

# Setor aeroportuário prepara a decolagem



**HUGO FERREIRA BRAGA TADEU**

Professor da Escola de Governo Professor Paulo  
Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro

O Brasil tem enormes possibilidades de aumentar sua participação no mercado mundial de cargas aéreas, que crescerá na razão de 5% ao ano nas próximas décadas. Mas, para isso, terá que investir na melhoria dos seus terminais aeroportuários, incrementar a fiscalização do tráfego na movimentação de passageiros e cargas, estimular a isenção fiscal, atender demandas futuras de crescimento, além de fomentar a entrada de investidores internacionais para aporte de capital em infraestrutura.



O setor de aviação e a economia nacional demandam voos mais altos. Estima-se que o mercado mundial de cargas aéreas apresente um crescimento em torno de 5% ao ano nas próximas duas décadas, consumindo mais aeronaves e demandando uma infraestrutura aeroportuária adequada ao segmento.

Segundo estudos realizados pelo Núcleo de Estudos em Operações, da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, através dos dados disponíveis pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e empresas aéreas, o setor aeroviário transporta 60% do valor econômico de cargas no mundo, sendo 8% do seu peso total. Logo, movimentam-se produtos de alto valor agregado.

Apesar da distribuição de mercados do Brasil, para o comércio internacional centraliza-se no modal marítimo, com movimentação de 92% das cargas via portos, este seria o futuro do setor

de transportes? Observa-se a tendência pela produção com a adoção de tecnologia embarcada, em detrimento a continuidade do modelo industrial de baixo valor agregado.

Pode-se afirmar que o mundo caminha para modelos logísticos com a produção realizada em razão das demandas consumidoras, com a adoção de sofisticados métodos de previsão de vendas, comprovando a existência de um novo modelo de suprimentos. Um exemplo seria a capacidade produtiva das empresas de tecnologia, iniciando-se, no momento da confirmação de compra de um recurso material, de qualquer parte do planeta. A partir desta etapa, verifica-se a existência de estoques para a produção, normalmente disponibilizados nos fornecedores. Não se justifica armazenar recursos de alto valor, para evitar perdas e dirimir riscos.

Porém, toda a produção destas empresas é descentralizada e globalizada,

para o aproveitamento de áreas de livre comércio, aliado ao bom desempenho da economia mundial e aspectos de terceirização. Neste cenário, o setor aeroviário é fundamental. A rapidez de movimentação de cargas faz com que as empresas que optem por este modal, agilizem os seus negócios e aumentem o lucro.

De acordo com o World Air Cargo Forecast 2007-2008, um estudo realizado pela fabricante de aeronaves Boeing, o setor deve se preocupar com o alto preço dos combustíveis, que, em média, representa 34% dos custos de aviação, com ágio de 42% em 2007 para o mercado mundial. Apesar deste problema, o relatório aponta que as empresas aéreas de cargas registraram um crescimento de 3,1% no período e um aumento previsto para 2025 da frota de aeronaves cargueiras das atuais 1780, para 3500. Neste cenário, os Estados Unidos representam o maior mercado, com 28% de movimentação de cargas por aviões. Porém, a Ásia



contribuirá para a rápida evolução do segmento, devido ao crescimento econômico de 10% ao ano da China.

## O MERCADO NACIONAL

Desde 2005, a Vasp parou de voar, devido à cassação de sua licença pelo DAC (Departamento de Aviação Civil), antigo agente de fiscalização do setor, substituído pela ANAC. Os motivos estavam relacionados ao não pagamento de despesas com fornecedores, aos elevados custos operacionais e a baixa ocupação dos aviões em suas rotas.

A Varig, a empresa mais tradicional do segmento no Brasil, foi subdividida entre vários grupos empresariais. A divisão de manutenção foi vendida para a portuguesa TAP, enquanto a Variglog para um fundo de investimentos americano pelo valor de US\$ 100 milhões. A marca Varig, destinada a vôos de carreira foi comprada pelo grupo Áurea (Gol Linhas Aéreas Inteligentes). O tamanho do problema da antiga Varig resume-se em uma dívida de R\$ 7,7 bilhões com fornecedores, dívidas com o Banco Central, Infraero, DAC e débitos fiscais. As outras dívidas de US\$ 70 milhões eram relativas ao *leasing* de aviões.

