



INFORME INFRA-ESTRUTURA



ÁREA DE PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA

AGOSTO/2001

Nº 46

Infra-Estrutura Aeroportuária: Fator de Competitividade Econômica (Modal Aéreo III)

Apresentação

Os aeroportos constituem-se elementos fundamentais para o desenvolvimento econômico de uma comunidade, pelo aumento da acessibilidade, pela vantagem competitiva conferida à região, pela indução de negócios e novos empreendimentos, pela ampliação das relações comerciais e, também, pela possibilidade de expansão das atividades de turismo e lazer e suas externalidades positivas sobre o emprego local.

A oferta de serviços associados à atividade aeronáutica possibilita geração de riquezas: afóra as atividades ligadas diretamente à operação aeronáutica, destacam-se as atividades comerciais indiretas, incorporadas aos aeroportos, que, em alguns casos, funcionam como verdadeiros centros de negócios. Além disso, através das possíveis relações de parceria do aeroporto (subentende-se Autoridade Aeroportuária) com os diversos agentes envolvidos (governo local, indústrias instaladas na área de influência, setor hoteleiro, agentes de viagens, etc.), há a possibilidade de elevação da taxa de investimento desses agentes, o aperfeiçoamento da infra-estrutura da região (melhoria dos acessos e controle dos impactos ao meio-ambiente) e a disponibilização de serviços que agregam valor à função transporte (serviços de apoio aos passageiros e transportadores).

Um aeroporto exerce a função de atendimento à demanda por transporte aéreo, mas, em alguns casos, notadamente em países de grandes dimensões como o Brasil, também exerce a função de apoio a operações aéreas em localidades onde o transporte aéreo assume características de serviço essencial, apresentando-se como a alternativa modal mais eficiente e adequada ou única.

Um sistema de aeroportos se caracteriza por um conjunto de unidades aeroportuárias, no qual cada componente opera de forma integrada com os demais. O objetivo principal é promover o desenvolvimento dos setores da aviação civil, garantindo sua segurança e operacionalidade, através da definição de uma política de

crescimento e de investimento, com recursos financeiros compatíveis com suas necessidades.

ZONEAMENTO DE UM AEROPORTO

Existem orientações para o zoneamento dos setores que compõem a infra-estrutura aeroportuária, que consistem na definição de três áreas específicas:

- a) Área de Movimento (ou Área de Manobras) – é composta pela pista de pouso e decolagem, pista de táxi e, ainda, pela faixa de pista no prolongamento das cabeceiras.
- b) Área Terminal – inclui os sistemas terminal e de apoio, definidos a seguir:
 - Sistema Terminal – é composto pelo terminal de passageiros (TEPAX ou TPS), pelos terminais de carga (TECA's)¹, com respectivos pátios de estacionamento de aeronaves e área de estacionamento de veículos.
 - Sistema de Apoio – área destinada ao Núcleo de Proteção ao Voo (NPV – que compreende os Órgãos de Proteção e os Auxílios à Navegação e à Iluminação da Área de Movimento), Serviços de Combate a Incêndio (SE-CINC), Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) e demais serviços que apóiam a aviação regular.
- c) Área Secundária – constitui-se no Sistema de Aviação Geral, composto pelas áreas de hangaragem, de manutenção de aeronaves e de estadia. Áreas verdes e reservadas ao arrendamento comercial também se incluem nesta Área.

¹Existem TECA's das empresas aéreas em áreas arrendadas e TECA's da INFRAERO, notadamente para as cargas de comércio exterior (importação/exportação).

Capacidade Aeroportuária

Manter a capacidade aeroportuária compatível com a demanda é uma das principais funções da Administração Aeroportuária.

A capacidade de um aeroporto é definida por diversas variáveis: características e dimensões da pista, do pátio de aeronaves, do terminal, dos acessos terrestres, dos estacionamentos e, também, do sistema de controle do tráfego aéreo para operações no período de pico. É importante ressaltar que estas variáveis são inerentes à infra-estrutura aeroportuária e devem ser desenvolvidas sob influência da ótica da Administração Aeroportuária, ainda que, em alguns casos, afetem diretamente o ambiente urbano local.

