

## Brasil

**Infraestrutura** Está descartado o uso de dinheiro público na construção e reforma de estádios

# Governo investirá em aeroportos para a Copa de 2014

Daniel Rittner  
e Paulo de Tarso Lyra  
De Brasília

A situação dos aeroportos brasileiros, uma das preocupações da Fifa para a realização da Copa do Mundo de 2014, foi definida pelo governo como principal foco de investimento público na preparação do evento futebolístico.

Onze dos 14 aeroportos das cidades-sede já esgotaram o uso de sua capacidade ou estão à beira da saturação. Em Cuiabá, o movimento no ano passado foi mais que o dobro da capacidade instalada, estimada em 580 mil passageiros por ano. Os terminais de Guarulhos e Brasília operaram com 23% e 41%, respectivamente, acima da capacidade em 2008.

O Executivo pretende fazer um levantamento minucioso da situação dos aeroportos localizados nas 12 cidades. “Esta será a nossa prioridade zero”, disse um funcionário do governo que participa diretamente das reuniões interministeriais que tratam da Copa de 2014. Na próxima semana esse comitê interministerial definirá os principais gargalos e iniciará a estimativa dos gastos necessários para resolver as deficiências. De acordo com um dos envolvidos no tema, os recursos para as obras serão de total responsabilidade da União, com recursos oriundos do Orçamento.

O governo também quer ini-

ciar conversas com as companhias aéreas, em busca de avaliações sobre a atual malha e possíveis alterações necessárias. Hoje apenas São Paulo e Brasília têm voos diretos a todas as demais sedes da Copa, o que pode criar dificuldades à locomoção de torcedores. Mas esse é considerado um problema menor, pois mudanças na malha viária podem ser feitas em caráter temporário, para reforçar a ligação entre as cidades-sede durante o Mundial.

A Infraero montou um grupo para estudar obras de reforma e expansão nos aeroportos das sedes e descarta problemas de capacidade para atender a demanda na Copa. Mas o cronograma para ampliações está cada vez mais apertado. Há 20 meses a Fifa anunciou oficialmente a escolha do país como sede da Copa. Pouca coisa andou desde então. Dos aeroportos grandes, o Galeão recebe investimentos de R\$ 670 milhões, na readequação do terminal 1 e conclusão do terminal 2.

A estatal tenta sem sucesso, desde 2004, licitar a construção do terminal 3 de Guarulhos. Raros funcionários do próprio governo acreditam na concessão dos aeroportos de Viracopos (Campinas) e do Galeão até o fim de 2010. O governo Lula pode terminar só com a concessão à iniciativa privada de São Gonçalo do Amarante, que deverá substituir o atual aeroporto de Natal.

Para a Associação Nacional dos Empregados da Infraero e a própria diretoria da estatal, os dados sobre a capacidade instalada dos aeroportos não refletem adequadamente a real capacidade de movimentação dos terminais. Em vez de anual, a medição deve ser horária, segundo argumentam. Por isso, semanas atrás, a diretoria determinou que fossem retirados esses números do endereço da Infraero na internet.

De acordo com a associação de empregados, a melhor forma de avaliar a capacidade de um terminal ou o nível de conforto é o volume de processamento de passageiros por hora. Embora o aeroporto de Brasília tenha recebido 41% mais passageiros do que a capacidade declarada, a saturação está concentrada nos períodos entre 8 e 11 horas e entre 18 e 21 horas, devido ao excesso de voos.

Mesmo em Guarulhos, a maior porta de entrada e saída do país, a associação alega que há “excelente condição operacional”, a não ser em situações “pontuais” de sobrecarga — que estariam concentradas apenas no procedimento de desembarque, em quatro picos — 5 horas, 6 horas, 9 horas e 20 horas.

Além da questão aeroportuária, o comitê interministerial pretende concluir um levantamento ponto a ponto de todas as carências ainda existentes no país. Será reiterado, como já havia dito a chefe da Casa Civil, mi-