

TJI001

## **Concessões**

### **A nova rota da aviação civil**

*A concessão de terminais é a solução apontada por especialistas e pelo governo para que a infraestrutura aeroportuária acompanhe o aumento do fluxo de passageiros*

### **Por Yohanna Pinheiro e Raone Saraiva**

Foi no início da década de 2000, quando a desregulamentação do setor aéreo foi realizada e as companhias passaram a ter a liberdade para tarifar voos e definir novas rotas, que uma parcela maior da população brasileira conseguiu ter acesso a um meio de transporte que, anteriormente, era limitado às elites.

O número de passageiros cresceu exponencialmente com a redução dos preços de voos, mas os aeroportos não acompanharam o aumento da demanda. Para recuperar o atraso, o governo deu início, em 2011, às concessões dos terminais à iniciativa privada para agilizar a alocação de investimentos no setor e adequar a infraestrutura aeroportuária à nova realidade.

Nesse ínterim, se insere o Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins, incluído no último pacote de concessões lançado pelo governo e potencial receptor do centro de conexões aéreas da Latam Airlines. Com o desenvolvimento acentuado da aviação civil, a economia do Ceará tem a oportunidade de decolar em novas direções.

### **Dinamização do setor**

#### **Economias locais terão chance de decolar**

*Além de investimentos e geração de empregos, o transporte aéreo de passageiros leva renda para as cidades*

*“Com o aumento da concorrência do setor aéreo, um transporte que antes era visto como da elite passou a ser utilizado em massa.”*

Seja uma metrópole ou uma cidade interiorana com economia crescente, a existência de um aeroporto funcional em suas imediações é peça fundamental para a dinamização da atividade econômica local. Além dos investimentos realizados no empreendimento e

consequente geração de emprego e renda, por ali passam milhares de turistas e profissionais que fomentam toda uma cadeia de turismo e serviços.

De acordo com o professor Alessandro Oliveira, do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), o setor aéreo tem alavancagens múltiplas na cadeia produtiva, uma vez que seu crescimento demanda mais insumos, mão de obra e aviões, gerando empregos diretos e indiretos. “Além disso, transporta para a cidade passageiros que têm um gasto médio por dia, induzindo a atividade de hotéis, restaurantes, centros de convenções. A economia local é alimentada com mais renda”, observa.

A dimensão desse impacto se deve ao exponencial crescimento do setor, observado nas últimas décadas, principalmente, após sua desregulamentação nos anos de 1990. “O governo ditava as condições de compra e venda, fixava preços de tarifas, rotas. Isso mudou no começo dos anos 2000, o que trouxe concorrência e competitividade ao setor, de forma que as companhias ficaram livres para precificar e estabelecer suas frequências de voo”, explica Oliveira.

### **Democratização**

Para o consumidor, isso significou preços mais baixos e melhores condições para voar. Um meio de transporte que antes era considerado da elite passou a ser utilizado pelas massas: enquanto o setor rodoviário interestadual foi responsável pelo deslocamento de 47,8 milhões de passageiros em 2015, mais de 96,1 milhões foram transportados em rotas domésticas da aviação civil no mesmo período, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

### **Crescimento**

O novo mercado possibilitou o crescimento das empresas aéreas existentes e o surgimento de outras companhias. Enquanto a Latam (antes chamada de TAM) e a Avianca (antiga OceanAir) sobreviveram e ampliaram suas atuações em meio às mudanças, a Gol e a Azul, fundadas na primeira década de 2000, prosperaram em um ambiente já desregulamentado.

Um fato complicador, entretanto, foi o não acompanhamento do aumento da demanda pela infraestrutura aeroportuária brasileira. “O mercado cresceu muito a partir da concorrência de preço, mas os aeroportos não acompanharam. Começaram a ter grandes congestionamentos, até que o governo percebeu que tinha que privatizar aeroportos”, aponta o professor.

Agora, o setor está nessa nova fase de concessão dos equipamentos à iniciativa privada, na qual, em breve, estará incluído o Aeroporto Internacional de Fortaleza. “Por mais que uma cidade já seja muito turística, ela precisa se manter ativamente e firmemente competitiva. Quanto mais transporte aéreo, melhor para a cidade”, diz Oliveira.

## **Opinião**

**Rogério Coimbra**, *Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil (SAC)*

### **Quais foram as principais mudanças no cenário da aviação civil na última década?**

Houve uma revolução no transporte aéreo. A demanda de passageiros nesse período triplicou de tamanho, foi uma universalização do acesso. Um transporte que, antigamente, era percebido como um transporte de elite, hoje, é claramente um transporte de massa. Já tem alguns anos que o transporte aéreo superou o transporte rodoviário no número de passageiros transportados em âmbito interestadual. Houve, claramente, uma expansão muito grande, fruto em grande parte de uma queda de preços no setor.