Durante certo tempo, cogitava-se a união entre a Varig e a TAM, com a ajuda do governo e o aporte de US\$ 1,8 bilhões para que a empresa, na época, com sede no Rio Grande do Sul, pudesse saldar suas dívidas e evitar a falência. Com a entrada da Gol Linhas Aéreas Inteligentes, a atenção dos especialistas

em aviação ficou direcionada para o modelo de baixos custos, baixas tarifas (*low costs, low fare*), implementado pela empresa no Brasil. Com uma moderna frota, composta por aviões da família Boeing 737, a empresa empregou um modelo logístico de elevada permanência dos aviões no ar, com pouco tempo destes em solo e serviços de bordo mais simples do que a concorrência, para reduzir os preços das tarifas. O resultado atual é uma participação de 40% do mercado doméstico.

Historicamente, o mercado de aviação obteve fortes impactos negativos, devido aos planos econômicos heterodoxos, como o congelamento de preços de tarifas durante o Plano Cruzado e o elevado custo do QAV (querosene de aviação), fornecido exclusivamente pela Petrobras. Tais fatores ocasionaram a quebra da Transbrasil, que desde 2001, optou pela retirada de mercado. A empresa deixou uma dívida de R\$ 1 bilhão, principalmente com os fornecedores de combustível.

Recentemente, a Ocean Air tentou dar nova vida à Transbrasil, com a ideia de transformá-la em uma empresa cargueira, o que não foi aprovado pelo Governo Federal. A própria Ocean Air realizou neste ano um programa de demissão de 600 funcionários, devido ao aumento dos preços dos combustíveis, com a paralisação do seu plano de expansão.

A atuação do Governo, para o mercado de aviação, está associada na aprovação da lei de falências, permitindo que

as empresas do segmento descontem seus prejuízos obtidos pelos planos econômicos do passado até que a falência seja decretada.

Desde janeiro de 2009, a empresa Azul passou a operar no mercado nacional. Trata-se de um empreendimento do empresário David Neelman (um dos controladores da americana Jetblue, a criadora do modelo *low costs, low fare* no mundo), com aporte de recursos de bancos estrangeiros e do nacional Gávea Investimentos, do ex-presidente do Banco Central Armínio Fraga.

O setor de aviação no Brasil conjuga a elevada participação de passageiros e de cargas. Quanto à movimentação de passageiros, a maior participação de pessoas nos aeroportos está relacionada a negócios. Os números da Infraero indicam que 60% dos passageiros que circulam pelos aeroportos da estatal são executivos. A expectativa é que o turismo avance devido aos incentivos realizados à terceira idade.

Apesar de todos os dados acima, as perspectivas para o setor de aviação são positivas. As maiores empresas fabricantes de aviões, entre elas a Boeing, Airbus e Embraer vêm produzindo novos modelos para atender as demandas das companhias aéreas. Dados da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) indicam que no primeiro trimestre deste ano, houve um crescimento de 9,4% na taxa de ocupação, com uma média de 74% e possível crescimento de 14,9% no número de voos na Amé-



Os maiores fabricantes de aviões, entre eles a Boeing, Airbus e Embraer, vêm produzindo novos modelos para atender as demandas das companhias aéreas

rica Latina, tal fato comprova-se com a operação de novos voos internacionais operando a partir do AITN (Aeroporto Internacional Tancredo Neves) para os seguintes destinos: Portugal com conexões para outras localidades na União Européia (Lisboa - TAP); Estados Unidos (Miami - American Airlines); Panamá com conexões para as Américas do Norte, Central e outros destinos (Panamá - Copa Airlines).

### CARGAS AÉREAS

Ao avaliar o setor de transportes de cargas, torna-se possível entender que o Brasil dispõe de uma rede de serviços e empresas focadas no segmento. A subdivisão realizada remete às empresas internacionais e nacionais. De acordo com os dados da Boeing, o mercado brasileiro seguirá a tendência do mercado mundial, com crescimento esperado.

