



CONCESSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Soellyn Aragão Cortez¹, Alisson Bertão Machado²

RESUMO: O presente trabalho tem por objetivo analisar a gestão do aeroporto Internacional de Guarulhos-Governador André Franco Montoro, comparando as vantagens da gestão pública em detrimento da privada, fazendo levantamento dos investimentos necessários para concessão e verificação de como é realizado o controle público referente as concessões, por meio de metodologia de pesquisa exploratória. Os resultados deste projeto mostram que a concessão irão garantir questões como a evolução e amadurecimento do setor aeroportuário no país. Melhorando questões relacionadas com a segurança, adotando práticas de gestão comercial e financeira dando prioridade à “comercialização” dos aeroportos. Também irá proporcionar certo distanciamento do Estado, o que lhe permitirá uma maior liberdade comercial e operacional, potenciando o desenvolvimento de novos negócios, parcerias e investimento privado.

PALAVRAS-CHAVE: Infraestrutura Aeroportuária; Mega Eventos Esportivos; Políticas Públicas.

1 INTRODUÇÃO

A realização de megaeventos esportivos no Brasil como a Copa das Confederações 2013, Copa do Mundo 2014, Jogos Olímpicos 2016 e Jogos Paraolímpicos 2016, demandam altos investimentos, o que requer uma parceria entre poder público e iniciativa privada a fim de adequar as cidades-sede às exigências estabelecidas pelos órgãos e entidades detentora dos direitos dos eventos. Levando em consideração tais eventos, surge a necessidade de modernização do aeroporto Internacional de Guarulhos (Cumbica), que movimenta 80 mil passageiros por dia, ou mais que a população de 95% dos municípios brasileiros. Tratando-se de um dos 40 aeroportos mais movimentados do planeta, e devido ao aperto nos pátios, também é o terceiro no mundo em número de voos atrasados, dado estatístico que poderá melhorar após uma privatização e investimento em modernização (CABRAL; NOGUEIRA; BARROS, 2012).

De acordo com dados da Associação Nacional de Aviação Civil - ANAC, somente 11 dos 67 aeroportos estatais do país geram lucro. Essa deficiência financeira provoca baixos investimentos em infraestrutura. Acarretando uma má administração, ineficiência

¹ Acadêmica do Curso de Turismo do Centro Universitário de Maringá – CESUMAR, Maringá – PR. Programa de Iniciação Científica do Cesumar (PICC). so.nne@hotmail.com

² Orientador, Docente Mestre do Centro Universitário de Maringá – CESUMAR. alissonbertao@hotmail.com



na alocação de recursos existentes e a falta de planejamento agravam o problema e prescrevem uma crise sempre iminente. O crescimento da aviação doméstica no Brasil nos últimos anos levou a concentração da malha aérea em um número menor de aeroportos, além de seu uso intenso, entre eles o aeroporto Internacional de Guarulhos, saturando rapidamente a infraestrutura. Tal concentração resulta em significativos prejuízos, com atrasos recorrentes, além de configurar um fator limitador para crescimento do setor.

O objetivo do trabalho diante do exposto da pesquisa é demonstrar o quanto a concessão irá proporcionar melhorias ao aeroporto Internacional de Guarulhos. Espera-se que as concessionárias tragam novas experiências e ferramentas de gestão privada, melhoria na qualidade dos serviços, para garantir a recuperação do déficit existente entre infraestrutura e a demanda. Segundo Balter (2012), o crescimento do transporte aéreo esbarra na limitação da infraestrutura aeroportuária, o que requer incremento nos investimentos para suprir a insuficiência de infraestrutura. Além de resolver as deficiências da infraestrutura já existente, o crescimento do setor vai exigir uma estrutura maior nos próximos anos. Assim, de pronto, a ANAC deverá, por força de lei – como a entidade responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização da infraestrutura aeroportuária brasileira –, definir as metas e objetivos, bem como as ações dirigidas ao setor diante das mudanças estruturais previstas e necessárias.

2 MÉTODO

Segundo Ferrari, o método científico é um traço característico da ciência, constituindo-se em instrumento básico que ordena inicialmente o pensamento em sistemas e traça os procedimentos do cientista ao longo do caminho até atingir o objetivo científico preestabelecido. Os procedimentos na pesquisa científica referem-se à maneira pela qual se conduz o estudo e, portanto, se obtêm os dados. Gil (1999, p.65) ressalta que “o elemento mais importante para a identificação de um delineamento é o procedimento adotado para a coleta de dados”. Nessa tipologia enquadram-se os estudos de caso, a pesquisa de levantamento, a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e a pesquisa exploratória.