A gente tinha, há dez anos, um ambiente muito mais regulado. O governo tinha controle, em alguns casos, sobre rotas, tarifas, e passamos por um ambiente de desregulamentação. Juntamente com o crescimento de renda que o Brasil experimentou, houve uma expansão muito grande, que pode universalizar e trazer camadas da população que antes não tinham condição de viajar de avião para esse setor que transporta com mais velocidade e mais segurança.

### **Como o senhor avalia o impacto do desenvolvimento do setor aéreo nas economias locais?**

O setor aéreo tem um fator multiplicador muito grande sobre a economia. Ele não é um fim em si mesmo. Costumamos dizer que ele é um bem ou serviço intermediário – pessoas não viajam de avião porque estão com vontade, mas por uma necessidade de trabalho, ou turismo, ou para visitar algum parente, por exemplo. Tudo isso gera um impacto muito grande ao redor não só do aeroporto.

Temos vários casos de equipamentos que eram em locais isolados e que desenvolvem a economia a um ponto que passam a ser envolvidos pela cidade. E movimenta também o setor de turismo, de prestação de serviços. Quando uma pessoa viaja, seja a trabalho ou a turismo, movimenta parte do transporte, de táxis, hotéis, restaurantes. Isso tudo tem um impacto muito grande em torno da economia local, é uma externalidade muito positiva. Cada vez que um novo voo é inaugurado numa cidade, que encurta barreiras, funciona quase como uma ponte. Há uma alavancagem muito grande do crescimento.

### **Em que é preciso avançar para desenvolver ainda mais a aviação civil no País?**

Temos alguns desafios para a indústria (da aviação) ser competitiva. Cerca de 60% dos custos das companhias aéreas são atreladas ao dólar, então, quando se tem um cenário como o de hoje, de recessão econômica, há queda da demanda e alta nos custos em função do preço do dólar, o que traz bastante dificuldade.

A gente precisa trabalhar na questão tributária, tentar enxergar o segmento não como um transporte de elite, mas de massa, e tentar trabalhar numa estrutura tributária mais favorável para o desenvolvimento do setor. Hoje, temos uma barreira à entrada de novos concorrentes e à própria capitalização das empresas existentes, que é o limite de capital estrangeiro nas empresas aéreas.

Está tramitando uma medida provisória no Congresso que aumenta esse limite, e isso possibilitaria maiores investimentos no setor, à medida que acabaria o preconceito com a origem do capital. É importante ressaltar que isso não se trata de empresas estrangeiras poderem estar operando no Brasil, mas sim de capital estrangeiro poder montar uma empresa no País, sujeita às nossas regras, pagando tributos aqui, contratando empregados aqui, tudo com as mesmas regras.

### **Com iniciativa privada**

#### **Modelo atrai mais recursos e investidores**

*Seis aeroportos já foram concedidos à iniciativa privada no País. Até o fim do ano, esse número deverá crescer para dez, incluindo o de Fortaleza*

No intuito de ampliar investimentos necessários para a adequação dos aeroportos brasileiros, o governo federal iniciou, em 2011, a concessão dos equipamentos à iniciativa privada por um prazo de 25 a 30 anos. Hoje, seis terminais já são administrados pelas concessionárias e, a partir do próximo ano, esse número crescerá para dez, com o leilão previsto para os aeroportos de Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador.

O primeiro a passar por esse processo foi o Aeroporto Internacional de Natal – Governador Aluísio Alves, cuja concessão foi iniciada em janeiro de 2012. Diferentemente dos outros terminais, ele foi completamente construído pela iniciativa privada. Em julho daquele ano, foi a vez dos terminais de Brasília, Guarulhos e Campinas (Viracopos) serem administrados pelas concessionárias, seguidos em janeiro de 2014 pelos aeroportos de Confins, em Minas Gerais, e Galeão, no Rio de Janeiro.

De acordo com o secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil (SAC), Rogério Coimbra, desde 2011, mais de R\$ 10 bilhões foram investidos nos seis aeroportos concedidos. “Nos últimos cinco anos, o setor aeroportuário teve mais investimentos do que a soma dos 16 anteriores – isso, na maior parte, em função dessa política de concessão”, explica.

*“10 bilhões de reais foram investidos nos seis aeroportos concedidos nos últimos cinco anos, valor superior que a soma aplicada nos 16 anos anteriores”*

No contrato da concessionária com o poder público, a participação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) na gestão dos aeroportos concedidos é indireta e exercida por meio de seus conselheiros, indicados conforme a participação societária (de 49%), o que significa que a estatal indica membros para os conselhos administrativo e fiscal das companhias, proporcionalmente ao capital.

### **Tendência**

Para Coimbra, o modelo de concessão é uma tendência no País. Ele conta que, além do leilão de mais quatro terminais, o governo já abriu procedimento para manifestação de interesse para concessão do aeroporto de Cuiabá (MT) e, ao mesmo tempo, está em processo de análise de quais outros equipamentos podem entrar no modelo.

“A concessão tem esse poder de alavancar os investimentos, trazendo a iniciativa privada para a aplicação de um volume de recursos que o governo não consegue de fazer sozinho, além de proporcionar maior liberdade na gestão do aeroporto, no mix de área comercial e na prestação de um serviço mais adequado aos passageiros”, destaca.

