

A copa de 2014 e o desafio aeroportuário

2009 . Ano 6 . Edição 54 - 30/10/2009

Leonardo Vasconcelos



Dentre os vários desafios que o Brasil deverá enfrentar para mostrar ao mundo organização e capacidade de realização durante a Copa do Mundo de Futebol de 2014, está a questão dos aeroportos. É complicado eger um tema como prioritário diante de tantas demandas na área de infraestrutura no país.

Há muito a fazer, não só para cumprir o caderno de encargos da Fifa, mas também para entregar à sociedade um legado útil e duradouro de equipamentos públicos.

No entanto, saltam aos olhos, já nos dias de hoje, as grandes deficiências do sistema aeroportuário do país. Nos grandes terminais como Galeão, Guarulhos ou Brasília, e naqueles mais modestos, como os de Belém ou Goiânia, os problemas se multiplicam com o tempo e o crescimento da demanda. São salas de embarque que não comportam os passageiros de muitos voos simultâneos, pátios de aeronaves acanhados e até ampliações que jamais terminam.

Esse estrangulamento do sistema não é fenômeno recente; coincidiu com o crescimento do tráfego aéreo, na medida em que a Infraero, maior administradora de aeroportos do país, não conseguiu lidar com o aumento da demanda pelos seus serviços.

Tanto o surgimento de novas e eficientes companhias aéreas desde o princípio da década como o crescimento da economia brasileira no mesmo período, colocaram a resistência da infraestrutura pré-existente à prova, sem encontrar uma resposta convincente aos desafios lançados.

É provável que a crise financeira internacional escamoteie parte dessas deficiências ao provocar a redução do tráfego aéreo doméstico e internacional ainda neste ano de 2009. Porém, essa pode ser uma perigosa armadilha, que ao gerar aparente conforto, na verdade estará roubando um tempo precioso para que se tomem as providências necessárias. Com o deslocamento das seleções durante o evento em um país onde as cidades-sede da Copa podem estar separadas por grandes distâncias, é de se esperar que seus seguidores façam o mesmo, em tempo hábil para acompanhar os jogos. No Brasil, a única alternativa para essas pessoas é o avião.

Alguns preveem que a atual média mensal de nove milhões de passageiros circulando pela rede Infraero possa dobrar no período do evento. Não soa absurda a previsão, uma vez que a Copa deverá ocorrer durante o período de férias do hemisfério norte, em pleno verão europeu. O próprio incremento natural no movimento desses aeroportos nos próximos cinco anos seria o suficiente para tornar a situação complicada. Com o acréscimo provocado pelo torneio de futebol, o cenário se torna caótico.

A preocupação é ainda maior diante do que se tem observado: autoridades desorientadas tentando encontrar soluções para o caso Infraero. Sabe-se que a empresa é mais uma

estatal a sofrer ingerências políticas e que, simultaneamente, tem um corpo técnico qualificado. Há em sua estrutura pessoas que dominam com segurança a atividade-fim convivendo com outras sem o devido conhecimento técnico. Também, como em outros casos, é muito difícil promover uma mudança interna

E é essa dificuldade que tem motivado propostas que, a pretexto de remediarem o paciente, podem envenená-lo. Um exemplo é a concessão individualizada dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Viracopos (SP). O governador Sérgio Cabral é ardoroso defensor dessa possibilidade, talvez movido pela exasperação causada ao ver a porta de entrada internacional do Rio de Janeiro distante da qualidade que se espera.

Entretanto, aeroportos como o Galeão ajudam a sustentar a esmagadora maioria dos seus congêneres pelo país, uma vez que dos 67 aeroportos administrados pela Infraero, apenas algo em torno de dez não têm o balanço no vermelho.

Como equacionar o problema? Parece óbvia a opção pela concessão em lotes, como no modelo adotado para a Telebrás em 1998. Porém, não são animadoras, até aqui, as perspectivas de surgirem candidatos à compra de um pacote contendo um aeroporto lucrativo e seis deficitários. Abertura de capital?

Parece a solução mais plausível, ao exigir auditorias, reestruturação e principalmente transparência. Traria também os recursos para as urgentes expansões e reformas nos aeroportos da rede. Depende, contudo, de desgaste e vontade política. Há disposição para isso?

Leonardo Vasconcelos, Bolsista do PNPd/Ipea (Dirur). Geógrafo e mestre em Transportes.

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334