A pesquisa exploratória, da maneira proposta neste trabalho, apoia-se em determinados princípios bastante difundidos: 1) a aprendizagem melhor se realiza quando parte do conhecido; 2) deve-se buscar sempre ampliar o conhecimento e 3) esperar respostas racionais pressupõe formulação de perguntas também racionais. Gil (1999) destaca que a pesquisa exploratória é desenvolvida no sentido de proporcionar uma visão geral a cerca de determinado fato. Ao se referir à pesquisa exploratória, Andrade (2002) resalta algumas finalidades primordiais, como: proporcionar maiores informações sobre o assunto que se vai investigar; facilitar a delimitação do tema de pesquisa; orientar a fixação dos objetivos e a formulação das hipóteses; ou descobrir um novo tipo de enfoque sobre o assunto.

Também foi utilizada pesquisa bibliográfica neste trabalho. Cervo e Bervian (1983, p.55) definem esta como a que:

Explica um problema a partir de referenciais teóricos publicados em documentos, pode ser realizada independente ou como parte da pesquisa descritiva ou exploratória. Ambos os casos buscam conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado existente sobre um determinado assunto, tema ou problema.

Nesse sentido, fica evidente que o objetivo da pesquisa exploratória é buscar entender as razões e motivações subentendidas para determinadas atitudes e comportamentos das pessoas. Ela é frequentemente utilizada na geração de hipóteses e na identificação de variáveis que devem ser incluídas na pesquisa. A pesquisa exploratória proporciona a formação de ideias para o entendimento do conjunto do problema, enquanto que a pesquisa descritiva procura quantificar os dados colhidos e analisá-los estatisticamente.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Segundo a Infraero (2011), a variação no número de aeronaves e passageiros obteve uma variação positiva de, respectivamente, 9,26% e 15,8% quando comparado com o ano anterior. Nesse contexto, “o setor de aviação civil tem diante de si o desafio de superar obstáculos decorrentes de seu vigoroso crescimento na última década” (MCKINSEY & COMPANY, 2010). Ainda, deve-se considerar a realização de eventos



como a Copa do Mundo em 2014 e os jogos Olímpicos que exigem investimentos para aumentar a capacidade dos aeroportos brasileiros. Neste sentido, segundo o Tribunal de Contas da União – TCU (2012) cerca de 6,5 bilhões de reais já estão sendo aplicados em obras nos aeroportos das cidades sede da Copa do Mundo de 2014.

O que desperta o interesse da iniciativa privada na compra ou arrendamento de um aeroporto, segundo opinião do Dr. Norman Ashford, Professor Especialista em Aeroportos, da Loughborough University, (KAPP, 2003) é o movimento anual de passageiros e o potencial das áreas comerciais, com destaque para os *duty free*, e carga. A faixa de movimento anual de passageiros, que mais interessa à iniciativa privada é a que se situa entre três e cinco milhões ao ano, sendo também considerados viáveis os aeroportos com movimento superior a um milhão de passageiros.

Os aeroportos brasileiros contidos no relatório da Airport Council International (apud BALTER, 2012) obtiveram classificação considerando as variáveis: passageiros internacionais; passageiros domésticos; movimentos de aeronaves (pousos e decolagens); carga doméstica; carga internacional. Resultando em três grupos 0, 1 e 2. De acordo com o resultado, foi possível perceber que a movimentação de carga não teve influência significativa no processo de classificação e que as variáveis de passageiros transportados tiveram maior importância que o movimento de aeronaves.

Uma vez conhecidas as variáveis mais relevantes para o agrupamento dos aeroportos, estabeleceu-se a confrontação das mesmas através de um gráfico onde cada eixo representa um tipo de passageiro (internacional e doméstico). Humphreys (apud BALTER, 2012) corroborou o resultado afirmando que a melhor maneira de escolha de aeroportos para comparação é através do perfil dos passageiros, ou seja, se em sua maioria eles são provenientes de voos domésticos, internacionais, de longo curso, a turismo de lazer ou negócios, etc. Separando os aeroportos em seus respectivos clusters o Aeroporto Internacional de Guarulhos se enquadra no grupo 2.