Ele ressalta, ainda, que a diferença na qualidade do serviço já está sendo constatada pelos passageiros, conforme apontam pesquisas trimestrais da SAC. “Temos percebido uma melhora constante na avaliação (dos terminais aeroportuários), chegando à última pesquisa com um índice de 86% de aprovação por parte dos passageiros. Raramente se vê um serviço público com aprovação tão grande”, observa.

*“Até agora, foram concedidos os terminais de Natal, Brasília, Guarulhos, Viracopos, Confins e Galeão”*

### **Benefícios**

Na avaliação da superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos da Agência

Nacional de Aviação Civil (Anac), Clarissa Barros, as concessões dos aeroportos incentivam a ampliação e o aperfeiçoamento da infraestrutura aeroportuária brasileira, bem como promovem melhorias no atendimento e nos níveis de qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo no Brasil.

“O processo de concessão no País tem se mostrado muito positivo e bem-sucedido. As concessões vieram para permitir que se fizessem investimentos mais ágeis na infraestrutura aeroportuária brasileira, aumentando a percepção da qualidade e conforto dos serviços ofertados aos usuários. Também trouxeram outras formas de operar aeroportos, elevando-os a um novo patamar e incentivando a concorrência entre eles”, aponta.

### **Pinto Martins é o 6º em satisfação**

Na última pesquisa de satisfação dos passageiros coordenada pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) em 15 terminais brasileiros, o Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins ficou na sexta colocação. Numa escala de 1 a 5, recebeu nota geral 4,29, um crescimento de 2,38% em relação ao levantamento anterior, quando acumulou 4,19 pontos.

Os três mais bem avaliados foram os aeroportos de Curitiba (4,52), Viracopos (4,48) e Guarulhos (4,41). Nas piores colocações, aparecem os terminais de Cuiabá (3,36), Salvador (3,67), e Galeão (3,91). Foram levados em consideração 48 indicadores aeroportuários de percepção dos passageiros na pesquisa, feita no quarto trimestre (de outubro a dezembro) de 2015. Entre os indicadores, estão: disponibilidade de carrinhos de bagagem; limpeza dos sanitários; custo do estacionamento; valor dos produtos de lanchonetes/restaurantes; tempo de fila no check-in (autoatendimento); cordialidade dos funcionários do check-in; disponibilidade de táxi, etc.

O aeroporto de Fortaleza obteve as melhores notas nos seguintes indicadores: tempo de fila no check-in (4,91), cordialidade dos funcionários no check-in (4,65), e facilidade de encontrar o caminho no aeroporto (4,62). As piores avaliações foram: custo do estacionamento (2,43), valor dos produtos de lanchonete e restaurantes (2,62) e valor dos produtos comerciais (2,65).

Diferentemente de outros terminais do País, o Pinto Martins ficou acima da média (4 pontos) nas notas por agrupamento de indicadores: aeroporto (4,21); órgãos públicos (4,4); companhia aérea (4,41); e transporte público. A única média negativa foi em relação aos indicadores ligados ao quesito aeroporto comercial (3,77), que considera os preços de produtos e serviços.

## **Movimentação**

Os 15 terminais onde o levantamento é realizado movimentam 80% dos passageiros no Brasil, de acordo com a SAC. No último trimestre de 2015, 37 dos 48 indicadores de infraestrutura, gestão e serviços avaliados pela pesquisa tiveram notas acima de 4. É o melhor resultado desde que a pesquisa começou a ser feita, no início de 2013.

O aeroporto de Manaus foi o que mais evoluiu em relação a si mesmo. Saiu de uma nota geral de 3,30, na primeira pesquisa, para 4,19, no quarto trimestre do ano passado, um crescimento de 27%. Entre os indicadores que mais melhoraram, o tempo de fila no check-in teve progresso de 30% na eficiência do serviço. O terminal também é considerado o melhor em preço dos produtos comerciais.

Depois de Manaus, os maiores crescimentos foram observados nos terminais de Guarulhos (18,23%) e Natal (12,95%). No caso do Aeroporto Internacional Pinto Martins, a evolução foi de 4,37%, segundo a pesquisa. Ao todo, foram feitas 13.241 entrevistas, sendo 8.516 com passageiros de voos domésticos e 4.725 passageiros de voos internacionais.