A capacidade de um aeroporto deve crescer segundo a forma mais eficaz de gestão dessas variáveis (a administração do tráfego aéreo, por exemplo, permite espremer um maior número de vôos sem alteração da infra-estrutura física, aliviando possíveis estrangulamentos). Esta capacidade é que, finalmente, determina quantas companhias aéreas podem ser inseridas num determinado mercado local ou, no caso de um aeroporto de alta densidade, *Hub*², quantas comunidades regionais se integram no sistema nacional. Os aeroportos devem ter flexibilidade e independência para expandir sua capacidade, considerando, obviamente, a estratégia das companhias aéreas sem, entretanto, submeter-se a elas: o compromisso com a universalidade dos serviços e a eliminação de barreiras físicas devem ser garantidos³.

A interação entre Autoridades Aeroportuárias e governos locais é de extrema importância não só no que toca ao desenvolvimento aeropor-

tuário, como de toda a sua área de influência⁴. O aeroporto é um local de transição entre os modos aéreos e de superfície, portanto, o seu desenvolvimento está diretamente associado a existência de um sistema viário eficiente, com alto grau de complementaridade, e de pleno acesso por transporte público e particular (inclusive estacionamentos).

Companhias aéreas, aeroportos e autoridades de controle de tráfego aéreo devem trabalhar em cooperação para que se consiga utilizar a capacidade existente dos aeroportos da forma mais eficiente possível. Os aeroportos que se antecipam à demanda, entretanto, acabam por adquirir vantagens com relação àqueles próximos do estrangulamento. Assim, é importante uma administração eficiente de longo prazo na previsão de demanda, gestão de receitas, *fundling* de investimentos, complementaridade de ações e inserção no sistema decisório⁵.

Todavia, a expansão dos aeroportos encontra, muitas vezes, limites difíceis de serem transpostos, especialmente quando seu planejamento não previu necessidades de longo prazo. Obstáculos de ordem financeira, ambiental e urbana, como o crescimento desordenado, podem surgir, comprometendo a adequação do aeroporto à demanda por serviços.

³Para os próximos anos, espera-se a utilização de aeronaves maiores, que atendam a um grande número de passageiros nas rotas de longas distâncias. Para suportar as novas aeronaves que hoje já se encontram em planta (como é o caso dos jatos A-380 da Airbus, com capacidade para 555 passageiros), alguns aeroportos sofrerão pressões para aumentar sua capacidade, uma vez que não foram projetados para receber esta nova geração de aviões. Em contrapartida, aqueles aeroportos que já contam com uma boa infra-estrutura, os chamados Hubs, poderão tirar proveito das novas aeronaves, contornando a questão de congestionamento, drama vivido pela maioria dos aeroportos centrais (Heathrow, em Londres, Narita, em Tóquio, entre muitos outros).

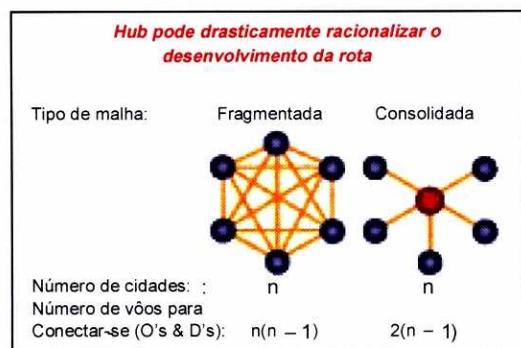
⁴Investimentos nos acessos rodoviários e nos sistemas de transporte urbano de passageiros dependem de definições de âmbito municipal, seja de uso do solo, seja de inversões diretas, daí a importância desta interação. É o caso, por exemplo, de uma linha de transporte rápido entre Tucuruvi (última estação da Linha Norte do Metrô/SP) e o Aeroporto de Guarulhos.

⁵Mesmo diante de dificuldades, cada vez maiores, de ordem ambiental, a capacidade declarada (movimentos/hora) de alguns dos maiores aeroportos europeus tem crescido, conforme se depreende da tabela abaixo, devido a, além de novas pistas e infra-estruturas, melhoramentos na administração da operação e programação de vôos.

²A estratégia "Hub and Spoke" consiste em concentrar os vôos de curta distância em aeroportos centrais, os chamados Hubs (localizados em grandes centros urbanos) e, a partir deles, alimentar outras localidades. As companhias aéreas americanas denominam seu Hub, escolhendo uma cidade central.