Apesar das expectativas, há a necessidade de solução de problemas. Dados do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) indicam que em 2008, a economia cresceu 4,5%, representando a valorização do Real, em detrimento da queda nas cotações do dólar. Dados do Banco Central indicam a existência de déficit na conta corrente, em virtude das facilidades pela cotação da moeda nacional, para a importação de bens de capital, em detrimento as exportações. O ideal seria uma cotação equilibrada entre o real e o dólar, para estimular o comércio exterior. O impacto encontra-se no pequeno exportador, que obtém acesso a mercados internacionais e ao modal aeroviário.

Outro aspecto negativo é a paralisação dos serviços da Receita Federal, que nos últimos anos interrompeu suas atividades, em média, durante 100 dias ao ano, gerando atrasos e prejuízos incalculáveis para as empresas do segmento de comércio exterior.

Segundo dados da Infraero, em 2007 movimentaram-se 175 mil toneladas de

cargas, sendo que em 2008 o volume registrado atingiu a cifra de 190 mil toneladas. Este crescimento deve ser creditado às importações de máquinas e produtos de alto valor agregado. Além da diversificação de destinos e produtos, tais como: derivados do leite, produtos eletroeletrônicos, máquinas e equipamentos diversos, produtos automotivos, medicamentos, dentre outros.

As empresas internacionais que operam em território nacional realizam as suas operações mesclando o transporte de passageiros com a ociosidade dos seus porões em voos entre países e por empresas dedicadas somente à movimentação de cargas.

Como uma empresa que não tem aviões dedicados especialmente ao transporte cargueiro, a American Airlines transportou para o Brasil, em 2008, 42 mil toneladas, disponibilizando 2,6 milhões de metros cúbicos de volume em todo o mundo. Somente a divisão de cargas da empresa possui 3 mil funcionários no mundo, recebendo o prêmio de melhor companhia aérea internacional do ano, segundo a associação de logística e entregas expressas, na Conferência Anual de Cargas Aéreas de 2008, em Orlando, Flórida, nos Estados Unidos. A empresa atua com aviões do modelo Boeing 777 e 767-300, com voos diários partindo de Guarulhos e conexões rodoviárias em cidades como Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Florianópolis e Porto-Alegre, para Nova York (aeroporto John Kennedy), Dallas e Miami.

Entre as empresas dedicadas ao transporte cargueiro, a FedEx, está no Brasil desde 1990, concentrando as suas operações no aeroporto de Viracopos, em Campinas, possuindo cerca de 600 funcionários, cinco voos semanais para Memphis e Tennessee, ambos nos Estados Unidos. Outra companhia instalada no País é a UPS. Iniciou suas operações em 1989, através de agentes terceirizados, e, em 1995, fixou-se em

São Paulo. Do aeroporto de Viracopos, a empresa atende a 500 destinos em todo o mundo, com faturamento estimado de US\$ 47 bilhões.

Um importante *player* deste segmento é a alemã Lufthansa, com presença no Brasil, desde 1956. Um dos programas de maior resultado no segmento é o Business Partnership Program, operado através da sua divisão de cargas, para a realização de parcerias e no fortalecimento de sua cadeia de distribuição. As suas rotas respeitam o aeroporto de Frankfurt na Alemanha, como o principal centro de armazenagem e distribuição de cargas. No Brasil, a empresa concentra as suas operações em Viracopos e Guarulhos, com voos diários para todo o mundo, totalizando mais de 500 destinos. Somente no ano de 2007, a Lufthansa transportou 21 mil toneladas no mercado brasileiro, com 100% de eficiência nas entregas.

As empresas nacionais que operam no mercado brasileiro são lucrativas e combinam qualidade implícita ao serviço com custos operacionais razoáveis. A Total Linhas Aéreas, com sede em Belo Horizonte, transporta em média, 5 mil toneladas de cargas por mês, com voos para as regiões Sul, Sudeste e Norte. Atualmente, a empresa possui três aviões do modelo 727-200, com capacidade de movimentação de 20 toneladas de carga, através da sua divisão Total Cargo.

Outra empresa importante é a ABSA, que ganhou relevância, devido aos problemas econômicos registrados na Venezuela. Todo o abastecimento de cargas, saindo do Brasil, foi de responsabilidade da empresa, que opera com aviões do modelo DC-10 e 767-300, para países além da Venezuela, como o Chile, México, Peru, Argentina e Estados Unidos, através de parcerias com outros embarcadores. Em 2008, a ABSA registrou uma média de 30.000 toneladas transportadas.