## **O que eles pensam**

### *Usuários querem qualidade*

“Acredito que o Pinto Martins está ficando pequeno para a demanda de passageiros e, por isso, precisa ser ampliado. Já enfrentei longas filas para fazer o check-in e despachar a bagagem. O atendimento deveria ser mais organizado para evitar transtornos aos passageiros. Espero que a concessão do aeroporto nos traga mais conforto e comodidade.” Creto Vidal, professor

“No geral, acho o aeroporto confortável, mas os sanitários são muito pequenos e inadequados para quem tem criança de colo. O terminal também deixa a desejar em acessibilidade, não é difícil ver cadeirantes enfrentando dificuldades. Os preços da alimentação também são muito caros. Fortaleza é uma cidade turística e precisa de um aeroporto mais moderno.” Raquel Melo, médica

“O aeroporto de Fortaleza não está entre os piores do Brasil, mas, na minha opinião, precisa de uma melhor infraestrutura e ter alguns processos de atendimento automatizados, dando mais comodidade aos passageiros. Eu quase já perdi um voo por conta do atendimento lento no check-in. Acho que a concessão vai nos trazer melhorias, como ocorreu em São Paulo.”

Danielle Luz, publicitária

“É a primeira vez que passo pelo aeroporto de Fortaleza e acredito que, em relação à infraestrutura, ele está dentro da média. Só achei a temperatura quente e vi outros passageiros reclamando disso. Mesmo com a concessão, nem sempre tudo fica perfeito. O aeroporto de São Paulo, por exemplo, ficou bem mais moderno, mas o atendimento ainda deixa a desejar.” Felipe Fuhrman, advogado

### **Ranking de avaliação**

- 1º. 4,52 Curitiba (PR)
- 2º. 4,48 Viracopos (SP)
- 3º. 4,41 Guarulhos (SP)
- 4º. 4,38 Recife (PE)
- 5º. 4,36 Natal (RN)
- 6º. 4,29 FORTALEZA (CE)
- 7º. 4,19 Congonhas (SP)
- 8º. 4,19 Manaus (AM)
- 9º. 4,19 Porto Alegre (RS)
- 10º. 4,14 Brasília (DF)
- 11º. 4,13 Santos Dumont (RJ)
- 12º. 4,10 Confins (MG)
- 13º. 3,91 Galeão (RJ)
- 14º. 3,67 Salvador (BA)
- 15º. 3,36 Cuiabá (MT)

### **FORTALEZA**

#### **OS 10 MELHORES ASPECTOS**

- 1º. 4,91 Tempo de fila do check-in (autoatendimento)
- 2º. 4,65 Cordialidade dos funcionários do check-in
- 3º. 4,62 Facilidade de encontrar o caminho no aeroporto
- 4º. 4,61 Tempo de fila na inspeção de segurança
- 5º. 4,60 Disponibilidade de assentos na sala de embarque
- 6º. 4,59 Tempo de fila na imigração

- 7º. 4,55 Disponibilidade de carrinhos de bagagem
- 8º. 4,53 Cordialidade dos funcionários da imigração
- 9º. 4,50 Eficiência dos funcionários do check-in
- 10º. 4,49 Informação nas esteiras de restituição de bagagem

#### OS 10 PIORES ASPECTOS

- 1º. 2,43 Custo do estacionamento
- 2º. 2,62 Valor dos produtos de lanchonetes/restaurantes
- 3º. 2,65 Valor dos produtos comerciais
- 4º. 3,01 Qualidade da internet Wi-Fi
- 5º. 3,77 Disponibilidade do meio-fio
- 6º. 3,85 Cordialidade do funcionário da aduana / 3,85 Tempo de fila da aduana / 3,85 Quantidade e qualidade de lanchonetes/restaurantes
- 7º. 3,88 Instalações de estacionamento de veículos
- 8º. 3,91 Quantidade e qualidade de estabelecimentos comerciais
- 9º. 3,95 Conforto na sala de embarque / 3,95 Limpeza dos sanitários
- 10º. 4 Conforto térmico do aeroporto

#### **EM 30 ANOS**

##### **Aeroporto de Fortaleza capta R\$1,3 bi em investimento**

*A ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves será feita nos dois primeiros anos de concessão*

Após anos paradas, as obras de reforma e ampliação do Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins finalmente poderão decolar a partir do próximo ano. Isso porque está prevista, até o fim de 2016, a realização de um leilão para a concessão do terminal à iniciativa privada pelo prazo de 30 anos, o que proporcionará um investimento da ordem de R\$ 1,3 bilhão no equipamento durante o período.

A ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves e de cargas é uma das obras obrigatórias, devendo ser executada ainda nos dois primeiros anos de concessão. O pátio de aeronaves deverá disponibilizar área para, no mínimo, 14 aeronaves código C, duas código D e uma código E, entre as quais 12 pontes de embarque (também chamadas de *fingers*).

No entanto, as estruturas que foram erguidas para a ampliação do aeroporto – e que custaram R\$ 52,5 milhões aos cofres públicos até a suspensão dos serviços – podem não ser

utilizadas. Ainda que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) tenha recomendado a consideração da estrutura no estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, a concessionária não é obrigada a aproveitar a obra abandonada.

*“As obras custaram R\$52,5 milhões aos cofres públicos até a suspensão dos serviços”*

### **Melhorias**

A concessão fará com que a capacidade do aeroporto, atualmente de 6,3 milhões de passageiros por ano, mais que quadruple e chegue a 27,6 milhões até o fim da concessão, em 2046. O lance mínimo previsto para o arremate é de R\$ 1,5 bilhão e a concessionária terá de promover melhorias imediatas nas instalações, que precisam ser concluídas até o término da transição operacional (que deve durar de sete a dez meses após o leilão).

