

AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELO HORIZONTE: PASSADO, PRESENTE E FUTURO

Lucas de Paiva Vieira

Curso de Ciências Aeronáuticas, Universidade Fundação Mineira de Educação e Cultura (FUMEC)

lucas_depaiva@hotmail.com

RESUMO: O Estudo refere-se à avaliação do principal aeroporto do estado de Minas Gerais, Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, localizado na região metropolitana de Belo Horizonte nos municípios de Confins e Lagoa Santa. Tem como objetivos: apresentar resumidamente a história do aeroporto; contexto em que foi criado; com quais objetivos; comparar os serviços prestados no aeroporto em 2011 aos mesmos serviços prestados no ano de 2014; mostrar se houve evolução de tempo gasto nas principais etapas de um voo, do embarque ao desembarque; relatar se a população vê melhorias na infraestrutura do aeroporto administrado pela INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) em comparação ao recente aeroporto privatizado e administrado pela *BH Airport* e buscar ainda mais otimizações.

PALAVRAS CHAVES: Aeroporto de Confins. Infraestrutura. Mudanças. Privatização. Otimização.

INTRODUÇÃO

Para a realização deste artigo foi realizada uma coleta de dados através de um questionário aplicado a 50 pessoas que utilizam o aeroporto de Confins com certa frequência. Os dados obtidos foram comparados aos dados de uma pesquisa feita no ano de 2011 pelo mesmo autor deste artigo e com o seguinte tema: “Aviação e infraestrutura aeroportuária para a copa de 2014”. Muitas das perguntas feitas em um questionário semelhante no ano de 2011 foram refeitas neste experimento, o objetivo dessa repetição é o de mostrar se houve evolução no aeroporto nos três últimos anos e se a privatização tornou o aeródromo de Confins mais eficiente.

O aeroporto ontem

Criado no ano de 1984, o Aeroporto Internacional Tancredo Neves foi idealizado na tentativa de desafogar o então Aeroporto da Pampulha que já estava sobrecarregado. Pampulha, já em 1980 superava em 500 mil passageiros a sua capacidade máxima,

e ainda contava com o abafamento ocasionado pelo crescimento da cidade de Belo Horizonte, que cada vez chegava mais próxima de seus limites, colocando em risco a ampliação, modernização e o tráfego do aeroporto. Aproximar ainda mais a capital mineira ao resto do mundo também era um dos objetivos que a construção do um novo aeroporto tinha por realizar. Localizado a 40 km de Belo Horizonte, este aeródromo se abriga em 63 % no município de Confins, com 6 mil habitantes e 37% sobre Lagoa Santa que possui 50 mil habitantes.

Dia 2 de janeiro de 1984, às 04h00min um Boeing da Transbrasil (Fig.1) procedente da cidade do Rio de Janeiro e carregado com malotes postais, inaugurava o terceiro maior e mais novo aeroporto do Brasil. Logo depois foi seguido pelo primeiro pouso de aviação regular de passageiros, um Boeing 737 da extinta VASP (Viação Aérea São Paulo). Centenas de Curiosos, trabalhadores e passageiros aguardavam atônitos ao início das operações.

Mas nem tudo eram flores, por estar localizado em uma área de grande importância, reconhecida por abrigar lagoas e grutas de onde o paleontólogo Peter Lund e sua equipe retiraram ossadas pré-históricas que explicavam as origens do Homo Sapiens na América do Sul, foi severamente criticado, e até o poeta Carlos Drummond de Andrade em um de seus versos disse: “Deus nos livre desse aeroporto de Confins” em defesa das cavernas em coluna feita ao jornal Estado de Minas.

Era um marco para a região de Belo Horizonte, símbolo de modernidade, tinha a maior pista de pouso do país, capaz, assim, de receber os Boeing's 727 e 747 e o Airbus A300. Já as pontes de embarque (Fig.2) que abrigavam os passageiros permitiam um acesso rápido, seguro e em caso de chuvas protegidos, ao interior das aeronaves eram exemplos para todos os aeroportos que ainda viriam a ser criados.

Já naquela época era possível pegar um ônibus que levava os passageiros e turistas direto ao aeroporto. Segundo Elizeu Teófilo, comerciante “tinha mais turistas do que passageiros, já que ir ao aeroporto de Confins era um passeio e tanto. Eu mesmo fui no mínimo umas 5 vezes e sempre levava alguém comigo” e confirma que o aeródromo era algo realmente fabuloso.