A TAM Express, rebatizada de TAM Cargo, está operando com nova infraestrutura nos terminais domésticos de carga e implementando um novo sistema de tecnologia da informação em todo o País. Em 2008, a receita bruta da empresa foi de R\$ 776 milhões, com expectativas de crescimento para 2009, devido à aquisição de novas aeronaves, totalizando 123 aparelhos.

Porém, o maior agente nacional da aviação cargueira ainda é a Variglog. Apesar de todos os problemas financeiros e judiciais, a empresa detém cerca de 47% do mercado nacional e 20% para destinos internacionais de cargas brasileiras. A forte atuação da empresa congrega 4800 destinos no Brasil e 120 no exterior. Atualmente as operações da Variglog englobam aviões como os 757-200, com planos de expansão de rotas e aeronaves. Todas as operações da empresa estão centralizadas no aeroporto do Galeão.

Empresas como a MTA e TAF operam com resultados expressivos no Brasil e não poderiam deixar de ser citadas neste estudo.

Segundo o ANAC, em seu anuário estatístico, a maior fonte de receita no transporte de cargas é o mercado doméstico, ao valor equivalente de R\$ 940 milhões, comparado ao tráfego internacional, que registrou R\$ 645 milhões, segundo dados de 2007. A composição das receitas do segmento advém da movimentação de cargas, representando 84% do total, sendo complementado pelos Correios, em 13% e por fretamentos, em 3%.

A análise dos dados da ANAC indica que os custos operacionais das empresas do segmento de cargas nacionais têm a sua maior concentração no pagamento de combustível, em torno de 34%, seguido do pagamento de pessoal, em 19% e outros. Já para o mercado internacional, os maiores custos são os de combustíveis, em 26%,

seguido de pessoal, em 13% e outros. Observa-se no frete internacional a presença do câmbio, como um fator a ser considerado.

Um dos pontos interessantes da movimentação de cargas no Brasil trata-se das principais origens e destinos para o tráfego internacional. O Brasil envia mais as suas cargas para a China, Estados Unidos, Alemanha, Chile, Portugal e Argentina. Em contrapartida, recebe-se mais carga da Alemanha, Argentina, Estados Unidos, Chile e França respectivamente.

Já no tráfego doméstico as principais origens são os estados de São Paulo, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Amazonas, Bahia e Paraná. Os principais destinos são os Estados de São Paulo, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Bahia e Amazonas. Nota-se a forte presença do estado de São Paulo e a sua participação econômica no segmento de cargas aéreas, devido à produção do setor industrial da região. Logo, qual a importância do conceito de aeroporto industrial para a economia nacional, observando a sua evolução para o modelo de cidades aeroporto?

## CIDADES-AEROPORTO

Este tópico do texto tem como objetivo investigar os conceitos sobre aeroporto industrial e *a posteriori* ao modelo de cidades-aeroporto, como possível solução de funcionalidade aos aeroportos atuais.

### AEROPORTO INDUSTRIAL

O conceito de aeroporto industrial está associado ao modelo de desenvolvimento que traga ganhos econômicos de estocagem, de transportes para empresas e regiões que adotem a estrutura aeroportuária como centro logístico e na promoção de pólos industriais, com forte apelo tecnológico. As suas origens estão associadas às Zonas de Processamentos de Exportação (ZPE), abandonadas na

década de 90 pelo governo Fernando Henrique Cardoso.

O surgimento do conceito de aeroporto industrial está correlacionado à aplicação de uma rede de serviços ao redor dos terminais aeroportuários. O primeiro aeroporto industrial do Brasil autorizado pela Receita Federal foi o AITN, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, com a assinatura do ato declaratório de autorização em 2005. O aeroporto ficou autorizado a realizar atividades de armazenagem, exposição, demonstração, teste de funcionamento, industrialização, manutenção e reparo. O credenciamento na Receita Federal foi o primeiro passo para a instalação de empresas dentro e nos arredores do aeroporto, em áreas separadas para cada empresa, onde se opera em regime especial de entreposto aduaneiro na importação e exportação.