Tal sistema de rede consolidada procura tirar partido da economia de escala de aeronaves maiores, reduzindo substancialmente o número de vôos, o que permite adequar as operações em aeroportos e tráfegos aéreos congestionados.

O sistema fragmentado, por outro lado, é o mais desejado pelos viajantes, porém mais custoso. Requer maior frequência e vôos sem escalas.



Fonte: Airbus

Aeroporto	Evolução do Crescimento Período 1987/1997 (%)
Munique	150
Charles de Gaulle (Paris)	128
Bruxelas	89
Madri	67
Roma	44
Copenhague	27
Frankfurt	16
Heathrow (Londres)	11
Gatwick (Londres)	5

Fonte: IATA / Boeing

Quando o aeroporto é afastado da cidade, em conceito semelhante ao dos portos ditos 'rurais', reduzem-se os problemas relativos aos incômodos que as suas atividades geram no entorno, mas, por outro lado, se não contar com boas condições de acesso e estratégias de geração de emprego e renda na região, seu desempenho estará comprometido.

O aumento da capacidade dos aeroportos brasileiros é resultado do programa de investimentos da INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, vinculada ao Ministério da Defesa. Tal Programa é apresentado na tabela a seguir.

Além daqueles investimentos, estão também previstas obras de ampliação do TPS de Congonhas e dos TPS 1 e 2 do Aeroporto de Guarulhos, bem como a construção da terceira pista e do novo TPS-3 do mesmo.

Aeroportos Brasileiros e o Mercado Aéreo

No Brasil, contamos com um sistema aeroportuário formado por 2.014 aeródromos civis⁶, sendo 715 públicos e 1.299 privados (só podem ser utilizados com permissão de seu proprietário, ficando vedada a exploração comercial).

Os aeródromos públicos são construídos, mantidos e explorados:

- I. diretamente, pela União;
- II. por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Defesa;
- III. mediante convênio com os Estados ou Municípios;
- IV. por concessão ou autorização.

Segundo o DAC – Departamento de Aviação Civil, contamos com um total de 703 aeroportos públicos, dos quais 66 são administrados pela INFRAERO e 235 administrados mediante convênio entre o Comando da Aeronáutica e os Estados e Municípios.

Os aeroportos da INFRAERO concentram 97% do movimento do transporte aéreo regular no Brasil, representando em 2000: 2,09 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras; 67,9 milhões de passageiros e 1,31 milhão de toneladas de carga.

⁶Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves é considerada um aeródromo. Já um aeroporto se caracteriza por ser um aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas. Estão contidos no conceito de aeródromo, aeroportos e helipontos.

Programa de Investimentos da INFRAERO

Aeroporto	Investimentos	Valor dos Contratos (R\$ Milhões)	Data de Início	Prazo	Capacidade Instalada (milhões de pax/ano)	
					Antes das Obras	Após as Obras
Salvador	Ampliação e Modernização do TPS e Obras Complementares	168,2	01/06/98	Indefinido	2,0	6,0
Recife	Construção do Novo TPS e Ed. Garagem	167,3	07/12/00	dez/03	2,0	5,0
Porto Alegre	Construção das novas Edificações e Infra-Estrutura*	69,3	28/01/97	jul/01	1,5	4,0
Brasília	Reforma, Ampliação e Modernização	103,8	18/04/00	out/02	4,8	7,4
Palmas	Implantação	51,2	20/09/99	set/01	0,0	0,2
Belém	Ampliação e Reforma do TPS (Etapas 1 & 2)	57,1	Etapas 1: 18/09/96 Etapas 2: 21/08/00	out/01	0,9	2,5
Natal	Construção, Reforma e Ampliação	4,9**	Ampliação da Pista: 18/12/00	set/01	0,3	1,2
Maceió	Construção do Novo TPS e Ampliação do Sistema de Pistas & Pátios	(Previsto) 129,0	(Prevista) 15/09/01	set/03	0,4	1,2
São Gonçalo do Amaral (RN)	Terraplenagem para a implantação do novo aeroporto***	15,4	15/06/99	Jun/04	0,0	1,2

