

CONCEPÇÃO SUSTENTÁVEL: O DESAFIO DOS NOVOS AEROPORTOS PRIVADOS BRASILEIROS

Carlos Alberto de Mattos Bento
Email: bento86333@terra.com.br

RESUMO:

Apesar de aeroportos serem equipamentos urbanos fundamentais ao desenvolvimento, é público que existem impactos decorrentes de sua implantação, proporcionais ao seu volume de operação. Como grandes geradores de recursos, estas infraestruturas consolidam-se como verdadeiras empresas, através da migração da gestão de uma área previamente governamental para um setor com características comerciais tipicamente privadas. Segundo a ICAO [8] a gestão privada tem levado os aeroportos a atingirem níveis elevados de operacionalidade e rentabilidade. No cenário brasileiro, a autorização de operação pública de um aeroporto privado foi regulamentada pelo Decreto nº 7.871 [5]. A partir deste momento, os aeroportos privados autorizados, poderiam ser operados como públicos e explorados comercialmente. A autorização condiciona à operação da Aviação Geral, mas não restringe sua internacionalização. A proposta do presente artigo baseia-se em revisão conceitual da sustentabilidade econômica da implantação e operação de um aeroporto privado autorizado para público no cenário brasileiro. Pretende-se, ainda, abordar esta análise de forma integrada as demandas do país nos contextos social e ambiental. Com esta abordagem, mostra-se que a viabilidade financeira de um aeroporto neste regime ampara-se com a associação a outros projetos e com uma integração plena com a região que o abriga.

ABSTRACT:

Although airports are important to the urban infrastructure and to the economic growing of a region, it is a public opinion that there are impacts of its implementation, proportional to its volume of operation. As a major provider of funds, these infrastructures are consolidated as real businesses companies, through migration of managing an area previously government for a sector with private characteristics. According to the ICAO [8] private management has led airports to achieve high levels of operational and profitability. In the Brazilian scenario, the authorization to a private airport be operated as a public is regulated by Brazilian Law No. 7871 [5]. From this moment, authorized private airports could be operated as a public, and exploited commercially. It is important to say that the authorization that we are talking about determines the operation of general aviation, but does not restrict its transformation to an international airport. The purpose of this article is based on a conceptual revision of the economic sustainability of the implementation and operation of a private airport authorized for public operations in the Brazilian scenario. It is intended to also address this analysis in an integrated manner involving social and environmental concerns. With this approach, it is clear that the financial viability of an airport in this scheme is supported by the association with other projects and with full integration with the neighboring region.

Palavras chave: aeroportos, privado, autorização, aviação geral, sustentabilidade

INTRODUÇÃO

A expressão “No plane no gain” [11] defendida pelas americanas NBAA – “National Business Aviation Association” e a GAMA – “General Aviation Manufacturers Association” busca expressar a importância e a necessidade da existência e do fomento da Aviação Geral (e executiva) no país que já possui a maior frota e fluxo de tráfego aéreo do mundo. O significado desta expressão é que a realização de negócios e a economia do país sustentam-se nas asas da Aviação Geral. Embora tal fato não seja totalmente verdadeiro, sabe-se que a importância deste segmento está baseada na sua capacidade de desdobramento no território de um país, que aliada à disponibilidade oferecida aos seus usuários tende a alavancar a economia.

Segundo dados da ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral [2], o Brasil possui 13.094 aeronaves de Aviação Geral (dados de 2011). No cenário da infraestrutura aeroportuária, segundo a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil brasileira, temos cerca de 720 aeródromos públicos e cerca de 2690 aeródromos privados (dados atualizados de setembro de 2013).

Entretanto, o crescimento da aviação brasileira nos últimos anos impôs um grande desafio aos aeroportos brasileiros. Com seus principais aeroportos coordenados (com alocação de slots) e próximos aos seus limites de capacidade e operados pela administração pública, vislumbrou-se na iniciativa privada uma possibilidade de mudança positiva de cenário. Através de um choque de gestão decorrente da privatização dos aeroportos públicos mediante de um processo de concessão, havia o intuito de fomentar o investimento privado e buscar novas alternativas para o aumento da capacidade aeroportuária instalada.