Este procedimento permite a armazenagem de materiais com suspensão de pagamentos de impostos e direito de utilização dos benefícios fiscais relativos à exportação. O aeroporto AITN congrega hoje nos seus arredores, empresas com a Jabil, Clamper, Maxtrack, VMI, Mecan e o Centro de Manutenção da Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Observa-se que o segundo aeroporto industrial do Brasil foi o de Viracopos, em Campinas, com a autorização declarada em 2006.

Somente as instalações da Gol resultaram de um investimento de R\$ 15 milhões para as condições adequadas ao seu terminal. As economias provocadas pela iniciativa da empresa em operar no AITN foram de 5% no custo de manutenção de sua frota, que gira atualmente em R\$ 250 milhões ao ano, além de receitas por serviços prestados a outras companhias aéreas. A companhia gerou 250 empregos diretos e 750 indiretos em Minas Gerais e, pelo acordo assinado com o governo estadual, deverá manter-se no aeroporto



## Uma vantagem do aeroporto industrial é que são criadas plataformas de exportação nas quais há isenção de tributos na importação de componentes

por no mínimo 10 anos e realizar todo desembarço aduaneiro no AITN.

Após a Gol, outras empresas aéreas iniciaram as suas operações em Minas Gerais e ainda há diversos estudos e consultas de empresas interessadas em operar no AITN, devido às boas práticas e experiências proporcionadas pelo conceito de aeroporto industrial ora implantado. Porém, qual a diferença entre o conceito de aeroporto industrial e cidades aeroporto?

### CIDADES-AEROPORTO

A ideia de cidades-aeroporto está relacionada à formação de centros urbanos ao redor dos aeroportos industriais, oferecendo serviços multivariados e potencializando a geração de empregos na região aeroportuária. Por meio dos *clusters* de atividades complementares que são atraídos para as cercanias, tais centros podem se expandir em um raio de até 20 quilômetros do aeroporto em si, configurando áreas metropolitanas mais amplas, de acordo com o moderno conceito de Aerotrópolis, que estão para as cidades-aeroporto assim como as regiões metropolitanas estão para os centros urbanos.

Identificam-se, portanto, dois níveis de evolução do aeroporto industrial embrionário: a cidade-aeroporto (*Airport city*), equivalente a um polo de serviços que oferece todas as funções de um centro urbano moderno ao redor do terminal aéreo; e a Aerotrópolis, rede arterial relacionada a toda uma Região Metropolitana, mais complexa e mais ampla,

que se desenvolve em razão do potencial econômico do aeroporto industrial.

Os novos serviços oferecidos nos aeroportos incluem: restaurantes, centros comerciais, centros de pesquisa, academias, hospitais e até campos de golfe. No seu entorno podem se instalar, ainda, vias de transportes e fluxos de comunicações, escritórios de negócios e complexos tecnológicos, redes hoteleiras e parques de entretenimento, pólos industriais, zonas de livre comércio e centros logísticos de armazenagem e ressuprimento.

Um exemplo clássico de cidade-aeroporto é o de Las Colinas, centro urbano adjacente ao aeroporto de Dallas Forth Worth (DFW), que abrange 12.000 acres de extensão, com uma ampla rede de escritórios de negócios, espaços industriais e polos de serviços, incluindo 13.300 casas, 3.700 leitos hoteleiros e mais de 75 restaurantes.

A mudança na forma de organização dos aeroportos expressa uma evolução nas funções que eles desempenham e nas formas de financiamento da infraestrutura aeronáutica básica (*cidades-aeroporto*), que passam a configurar complexos multifuncionais (aerotrópolis), além da funcionalidade tradicional dos aeroportos. Não obstante, existem barreiras a serem superadas no processo de implementação desse modelo de desenvolvimento.

### ENTRAVES AO MODELO DE CIDADES-AEROPORTO

A questão tributária representa um considerável problema na implantação do modelo de cidades-aeroporto. Afinal,

para atrair as empresas não será apenas necessário oferecer vantagens logísticas, mas também incentivos fiscais. O modelo de cidades-aeroporto garantiria às empresas isenção de tributos na importação de componentes usados em produtos para exportação, conforme dispõe o regime de entreposto aduaneiro da Instrução Normativa 241 da Secretaria da Receita Federal.

