

## AVIAÇÃO COMERCIAL

# Privatização não melhorou os aeroportos

A promessa era de que eles se transformariam em terminais dignos de primeiro mundo. Mas diversos problemas estão fazendo com que alguns dos aeroportos brasileiros privatizados ainda tenham “cara de rodoviária” e que melhorias avancem no ritmo de obra de igreja - com construções e reformas inacabadas e sem prazo de conclusão. Há duas razões principais para esta frustração, segundo especialistas, empresas e o próprio governo.

Em primeiro lugar está a crise financeira da Infraero, que impede que a estatal conclua obras anteriores à concessão dos aeroportos, prometidas para antes da Copa - situação piorada pelo forte ajuste fiscal que impede novos aportes do Tesouro Nacional na estatal. Para solucionar estes casos, alguns consórcios, como o do Galeão, pretendem, ainda neste mês, assumir obras da Infraero. O setor ainda é afetado pela paralisação de empreiteiras que integram consórcios, incluídas na Operação Lava Jato, que apura escândalos de corrupção na Petrobras.

Galeão, no Rio, e Confins, a 40 quilômetros de Belo Horizonte, enfrentam as maiores dificuldades. Nos dois terminais, a Infraero tem obras em atraso que somam cerca de R\$ 300 milhões. Há casos de contratos rescindidos e reformas de terminais totalmente paradas. Em Minas Gerais, a falta de obras de ampliação do Terminal 1 e de construção do Terminal 3 - estimadas em R\$ 150 milhões - impede que o aeroporto tenha uma nova cara. Confins passou a ter administração privada em agosto.

“Não consigo sequer dizer quando teremos essa situação resolvida. Não há nada que eu possa fazer, nem mesmo o que tenho de cumprir no Terminal 2. Preciso atender estes passageiros durante as obras nos outros terminais, que sequer estão em andamento”, diz Paulo Rangel, presidente da BH Airport, concessionária do aeroporto de Confins, que conta com as empresas CCR (administradora de rodovias como a via Dutra) e as operadoras dos aeroportos de Munique e de Zurique.

“O Terminal 1 era para ter sua obra concluída antes da Copa e ainda está com apenas 53% de conclusão. O pior é que isso é péssimo para a imagem do consórcio vencedor, o usuário não entende que os problemas são da Infraero”, lamenta Rangel. No Rio, algumas obras foram entregues pela estatal de forma acelerada, e ainda persistem os problemas de goteira no novo Terminal 2.



**Crise financeira da Infraero e ajuste fiscal atrasam as obras para modernização do Galeão e dos outros terminais aéreos concedidos para a iniciativa privada**

Parte dele ainda está em obras. No Terminal 1, a situação é ainda mais grave: a estatal parou a troca das esteiras rolantes e a reforma de todo o local. De outro lado, 2,7 mil funcionários trabalham na expansão do aeroporto, que é tocado pela concessionária. Segundo Luiz Rocha, presidente da Rio Galeão (formada por Odebrecht e Changi, de Cingapura), parte dos problemas é herança da estatal.

“Primeiro vamos assumir as obras e depois veremos o reequilíbrio do contrato com a Infraero. O que não dá é para ter mais atrasos, tenho um cronograma olímpico”, disse Ramos, que está investindo R\$ 2 bilhões no terminal e sofre pela parada das obras da estatal, que somam R\$ 150 milhões. “Pode voltar daqui a três meses para ver o avanço nestas obras da Infraero. Mas não duvido que algumas das nossas novas construções fiquem prontas antes desta reforma prometida para a Copa.”

Enquanto constrói um novo pier de quase um quilômetro de prédios, o consórcio está de olho nas obras da Infraero no Terminal 2, onde a nova estrutura vai se conectar. Se não ficar pronta

a tempo, a construção bilionária, que será destinada prioritariamente a voos internacionais, poderá ficar inutilizada. Trata-se de área a ser usada pelos passageiros após a passagem pelo check-in e pelo raios-x, localizados no Terminal 2. Rocha diz que, somente após o fim das obras da estatal, o Galeão terá, de fato, a qualidade que se espera do serviço público. Até lá, os atrasos afetam a imagem dos consórcios.

“Estes problemas colocam em xeque o nome dos consórcios. O usuário não entende que a obra era anterior, que depende da Infraero. Ele sabe que está privatizado e quer melhorias”, admite Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral. Para o ex-ministro Moreira Franco, ex-titular da Secretaria de Aviação Civil, os concessionários precisam cobrar a Infraero. “Há problemas, mas os consórcios não podem ficar parados. Precisam assumir as obras, fazer com que as melhorias aconteçam.”

Cláudio Frischtak, sócio da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios, diz que os problemas são resultado de concessões sem planejamento. “Alertamos, na época das concessões, que não fazia sentido manter a Infraero com um percentual tão elevado nos consórcios. Hoje, a estatal tem de arcar com investimentos elevados

e concluir obras do passado, num momento em que está sem caixa.”