Fonte: INFRAERO

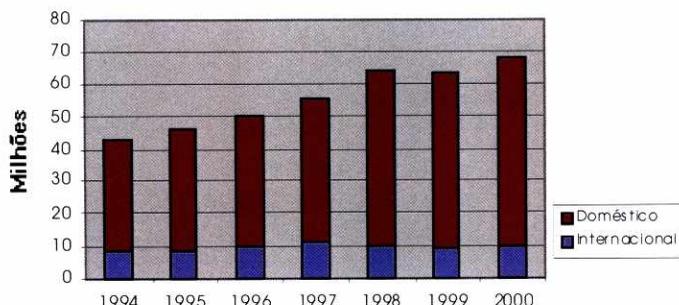
* Construção do novo TPS, pátio de aeronaves e edifício garagem.

** Valor contratado para ampliação da pista.

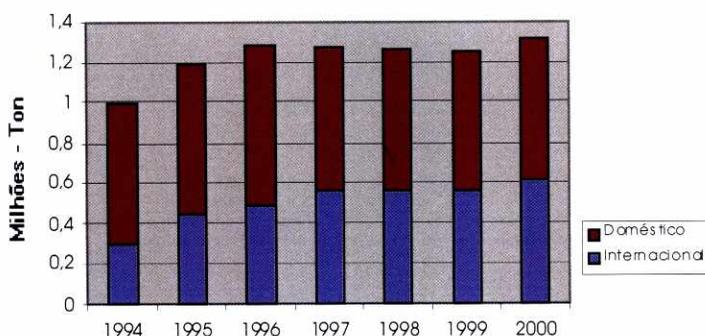
*** A implantação de todo sistema aeroportuário foi proposta para 2010. O investimento previsto é da ordem de R\$ 100 milhões, sendo R\$ 32 milhões para o TPS e edificações complementares e R\$ 68 milhões para o sistema de pistas e pátios.

O movimento doméstico de passageiros foi fortemente crescente entre 1994 e 2000 (9% a.a.), bem como o movimento de carga aérea internacional, puxado, notadamente, pelas importações (12,6% a.a.).

Movimento Anual de Passageiros



Movimento Anual de Carga Aérea



Fonte: INFRAERO

Os Aeroportos Domésticos operam exclusivamente rotas aéreas em território nacional e não contam com os serviços da Receita Federal e da Polícia Federal. Dos aeroportos da rede INFRAERO, 41 operam exclusivamente vôos regulares domésticos.

Mercado Doméstico – 2000

Cód	Aeroporto	Passageiros (Milhões)*	%
SBSP	Internacional de São Paulo (Congonhas)	10,5	18%
SBGR	Internacional de São Paulo (Guarulhos)	6,7	12%
SBBR	Internacional de Brasília (Presidente Juscelino Kubitschek)	5,2	9%
SBRJ	Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro	4,9	8%
SBSV	Internacional de Salvador (Luiz Eduardo Magalhães)	3,1	5%
SBGL	Internacional do Rio de Janeiro (Galeão – Antônio Carlos Jobim)	3,0	5%
SBPA	Internacional de Porto Alegre (Salgado Filho)	2,4	4%
SBRF	Internacional de Recife (Guararapes)	2,3	4%
Rede INFRAERO		58,1	

Fonte: INFRAERO

* Embarcados + Desembarcados + Conexões

Existem três tipos de rotas aéreas domésticas:

a) Nacionais: são as rotas domésticas que interligam os principais aeroportos do País, localizados em grandes centros populacionais e econômicos (cidades com mais de 1 milhão de habitantes). São as rotas que movimentam mais de 70 mil passageiros/ano e cuja operação é reservada às empresas domésticas de transporte aéreo regular VARIG, VASP, TRANSBRAZIL, TAM e a mais nova empresa GOL TRANSPORTES AÉREOS.

b) Regionais: fazem a ligação entre as cidades de pequeno e médio portes com aquelas servidas pelas linhas aéreas nacionais. As empresas responsáveis pela operação dessas rotas eram consideradas empresas aéreas regulares de âmbito regional. Atualmente, não existe mais diferença entre aviação regional e nacional, todas são Empresas Domésticas de Transporte Aéreo Regular, sem restrição de atuação, embora as empresas que se formaram como Regionais ainda levem este nome em seu Certificado de Homologação.