Entre as ações imediatas a serem executadas pela concessionária estão a disponibilização de internet Wi-Fi gratuita de alta velocidade em todo o terminal, a melhoria das condições de utilização de banheiros e fraldários, e a revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para restituição de bagagens do aeroporto.

Também devem ser melhorados os sistemas de iluminação das vias de acesso de veículos aos terminais, no estacionamento, nos terminais de carga e em outros setores que envolvam a movimentação de passageiros e seus acompanhantes em terra, além da revitalização e atualização das sinalizações de informação dentro e fora do terminal. Outra medida é a correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros.

*“A capacidade do aeroporto, hoje de 6,3 milhões de passageiros por ano, chegará a 27,6 milhões até o fim da concessão, em 2046”*

### **Obrigatórias**

Além da ampliação nos primeiros dois anos, a concessionária também deverá realizar novas intervenções no terminal nos terceiro e quarto anos de concessão, para que ele atinja o nível de serviço estabelecido para o aeroporto. A esse ponto, a empresa deverá disponibilizar pátio de aeronaves com área para, pelo menos, 16 aeronaves código C, duas código D e três código E, dentre as quais, 14 pontes de embarque. Também está previsto que, até 2020, a pista de pouso e decolagem seja ampliada para, no mínimo, 2.755 metros de comprimento.

Esses e outros requisitos foram apresentados pela Anac em audiência pública realizada

no último dia 19 de maio, em Fortaleza. Finalizada essa fase, a agência está realizando ajustes no edital e no contrato atualmente, tendo como base as contribuições concedidas nas audiências pelos participantes, o que não possui prazo determinado.

O próximo passo é a publicação do aviso e divulgação do edital, seguida pelo início dos procedimentos para a realização do leilão, como o recebimento de pedidos de esclarecimento e julgamento de impugnações. Na última terça-feira (21), o governo decidiu mudar a estrutura societária exigida para ampliar a concorrência nos leilões.

Os consórcios não serão mais obrigados a ter participação societária de um operador portuário, de forma que os serviços como check-in dos passageiros até o controle de voo das aeronaves possam ser prestados por meio de um contrato de terceirização. Antes, exigia-se que o consórcio interessado tivesse um operador aeroportuário com participação societária de, pelo menos, 15%. Apesar da mudança, estão mantidas as condições de habilitação técnica: no aeroporto de Fortaleza, experiência em processamento mínimo de 7 milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos.

### **Diferencial**

Para a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), o processo de concessões trouxe necessárias melhorias à infraestrutura aeroportuária brasileira. A entidade entende que o aeroporto de Fortaleza, assim como os de Florianópolis, Salvador e Porto Alegre, que também serão concedidos, terá a perspectiva de alívio às operações aéreas e até possibilidade de ampliação da operação de acordo com as estratégias comerciais das empresas.

### **Mudanças**

*Concessionária que arrematar o Aeroporto da Capital cearense terá de cumprir ações e investimentos determinados pelo edital*

Prazo de concessão: 30 anos (prorrogável por mais 5 anos)

Lance mínimo: R\$ 1.562.970.387,70

Investimentos estimados: R\$ 1.306.000.000,00

Movimento de passageiros

Atual

6,3 milhões de passageiros/ano

No fim da concessão (2046)

27,6 milhões de passageiros/ano

Contribuição ao FNAC

Fixa

25% na assinatura do contrato e 75% em parcelas anuais, sendo a primeira anual quitada 12 meses após à assinatura do contrato, corrigidas pelo IPCA

Variável anual

5% da receita bruta anual

Melhorias imediatas

FASE IA (transição operacional 7-10 meses)

A concessionária vencedora do leilão em Fortaleza deverá prever o início imediato de ações que permitam a melhoria dos padrões operacionais:

- a) melhorias das condições de utilização dos banheiros e fraldários do aeroporto;
- b) revitalização e atualização das sinalizações de informação dentro e fora do Terminal de Passageiros (TPS);
- c) disponibilização de internet wi-fi gratuita de alta velocidade em todo o TPS;
- d) revisão e melhoria do sistema de iluminação das vias de acesso de veículos aos terminais, estacionamento de veículos, TPS, terminais de carga e outros setores que envolvam a movimentação de passageiros e seus acompanhantes no lado terra do aeroporto;
- e) revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para restituição de bagagens;
- f) correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros (inclusive área externa) dos terminais de passageiros.

Obras obrigatórias

FASE IB (2 primeiros anos de concessão)

Ampliar o terminal de passageiros e disponibilizar pátio de aeronaves com área para, pelo menos, 14 (quatorze) aeronaves código "C", 2 (duas) aeronaves código "D" e 1 (uma) aeronave código "E", dentre as quais, 12 pontes de embarque.