Ficou conhecido como o Aeroporto de Confins - Confins, nome dado pela sua localização extrema - de Código ICAO (*International Civil Aviation Administration*) SBCF e código IATA (*International Air Transport Association*) CNF, tornou-se o principal aeroporto do estado de Minas Gerais e atende aos mineiros que buscam um meio de transporte rápido e seguro.

Sua grande distância ao centro de Belo Horizonte fez com que este aeroporto, até 2005, fosse um elefante branco, pois o tráfego no aeroporto era mínimo. Neste ano uma nova lei que fazia com que os aviões que operassem no aeroporto da Pampulha tivessem no máximo 70 passageiros, fez com que novamente seus corredores e saguão ficassem cheios novamente.

Fig.1- Boeing 727-200 da Condor e DC-10 da Varig.

Fig.2 Modernas pontes de embarque



Fonte: <http://www.cnfaovivo.com.br/p/memoria.html>

O AEROPORTO EM 2011

Já no ano de 2011, quando foi realizado o primeiro projeto em que esse estudo se baseia, o aeroporto Internacional de Confins possuía: uma área de 15.010.000 m² sendo 86.000 m² de pátio para aeronaves; 17 gates, sendo 9 com pontes de embarque; 42 balcões para *check-in*; 1.300 vagas de estacionamento; uma pista de 3000x45 m; 4 esteiras de malas, sendo duas domésticas e duas internacionais; e uma capacidade para 10 milhões de passageiros por ano. Com um número de 10.398.296 de passageiros voando em 2011, partindo ou chegando de Confins, o aeroporto já se encontrava saturado.

Privatização, obras feitas e o futuro do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte.

Em Dezembro de 2013 o Governo Federal promoveu, por meio de um leilão, concessões para empresas interessadas em comandar cinco aeroportos brasileiros, dentre os quais Confins se encontrava.

Pelo valor de R\$1,82 bilhão o martelo foi batido e o grupo da CCR levou a concessão, com um ágil de 66 % em relação ao piso estabelecido pelo governo. A CCR é uma administradora renomada. Os aeroportos de Quito, São José da Costa Rica e o de Curaçao são administrados por ela também.

Foi então que, no dia 7 de abril de 2014, foi assinado contrato que dava direito à ganhadora administrar pelos próximos 30 anos o aeroporto de Confins. Nasceu então a *BH Airport*, formada por: CCR, com 75 % de participação e pela operadora estrangeira *Flughafen Zürich AG*, com os 25 % restantes. Lembramos que, apesar da *BH Airport* ser a acionista majoritária a INFRAERO, ainda possui 49% de participação.

Houve uma mudança no nome do até então Aeroporto de Confins, passando a se chamar Aeroporto Internacional de Belo Horizonte.

Segundo o contrato, devem ser investido R\$1,5 bilhão nos primeiros dez anos da concessão em obras pesadas. A ampliação do pátio para 44 *gates*, criação de 5 pontes de embarque e a ampliação da pista atual para 3.600m serão feitas até abril de 2016. Já até 2020 será entregue a segunda pista de pouso com 2.500 m ou quando o movimento anual de aeronaves ultrapassar 198 mil, hoje temos um tráfego de 102 mil. A capacidade horária da pista de pouso atual é de 30 operações.

Até 2043 o grupo CCR projetou (Fig.3) uma grande aplicação do sítio aeroportuário.

