O GLOBO
Publicado em 08/04/2023 - 05:57

Governo aceita limitar voos do Santos Dumont para tornar viável Galeão

MENOS VOOS

SANTOS DUMONT MENOR

Governo quer reduzir capacidade do aeroporto para fortalecer Galeão

GUSTAVO MORETTO/3-4-2023

SÉRGIO ROXO, LETÍCIA LOPES E JOÃO SORIMA NETO
economia@oglobo.com.br
BRASÍLIA, RIO E SÃO PAULO

Sob pressão, frente ao esvaziamento do Galeão e à superlotação do Santos Dumont, o governo federal anunciou que pretende limitar o fluxo de passageiros no terminal do Centro do Rio — envolvido em polêmica após o anúncio de aumento de sua capacidade pela Infraero. Ontem, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou, em uma rede social, que o Santos Dumont "terá uma redução em relação ao número registrado em 2022, e ficará abaixo de dez milhões de passageiros em 2023".

O objetivo, segundo o ministro, é "retomar o protagonismo do Galeão". No ano passado, o movimento no Aeroporto Internacional Tom Jobim foi de 5,9 milhões de passageiros, enquanto sua capacidade anual é de 37 milhões. Num dos seus melhores momentos, em 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil, recebeu 17 milhões. Já o Santos Dumont teve um fluxo de 10,1 milhões de passageiros em 2022.

Ao GLOBO, França explicou que a decisão tem o objetivo de reduzir as filas no Santos Dumont:

— O Santos Dumont terá como limite o que tinha antes da pandemia, 9,5 milhões de passageiros, porque é o padrão de conforto e segurança para o passageiro. Aquele espaço físico tem um limite.

De acordo com o ministro, a Infraero, estatal que administra o aeroporto, tem intenção de pôr o maior número de passageiros possível para ter mais rentabilidade. Mas ele aponta que o usuário não pode abrir mão da qualidade do serviço:

— O passageiro não pode pagar R$ 54 de taxa de embarque e não ter um embarque rápido, eficiente, adequado.

O ministro evita dizer que haverá transferência de voos do Santos Dumont para o Galeão, mas de forma reservada integrantes da pasta admitem que essa é a tendência. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) vai fazer os cálculos para que o número de passageiros não passe de 9,5 milhões.

Além disso, aliados de França afirmam que o governo estadual e a prefeitura têm pleiteado a redução do número de voos no Santos Dumont para fortalecer o Galeão. Há incômodo com as manifestações públicas do prefeito do Rio, Eduardo Paes, sobre o assunto.

"Reafirmo que qualquer decisão sobre o aeroporto será comunicada diretamente ao governador e ao prefeito. Não travaremos um debate complexo e importantíssimo como esse por meio de 'interlocutores' ou via redes sociais", escreveu França, no Twitter, em um recado endereçado ao prefeito do Rio.

Antes dessa declaração, o prefeito do Rio, Eduardo Paes, foi às redes sociais questionar o ajuste na capacidade do Santos Dumont pela Infraero em 54,5%, passando de 9,9 milhões para 15,3 milhões de passageiros ao ano. Ele considerou o movimento uma "canalhice inaceitável", estratégia para inviabilizar o Galeão.

O fluxo de passageiros foi elevado após reportagem do GLOBO mostrar que o terminal estava trabalhando acima da capacidade, com 10,1 milhões de usuários em 2022.

10,1
milhões de passageiros usaram o Santos Dumont em 2022
A capacidade do aeroporto era de 9,9 milhões, mas a Infraero revisou para 15,3 milhões na quinta-feira

5,9
milhões foi o número de usuários no Galeão em 2022
Num de seus melhores momentos, o terminal recebeu 17 milhões em 2014, ano da Copa do Mundo

GESTÃO INTEGRADA

O secretário estadual da Casa Civil, Nicola Miccione, defende que a capacidade do Santos Dumont seja reduzida a 7,5 milhões ao ano, 50,9% a menos que os 15,3 milhões informados pela Infraero.

Para Miccione, a medida mais efetiva seria restringir as operações no Santos Dumont a pousos e decolagens para São Paulo, Brasília e Minas Gerais. Outros destinos domésticos seguiriam para o Galeão:

— Só esses voos manteriam bem o aeroporto. E não prejudicaria o Galeão. É a lógica normal no mundo: coordenação entre aeroportos. Não o que está havendo hoje. A descoordenação mata o Galeão. Ter mais voos domésticos significa mais voos internacionais e de carga. É melhor para o turismo e para indústria, para economia do estado e do país.