Fase IC (3º e 4º anos de concessão)

Realizar novas intervenções no terminal de passageiros com vistas a atingir o nível de serviço estabelecido para o aeroporto e disponibilizar pátio de aeronaves com área para, pelo menos, 16 (dezesesseis) aeronaves código “C”, 2 (duas) aeronaves código “D” e 3 (três) aeronaves código “E”, dentre as quais, 14 pontes de embarque. Até 31 de dezembro de 2020, ampliar a pista de pouso e decolagem 13/31 para um comprimento de, pelo menos, 2.755 metros

### **Ampliação e atendimento**

#### **Terminais concedidos ganham novo perfil**

*Em cinco anos, o modelo alavancou o volume de recursos aplicados no setor e proporcionou a ampliação da capacidade dos terminais brasileiros*

#### **Aeroporto Internacional de Natal - Governador Aluizio Alves (NAT)\***

Início das obras: julho de 2012 (28 anos de concessão)

Investimento: R\$ 550 milhões

|                                    | HOJE                  |
|------------------------------------|-----------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)       | 6,2 milhões**         |
| Capacidade de movimentos/hora      | 30 voos               |
| Área dos Terminais                 | 42.000 m <sup>2</sup> |
| Capacidade dos pátios de aeronaves | 18 posições           |
| Pontes de Embarque                 | 6                     |
| Balcões de check-in                | 42                    |
| Vagas de estacionamento            | 860                   |
| Lojas                              | 30                    |

\* Aeroporto construído pela iniciativa privada

\*\* Com capacidade de crescimento de 60%

Fonte: Consórcio Inframérica

#### **Aeroporto Internacional de Brasília (BSB)**

Início da concessão: dezembro de 2012

Investimentos: R\$ 1,5 bilhão até 2016 / R\$ 2,85 bilhões até 2037 (fim da concessão)

|                                    | ANTES                 | HOJE                   |
|------------------------------------|-----------------------|------------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)       | 15 milhões            | 21 milhões             |
| Capacidade de movimentos/hora      | 40 voos               | 60voos                 |
| Área dos Terminais                 | 60 mil m <sup>2</sup> | 120 mil m <sup>2</sup> |
| Capacidade dos pátios de aeronaves | 40 posições           | 70 posições            |
| Pontes de Embarque                 | 13                    | 29                     |
| Balcões de check-in                | 73                    | 95                     |
| Vagas de estacionamento            | 1234                  | 3300                   |
| Lojas                              | 30                    | 90                     |

Fonte: Consórcio Inframérica

### **Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (GRU)**

Início da concessão: 12 de junho de 2012

Investimentos: R\$ 3,9 bilhões até 2015 / R\$ 6 bilhões até 2032

|                                    | ANTES                  | HOJE                   |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)       | 30 milhões             | 48 milhões             |
| Capacidade de movimentos/hora      | 47 voos                | 52 voos                |
| Área dos Terminais                 | 191.540 m <sup>2</sup> | 387.109 m <sup>2</sup> |
| Capacidade dos pátios de aeronaves | 79 posições            | 123 posições           |
| Pontes de Embarque                 | 25                     | 45                     |
| Balcões de check-in                | 320                    | 362                    |
| Vagas de estacionamento            | 3,9 mil                | 8,4 mil                |
| Lojas                              | 102                    | 230                    |

Fonte: GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo

### **Aeroporto Internacional de Viracopos - Campinas (VCP)**

Início da concessão: fevereiro de 2014

Investimento: R\$ 3 bilhões até 2016 / R\$ 6,5 bilhões até 2042

|                                    | ANTES                  | HOJE                   |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)       | 8,8milhões             | 25milhões              |
| Capacidade de movimentos/hora      | 200 voos               | 400voos                |
| Área dos Terminais                 | 28.000 m <sup>2</sup>  | 178.000m <sup>2</sup>  |
| Capacidade dos pátios de aeronaves | 35 aeronaves           | 72 aeronaves           |
| Pátios de aeronaves                | 100.000 m <sup>2</sup> | 400.000 m <sup>2</sup> |
| Pontes de Embarque                 | 0                      | 28*                    |
| Ilhasde check-in                   | 32                     | 72                     |
| Vagas de estacionamento            | 2 mil                  | 7 mil                  |
| Lojas                              | 38                     | 68                     |

\* Atualmente, 16 estão em atividade. As demais estão instaladas, mas entrarão em funcionamento de acordo com o aumento da demanda

Fonte: Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos

### **Aeroporto Internacional de Belo Horizonte - Confins (CNF)**

Início da concessão: abril de 2014

Investimento: R\$ 750 milhões em 2016 / R\$ 3,5 bilhões até 2043 (fim da concessão)

|                                    | ANTES                 | Até fim de 2016        |
|------------------------------------|-----------------------|------------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)       | 10 milhões            | 22 milhões             |
| Capacidade de movimentos/hora      | 31 voos               | 34 voos                |
| Área dos Terminais                 | 77.000 m <sup>2</sup> | 126.000 m <sup>2</sup> |
| Capacidade dos pátios de aeronaves | 31 posições           | 44 posições            |
| Pontes de Embarque                 | 9                     | 26                     |

|                         |       |       |
|-------------------------|-------|-------|
| Balcões de check-in     | 70    | 100   |
| Vagas de estacionamento | 2.560 | 4.000 |
| Lojas                   | 65    | 90    |