As rotas regionais são consideradas linhas complementares e de afluência, sendo caracterizadas como de baixo potencial de tráfego (quando movimentam até 20 mil passageiros/ano) e médio potencial de tráfego (entre 20 mil e 70 mil passageiros/ano).

c) Especiais: são rotas regulares, sem escala e que ligam os aeroportos centrais de São Paulo (Congonhas), Rio de Janeiro (Santos Dumont) e Belo Horizonte (Pampulha) e esses aeroportos à capital federal (Aeroporto Presidente Juscelino Kubitschek).

Os Aeroportos Internacionais possuem autorização do DAC para operação de vôos regulares com pontos de origem ou destino em território estrangeiro, além de contarem com serviços de instituições públicas como a Polícia Federal e a Receita Federal.

Mercado Internacional – 2000

Cód	Aeroporto	Passageiros (Milhões)*	%
SBGR	Internacional de São Paulo (Guarulhos)	6,5	66%
SBGL	Internacional do Rio de Janeiro (Galeão – Antônio Carlos Jobim)	2,4	24%
SBFL	Internacional de Florianópolis	0,3	3%
SBSV	Internacional de Salvador (Luiz Eduardo Magalhães)	0,2	2%
SBRF	Internacional de Recife (Guararapes)	0,1	1%
Rede INFRAERO		9,8	

Fonte: INFRAERO

* Embarcados + Desembarcados + Conexões

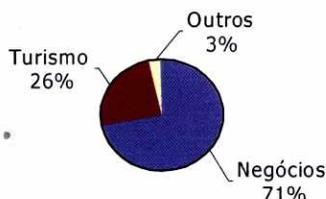
As rotas internacionais são operadas pelas empresas aéreas nacionais VARIG, VASP, TRANSBRAZIL e TAM e por empresas estrangeiras, mediante acordos bilaterais.

PERFIL DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

Estudo do SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, indica que 71% das viagens realizadas no País, no período de 1980 a 1996, ocorreram por motivo de negócios, o que contrasta com a média mundial de 55%, da IATA – *International Air Transport Association*. A maior parte dos passageiros é composta por executivos de meia-idade e alto poder aquisitivo (74%). A elasticidade-preço da demanda é, pois, relativamente baixa. Os três elementos mais importantes na escolha de uma empresa aérea são: a existência de vôos diretos, o horário do vôo e o número de freqüências. O fator preço aparece, na maioria dos casos, apenas em quarto lugar. Isso explica a possibilidade das empresas que operam as rotas entre os maiores centros de negócios do País, praticarem tarifas na maior banda permitida pelo DAC.

Já para os passageiros turistas, no mercado doméstico, a elasticidade-preço da demanda é bastante elevada. As viagens de turismo, motivo mais importante para os aeroportos do Nordeste, estão sujeitas à sazonalidade, além das condições de preço (descontos) e de financiamento das passagens.

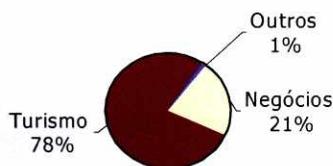
Perfil da Demanda de Viagens Domésticas (1980 – 1996)



Fonte: SNEA / Gazeta Mercantil

Quanto aos passageiros internacionais, estes têm perfil de consumo de bens de alto valor agregado, o que explica o sucesso dos *free-shops* nos aeroportos internacionais (receitas comerciais). O turismo caracteriza-se como a principal atividade geradora de movimentação internacional.

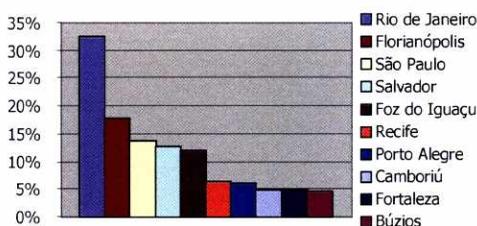
Perfil da Demanda de Viagens Internacionais – Destino Brasil (1999)



Fonte: SNEA / Gazeta Mercantil

Segundo EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo, o Rio de Janeiro tem sido a cidade mais visitada pelos turistas estrangeiros. A cidade recebeu 32,5% dos turistas em 1999 (41,8% em 1995). Florianópolis e Recife tiveram um aumento significativo na preferência dos turistas nos últimos quatro anos. Além dessas cidades, São Paulo, Foz do Iguaçu, Porto Alegre, Búzios e Camboriú foram os destinos mais procurados no período 1995 – 1999.