Uma das vantagens para as empresas que vierem a se instalar no aeroporto industrial é que são criadas plataformas de exportação nas quais há isenção de tributos na importação de componentes. O mecanismo se assemelha ao de uma “zona franca”, onde os fabricantes podem produzir sem pagar os tributos da importação de componentes. Entretanto, a diferença é que, na Zona Franca, o produtor pode agregar insumos da indústria nacional, ou seja, incluir na composição de suas mercadorias componentes de fornecedores brasileiros. No Brasil, as mercadorias produzidas na zona franca acabam abastecendo também o mercado interno, o que não seria permitido legalmente no aeroporto industrial, pois há a exigência de que os produtos montados com os componentes importados dentro da área da zona aeroportuária sejam exclusivamente exportados.

O AITN foi o primeiro aeroporto a ser homologado pela Receita Federal para operar como aeroporto industrial, o que ocorre desde agosto de 2006, com a promulgação do decreto 44.301/06. Assim, empresas instaladas na área do



## Os reflexos da ociosidade do Aeroporto Internacional Tancredo Neves para a economia mineira residem na pequena criação de empregos diretos e indiretos

aeroporto internacional terão suspensão de impostos federais sobre importações e exportações, mas ainda não há uma definição clara acerca da isenção do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), na compra de insumos no mercado interno. Apesar de tais entraves e em um esforço conjunto dos governos federal, estadual, municipal e iniciativa privada em regime de cooperação, antes do final do primeiro trimestre de 2009 conheceremos as normas que disciplinarão o regime especial, suspensivo e ou econômico de entreposto aduaneiro, mais especificamente o Aeroporto Industrial.

### AEROPORTO TANCREDO NEVES

O Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), localizado no município de Confins, Região Metropolitana de Belo

Horizonte (RMBH), teve seu processo de construção iniciado na década de 70. Esse empreendimento se deveu ao diagnóstico de que o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (Pampulha) estava saturado, não mais suportaria o intenso e crescente movimento de cargas e passageiros da época. A ideia inicial era de que o aeroporto da Pampulha ficasse destinado ao tráfego regional, com aeronaves e distâncias menores. No entanto, isso não ocorreu. Dessa maneira e devido à precariedade de acesso ao AITN, os passageiros preferiam voos baseados no aeroporto da Pampulha, economizando tempo, dinheiro e tendo em vista que o mesmo estava habilitado para operar linhas nacionais e não somente regionais. A partir desse cenário justifica-se o fraco desempenho do AITN.

De acordo com a Infraero, no ano de 2008, o AITN movimentou pouco mais de 4,7 milhões de passageiros e 26,7 mil toneladas de carga, sendo que sua capacidade operacional é de 5 milhões de passageiros e 40 mil toneladas de carga. Esses números colocam o aeroporto como o oitavo mais movimentado do País, quando se considera o volume de passageiros, e o décimo mais movimentado quando se considera o volume de carga. Sabe-se, entretanto, que a demanda da Região Metropolitana de Belo Horizonte, somando o movimento do Aeroporto Internacional ao do Aeroporto da Pampulha, é colocada em quinto lugar entre as regiões metropolitanas com maior tráfego aéreo.

Os principais reflexos da ociosidade do AITN para a economia mineira residem na pequena criação de empregos diretos e indiretos pelo aeroporto, além da carência de conexões internacionais. A carga aérea mineira é embarcada em aeroportos do Rio de Janeiro e de São Paulo. Com isso, as empresas mineiras perdem em competitividade e agilidade na produção e entrega dos produtos, enquanto o governo estadual perde na arrecadação de tributos.

A partir desses dados, o AITN tem despertado, desde 1998, propostas de ações para torná-lo um polo de atividades de comércio exterior. Essas ações se configuram no sentido de transformar o AITN em um Aeroporto Industrial, de forma que serão destinados investimentos à realização de obras de

TABELA 1

### VALORES TOTAIS DE DESEMBARAÇOS EM US\$ MILHÕES FOB

Origem	Valor
Confins	85,11
Porto Seco Varginha	65,68
Redex Guaxupé – Poços de Caldas	45,55
Porto Seco - Betim	18,48
Porto Seco - Uberaba	7,34
DRF – Governador Valadares	4,30
Porto Seco - Uberlândia	3,37
Porto Seco – Juiz de Fora	–
Redex – Juiz de Fora	–
Fonte: SEDE/Central Exportaminas (2008)	

infraestrutura para a adequação do sítio aeroportuário para a implantação de indústrias. Uma segunda ação é a viabilização de mais voos internacionais a partir do AITN, fato já comprovado com a operação de voos TAP (Lisboa), Copa Airlines (Panamá), American Airlines (Miami) e em avançadas negociações outros destinos.