Apesar do esforço das concessões aeroportuárias, a limitação legal imposta pela lei 7565 [4] para implantação de novos aeroportos para a aviação comercial mostrava-se um entrave, visto que a malha pública – concentrada principalmente nas grandes metrópoles – precisava de mais capacidade. A realização de alguns eventos de grande porte (Jornada Mundial da Juventude, Olimpíada Militar, Rio + 20) e a proximidade de outros (Copa do Mundo, e Olimpíada) com sede no Brasil, fez com que a manutenção da circulação em ordem com o aumento da demanda tivesse reflexo na operação da aviação geral, com poucos reflexos para a aviação comercial.

Resultado de antigos pleitos do setor aeronáutico, em dezembro de 2012 foi sancionado o decreto 7.871, que permite que aeródromos privados possam ser autorizados como públicos, e desta forma, permitindo que possam ser explorados comercialmente. Esta abertura legal cria, como consequência indireta, um fator de alívio importante para os aeroportos públicos que operam a aviação comercial: como a aviação geral e executiva não faz parte do “core business” do aeroporto, visto que tem poucos passageiros, pagam tarifas aeroportuárias menores e integradas [7], estes tendem a migrar suas operações para aeroportos executivos vocacionados, como ocorre em outros países do mundo.

Segundo Acserald [1] sob a ótica da sustentabilidade, o relatório “Brundtland” acolhido pela Organização das Nações Unidas na nonagésima sexta assembleia geral em 11 de dezembro de 1987 colocou em discussão diversas matrizes acerca do conceito sustentabilidade. Destacam-se as seguintes matrizes, citadas pelo autor e importantes no contexto do presente artigo:

- 1) **eficiência**, que prega a racionalidade na utilização de recursos;
- 2) **escala**, que propõem um limite quantitativo ao crescimento econômico e à pressão que ele exerce sobre os “recursos ambientais”;
- 3) **equidade**, que articula analiticamente princípios de justiça e ecologia;
- 4) **autossuficiência**, que prega a desvinculação de economias para assegurar a capacidade de autoregulação comunitária; e
- 5) **ética**, que inscreve a apropriação social do mundo material em um debate sobre os valores de bem e de mal, evidenciando as interações da base material do desenvolvimento com as condições de continuidade da vida no planeta.

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

Expandindo-se as matrizes acima para os cenários econômico e social, pode-se perceber que fica clara a necessidade de um empreendimento, neste caso um aeroporto, ser sustentável em todas elas.

Constituindo-se como um negócio, o aeroporto privado tem diversos desafios a serem superados. A adequação e normas, a busca de viabilidade econômica e a criação de um mercado específico são alguns deles, mas basicamente, tem a obrigação de também serem sustentáveis sob a ótica ambiental e social – além da econômica. Esta é a proposta de abordagem do presente artigo.

O CENÁRIO REGULATÓRIO BRASILEIRO

A lei 7565 [4] define claramente as possibilidades de exploração da infraestrutura aeroportuária pública em seu artigo 36. Dentro do escopo da lei, restringe-se bastante a possibilidade de investimento privado no setor.

Um estudo realizado pela consultoria MacKinsey [10], a pedido do BNDES ilustrou um cenário de infraestrutura aeroportuária próxima a sua capacidade. Esta e outras análises fizeram com que a política de privatizações aeroportuárias do Governo ocorresse, considerando a necessidade urgente de investimentos no setor e considerando que somente o capital privado e um choque de gestão poderia se apresentar como uma solução eficaz e eficiente para o problema.

Ainda assim, havia outro problema a ser solucionado. A aviação geral ocupa lugar importante dentro do cenário aeronáutico e econômico brasileiro, e com as medidas adotadas para otimização da capacidade aeroportuária, esta normalmente é prejudicada. Proibições de operação em determinados aeroportos, em períodos de tempo, condicionamento de espaços aéreos, estabelecimento de coordenação de aeroportos (criação e slots) com base nos voos regulares, diminuíram consideravelmente a ocupação dos aeroportos públicos pela aviação geral. Em um país no qual praticamente 90% do fluxo de passageiros concentra-se em 20 aeroportos, buscar a descentralização dos voos para outros sítios mostra-se como uma alternativa prática e tangível.

Figura 1. Contexto da Aviação Geral Brasileira



Fonte: ABAG [2]

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

Entretanto, em relação à infraestrutura aeroportuária, o Código Brasileiro de Aeronáutica [4] diz o seguinte (grifo nosso):

“Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);
- II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);
- III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);
- VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);
- VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);
- IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);
- X - o sistema de coordenação da infraestrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso/descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semiautomático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

...

