01/06/2012 - Aeroportos do interior de SP no limite de operação

Estudo mostra que três aeroportos paulistas precisam de investimentos maciços para atender o crescimento do transporte de passageiros

Um estudo feito pelo especialista em projetos e consultorias especiais aeroportuárias Mozart Mascarenhas Alemão, ex-superintendente de Viracopos, mostra que dos 32 aeroportos paulistas sete apresentaram nos últimos cinco anos um crescimento muito acima do esperado no número de passageiros transportados. Com exceção de Bauru, que possui um novo e amplo aeroporto, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Presidente Prudente já ultrapassaram há muito tempo o limite de sua infraestrutura. Araçatuba, Marília e Sorocaba caminham também na mesma direção.

O estudo, apresentado na última terça-feira (29/5) em São Paulo, em uma palestra na FDTE (Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia) – entidade fundada há 40 anos por docentes da Escola Politécnica da USP –, mostra que todos os prognósticos do Plano Aeroviário do Estado de São Paulo, de 2007, foram superados para os aeroportos de Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. Num período de apenas cinco anos, entre 2007 e 2011, o número de passageiro transportado cresceu, respectivamente, 43%, 30% e 20%. Presidente Prudente, por exemplo, que transportava 50 mil passageiros por ano, chegou à casa dos 250 mil passageiros.

Considerando a metragem mínima por passageiro que cada aeroporto deve ter para oferecer um bom atendimento, a situação também não é das melhores. Ribeirão Preto, por exemplo, que dispõe de 3 m² por passageiro deveria ter , no mínimo, 11.701 m². Ou seja, precisaria de um espaço 304% maior. Já São José Rio Preto e Presidente Prudente deveriam ser ampliados para, no mínimo, 331% e 198%, respectivamente. Isso se considerada apenas a demanda atual.

Para Alemão, esse crescimento fora do padrão se deveu à entrada agressiva das companhias Trip, Azul e Passaredo no interior do Estado há cerca de dois anos. Embora o mercado doméstico passe por uma ligeira retração, a tendência é de expansão. E ele acredita que a única forma de fazer os investimentos necessários nesses três aeroportos e por meio do capital privado. “O poder público não tem a agilidade necessária para acompanhar os investimentos das companhias aéreas”, afirmou, citando como exemplo o fato de a Infraero não ter conseguido alocar os R$ 222 milhões disponíveis para investimentos em infraestrutura entre 2008 e 2012.

Maior que o imaginado – A situação do interior paulista tende a se repetir em outros estados brasileiros. Basta analisar os dados da ANAC de 2010. Em algumas regiões brasileiras o número voos realizados internamente tem sido quase tão expressivo quanto o dos voos para outros estados. No Nordeste, por exemplo, 34% dos voos são feitos dentro da região. Só é menor que os voos com destino ao sudeste, que representam 49%. No Norte, o transporte de passageiros na região representa 48%, enquanto que para o sudeste, 17%.

“Se a projeção da Boing para os próximos 20 anos se mantiver correta para a América Latina, teremos um crescimento anual de 7%, ou seja, a cada seis anos praticamente dobraremos o número de passageiros transportados”, diz Alemão. “O mercado doméstico cresceu numa média de 12% ao ano; já o internacional se manteve em torno de 7% – mesma taxa dos últimos dez anos – o que evidencia a necessidade de dar mais atenção para os aeroportos

regionais”, completa.

Acadêmica Agência de Comunicação