Fig.3 Aeroporto Internacional de Belo Horizonte

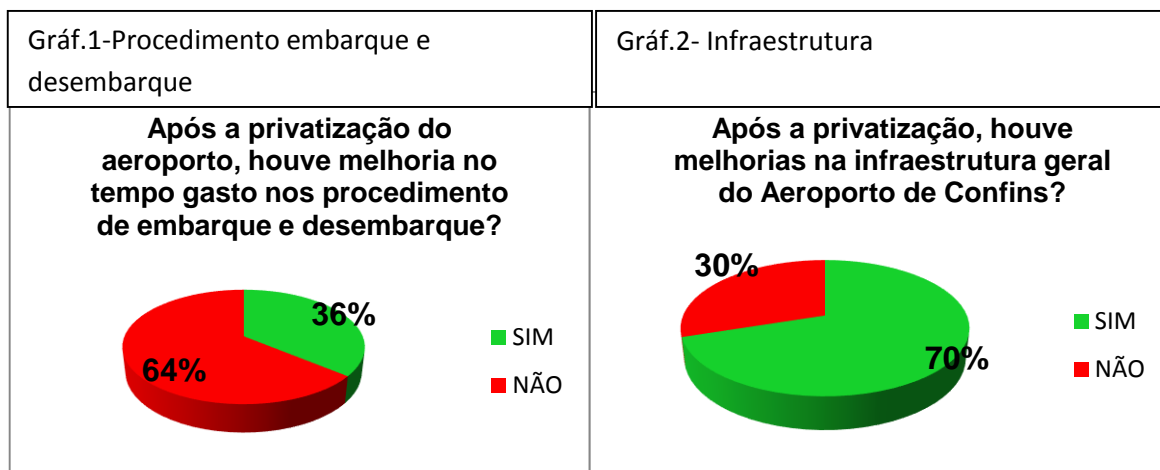


Fonte: <http://i.ytimg.com/vi/EjMCsExhSU4/maxresdefault.jpg>

A arrecadação do atual aeroporto é de 96% de taxas domésticas (R\$23,37) e apenas 4% de taxas internacionais (R\$81,68).

Apesar do curto período após a privatização do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte boas mudanças já podem ser vistas por quem passa pelos seus corredores. As revitalizações do terminal e das pontes de embarque, a abertura de novas opções de lojas, restaurantes e lanchonetes, já são bons indícios de que as coisas estão mudando para melhor. Houve criação do primeiro aeroporto industrial do Brasil que é um fator muitíssimo relevante visto que trará ainda mais desenvolvimento, empregos e lucro para o aeroporto. No próprio aeroporto, os empresários podem alugar um galpão por meio de uma zona franca para o desenvolvimento de produção. São 4.000 m² de galpões a disposição para receber os interessados em fazer parte desse complexo industrial.

Comprovando tais melhorias, segundo as pesquisas realizadas, 70 % dos passageiros vêem melhorias na infraestrutura do aeroporto enquanto apenas 30% dizem ter melhorado o tempo nos procedimentos de embarque e desembarque (Gráf.1 e 2).



O complexo aeroportuário deve faturar o dobro da receita do município de Confins e um valor aproximado do capital de Lagoa Santa, cidades essas que foram beneficiadas pelo ISS (imposto sobre serviço) que antes não ganhavam, uma vez que a INFRAERO é uma empresa estatal.

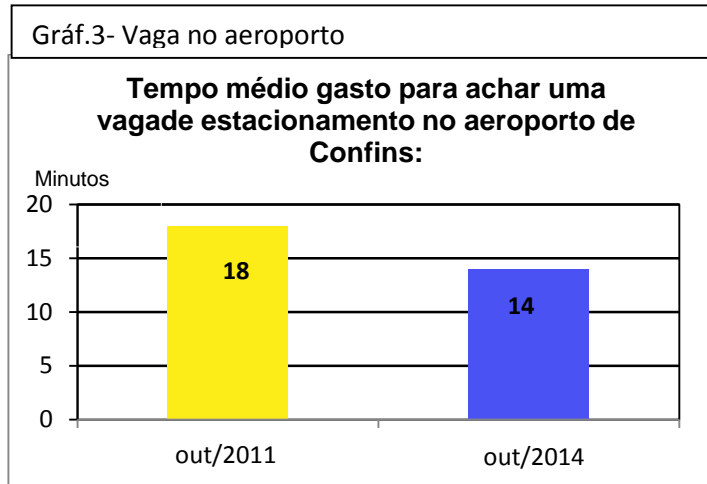
Prêmios já foram recebidos pela *BH Airport*. Durante a Copa do Mundo de 2014, a administradora ganhou o prêmio de melhor imigração e atendimento ao turista que foi dividido com a *INFRAERO*.

Tempos médios no Aeroporto Internacional de Belo Horizonte

Segundo a pesquisa *Air Travel Survey* realizada pelo site *TripAdvisor*, diversos quesitos foram elogiados pelos mais de 1.600 entrevistados que perceberam melhoras nos últimos cinco anos, nos aeroportos de todo o mundo. Cerca de 62% dos entrevistados apontaram melhorias no procedimento de *check-in*, 34 % no processo de reserva e 29% no atendimento aos passageiros. Em se tratando de reclamações, 71% se queixam dos assentos desconfortáveis e apertados, 61% dos preços das passagens e 33% das longas filas formadas.