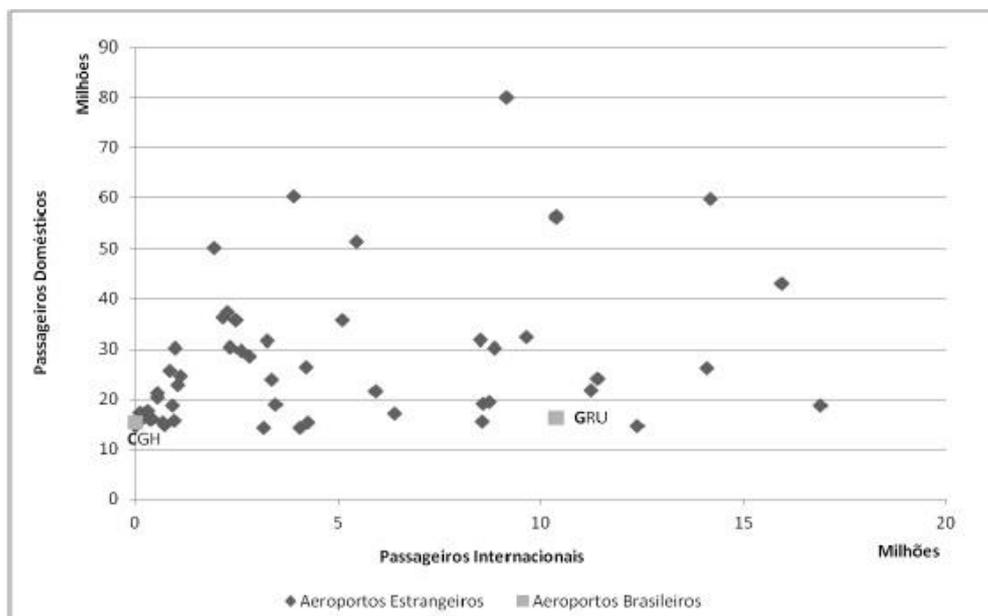


FIGURA 1 – Cluster Grupo 2.
Fonte: ACI apud BALTER, 2012, p.21.

Conforme descrito por Thaís Sena Balter sobre a figura 1:

O Grupo 2 reúne aeroportos com movimentação predominantemente doméstica e total de passageiros acima de 14 milhões por ano. Os gráficos mostram que, de acordo com o método empregado, os aeroportos brasileiros pertencem ao Grupo 0, à exceção de Congonhas (CGH) e Guarulhos (GRU) que foram alocados no Grupo 2.

A Figura 2 indica a relação entre quantidade de passageiros e o movimento. Conforme análise apresentada por Thaís Sena Balter (2012, p.36), “a relação passageiro transportado por movimento de aeronaves verifica-se que em 2030 o aeroporto paulista passa a ser comparável ao aeroporto de JFK (com 125 e 124 passageiros, respectivamente)”. O aeroporto de Guarulhos está crescendo em uma velocidade tão incrível que daqui a alguns anos já poderá ser comparado com o maior aeroporto dos Estados Unidos da América, o John Fitzgerald Kennedy. Este é mais um dos indicadores de que nosso aeroporto precisa acompanhar esta demanda e se modernizar com urgência. Considerando a lentidão das obras realizadas no Brasil, o mais indicado é que as alterações comecem a serem feitas o quanto antes, para podermos absorver a demanda da Copa de 2014 e demais eventos Olímpicos que iremos sediar.

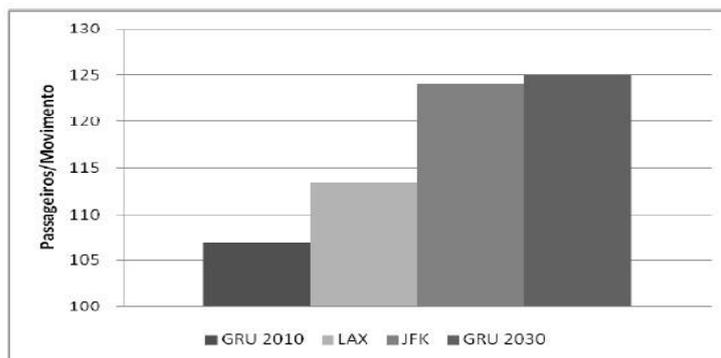


FIGURA 2 – Relação Passageiro/Movimento GRU

Fonte: ACI apud BALTER, 2012, p.37.