Nos aeroportos privatizados na primeira leva - Guarulhos e Viracopos, em São Paulo, e Brasília, além da concessão de São Gonçalo do Amarante - o problema foi menor, pois havia menos obras de responsabilidade exclusiva da Infraero. No maior aeroporto paulista, o Terminal 3 já foi inaugurado e os dois primeiros terminais passam por uma recuperação, chamada retrofit.

Mesmo assim, a Infraero chegou a entregar algumas obras, sobretudo de expansão de pistas, com atraso. Nestes aeroportos a maior parte das obras já foi entregue - com exceção de Viracopos - e os problemas são mais das empreiteiras envolvidas na Lava Jato. Algumas operações já estão à venda, como a Invepar, empresa da OAS que faz parte do consórcio que administra Guarulhos.

“Isso não chega a ser um problema, pois os aeroportos brasileiros seguem atraentes, por serem bons negócios e pelo potencial de crescimento. Se as atuais empresas tiverem problemas, não temos dúvidas que haverá interesse de outros grupo”, garante Resende, da Dom Cabral.

A Infraero confirma o atraso na obra de reforma e ampliação do terminal de passageiros de

Confins e alega que o problema se deve “à baixa execução dos serviços” por parte das empresas contratadas pela estatal para executá-los, de acordo com respostas enviadas por e-mail. A estatal diz que, após disputas judiciais, tenta uma solução com estas empresas e, ao mesmo tempo, busca entendimentos com o operador do aeroporto para definir a melhor forma de dar continuidade ao serviço.

Estão em discussão duas alternativas: a Infraero faz nova licitação para conclusão da obra ou o novo operador assume e depois repassa o custo, conforme prevê o contrato. Segundo a estatal, 51,55% da obra foram concluídos. Sobre o Galeão, a Infraero informou que o contrato com a empresa responsável por uma etapa da obra (reforma do Setor B e edifício administrativo) foi rescindido e que negocia com o concessionário a continuidade do serviço.

A estatal disse que está em fase de rescisão com a empresa responsável pelas obras complementares no Terminal 2 e que o novo operador deve assumir o contrato. Nos dois casos, alega descumprimento contratual por parte das empresas. Segundo a Infraero, todas as obras de sua responsabilidade nos outros aeroportos concedidos (Brasília, Guarulhos e Viracopos) foram entregues.

## Reinauguração do Galeão já tem data marcada

Luiz Ramos, presidente da concessionária Rio Galeão tem uma data cabalística em sua agenda: 30 de abril de 2016. Para este dia, está prometida a reinauguração de todo o aeroporto, com os dois terminais reformados, o novo pier do Terminal 2, edifício-garagem, nova linguagem visual, acessos, lojas e, principalmente, qualidade de serviços.

Até lá, contudo, os problemas persistem, diz. “Temos que inaugurar tudo até 30 de abril de 2016, será uma espécie de reinauguração do Galeão. Mas até que está bom, outro dia recebemos até um elogio, por causa da qualidade da limpeza de nossos banheiros e da parceria do fraldário”, comenta Ramos, rindo.

Apesar do bom humor, ele reconhece que persistem problemas como goteiras e falhas nos elevadores. “Temos que trocar tudo. Os elevadores que existem e os que estavam nos projetos eram pequenos e lentos. Estamos fazendo as reformas estruturais e encomendando elevadores sob medida.”

Mas, se o dia 30 de abril de 2016 é o limite para as grandes obras, as mudanças continuarão. Em 2017, o Galeão terá uma nova grande mudança operacional. “Devemos centralizar todo o check-in no Terminal 2, que será o coração do aeroporto. A partir dele, os passageiros seguirão para os voos em qualquer um dos terminais”, explicou.



Tapumes escondem dos passageiros as obras paralisadas no aeroporto internacional do Rio de Janeiro

## Programa quer fazer a aviação civil decolar no Estado

Com investimentos previstos da ordem de R\$ 7,3 bilhões, o governo federal pretende fazer decolar o Programa de Aviação Regional, criado para qualificar a infraestrutura de 270 aeroportos no Brasil, 15 deles situados no Rio Grande do Sul. Conforme o ministro da Aviação Civil, Eliseu Padilha, informou durante participação no Tã na Mesa, da Federsul, várias companhias aéreas já demonstraram interesse em iniciar a operação em 11 aeroportos gaúchos. “O projeto de remodelagem das estruturas está pronto, e a parte burocrática, em andamento”, revelou o ministro aos empresários e autoridades que participaram da reunião-almoço na semana passada.