O desenvolvimento do aeroporto industrial gerará o aumento gradual do volume de carga, o que despertará maior interesse das companhias aéreas, viabilizando empregos de qualidade e o consequente aumento da renda na região. O próximo passo seria a implementação do conceito de cidades-aeroporto, sendo o AITN um importante *hub* transporte de cargas e passageiros. Na Tabela 01 é apresentada a estrutura do AITN e a sua capacidade de expansão.

Pelos dados disponibilizados na Tabela 1 e Tabela 2, é possível verificar a importância do aeroporto de Confins como o maior responsável pelo desembarço e importação de cargas para o Estado de Minas Gerais, devendo o Estado de Minas Gerais priorizar os investimentos adequados para o pleno desenvolvimento econômico.

## PROPOSTAS

Foram preparadas alternativas para as demandas aeroviárias em curto, médio e longo prazos, observando que as decisões devem ser imediatas. As condições atuais originam-se de planejamento de curto, médio e longo prazos e, mais precisamente, com ações governamentais arrojadas vislumbrando o desenvolvimento não só do vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, mas sim do Estado como um todo através de programas e projetos, tais como: PROCESSO, PROAERO entre outros, sendo um *benchmarking* para o Brasil.

TABELA 2

### IMPORTAÇÕES POR UNIDADE ADUANEIRA

Unidade Aduaneira	US\$ (Milhões)	%
Porto Seco Betim	516.035,99	35,1%
Porto Seco Varginha	457.731,20	31,1%
Confins	329.207,65	22,4%
Porto Seco de Juiz de Fora	89.555,31	6,1%
Porto Seco de Uberlândia	42.574,03	2,9%
Porto Seco Uberaba	36.593,29	2,5%
DRF/MCR	24,00	0
Total	1.471.721,26	100%

Fonte: SEDE/Central Exportaminas (2008)

#### CURTO PRAZO

- Desenvolver ações de melhorias nos terminais aeroportuários, compreendendo o acesso rodoviário, ferroviário, terminais de cargas, de passageiros e adequação das pistas para pousos e decolagens.

- Propor uma política adequada de fiscalização do tráfego aéreo nacional na movimentação de passageiros e cargas.

#### MÉDIO PRAZO

- Aplicar um programa de análise estratégica da infraestrutura logística aeroportuária nacional, com o desenvolvimento de uma equipe multidisciplinar que envolva membros do Governo, iniciativa privada e acadêmica para os estudos das demandas brasileiras.

- Estimulo aos programas de isen-

ção fiscal para o setor, na revisão do ICMS e IN 241.

#### LONGO PRAZO

- Desenvolvimento de estudos e projetos para atendimento as demandas futuras de crescimento do Brasil, para evitar novos gargalos operacionais ao setor aeroviário, estimulando o conceito de cidades-aeroporto.

- Fomentar a entrada de investidores internacionais para aporte de capital em infraestrutura nacional.

- Revisar a legislação tributária para desonerar a capacidade produtiva e estimular um mercado competitivo.

- Focar no desenvolvimento de centros de excelência na formação de profissionais qualificados de ponta, para o atendimento as demandas de conhecimento do governo e empresas industriais. ■

[hugofbraga@gmail.com](mailto:hugofbraga@gmail.com)

#### REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Aviação Civil. <http://www.anac.gov.br>. Abril/2009/

Fundação João Pinheiro. <http://fjp.mg.gov.br>. Abril/2009/

KASARDA, John D. Kenan Institute of Private En-

terprise .The University of North Carolina at Chapel Hill. 2008.

International Air Transport Association. <http://www.iata.org>. Abril/2009/

Boeing. <http://www.boeing.com>. Abril/2009/