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada à exploração comercial.

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

- I - diretamente, pela União;
- II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
- III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;
- IV - por concessão ou **autorização.**”

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

Segundo a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República [13], o artigo 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que trata dos aeródromos públicos, pode ser explicado da seguinte forma:

- “- Aeródromos explorados diretamente pela União – Aeródromos públicos administrados pelo Comando da Aeronáutica (COMAER);
- Aeródromos explorados por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias - Aeroportos administrados pela Infraero;
- Aeródromos explorados mediante convênio com os Estados ou Municípios – Aeródromos públicos delegados aos outros entes da federação;
- Aeródromos explorados por concessão – Aeroportos delegados à iniciativa privada por meio de leilão público;
- Aeródromos explorados por autorização – Aeródromos públicos administrados pela iniciativa privada, autorizado por meio de ato do poder público.”

Considerando a proibição acima descrita no Código Brasileiro de Aeronáutica e a necessidade de vocacionar “aeroportos” com a finalidade de atendimento às especificidades deste público específico (aviação geral), foi promulgado em 21 de dezembro de 2012 o decreto 7.871, que “dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.” [5]

Este decreto basicamente preencheu uma lacuna existente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica com a descrição de como seria, de fato, realizado o processo de autorização, previsto no Artigo 36 da lei e até então sem utilização para a iniciativa privada.

Entretanto, em seu artigo segundo, o decreto 7.871 restringe o critério de autorização para aeroportos privados “destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo, conforme definições constantes da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986”[5].

Conforme dito anteriormente, a aviação geral constitui-se como a maior parte da aviação civil brasileira, e a infraestrutura privada existente, em um cenário anterior ao decreto supramencionado, bastante significativa.

Torna-se importante salientar que, embora não houvesse o decreto, diversos aeródromos (inclusive helipontos) operavam de forma aberta para o público sem, contudo, poderem cobrar tarifas. Este modo de operação, em desacordo com a Lei 7565, fragilizava a existência da infraestrutura e diminuía a intenção de investimentos privados no setor. O esperado com a promulgação do decreto seria que ocorresse uma busca pela autorização e regularização dessas infraestruturas, bem como a criação de outras.

O Decreto 7.871 é basicamente uma lei completa, sem necessidade de complementação adicional para seu entendimento e aplicação. Com este decreto, investimentos privados poderiam ser direcionados para aeroportos privados – desde que atendessem ao previsto para a “autorização” – e restritos à aviação geral.

Os investimentos privados para aeroportos regulares – mesmo com a publicação do Decreto - mantem-se atrelados às concessões aeroportuárias.

No site da Secretaria de Aviação Civil [13], ainda tem-se informações contidas no decreto 7.871, de forma mais simplificada, com o intuito de explicitar o processo de autorização para futuros pretendentes:

- Exploração exclusiva ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo;
- Execução por conta e risco do autorizatário;

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

- O autorizatário responde diretamente por suas obrigações e pelos danos e prejuízos que causar ou para os quais vier a concorrer;
- Não há discriminação de usuários;
- Cumprimento às normas da ANAC e do Comando da Aeronáutica (COMAER);
- Não há priorização de tráfego para os aeroportos autorizados em relação à aviação regular e não-regular;
- Regime tarifário estabelecido pela ANAC, com valores livres e recolhimento de ATAERO – Adicional de Tarifa Aérea.

A fixação de um público alvo específico (aviação geral) em um ambiente extremamente regulado criou para os aeroportos autorizados um cenário de adequação normativa bastante superior ao da operação privada. Alguns itens considerados desejáveis da infraestrutura aeroportuária privada passam a ser de caráter obrigatório em relação à infraestrutura pública. Além disso, o recolhimento de tarifas aeroportuárias por parte do operador está sujeito ao adicional tarifário (ATAERO), o que aumenta consideravelmente o ônus para o usuário e diminuindo a margem de lucro das receitas tarifárias. Convém acrescentar ainda, que segundo a própria Secretaria, o regime tarifário será estabelecido pela ANAC.

Esta situação de diminuição de margem em relação às tarifas aeronáuticas ocorre porque em um aeroporto onde somente são processados voos de aviação geral, mesmo que vocacionado para aviação executiva, o número de movimentos de aeronaves e de passageiros é muito menor do que o de aeroportos que movimentam a aviação comercial.