Os recursos que serão utilizados na recuperação e remodelagem dos aeroportos estão garantidos, assegurou Padilha. Eles virão do Fundo da Aviação Civil. Os investimentos prioritários serão iniciados por aqueles terminais aéreos que precisam de um menor nível de recursos para a adequação. Para entrar em operação, todos os aeroportos devem possuir pátio de estacionamento para as aeronaves, terminal de passageiros, pista para pousos e decolagens compatível com as aeronaves, casa de combate a incêndio e torre de navegação aérea.

Para os 15 municípios gaúchos, o programa prevê um investimento de cerca de R\$ 310 milhões. Os aeroportos incluídos no programa são os de Alegrete, Bagé, Caxias do Sul, Erechim, Gramado, Passo Fundo, Pelotas, Rio Grande, Santa



Padilha está otimista com a realização do projeto de remodelagem

Cruz do Sul, Santa Maria, Santa Rosa, Santa Vitória do Palmar, Santo Ângelo, São Borja e Uruguaiana.

O ministro ainda destacou que, para funcionar, o programa conta com uma ajuda do governo federal, através da concessão de subsídio às companhias para custear até 60 passageiros transportados em voos regionais. “O interesse é desenvolver uma rede de aviação regional, ampliando a oferta de transporte aéreo à população”, afirmou ao argumentar que a principal intenção do governo é melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura. Sobre a concessão do aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, o ministro explicou que ela está associada à construção do aeroporto

20 de Setembro, previsto para a Região Metropolitana. “Precisamos de um período de 360 dias para finalizar esse processo. Acreditamos que, no início de 2016, esse trabalho vai estar finalizado”, projetou Padilha.

Nos últimos 10 anos, aconteceu no País uma queda de 48% no valor dos bilhetes aéreos, o que favoreceu o crescimento de 10%, por ano, no setor da aviação civil. Entre 2003 e 2010, por exemplo, a média de passageiros nos aeroportos brasileiros aumentou 118%, quase o triplo da média mundial, que foi de 40%. Em 2014, foram contabilizados 131,6 milhões de embarques e desembarques, 3,1% menos do que os 135,7 milhões de 2013 no Brasil, Conforme as projeções da Secretaria de Aviação

Civil, a previsão é de que ocorra um crescimento médio de 7% ao ano no País.

Na mesma noite, na Assembleia Legislativa, o ministro Padilha explicou o projeto nacional, com o objetivo de ampliar e melhorar a infraestrutura que dê condições à população com menos recursos em poder se deslocar, e não só para turismo, mas especialmente para tratar, por exemplo, da saúde. Para tanto, assegurou, haverá subsídios às empresas aéreas que se interessarem nos voos que integrarão a expansão da malha, citando que, no Norte, em especial na Amazônia, pela extensão, este apoio governamental chegará aos 100%. Informou, ainda, que já estão previstos, para 2015, R\$ 500 milhões para subsídios. “O segmento aeroviário tende a crescer. Somente em 2014, foram comercializados 112 milhões de bilhetes aéreos”, informou.

“Diferentemente de outros locais, aqui estou vendo o interesse comum em favor do desenvolvimento”, afirmou aos deputados da Comissão Especial Aviação Regional, presidida por Frederico Antes (PP). Ao detalhar o projeto, citou que existem 2.447 aeroportos no Brasil, segundo a Anac, e 954 heliportos, “mas os clandestinos são três vezes estes números, em especial no Norte.

Retiramos 270 aeroportos daquele bolo de mais de dois mil, e os jogamos neste programa especial de investimentos em logística, para o qual estão previstos R\$ 7,3 bilhões”, assegurando que

todas as melhorias necessárias podem ser realizadas. “Temos recursos, e os locais a serem beneficiados necessitam de poucas obras. É possível agilizar a liberação de investimentos, de acordo com cada lugar. Entendo que a melhoria mais demorada pode ser concluída em até 12 meses”, citando que, em alguns aeroportos, faltam só os bombeiros.

Padilha acrescentou que, na região Sul do Brasil, serão 43 aeroportos construídos ou melhorados, com investimentos de R\$ 1 bilhão, 15 deles no Rio Grande do Sul. Disse que, dos 270 a receberem benefícios em todo o Brasil, em 127 já há interesse de companhias aéreas em operar. No Rio Grande do Sul, dos 15 a serem melhorados, já há empresas aéreas interessadas em operar em 11 locais. Segundo ele, a presidente da República “pediu-me a prioridade das prioridades em relação ao Rio Grande do Sul”.

O secretário dos Transportes e Mobilidade, Pedro Westphalen, ressaltou que o programa nacional apresentado pelo ministro Padilha é de extrema importância “em um país continental como o nosso” e assegurou que o governo do Estado dará toda a reciprocidade que for preciso, em uma parceria necessária. “E digo, em nome do governador Sartori, que o Rio Grande do Sul em nada retardará o processo. Ao contrário, fará de tudo para que seja dado o andamento ágil nos procedimentos, como licenças ambientais e treinamento de bombeiros”.