16 a 24 horas) para, no máximo, sete horas, sem pular etapas. O módulo 1 do projeto, denominado Hubs integrados: GRU-VCP (Guarulhos – Campinas), contou com a participação da ABSA para os testes pilotos. O primeiro módulo visa integrar os dois aeroportos por meio de um projeto ágil de transferência de carga e ocupar os espaços ociosos nas aeronaves. A idéia é ampliar ao máximo o aproveitamento do espaço disponível. Ao todo, foram realizados, com sucesso, 14 testes com cargas secas (sementes, grãos e têxteis) em pouco mais de seis meses. O melhor tempo obtido foi de 5h02, bem menos que as 7 horas estipuladas.

Pensando em aumentar a eficiência logística dos aeroportos brasileiros, após quatro anos de negociação, o governo de Minas Gerais em parceria com a Infraero instalará nove lotes, com 50 mil metros quadrados, do aeroporto indústria dentro do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins. A idéia é fornecer incentivo para as empresas se instalarem no contorno Norte da região metropolitana de Belo Horizonte, mais conhecido como Rodoanel. A obra, que

vai custar R\$ 16 milhões, terá prazo de 120 dias para ficar pronta. Ainda há a obra do Rodoanel, cujo orçamento deve chegar próximo aos R\$ 2 bilhões. Empresas de alta tecnologia, biotecnologia e de farmácia deverão se instalar ao longo da nova via. O Rodoanel estará incorporado à Grande Belo Horizonte, responsável por 35% do Produto Interno Bruto (PIB) de Minas Gerais. O Rodoanel terá 64 km de extensão, com pista dupla, cada uma com 3,5 metros de largura. O canteiro central terá 21 metros de largura, sendo 2 metros de grama, com acostamento de 4,5 metros de largura, sendo 1,5 metro gramado. O Rodoanel vai cruzar as BRs 040 e 262 e as MGs 020 e 433, com área de influência direta nos municípios de Betim, Contagem, Ribeirão das Neves, Pedro Leopoldo, São José da Lapa, Vespasiano, Santa Luzia e Sabará.

Com todos os problemas enfrentados pela aviação comercial brasileira nesses últimos três anos, o saldo ainda é bastante positivo. Só em 2007, o mercado de carga aérea mundial cresceu 5,1%. A movimentação de passageiros nos 67 aeroportos da rede Infraero cresceu. No primeiro semestre deste ano, embarcaram e desembarcaram 2.449.028 passageiros a mais que no mesmo período do ano anterior. Esse número demonstra um crescimento de 4,45% em relação aos seis primeiros meses de 2007. Entre pousos e decolagens, houve, no primeiro semestre de 2008, 51.660 movimentos de aeronaves a mais que o registrado no período equivalente do ano anterior. O percentual de crescimento, em toda a rede Infraero, é de 5,21%.

Mesmo com a resistência, o Aeroporto do Galeão foi o aeroporto que mais cresceu no primeiro semestre de 2008. O aeroporto registrou a maior taxa de crescimento entre os aeroportos da rede. Chegou a 17,48% no semestre, com 829.981 passageiros a mais que nos seis primeiros meses de 2007. O Galeão apresentou o maior crescimento também no número de pousos e decolagens, atingindo a marca de 7,47%, com 16.912 pousos e decolagens a mais que o registrado em 2007.

Já a movimentação de carga de porão da rede Infraero sofreu, no semestre passado, uma redução de 6.788.839 kg transportados quando comparada ao ano anterior. O percentual da queda corresponde a 1,07%. Entretanto, o Aeroporto de Viracopos, em Campinas, registrou o maior crescimento da rede nesse primeiro semestre: 19,57%. Em relação aos seis primeiros meses de 2007, o aumento foi de 20.819.734 kg.

Vale ressaltar que as empresas exclusivamente cargueiras brasileiras e estrangeiras vêm aumentando suas frequências de vôos para o Brasil e ou rotas domésticas com aquisição de novas aeronaves.

Brevemente novos modelos das duas maiores indústrias (Boeing e Airbus) entrarão em operação o que diminuirá os custos operacionais já que além de maiores, esses modelos têm maior economia de combustível e maior autonomia de vôo. Em suma, é um mercado bastante promissor que ainda crescerá bastante nos próximos anos.

Sugestões para pesquisas futuras são apresentadas a seguir:

- **Análise das condições para privatização dos aeroportos**

Uma questão a ser discutida e pensada é a privatização dos aeroportos brasileiros. Será que a privatização resolveria os problemas existentes ou criaria novos para os usuários em geral, como passageiros, aeroviários, aeronautas e funcionários administrativos? Exemplos reais mostram que o Governo tem capacidade pra construir ou realizar melhorias que atendam às necessidades de todos, deixando aeroportos bastante funcionais, limpos e bonitos. Alguns desses exemplos são encontrados no Nordeste. Petrolina, grande pólo exportador, tem a 2ª maior pista do Nordeste, podendo, assim, receber grandes jatos. Também na contramão da privatização, temos a questão de Segurança Nacional. Caminhando nesta direção os aeroportos devem continuar nas mãos do Governo Federal. Para os investimentos não ficarem estagnados e restritos ao Governo, a idéia de se transformar a INFRAERO em empresa de economia mista seria uma solução viável.

- **Estudo de viabilidade para implantação de transporte de massa ligando aeroportos, rodoviárias, estações de trem e portos**

Uma carência encontrada hoje nos maiores aeroportos do país é a presença de um transporte de massa ligando um ou mais aeroportos da cidade ou entre as cidades, como o caso de Guarulhos e Campinas; rodoviárias e estações de metrô ou até, quem sabe, em cidades turísticas, como o Rio de Janeiro, até o Porto. Como citado neste trabalho em capítulos anteriores, há alguns projetos e estudos de viabilidade em andamento. Porém, ainda, nenhuma ligação efetivamente em funcionamento. A ligação ferroviária entre um porto e um aeroporto, por exemplo, ajudaria bastante a minimizar o tempo de transferência de cargas e passageiros.