Além disso, a responsabilidade do autorizatário é muito grande em relação à sua fatia de mercado, aumentando a insegurança dos investidores. Talvez esta insegurança seja a responsável pela pequena procura pelo processo de autorização.

Segundo publicado no sítio da rede mundial de computadores da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC PR), apenas cinco projetos (informações de outubro de 2013) encontram-se em aprovação no momento [13]. Deste total, três ainda não estão em operação (dois estão em projeto e um em construção), um tem destinação exclusiva para helicópteros e outro é de um aeródromo de pequeno porte. Sem sombra de dúvida, uma fatia pequena do mercado, sendo que quatro se encontram no Estado de São Paulo.

SOBRE A SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DOS AEROPORTOS AUTORIZADOS

Definitivamente, os aeroportos executivos (ou focados somente na aviação geral) tem um modelo de negócio bem diferente de aeroportos que operam a aviação regular.

Segundo Betancor e Rendero [3], as atividades aeroportuárias podem ser divididas em três grandes e distintos grupos:

- Operacional – Constituído de serviços operacionais essenciais e facilidades;
- Manuseio – Constituído de serviços de manuseio (handling);
- Comerciais - Atividades comerciais propriamente ditas.

Estas informações encontram-se consolidadas na Tabela 1.

Considerando a natureza dos serviços, podemos reagrupar os dois primeiros em um grupo único, por estarem relacionados diretamente com a atividade fim do aeroporto.

Assim, considera-se que os serviços operacionais essenciais e facilidades e os serviços de manuseio são definidas como receita aeronáutica. Por sua vez, as atividades comerciais definem-se como receita não aeronáutica.

Tabela 1. Atividades Aeroportuárias

ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS		
Serviços Aéreos ou Aeronáuticos		Serviços de Solo ou não-aeronáuticos
OPERACIONAL	MANUSEIO	COMERCIAL
Serviço de Controle de Tráfego Aéreo	Limpeza da aeronave	Duty free shops
Serviço de Meteorologia	Abastecimento de combustível, água e eletricidade	Outras lojas de varejo
Telecomunicações	Carregamento e descarregamento de bagagem e carga	Restaurantes e bares
Polícia e Segurança	Processamento de passageiros, bagagem e carga	Serviços de lazer
Serviços de ambulância, Contraincêndio e primeiros socorros		Acomodação em hotel
Manutenção da pista de pouso e decolagem, do pátio de estacionamento e da pista de táxi		Bancos
		Aluguel de carro e estacionamento
		Instalações de conferência e comunicações

Fonte: Betancor e Rendero [3]

Em aeroportos com operação regular, temos arrecadação de receitas tarifárias decorrente do pouso e permanência das aeronaves, bem como dos passageiros (através da tarifa de embarque e em certos casos, de conexão). Esta situação não ocorre nos aeroportos executivos. Dependentes de tarifas não-aeronáuticas, possuem baixa movimentação (ao serem comparados com aeroportos com aviação comercial) e as tarifas arrecadadas são menores do que para aeronaves comerciais, em média, decorrente do peso máximo de decolagem. No Brasil, a tarifa para aviação geral é unificada, não existindo a tarifa de embarque [7]. Ainda, segundo Betancor e Rendero [3], as receitas não aeronáuticas são dependentes do tamanho do aeroporto. Aeroportos maiores e com grande fluxo de passageiros, tendem a gerar mais receitas.

Segundo a McKinsey [10], conforme descrito no “Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil”, a INFRAERO, tinha, à época de realização do estudo, as receitas não aeroportuárias correspondiam apenas a 25% do total arrecadado. Segundo Betancor e Rendero, citando Doganis [6], espera-se que em aeroportos com mais de dez milhões de passageiros este valor atinja a marca de 50 a 60% do total. Esta métrica já pode ser observada nos aeroportos concessionados à iniciativa privada.