Cidades Mais Visitadas – 1999



Fonte: EMBRATUR

MERCADO DE CARGA AÉREA

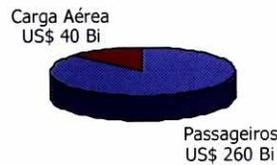
O mercado de carga aérea, diferentemente do mercado de passageiros, caracteriza-se por se tratar de transporte de uma só direção, pela concentração em grandes usuários, pela decisão de compra em bases racional e técnica e pelas perspectivas de crescimento, que residem no segmento *high yield* (ex: insumos e produtos da indústria de telecomunicações).

Além disso, verifica-se, no caso brasileiro, um desbalançamento entre importações (maiores) e exportações, justificada pela adequabilidade do modal aéreo a cargas de alto valor agregado e pela importância da regularidade e rapidez do fluxo dos insumos na produção das empresas transnacionais.

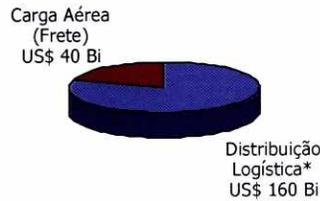
Os clientes cada vez mais desejam solução logística completa e a visão da carga aérea para as companhias operadoras passa de uma atividade marginal para uma atividade estratégica de crescimento. O cuidado das empresas aéreas vem sendo não ter seu frete tratado como uma *commodity* dentro de um processo definido por operadores logísticos e agências mundiais de carga com alto poder de barganha.

Assim, as empresas buscam desempenhar um papel na logística porta-a-porta, saindo da função transporte aeroporto-aeroporto, utilizando-se de conexões flexíveis em aeroportos *Hubs* (centros de distribuição), participando de um mercado estimado quatro vezes maior.

Transporte Aéreo Mundial Total – US\$ 40 Bilhões



Receita Logística Total (Indústria) – US\$ 200 Bilhões



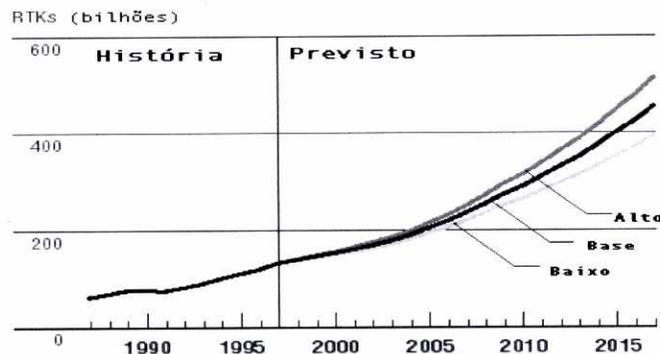
Fonte: Boeing / 2000

* Preparação, manuseio, embalagem, processamento, liberação, coleta e entrega terrestre.

Todo tipo de carga pode ser transportado pelo modal aéreo (perecíveis físicos – frutas, flores e carnes; perecíveis econômicos – jornais e revistas; cargas perigosas restritas à autorização – explosivos, gases, inflamáveis, aerossóis, barômetros, baterias; animais vivos; etc.). O modal aéreo é extremamente adequado a cargas de alto valor agregado (equipamentos eletrônicos, máquinas, etc.), baixo peso (volume) e mercadorias com data de entrega rígida e prioridade de urgência (documentos, produtos perecíveis, amostras, etc.). Baixo nível de perdas, rapidez, e menor seguro podem compensar, em certos casos, custos relativos maiores.

As previsões para os próximos 20 anos é que o tráfego de carga aérea no mundo mais do que triplique⁷. Isto representará para as companhias aéreas oportunidades de crescimento. Nas previsões da Boeing, a carga aérea crescerá mais rápido que o 'produto mundial' e até mesmo que o tráfego de passageiros.