Fonte: BH Airport - Aeroporto Internacional de Belo Horizonte

### **Aeroporto Internacional Tom Jobim - RIOgaleão (GIG)**

Início da concessão: agosto de 2014

Investimento: R\$ 2 bilhões até 2016 / R\$ 5,2 bilhões até 2039

|                               | ANTES                  | Até as Olimpíadas      |
|-------------------------------|------------------------|------------------------|
| Capacidade (passageiros/ano)  | 17milhões              | 30milhões              |
| Capacidade de movimentos/hora | 44 voos                | 44 voos                |
| Área dos Terminais            | 280.000 m <sup>2</sup> | 416.000 m <sup>2</sup> |
| Pátio de aeronaves            | 500.000 m <sup>2</sup> | 760.000 m <sup>2</sup> |
| Pontes de Embarque            | 32                     | 58                     |
| Balcões de check-in           | 212                    | 275                    |
| Vagas de estacionamento       | 1 mil                  | 3 mil                  |
| Área comercial                | 10.000 m <sup>2</sup>  | 24.000 m <sup>2</sup>  |

Fonte: Consórcio Rio Galeão

### **Impacto**

#### **Hub elevaria PIB do CE em 6% em cinco anos**

*Escolha poderá ser feita ainda neste semestre. Equipamento injetaria R\$9,9 bilhões na economia cearense em cinco anos de operação*

Além de ser concedido à iniciativa privada, o Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins tem a chance de se tornar ainda mais relevante, caso seja escolhido pelo Grupo Latam Airlines para sediar o hub da empresa no Nordeste. Para isso, terá de vencer a disputa com Natal(RN) e Recife (PE).

As negociações para a prospecção do hub foram iniciadas em abril do ano passado e,

segundo a empresa, a definição da capital que sediará o equipamento poderá ocorrer ainda no primeiro semestre deste ano. Para o secretário da Infraestrutura, André Facó, o hub trará um grande impulso para a economia cearense, motivo pelo qual o governo tem se dedicado a resolver todos os obstáculos apresentados.

“O Ceará trabalha com um plano de ação em cima de cada gargalo apresentado por um trabalho da consultoria contratada pela própria Latam. Isso demonstra para a empresa, com prazos e atividades, que os obstáculos apontados são plenamente solucionáveis”, destaca Facó.

Entre as medidas tomadas pelo poder público para atrair o equipamento estão a declaração de terrenos próximos ao aeroporto, como de utilidade pública; a cessão do terreno da base aérea; e a isenção de impostos estaduais e municipais para empresas que instalem um centro de conexões em Fortaleza.

*“Mais de um terço do impacto econômico (39%) viria dos setores de transporte e armazenagem”*

### **Crescimento e empregos**

Estudo feito por uma consultoria para a Latam revelou que o equipamento na Capital cearense seria responsável pela geração de cerca de 35 mil empregos diretos e indiretos até 2018, além de crescimento de 6% do Produto Interno Bruto (PIB) do Ceará, o que representa impacto de R\$ 9,9 bilhões na economia em um período de cinco anos de operação do equipamento.

Mais de um terço do impacto econômico (39%) viria dos setores de transporte e armazenagem; outros 17%, do setor de atacado e varejo; e 12% dos setores de hotel e alimentação. Já sobre o impacto em empregos, 29% seriam nos setores de transporte e armazenagem; 29% de atacado e varejo; e 12% de hotéis e alimentação. Os novos visitantes trariam, no segundo ano de operações, em torno de US\$ 287 milhões anuais a mais com turismo, considerando US\$ 1.714 de gasto por passageiro. Além disso, as despesas dos visitantes gerariam 18,9 mil empregos por ano.

Outro estudo feito pela consultoria Arup estima que o hub em Fortaleza movimentará, a partir de 2018, dois milhões de passageiros adicionais por ano, em 24 aeronaves operadas diariamente, em simultâneo, (entre 2,5 mil e 3 mil passageiros na hora-pico). Em 2038, o número de passageiros chegaria a 3,2 milhões por ano, em 36 aeronaves operadas diariamente e de forma simultânea (mais de 4 mil passageiros na hora-pico).

“Estamos agora na expectativa do desenrolar do processo de concessão do aeroporto Pinto Martins. Essa fase é muito importante para consolidar a vinda do centro de conexões. Estamos cada vez mais confiantes que o Ceará é a melhor opção para a instalação do hub e, por

isso, certos d a escolha do nosso estado”, assegura o secretário.