Segundo as pesquisas, Confins também apresentou avanços. O gráfico (Gráf.3) mostra que o tempo médio para se achar uma vaga no estacionamento do Aeroporto de Confins diminuiu 4 minutos, sendo, em 2011, gastos 18 minutos e, hoje, 14. Houve uma ampliação dos estacionamentos (Fig.3) que agora contam com mais 1.260

vagas, totalizando um número de 2.560. Com esse aumento facilitou-se a busca por uma vaga.

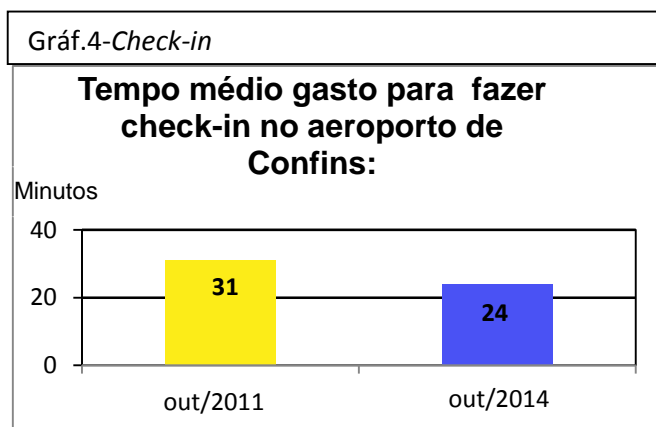


Estacionamentos com preços mais atrativos um pouco mais afastados foram criados, apesar de estarem mais longe do terminal contam com um serviço de van que leva seus clientes até o saguão. Isso faz com que passageiros que vão de carro e ficarão fora de Belo Horizonte deixem seu carro nestes estacionamentos e, com isso, há um desaforamento dos *parking's* próximos ao aeroporto.

Há também uma ligação com a capital mineira por meio de ônibus executivos (Fig.4) que saem com uma frequência muito alta do terminal, o que facilita a vida de muitos passageiros.



Fonte: http://www.hojeemdia.com.br/polopoly_fs/1.51765.1351761564!/image/image.jpg_gen/derivatives/landscape_714/image.jpg



Avanços nos procedimentos de *check-in* também foram constatados. Em 2011 gastavam-se, em média, 31 minutos para realizar tal procedimento, já em 2014, com uma redução de 6 minutos, gastam-se em média 24 minutos (Gráf.4). O número de balcões de *check-in* aumentou de 42 para 62, o que agilizou bastante este procedimento.

Nessa área a internet ajudou muito, já que uma grande parcela dos passageiros usa os *totens* (Fig.5) que estão instalados ao longo de todo o saguão, para fazer seu *Check-in*. Isso faz com que as longas filas formadas à frente dos tradicionais balcões diminuam. Podem ser feitos também por meio de *smartphones* ou *Tablets* ou, ainda, automaticamente pelas companhias aéreas, por meio de cadastros dos clientes nos seus programas de vantagens, fazendo-se necessário somente a impressão dos cartões de embarque.

Companhias como a *Gol Linhas Aéreas* também estão investindo nesse seguimento. Instalado no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, o serviço de *Bagagem Expressa* (Fig.6), que permite que o próprio passageiro pese e despache suas malas, é também um avanço essencial. Com ele o passageiro não precisa enfrentar as filas do despache de bagagem. Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Confins, segundo a companhia, até dezembro de 2014 receberão o serviço que aperfeiçoará ainda mais o tempo gasto.



Fonte: <http://blog.tam.com.br/wp-content/uploads/2011/09/check-in-totem.jpg>

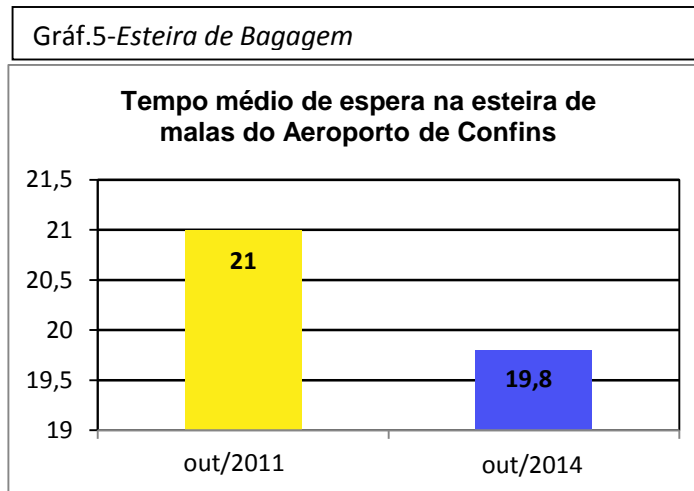
Fonte: http://passageirodeprimeira.com/wp-content/uploads/2014/09/SAM_0039-e1410797606339.jpg

