

Para empresas aéreas, obras não resolvem gargalo atual ou da Copa

Luiz Gomes

Companhias criticam foco em terminais de passageiros, quando faltam também pistas e estacionamento para aviões

Amanda Vidigal Amorim e
Cláudia Bredarioli
redacao@brasileconomico.com.br

Os aeroportos brasileiros deverão viver um completo caos na Copa do Mundo de 2014, segundo previsão do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea). Levantamento recente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) reforça essa perspectiva: apontou que nove de 13 aeroportos que estão sendo modernizados para o Mundial não ficarão prontos a tempo. Isso porque uma licença ambiental, por exemplo, leva 38 meses em média para liberação. Além disso, a previsão de especialistas é que, quando as obras ficarem prontas, já estarão obsoletas para atender a demanda. Em 2010, o movimento anual nos aeroportos ficou em torno de 155 milhões de passageiros. A previsão do Snea para 2014 é que ultrapassará 260 milhões de passageiros.

Contradizendo esse contexto, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) — como a ministra Miriam Belchior (*leia entrevista na página 4*) — defende que as obras previstas não estão atrasadas. Segundo estudo do Snea, que representa as empresas aéreas, dos 16 aeroportos dos estados em que ocorrerão jogos da Copa, 11 devem estar com a capacidade esgotada no ano do Mundial, ainda que a previsão de obras da Infraero seja cumprida. Elton Fernandes, coordenador da pesquisa e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro, afirma que o governo subestimou o crescimento econômico brasileiro e suas consequências, como a alta demanda por transporte aéreo. “Eles não levaram em consideração que uma nova classe consumidora estava surgindo e que o aumento do crédito e a facilidade de se viajar de avião aumentariam a demanda”, afirma o professor.

Outro problema, segundo Fernandes, é que o governo está levando em consideração apenas um gargalo dos aeroportos brasileiros, o do terminal de passageiros. “Hoje tão problemáticos quanto os terminais de passageiros são os estacionamentos de aeronaves. Estamos com a capacidade máxima e é um problema que não será resolvido até 2014”.

A opinião de Fernandes é apoiada por uma fonte do setor privado que afirma que “só puxadinhos estão sendo providenciados”, referindo-se às refor-

Segundo estudo do Snea, que representa as empresas aéreas, dos 16 aeroportos dos estados em que ocorrerão jogos da Copa, 11 devem estar com a capacidade esgotada em 2014, ainda que a previsão de obras da Infraero seja cumprida

A CONTA SUBIU



Além das obras em atraso, especialmente em São Paulo, Rio de Janeiro e Natal, os estádios que receberão jogos do Mundial preocupam pelos custos. Passado um ano e dois meses do prazo final estipulado pela Fifa para o início das obras, o preço total para a adequação das arenas está mais de R\$ 1 bilhão acima do previsto em 1º de março de 2010. Naquela data, a soma das construções e reformas necessárias era de R\$ 5,3 bilhões. Levantamento feito pelo BRASIL ECONÔMICO, no último dia 4 de maio, mostra que os gastos ultrapassam a casa dos R\$ 6,4 bilhões.

mas que estão em andamento. “Dar conforto aos passageiros com os puxadinhos não resolve outras questões, como o problema de taxiamento. Além disso, cada puxadinho tem validade de cinco anos, não dura mais do que isso”, afirma.

No governo, é sabido que as obras de infraestrutura aeroportuárias têm de sair a qualquer custo e, justamente por isso, há previsão que esse custo seja altíssimo, tanto político quanto eco-

nomicamente. Daí vem a necessidade de contar com o apoio da iniciativa privada para a realização dessas obras antes de 2014.

Duas das maiores empresas aéreas brasileiras, Tam e Gol, estão entre as companhias que dizem não ter como objetivo central investir em aeroportos. Mas poderão fazê-lo, “se isso for necessário para a melhoria do setor”. A intenção de envolver-se nestas negociações está centrada especialmente no interesse das

aéreas em ter maior controle sobre o custo operacional dos aeroportos que, conforme exemplos internacionais, tende a subir com as privatizações.

Hoje, no Brasil, 12% dos aeroportos concentram 78% do tráfego aéreo o que, para os especialistas, não faz sentido diante da dimensão continental do país. Outro gargalo crítico do segmento é a falta de mão de obra especializada para a aviação, principalmente de tripulação e de mecânicos. ■