Segundo o edital de Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro, na cidade de Guarulhos/SP, Viracopos, na cidade de Campinas/SP e Presidente Juscelino Kubitschek, na cidade de Brasília/DF, de Janeiro de 2012: a privatização tem como meta para a Copa de 2014, o novo gestor do aeroporto de Guarulhos terá que investir R\$2,140 bilhões para construir, no prazo de um ano e meio, um novo terminal de passageiros (TPS), que comporte mais de 1,8 mil usuários por hora no desembarque Internacional e 2,2 mil no embarque, durante horário de pico (AVIAÇÃO CIVIL, 2012).

De acordo com o site Metálica (2012):

O projeto obedece às condicionantes impostas pela Infraero (2012) de licitação, como a configuração em "T" (finger) em seu desenho arquitetônico (figuras 3 e 5). O novo terminal será interligado com os antigos e até 2013 (figura 6). A Infraero garante que até o final de 2013 a primeira etapa, que corresponde a 40% do empreendimento, estará concluída, antes da Copa de 2014 fazendo com que o aeroporto ganhe um fluxo adicional de 10 milhões de passageiros, com um investimento de 753,96 milhões de reais. O restante da obra será concluído até 2016.

O novo terminal do Aeroporto de Guarulhos terá um design moderno, sua forma lembra o projeto de um avião e será investido muito dinheiro para que este não seja apenas esteticamente bonito, mas também extremamente funcional e logístico. O terminal três poderá ser comparado aos aeroportos mais modernos do mundo, causando além de tudo uma ótima impressão aos turistas estrangeiros que visitarem o Brasil para os Megaeventos esportivos que iremos sediar.



FIGURA 3 - Terminal três, Aeroporto Internacional de Guarulhos
Fonte: <www.metalica.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2012.



FIGURA 5 – Terminal três, Aeroporto Internacional de Guarulhos, vista aérea noturna
Fonte: <www.metalica.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2012.



FIGURA 6 – Terminais interligados, Aeroporto Internacional de Guarulhos
Fonte: <<http://www.cbca-iabr.org.br>>. Acesso em: 29 abr. 2012.

O terminal 3 será composto por dois níveis, o de embarque (piso superior) e desembarque (piso inferior) conforme Figura 7. A estrutura do aeroporto será revestida



por material metálico em formato de arcos, três ao todo. Este material foi escolhido por suas especificidades, pois ao mesmo tempo em que irá manter o controle térmico do ambiente, também irá contribuir para a redução do consumo de energia. O novo terminal será repleto de painéis de vidro, que irá permitir uma iluminação natural (Figura 8). No nível superior do embarque será o mezanino, onde estarão as salas VIPS, salas administrativas e espaço panorâmico (Figura 9).



FIGURA 7 – Níveis de Embarque e Desembarque, Aeroporto Internacional de Guarulhos.
Fonte: <www.metalica.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2012.



FIGURA 8 – Visão da área interior do Terminal três, aeroporto Internacional de Guarulhos
Fonte: <www.metalica.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2012.



FIGURA 9 – Mezanino, Salas Vip e Salas de Embarque Aeroporto Internacional de Guarulhos.
Fonte: <www.metalica.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2012.

Porém não basta apenas investir no aeroporto sem se preocupar com o seu entorno. Visa melhorias que envolva todo o Estado de São Paulo e melhore a logística de acesso ao aeroporto Internacional de Guarulhos o governo do Estado, através do Plano Integrado de Transportes Urbanos - PITU 2020 contempla a integração aeroportuária, com as seguintes opções, a se concretizarem até o ano de 2020:

Fase 1 – Trem expresso a Guarulhos, Rodoanel e viário metropolitano.

Fase 2 – Trem leve Norte-Sul.

Fase 3 – Expansão do Metrô e Trem até a Zona Sul

Fase 4 – Trem a Viracopos.

Segundo Kapp (2003), “apesar das dificuldades inerentes ao negócio, à evolução das concessões indica uma tendência de permanência, uma vez que mais de 210 aeroportos já foram privatizados e concedidos em todo o mundo”. Sabemos que o processo de concessão não apenas do aeroporto Internacional de Guarulhos, mas em todos os outros aeroportos do Brasil serão lentos, principalmente pelo excesso de burocracia existente em nosso país. Porém estes não deixaram de acontecer apesar das dificuldades. Pois será através destes que o nossos aeroportos poderão se modernizar e acompanhar a demanda já existente e que tende a aumentar com o decorrer dos anos.