O secretário também afirmou que a expansão do Santos Dumont gera impactos de ordem ambiental e urbana:

— Crescer o Santos Dumont vai contra normas ambientais e de segurança do aeroporto. Vamos pedir ao Inea (Instituto Estadual do Ambiente) para olhar a licença ambiental à luz da capacidade operacional. Não pode haver desrespeito à legislação. Vamos pedir também que a Defesa Civil verifique as normas de segurança.

Paes defende que os dois terminais "dialoguem" e sejam concedidos à iniciativa privada de maneira integrada:

— O Santos Dumont não pode ficar sendo a única receita da Infraero para sustentar todos os aeroportos do Brasil. É isso que está se querendo fazer neste momento.

Paes afirma que não os dois terminais não podem concorrer entre si e que as operações precisam ser integradas:

— Eles são complementares. Por isso defendo que a concessão seja feita em conjunto.

Números levantados pelo ministério mostram que os passageiros domésticos que o Galeão perdeu desde 2015 não migraram para o Santos Dumont. Portanto, há dúvida se a limitação de voos no Santos Dumont ajudará a aumentar de forma substancial o número de passageiros no aeroporto da Ilha do Governador.

Outros dados também levantados pela pasta apontam que o Galeão é o único dos grandes aeroportos que está distante de recuperar o patamar de passageiros que tinha antes da pandemia. Em 2019, 13,9 milhões de passageiros usaram o Galeão e, no ano passado, apenas 5,9 milhões.

Especialistas veem com ceticismo a decisão do governo e também sugerem uma concessão conjunta. Isso manteria o equilíbrio de voos e passageiros entre os dois terminais, buscando rentabilidade de ambos. O ideal, para eles, é relicitar a concessão dos dois aeroportos para um mesmo operador. Para eles, a discussão sobre os dois terminais aéreos deixou de lado aspectos técnicos que podem resolver melhor a questão.

— Já que a Changi (operadora do Galeão) tinha mostrado disposição de devolver a concessão, acho que o governo deveria aceitar, fazer novos estudos e licitar os dois terminais juntos, numa nova concessão a um mesmo operador. Com isso, o vencedor poderia trazer equilíbrio, aumentando a oferta de voos no Galeão, sem esvaziar o Santos Dumont, que é um aeroporto rentável — analisa Claudio Frischtak, da consultoria Inter.B, especializada em infraestrutura.

Para ele, não será possível mudar a vocação do Galeão: trata-se de um terminal de hub, ou seja, com a vocação de receber e redistribuir passageiros. Já o Santos Dumont tem a vocação de ser um aeroporto de "ponta a ponta", com a conveniência de atender bem as zonas Sul e Norte e o Centro do Rio. Segundo Frischtak, é preciso que as autoridades se convençam de que é necessário conceder os dois terminais aéreos juntos.

Filas. O movimento de passageiros no aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio, tem aumentado

DEMANDA REPRIMIDA

Frischtak lembra que o Santos Dumont é o preferido dos passageiros que querem ir ao Centro e à Zona Sul do Rio. Mas para quem vai a Duque de Caxias, que tem um importante polo de negócios, o Galeão é mais eficiente. Portanto, diz ele, é preciso estudar a demanda potencial do terminal da Ilha do Governador para as pessoas que não querem ir à Zona Sul ou ao Centro do Rio. Para ele, existe uma demanda reprimida.

— Também acho que tirar voos do Santos Dumont não é crível. É um aeroporto superavitário para a Infraero. Você vai reduzir a receita? Não é crível essa possibilidade — afirma o especialista.

O advogado Felipe Bonsenso, especialista em Direito Aeronáutico, lembra o caso de Belo Horizonte, onde os terminais aéreos da Pampulha e de Confins foram concedidos ao mesmo operador. Os voos domésticos da Pampulha não inviabilizaram Confins, que fica a 40 quilômetros de Belo Horizonte.

Bonsenso observa que o Galeão perdeu importância como hub para terminais de Guarulhos ou do Nordeste, onde há uma demanda de voos internacionais específica para a região. O advogado diz que o Galeão nunca será 100% inviável, mas que a rentabilidade de um terminal vem das tarifas pagas pelos passageiros e do consumo nas lojas. Por isso, a alternativa é aumentar a oferta de voos.

As empresas aéreas Gol, Latam e Azul foram procuradas, mas não se pronunciaram até o fechamento desta edição.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia **Pagina:** 11

Copyright © Clipclap 2025.