<http://blog.tam.com.br/wp-content/uploads/2011/09/check-in-totem.jpg>

O procedimento de retirada de bagagem da esteira de malas (Fig.7) no aeroporto teve uma tímida melhora; em 2011 gastavam-se, em média, 21 minutos, e já, em 2014, 19.8, equivalente a uma redução de 1.2 minutos (Graf.5).



Fonte: http://i355.photobucket.com/albums/r451/cnfaovivo/Geral/est_dom2.jpg



Deve haver medidas que aprimorem ainda mais o tempo gasto, visto que muitas vezes achar, pegar e colocar suas bagagens no carrinho de malas é uma tarefa demorada e difícil no aeroporto mineiro.

Não bastasse tal demora deve haver ainda aumento da segurança para quem necessita do uso dessas esteiras. De acordo com reportagem feita pelo jornal Estado de Minas, o número de ocorrências registradas de roubo das malas em Confins passou de 72 casos, em 2012, para 106, em 2013.

Segundo o projeto o número de esteiras de bagagens continuará o mesmo, mas todas elas serão trocadas, haverá esteiras subterrâneas que levarão todas as bagagens até a área de manuseio.

Conclusão

Com um sítio aeroportuário de área total 15 milhões de m², o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte apresenta um grande potencial e que atrairá grandes investimentos. Para se ter uma ideia, Guarulhos, o mais movimentado aeroporto do país, apresenta 13,7 milhões de m², com um tráfego atual de 102 mil aeronaves por ano.

Tornar-se um Hub no País com voos diretos para todo o Brasil e o mundo, é o que o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte quer se tornar, e, para isso, não faltarão incentivos e

capacidade. O aeroporto já passou por importantes transformações ao longo desses 3 anos, mas ainda há muito trabalho a ser feito, e será necessário um grande planejamento. Questões como um sistema eficiente que leve os passageiros ao centro de Belo Horizonte são primordiais para que esse aeroporto se torne um exemplo a ser seguido.

Administrado por uma experiente prestadora de serviço, este aeroporto tem tudo o que necessita para ser expandido cada vez mais e, com isso, aumentar a empregabilidade e a qualidade de vida dos moradores da região e de todos os passageiros que o utilizam no dia a dia.

A *BH Airport* foi a que mais se beneficiou dentre as cinco concessões realizadas de aeroportos brasileiros, devido ao grande potencial que o Internacional de Belo Horizonte possui. Nada mais justo então que tratarmos o aeroporto dos mineiros de forma singular e prestemos um serviço a esse povo que possa ser (re)conhecido e elogiado pelo mundo inteiro. É o que desejamos para este fabuloso aeroporto.

Referências

AVIÃO REVUE. *Pesquisa revela opinião de quem viaja de avião*.ed.181. São Paulo: Revista Avião Revue, outubro 2014.

FERNANDES, Juca. *Confins se foi... Tancredo neves não morreu!* 181.ed. São Paulo: Revista Frequência Livre aviação emoção, 2014.

OLIVEIRA, Diego. *Projeto de Reforma e Modernização do Terminal*. Portal CNF ao vivo, 17.11.2010. Disponível em:<<http://www.cnfaovivo.com.br/p/projeto-de-reforma-e-modernizacao-do.html>> acesso 17/11/2014

PARANAÍBA,Guilherme; PARREIRAS,matheus. *Furtos de bagagem crescem no aeroporto de Confins*. Estado de Minas, 14/01/2014. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484099/em-mostra-trajetoria-do-aeroporto-de-confins-e-perspectivas-para-o-futuro-com-iniciativa-privada.shtml> acesso 17/11/2014.

PESQUISA BH AIRPORT, disponível em <<http://www.bh-airport.com.br>>. Acesso 16/11/2014.

VIEIRA, Lucas de Paiva. ***Projeto Aviação e Infraestrutura aeroportuária para a copa de 2014***, 2011.