Claudemir Candido da Silva e Emerson da Silveira Gonçalves, 2008 diz que, “é imprescindível definir claramente os objetivos da mudança, apresentando uma análise



aprofundada da situação atual da infraestrutura aeronáutica do país, incluindo a previsão detalhada de perdas e ganhos, considerando, principalmente o planejamento futuro”. Para que o processo de concessão ocorra de maneira satisfatória tanto para as concessionárias, população e Estado, o governo brasileiro deverá mensurar com precisão quais serão as vantagens e riscos que irão correr. Se feita uma análise assertiva os benefícios irão ultrapassar em grande escala as perdas, porém se analisado de maneira incorreta o desastre será de grande magnitude. Cabe aos nossos governantes a responsabilidade de equilibrar essa “balança da concessão”.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa buscou oferecer um primeiro esboço para o planejamento aeroportuário, visto o desenvolvimento do Brasil no cenário político-econômico internacional, considerando principalmente os Mega Eventos Esportivos. O estudo mostrou-se relevante como ponto de partida para a discussão das vantagens competitivas acarretadas pela concessão do aeroporto Internacional de Guarulhos e as possibilidades de melhorias no atendimento da demanda de maneira eficiente. Devido à ausência de informações de referência baseadas em casos reais, a utilização de parâmetros da literatura se mostrou de grande utilidade. No ano de 2011 entrou em curso a primeira tentativa de privatização de aeroportos no Brasil. Ainda é cedo para afirmar como será a gestão dos novos administradores, que possivelmente terão perfil bastante diferenciado da estatal Infraero, possibilitando grandes melhorias.

Deste modo levando em consideração as dificuldades enfrentadas pela gestão pública, a concessão do aeroporto internacional de Guarulhos, dará mais agilidade aos processos, garantindo o progresso e criação de novos espaços com a participação de mais pontos comerciais operando. Além de gerar recursos para o governo investir na manutenção dos aeroportos regionais e deficitários do país, a concessão aumenta os investimentos, estimula à competitividade e melhora a qualidade dos serviços oferecidos, descentralizando o poder e aumentando a receita do poder público pelo crescimento dos impostos pagos pelas empresas privatizadas. A grande vantagem da concessão é o aumento da competição. Onde há competição há produtividade e melhoria da renda no que se refere à população local.



REFERÊNCIAS

ANAC. **Concessão: aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.** Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/gru-vcv-bsb/>>. Acesso em: 29. Abr. 2012.

ANDRADE, M.M. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas.** 5 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

AVIAÇÃO CIVIL. **Edital e contrato de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos.** Disponível em: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/noticias/2011/12/acesse-o-edital-e-contrato-de-concessao-dos-aeroportos-de-guarulhos-brasilia-e-viracopos>>. Acesso em: 23. Mar. 2012.

BALTER, T. S. **Análise comparativa dos aeroportos brasileiros de grande porte a nível internacional.** Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/ThaisSenaBalter.pdf>. Acesso em: 28.Ago.2012

CABRAL, M.; NOGUEIRA, L. A.; BARROS, G. *Os senhores dos ares. Isto É Dinheiro.* São Paulo, Ed.749, fev. 2012. Disponível em: <http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/77984_OS+SENHORES+DOS+ARES>. Acesso em: 06 abr. 2012.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica: para uso dos estudantes universitários.** São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

FERRARI, A. T. **Metodologia da ciência.** 3 ed. Rio de Janeiro: Kennedy, 1974.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

INFRAERO. **Estatísticas.** 2011. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em: 30 mai. 2012.

KAPP, D. C. **Aeroportos privatizações: proposta de privatização aeroportuária para o Brasil.** Comando da Aeronáutica, 2003. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/estrategicos/Aeroportos.pdf>>. Acesso em: 29. Abr. 2012.

MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil.** Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2010.

METALICA. **Terminal três Aeroporto de Guarulhos.** Disponível em: <<http://www.metalica.com.br>> Acesso em: 29. Abr. 2012.



SILVA, C.; GONÇALVES, E. S. **Aeroporto Sociedade Anônima: uma projeção de abertura ao capital anônimo.** 2008. Disponível em: <<http://www.tgl.ufrj.br/viisitraer/pdf/508.pdf>>. Acesso em: 30. Mai. 2012.

TCU. **TCU determina aumento de preço mínimo para venda de aeroportos.** Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/1/2413440.MP3>>. Acesso em: 05. Mai. 2012.