Tráfego Aéreo Mundial de Cargas Expectativa de Triplicar em 2017



Fonte: Boeing

A carga oferece uma significativa fonte de receita adicional para as companhias aéreas, representando, em alguns casos, 30% da receita total. No Brasil, o transporte de carga representa, aproximadamente, 15% da receita total das companhias aéreas de passageiros. Entretanto, esta participação poderá crescer num ritmo rápido, segundo as necessidades de serviços para cargas de alto valor adicionado.

Além disso, destaca-se o serviço expresso internacional (cargas até 30 kg), que está seguindo regra similar ao da indústria expressa americana. A sua participação atual no mercado mundial é de cerca de 6%, devendo crescer, aproximando-se de 40% em 2017⁸.

A participação dos integradores (serviços porta-a-porta que incluem as funções de agentes de cargas mais as de companhias aéreas) continua a se expandir no mercado internacional. Estes operadores atuam para atender as exigências dos clientes que necessitam de canais de distribuição eficientes. Muitos *combi* transportadores e *freight forwarders* (agentes expedidores de carga) estão sob ameaça de deterioração de fatias de mercado, caso não ofereçam serviços comparáveis aos dos integradores⁹.

IMPACTOS NOS AEROPORTOS

A abertura da economia brasileira nos anos 90 promoveu o crescimento das importações, que praticamente ocuparam a capacidade dos principais terminais de cargas internacionais do País. Isso conduziu a pressões de capacidade nos principais aeroportos cargueiros (pela dificuldade de oferecer de imediato espaço para armazenagem), a execução de investimentos de ampliação de capacidade dos TECA's da INFRA-ERO, a introdução de sistemas mais ágeis de liberação aduaneira de mercadorias pela Receita Federal (Linha Azul e Linha Rápida) e a implantação de EADI's – Estações Aduaneiras de Interior¹⁰.

⁷O crescimento esperado de longo prazo no mundo é de 6,4% a.a.

⁸As empresas courier nos EUA (Fedex, UPS, etc.), contando com frota própria, viabilizaram o comércio expresso e eletrônico, em franca expansão.

⁹Esse é o principal motivo da proposta de implantação da VarigLog, empresa integradora logística do Grupo Varig. A VarigLog atuará no desenvolvimento de negócios na área de logística, sendo estruturada pela sistema de franquias para aumentar sua capilaridade: lojas, centros de distribuição e transporte serão objeto de investimentos dos franqueados, coordenados pela VarigLog.

¹⁰Os EADI's têm diferencial competitivo com relação aos TECA's na liberação de mercadorias de importação, pela proximidade do local de armazenamento ao cliente final e pela liberação parcial de lotes, segundo suas necessidades. Existem 54 EADI's em funcionamento no país.

Os principais aeroportos internacionais cargueiros são Guarulhos e Viracopos, sendo este último considerado *Hub* para a América do Sul para as aeronaves exclusivamente de carga (cargueiros dedicados). Metade da carga aérea mundial é transportada em aviões de passageiros e a outra metade em aviões puramente cargueiros¹¹.

Em 2000, a movimentação de cargas internacionais foi de 605,3 mil ton., com crescimento de 103% em relação a 94. A movimentação de cargas nos principais aeroportos brasileiros é a que se segue:

Mercado Doméstico – 2000

Cód	Aeroporto	Carga (Mil – Ton)	%
SBGR	Internacional de São Paulo (Guarulhos)	138,7	20%
SBEG	Internacional de Manaus (Eduardo Gomes)	94,5	14%
SBKP	Internacional de Campinas (Viracopos)	58,7	8%
SBGL	Internacional do Rio de Janeiro (Galeão – Antônio Carlos Jobim)	46,8	7%
SBBR	Internacional de Brasília (Presidente Juscelino Kubitschek)	43,0	6%
SBPA	Internacional de Porto Alegre (Salgado Filho)	38,5	6%
SBRF	Internacional de Recife (Guararapes)	35,8	5%
SBSP	Internacional de São Paulo (Congonhas)	34,5	4%
Rede INFRAERO		702,6	

Mercado Internacional – 2000

Cód	Aeroporto	Carga (Mil – Ton)	%
SBGR	Internacional de São Paulo (Guarulhos)	242,3	40%
SBKP	Internacional de Campinas (Viracopos)	193,6	32%
SBGL	Internacional do Rio de Janeiro (Galeão – Antônio Carlos Jobim)	90,7	15%
SBEG	Internacional de Manaus (Eduardo Gomes)	25,5	4%
SBCF	Internacional de Belo Horizonte (Tancredo Neves – Confins)	15,4	3%
Rede INFRAERO		605,3	

Fonte: INFRAERO

¹¹As aeronaves para transporte de carga aérea têm uma capacidade que varia de 17 a 120 t, dependendo se mista (tipo Combi) ou somente de carga (Full Cargo). São utilizados ULD – Unit Load Devices para unitização de carga (contêineres e pallets), que podem pertencer aos transportadores, embarcadores ou empresas de leasing.