Como o dimensionamento das receitas não aeroportuárias está vinculado ao tamanho do aeroporto, o dimensionamento destas receitas irá variar caso a caso. Apesar disso, fica claro que este valor deverá ser acima da marca de 50% para fazer com que o negócio se sustente. Pode-se dizer que, em grande parte dos casos, caso haja baixa movimentação de aeronaves as tarifas serão insuficientes para custear a operação aeroportuária – mesmo que no regime de tarifa livre, que desta forma poderá ser subsidiada pelas receitas não-aeronáuticas. A situação de tarifa livre não pode ser praticada sem critério para evitar que a concorrência entre aeroportos semelhantes possa ser estabelecida. Esta situação aumenta a instabilidade do cenário para o investidor, pois ambas as receitas (aeronáuticas e não-aeronáuticas) são correspondentes em aeroportos vocacionados para a aviação geral, visto que poucos movimentos refletem baixa demanda pelos serviços comerciais relacionados.

Após tecer comentários sobre o cenário normativo e a sustentabilidade financeira de um aeroporto privado, tem-se a seguir seu posicionamento em uma região.

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

SOBRE A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E SOCIAL

Conforme comentado inicialmente acerca do relatório Brundtland, a abordagem acerca da sustentabilidade ambiental e social será feita ao ser posicionado o “negócio aeroportuário” sobre as matrizes comentadas anteriormente.

Sem sombra de dúvida, um empreendimento aeroportuário sempre terá uma ocupação razoável de terreno na região na qual for implantado, seja pela alocação de sua infraestrutura, seja pela necessidade de proteção de áreas decorrentes de sua zona de proteção e requisitos de safety e security.

Desta maneira, como qualquer empreendimento deste vulto, carece da obrigatoriedade de realização de estudo de impacto que ampare a viabilidade ambiental de sua implantação, bem como mensure os impactos na região do entorno e de influência.

Considerando o exposto acima e partindo da premissa de ser necessária a viabilidade ambiental, social e econômica do empreendimento, passa-se a seguir, analisá-lo em cada uma das matrizes.

No contexto da “eficiência”, o aeroporto por si só tem finalidade própria e específica, podendo ser utilizado – em teoria – até o máximo de sua capacidade. Desta forma, quanto mais eficiente for a operação do aeroporto, melhor será como negócio. Além disso, sendo o transporte aéreo uma área específica, tecnológica e dinâmica, a eficiência e a eficácia dos processos faz a diferença como diferencial de mercado. No contexto da aviação executiva, a eficiência é a marca registrada, e aeroportos vocacionados, devem ter a mesma doutrina de operação.

Como matriz ambiental, a “escala” mostra-se como outro tópico interessante mostra-se para análise. Um dos assuntos ambientalmente mais analisados no contexto aeroportuário é o ruído aeronáutico. Com legislação específica e bastante conservadora, o ruído tem tido a característica de limitar as operações aeroportuárias, com o intuito de minimizar o incômodo de moradores e outras atividades incompatíveis com o ruído das aeronaves no entorno. Esta é uma aplicação clara da matriz de escala neste contexto, ao estabelecermos limites que permitam a operação do aeroporto e ao mesmo tempo permitam a sociedade no entorno ter condições de se estabelecer. Esta limitação tem a tendência de ser otimizada em função da melhoria do desempenho e do desenvolvimento dos motores, que encontram-se cada vez mais silenciosos.

Com relação à equidade, a implantação aeroportuária encontra um balanço interessante. Muitas das regras utilizadas na aviação são mais conservadoras que as utilizadas em outros contextos de atividades. Desta maneira, a ambientação do aeroporto tem condições plenas de encontrar condições ecologicamente corretas e que permitam, dentro da sua implantação, contrabalancear os impactos negativos com os positivos.

Encerrando a análise das matrizes sob a ótica aeroportuária, a autossuficiência traduz-se na expressão “Green airport”. A busca de opções sustentáveis e ambientalmente viáveis e corretas tem feito os aeroportos buscarem opções de iluminação diferenciadas, reuso da água, energia solar, veículos operacionais elétricos ou de baixa emissão (etanol), dentre outras. Além disso, dentro do contexto privado, existe a possibilidade de optar-se por materiais e empresas com opções ambientalmente corretas, contexto que dificilmente é atendido no serviço público em função da obrigatoriedade de licitações e outros processos administrativos de aquisição de materiais e serviços.

Isto posto, convém acrescentar que, conforme dito anteriormente, ao considerar que o negócio aeroportuário privado encontra sua viabilidade no aumento da receita não aeronáutica, tem-se no na população do entorno público consumidor e criador de novas potencialidades do empreendimento, que por si só tende a ser multiuso.

