



O SISTEMA AEROPORTUÁRIO BRASILEIRO: Prestador de serviços de interesse público?

Lauro Ney Menezes

Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO), o autor tem brindado os leitores de A Defesa Nacional com preciosas informações concernentes ao transporte aéreo.

Desta feita, ele examina, dentro da visão moderna do aeroporto como prestador de serviços de interesse público, a situação do sistema aeroportuário brasileira e sugere medidas para posicioná-lo em consonância com ela.

Em 1979, o número de passageiros transportados por via aérea nas linhas regulares dos 141 países-membros da ICAO atingiu a cifra de 754 milhões. Para ficar bem compreendido o significado dessa cifra cumpre compará-la com aquela de 1949 (27 milhões) ou de 1959 (99 milhões), o que representa aplicar

um fator de multiplicação de 28. Da mesma forma reagiu a carga aérea, só que o fez com um fator de 60, pois passou de 0,5 bilhão t/km, em 1959, para 12,2 bilhões t/km, em 1969, chegando a atingir 31,4 bilhões t/km, em 1979.

Mas não ficam aí os números e as estatísticas, pois de 1979 a 1985 houve um crescimento de 18%, no

número de passageiros transportados, e 40% de acréscimo no volume de carga aérea, ou seja: 891 milhões de passageiros e 43,7 bilhões t/km.

E o Brasil, nesse ano (1979), situou-se no 11º lugar no *ranking* do transporte de carga aérea e no 13º no de transporte de passageiros. Em 1986, transitaram pelos aeroportos da INFRAERO 36 milhões de passageiros; em 1990, estima-se 47 milhões de passageiros, sendo de esperar atingir a marca de 89 milhões de passageiros em 1997. Ou seja, numericamente, 30% da população brasileira utilizar-se-á do sistema aeroportuário naquele período.

Extrapolando ainda mais os dados, espera-se atingir no Mundo Livre, na década de 90, os índices de 1,2 bilhão de passageiros transportados e que a tonelagem/km de carga aérea, cresça na razão de 7% ao ano. E espera-se que, para os anos 2000, os fatores de multiplicação venham a ser da ordem de 2 a 3, para o número de passageiros, e de 2,5 a 5, para a carga aérea.

Por tais razões, a administração aeroportuária, outrora permanente dor de cabeça para as autoridades aeronáuticas (principalmente dos países emergentes), vem ganhando, cada vez mais, foros de respeitabilidade, mundo afora. Novos conceitos, estudos com base em levantamentos operacionais e técnicos, especialização e a formação acadêmica concedida aos planejadores e administradores aero-

portuários deram nova dimensão à problemática. No Brasil, um dos reflexos disso foi a criação e a ativação da INFRAERO, em 1973.

Esse movimento de opinião é geral e a preocupação pela matéria tomou conta não só do administrador da coisa pública: os próprios usuários (os passageiros e os transitários de carga aérea) são aqueles que mais "exigem e propõem", em termos de administração aeroportuária. Não animados apenas por uma vontade de "exigir por exigir", há um sentimento de contribuição e interação e, mais ainda, de absoluta necessidade já que, hoje, para o cidadão do mundo, os aeroportos não são só portas de entrada para cada comunidade ou janela aberta para o intercâmbio de cultura, mas sim, e indubitavelmente, um grande centro de negócios. O aeroporto é hoje, portanto, mais propriedade da comunidade do que propriamente das autoridades de administração pública, e muito menos da autoridade aeronáutica. E, neste ponto, o Brasil não é o melhor modelo, pois entre nós *aeroporto* é assunto *único e exclusivo* do Ministério da Aeronáutica: *não* compõe os fatores de planejamento de interesses sócio-econômicos brasileiros. E, talvez por essa razão, nem conste da linha de atuação operacional do próprio BNDES...

O CASO BRASILEIRO

A partir do momento em que

o País mergulhou seriamente no processo desenvolvimentista, os "portos aéreos" dobraram de significação. E não só por isso: a própria indústria de transporte aéreo, excitada pelo movimento de passageiros (comércio, indústria, economia e turismo) e de carga aérea, adquiriu representatividade efetiva na balança comercial brasileira. Esperado era, portanto, que uma nova tônica fosse exigida na gestão dos nossos "portões de entrada aérea".

Essa filosofia, imposta pela evidência do dia a dia, sensibilizou profundamente a opinião pública, e a infra-estrutura aeroportuária, antes apenas uma preocupação dos operadores aéreos militares e civis, passou a ser assunto de capital importância para os executivos, para os diretores, os homens de empresa ou, mesmo, para o homem comum que cruza este Brasil, pelas rotas aéreas, fazendo girar a riqueza e a cultura.