### **Hub da Latam**

*Centro de conexões de voos nacionais e internacionais*

46 novos voos diários na América do Sul

35.000 empregos diretos e indiretos até 2018

14 novos voos diários para a Europa

R\$9,9 bi de impacto na economia do CE

### **Aviação regional a passos lentos**

Ainda deve demorar para que aviação regional se torne uma realidade no Ceará. Mesmo contando com 16 equipamentos, entre aeródromos e aeroportos, apenas Fortaleza e Juazeiro do Norte contam hoje com voos comerciais regulares, lista que deve ser incrementada neste ano com os terminais de Jericoacoara e Aracati. O maior problema, que se agravou no último ano por conta da crise econômica, é a falta de investimento.

Em 2012, nove equipamentos do Ceará foram incluídos no Programa de Aviação Regional do governo federal: os de Aracati, Canindé, Crateús, Iguatu, Itapipoca, Jericoacoara, Juazeiro do Norte, Quixadá e Sobral. Os recursos do programa, entretanto, foram contingenciados em 2015 como estratégia do Planalto para que a meta do superávit primário fosse atingida.

De acordo com o coronel Paulo Edson Ferreira, assessor de Infraestrutura Aeroportuária do Departamento Estadual de Rodovias do Ceará (DER), dos R\$ 362 milhões em verbas federais destinados aos aeroportos do Estado, o departamento conseguiu descontingenciar R\$ 20 milhões no fim do ano passado. Esse recurso será utilizado para adquirir equipamentos para os aeroportos de Jericoacoara e de Aracati, em estágio mais avançado.

“Os equipamentos da aviação regional não estão totalmente aptos porque precisam passar por reformas, que são as previstas no programa. No momento em que os recursos forem liberados, as obras retomadas, as pistas recapeadas, aí sim eles vão poder contribuir com a ampliação da aviação regional plenamente. Para outros, que vão ser construídos do zero, como Sobral, deve demandar um pouco mais de tempo”, pontua.

Por falarem aeroporto de Sobral, o diretor de Planejamento e Alianças da Azul Linhas Aéreas, Marcelo Bento, revela que a companhia teria muito interesse em operar a rota. “O Ceará

tem um grande potencial em Sobral, a cidade precisa de um novo aeroporto. Ela já tem condições de ter uma ligação aérea, mas não tem porque o equipamento não está lá”, destaca.

Atualmente, os aeródromos recebem equipamentos da aviação geral, que incluem pequenos aviões de propriedade particular ou jatos executivos, helicópteros, balonismo, voos de treinamento (para pilotos iniciantes) e outras atividades aéreas.

### **Novas rotas**

A empresa também tem interesse em operar a rota de Fortaleza a Jericoacoara, inicialmente com duas frequências semanais, assim que o terminal estiver pronto. Após sucessivos adiamentos, o governo estadual estima que o aeroporto da região comece a operar voos comerciais no segundo semestre deste ano. De menor porte, o terminal de Aracati também tem previsão para iniciar a operação de voos comerciais em 2016.

### **Infraestrutura**

*“Os equipamentos da aviação regional não estão totalmente aptos porque precisam passar por reformas”* Coronel Paulo Edson Ferreira, assessor de Infraestrutura Aeroportuária

### **Opinião**

**Arialdo Pinho**, titular da Secretariado Turismo do Estado do Ceará (Setur)

Em um país continental como o Brasil, a aviação regional é uma excelente oportunidade de levar o desenvolvimento às cidades do Interior que ainda não são servidas com voos de linha regular. Para além de promover o turismo, os voos podem projetar a economia, a saúde e a educação desses locais.

O Ceará está muito bem posicionado no ranking da aviação regional no Brasil. Conforme a Secretaria de Aviação Civil (SAC), é um dos estados que mais têm investido no setor aéreo. E o Governo do Ceará, além dos investimentos nos aeroportos regionais, tem procurado a formação e treinamento de recursos humanos na área de aviação regional, em parceria com a SAC.

Em termos de voos, nosso plano é desenvolver dois semanais para Crateús e São Benedito, três semanais para Aracati, além de voos diários para Jericoacoara. Nossa estratégia para conseguir as frequências, ainda está em análise, mas deve ser custear assentos para companhias aéreas, mudando essa ótica dos outros estados de dar incentivo fiscal para combustível (querosene).

Subsidiar assentos de aéreas faz com que elas se sintam estimuladas a promover os

destinos turísticos do Ceará. Não ter que fazer propaganda, ter que colocar gente dentro do avião. Além disso, esse subsídio vai estimular empresas a investirem em novos voos. Fica aberto não só a empresas grandes, mas também para regionais. Tem empresas que voam muito bem só ali na Amazônia, por exemplo.

Em Canoa Quebrada e Jericoacoara, dois principais destinos turísticos no Ceará, esse impacto será fundamental para o fortalecimento não só esses locais, que já são mercados consolidados, como também das praias nos arredores. Os municípios vizinhos também se beneficiam com a facilidade de se chegar na região por meio dos voos. A aviação tem crescido e avançado em todo o mundo. E o Ceará não ficará parado.