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

CONCLUSÃO

Ao introduzir o trabalho realçando a importância da Aviação geral para a economia de um país, destacou-se a necessidade de infraestrutura adequada para suportar, de forma eficiente esta operação.

Dentro de um país com um contexto de infraestrutura aeroportuária privada considerável e grandes restrições para a operação da infraestrutura pública – por esta estar operando, em áreas de maior fluxo – próximo do limite de sua capacidade, tem-se como opção a vocação aeroportuária para a Aviação Geral, em aeroportos exclusivos para este fim.

Sob esta ótica e de aumento da capacidade dos aeroportos públicos, o Governo brasileiro publicou o decreto 7.871, que regulamentava o critério de autorização de aeródromos privados a operarem como se públicos fossem, tendo a prerrogativa da exploração comercial. Com esta regulamentação, o Brasil saiu de um cenário bastante restritivo à iniciativa privada no setor aeroportuário (fora as recentes concessões ocorridas) e permitia que novos projetos pudessem ser implantados.

Entretanto, ao serem analisadas as peculiaridades do cenário normativo, fica claro que ainda existem muitas dúvidas a serem sanadas, que permitam a diminuição da insegurança dos investidores privados, e permita um aumento da infraestrutura aeroportuária vocacionada para a Aviação Geral.

Em uma rápida análise, verificou-se que a sustentabilidade financeira de um aeroporto privado baseia-se, principalmente, nas receitas não aeronáuticas, considerando que a baixa movimentação de aeronaves (ao serem comparados a aeroportos com operação comercial) e pouco volume de passageiros diminuem a captação de receitas aeronáuticas.

Passando-se ao contexto ambiental e social, realizou-se análise sob a ótica de algumas matrizes colocadas no relatório Brundtland, o que evidenciou que a integração da sociedade (população e implantações do entorno) e as boas práticas ambientais devem ser premissas adotadas na implantação de novos aeroportos.

Devem ser apontados como temas para futuras discussões análises sobre o custo da operação aeroportuária brasileira, não abordada neste artigo e com características bastante impactantes para o negócio, além da avaliação do aeroporto privado dentro da proposta “Aerotropolis” [9] – definindo como seria o posicionamento de um aeroporto privado dentro destas características operacionais.

Como conclusão, infere-se que a operação aeroportuária privada é sustentável, mas apresenta – dentro do cenário brasileiro – um setor inexplorado e repleto de oportunidades, mas também bastante arriscado do ponto de vista econômico.

REFERÊNCIAS

- [1] Acserald, H., “Discursos da Sustentabilidade Urbana”, Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, No. 1, 1999
- [2] Associação Brasileira de Aviação Geral, Segundo Anuário Brasileiro de Aviação Geral, ABAG, São Paulo, 2013
- [3] Betancor, O.; Rendeiro, R., “Regulating privatized infrastructures and airport services”, Policy Research Working Paper, n. 2.180, Washington, DC: World Bank, 1999
- [4] Brasil, Presidência da República, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, “Código Brasileiro de Aeronáutica.”
- [5] Brasil, Presidência da República, Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que “dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.”
- [6] Doganis, R., “The Airport Business”, Routledge, London, 1992.

Carlos Alberto Bento – Concepção Sustentável: O desafio dos novos aeroportos privados brasileiros

- [7] Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, “Tarifário/ Julho de 2013”, [Internet], acesso em 30/09/2013, disponível em: <http://www.infraero.gov.br/images/stories/Tarifas/2013/2407_2013/1_tarifario_port_2013_07.pdf>
- [8] International Civil Aviation Organization, “DOC 9562 - Airport Economics Manual”, Montreal, Canadá, 2006
- [9] Kasarda, J.D.; Lindsay, G., “Aerotropolis – The way we’ll live next”, Primeira Edição, FSG, New York, 2011.
- [10] McKinsey & Company, “Estudo de Setor de Transporte Aéreo do Brasil”, Primeira Edição, McKinsey & Company, Inc. do Brasil Consultoria Ltda, Rio de Janeiro, 2010
- [11] No Plan No Gain Organization, No Plane No Gain [Internet], acesso em 01/10/2013, disponível em: <<http://www.noplanenogain.org/>>
- [12] Pioner, H.; “Análise da experiência internacional em regulação de aeroportos”, IPEA, Brasília, 2009, p. 174-199
- [13] Secretaria de Aviação Civil – SAC, [Internet], acesso em 26/09/13, disponível em: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/>>