É evidente que, no momento em que a maior ou menor funcionalidade dessa complexa estrutura aeronáutica passa a interferir diretamente no ritmo dos *affaires*, cada usuário, mais dela dependendo, se sente na posição de exigir a fixação de "direitos e deveres".

E aí está a origem do drama (?). Em nenhum campo da atividade humana é possível obter resultados instantâneos de ações, especialmente no campo administrativo. A expansão do sistema de transporte aéreo, o desenvolvimento acelera-

do e a integração sócio-econômica dos terminais de transporte aéreo à comunidade, fizeram gerar uma mentalidade absolutamente nova para a apreciação do problema: a prestação do serviço aeroportuário deve ser oferecido — como qualquer serviço de interesse público — na melhor qualidade e menor custo e ser *sempre remunerado* em todas as suas modalidades. É a atitude da sociedade moderna.

A ATITUDE DE GOVERNO

Não cabe mais, portanto, à opinião pública brasileira, a tarefa de ajustar-se a um novo condicionamento da estrutura econômica da moderna sociedade visando à criação de nova mentalidade: hoje, os aeroportos são partes integrantes e fundamentais do Sistema de Transportes que serve à Nação, em geral, e à Região em particular. Não são mais vistos como obras arquitetônicas pura e simples ou salas-de-estar para acolher os viajantes aéreos, mas sim, como órgãos vivos e dinâmicos que devem responder, imediata e eficazmente, às demandas e imposições da estrutura sócio-econômica da comunidade à qual deve servir. E que, em contrapartida, deve estar disposta, por óbvio, a pagar por isso... E o tem feito.

Eis por que a base da atual *política* fixada para a matéria de gestão aeroportuária no Brasil — pelo Ministério da Aeronáutica, através da INFRAERO — já responde, da

melhor forma possível, às demandas em matéria de transporte aéreo e à integração sócio-econômica desse elemento — *a aeroporto* — à conjuntura nacional e regional, antes de representar, fundamentalmente, um elo da estrutura de Segurança Nacional.

Cabe agora, isso sim, algumas radicais mudanças a *nível de Governo*. A primeira delas se refere à prática da política tarifária no interesse da prestação do serviço aeroportuário. Isso porque, sob a égide de *não* onerar o custo do transporte aéreo, as tarifas e preços específicos fixados pelo Governo (e não pela Empresa prestadora do serviço) estão abaixo da *realidade* de seus custos. Como todas as tarifas de serviços públicos no Brasil. Subsidiadas, portanto, pelo contribuinte brasileiro. Com isso, não há como acompanhar nem a demanda nem a manutenção da qualidade e segurança dos serviços prestados.

Além de tudo isso, cabe ainda uma outra mudança a nível de *investimentos* no Sistema. Isso porque, em resposta a essa crescente

demanda de caráter sócio-econômico (e jamais militar), quem deve arcar com o ônus de adequar o Sistema? Nos dias de hoje, e em consequência da falta de investimentos em todas as unidades aeroportuárias nos últimos anos, as imposições de *demanda* superaram à *capacidade* de nossos aeroportos, e mais de 60% deles operam cerca de 30 a 50% *acima* da capacidade para a qual foram projetados. Razão pela qual o atendimento ao usuário decaiu acentuadamente, sendo possível sentir os sinais de degenerescência...

Dessa forma, somando às posições anteriormente descritas, imaginamos ser possível buscar uma nova rota para realizar os referidos investimentos no Sistema Aeroportuário: permitindo a participação de empreendimentos privados na gestão da coisa pública sem que haja, por parte do Governo, a perda de sua capacidade de investidor inicial e prioritário.

Estas as propostas e os desafios que cumpre enfrentar. Imediatamente!



Maj Brig do Ar R/R LAURO NEY MENEZES – Possui os cursos da Escola de Aeronáutica (Aviador Militar), da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, de Estado-Maior (CEM-ECEMAR), Curso Superior de Comando (CSC-ECEMAR), Curso Avançado de Navegação Aérea (Força Aérea Americana), Técnica de Ensino e Instrutor Acadêmico – USAF e de Língua Inglesa pela Universidade de Cambridge, UK.

Possui várias medalhas e condecorações e tem desenvolvido inúmeras funções, civis e militares, principalmente para a Força Aérea Brasileira. Preside, atualmente, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.