Administração Aeroportuária

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A visão do aeroporto vem sofrendo mudanças nos últimos anos. As estratégias de desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária estão incorporando conceitos modernos no que diz respeito a prestação de serviços logísticos de cargas e passageiros e ao desenvolvimento de atividades comerciais, dotando o aeroporto de maior capacidade de auto-sustentação financeira.

O foco passa a ser os passageiros e seus acompanhantes, além da carga aérea, e não mais exclusivamente as companhias aéreas.

Atuando como um centro de negócios e não apenas como um terminal de troca, os aeroportos são capazes de gerar atividades econômicas tanto no seu interior como nas áreas adjacentes.

Quando se passa a considerar os terminais aeroportuários com este enfoque, surge, então, a possibilidade de se agregar valor aos bens que por eles circulam e a necessidade da integração com as economias local e regional (aeroporto como parte integrante da cadeia logística). Este é, por exemplo, o conceito de aeroporto-indústria, que toma partido do aeroporto (internacional) como elo da cadeia de suprimentos, se tornando um site de acabamento/montagem de produtos destinados ao exterior, com vantagens de ordem econômica e fiscal^{12 13}. É um novo nicho de mercado para a Administração Aeroportuária.

Este novo conceito possibilita tanto o aumento das receitas do aeroporto, como contribui para o desenvolvimento sócio-econômico da região inserida. A criação e expansão de um aeroporto, pois, tenderá a ser um fator diferencial para a competitividade e desenvolvimento de uma cidade.

IMPORTÂNCIA DAS RECEITAS NÃO AERONÁUTICAS

Um importante objetivo da Administração Aeroportuária é aumentar as receitas por meio das atividades não aeronáuticas. As receitas daí provenientes consistem em tarifas que os aeroportos cobram pelo direito das empresas funcionarem dentro das suas dependências, do aluguel

¹²Os benefícios para as empresas variam desde a redução de custos – suspensão dos tributos referentes aos insumos importados e minimização dos estoques através da redução dos tempos da cadeia de abastecimento, o aumento da competitividade e a conquista de novos mercados externos.

¹³Constituem-se empresas-alvo do projeto a indústria eletro-eletrônica, de telecomunicações, fabricantes de jóias, etc.

das lojas e espaços, além de novos serviços prestados pelo próprio aeroporto.

Em países onde os aeroportos já funcionam como centros difusores de negócios, o percentual das receitas não aeronáuticas é maior do que o das próprias receitas aeronáuticas, o que proporciona, de certa forma, uma maior autonomia em relação às empresas aéreas e ao tráfego¹⁴.

Porém, fica claro que nem todos os aeroportos crescerão nesta tendência, haja vista suas características, seu tráfego, condições de acessibilidade e questões exógenas, como as condições sócio-econômicas da sua área de influência e mesmo do país.

A INFRAERO, por sua vez, vem buscando a expansão dessas receitas. São metas da empresa a elevação dos investimentos com recursos próprios, a partir do aumento dos lucros, e o incremento das receitas comerciais. Em comparação com o ano de 1999, os investimentos com recursos próprios aumentaram 33% em 2000 e as receitas comerciais, 15%.

Equipe GESET-2/AI:

Dalmo dos Santos Marchetti – **Gerente**
Rosane M. Alcantara T. Souza – **Assistente Técnico**
José Roberto Gois de Ávila – **Assistente Técnico**
Mariana S. de Castro – **Economista Estagiário**

¹⁴O que se verifica nos aeroportos brasileiros (administrados pela INFRAERO) é um percentual de participação média das receitas não aeronáuticas em relação a arrecadação total de cerca de 22% (2000).