

Ofício n.º 4672/CA-MRE/2015

Brasília/DF, 01 de junho de 2015.

Senhor: Francisco Luiz Xavier de Lemos  
Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários  
Guarulhos/SP

Assunto: Proposição Inicial de Reativação do Aeroporto da  
Pampulha (SBBH)

Senhor Presidente,

Estou encaminhando à direção do Sindicato Nacional dos Aeroportuários – Sina, respectivo e-mail datado de 01/06/2015 dirigido ao Presidente do Conselho de Administração da Infraero, Sr. Guilherme Ramalho, quanto à apresentação de proposição inicial pela Viabilidade e Motivação para operação de aeronaves comerciais tipo B737, A319 e A320 no Aeroporto de SBBH (Pampulha).

Torna-se necessário unirmos estratégias e força, para que o aerodromo em questão, seja restabelecido de forma operacional e comercial à rede Infraero.

**e-mail De:**

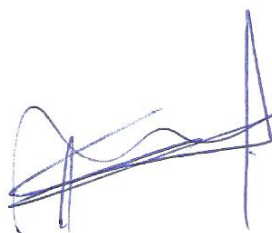
**Célio Alberto Barros de Lima** (Membro Representante dos Empregados no Conselho de Administração da Infraero)

Para:

**Guilherme Ramalho** (Presidente do Conselho de Administração da Infraero)

Prezado Guilherme, bom dia!

Conforme anunciado e defendido na última reunião do Colegiado, estou encaminhando estudo e análise em síntese, para que seja incluído na pauta da próxima reunião do Conselho, prevista para ocorrer no dia 30/06/2015, como ponto de apreciação e deliberação pela VIABILIDADE E MOTIVAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES COMERCIAIS TIPO B737 E A319 E A320 NO AEROPORTO DE SBBH (Pampulha), conforme segue exposição abaixo a qual também foi compartilhada junto a Diretoria de Gestão Operacional - DO.



Continuação Ofício n.º 4672/CA-MRE/2015

**ESTUDO INICIAL DE VIABILIDADE E MOTIVAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES COMERCIAIS TIPO B737 E A319 E A320 NO AEROPORTO DE SBBH.**

O aeroporto de Belo Horizonte, apesar de estar localizado no coração da região metropolitana de Belo Horizonte, a 6ª maior da América Latina e a 62ª do mundo, opera muito aquém da sua possibilidade, apesar do grande potencial no sentido de incrementar a economia mineira, favorecendo o ingresso de empresários e turistas na capital.

Em 2004, quando os vôos comerciais regulares foram transferidos para o aeroporto de Confins, o que se esperava era desafogar o aeroporto doméstico da capital mineira, e o conseqüente incremento das operações em Confins, até então tido como "elefante branco".

Em 2014, o terminal da Pampulha operou com apenas 30% do nível registrado em 2014, ou seja: 943 mil passageiros no ano passado contra mais de 3 milhões a uma década. Já em Confins, aconteceu exatamente o oposto: saltou de 389 mil passageiros em 2004 para impressionantes 10,84 milhões em 2014.

A população atualmente registrada de 2.491.109 habitantes, encontra-se dentro de uma região metropolitana equivalente a 5,784 milhões de pessoas, cujo número, por si só considerável, já justifica o incremento de novas formas de acesso aéreo, no sentido de atrair mais investimentos para o estado, os quais tem sido escoados ou mesmo anulados por conta das dificuldades de acesso rápido de ou para a capital mineira, sobretudo quando em relação a São Paulo, Brasília ou Rio de Janeiro.

A necessidade de melhorar a conexão do aeroporto da Pampulha com as grandes capitais circunvizinhas é fato incontroverso, cuja procura por vôos nesse quadrante é cada dia mais crescente, enquanto que a procura por vôos regionais reduziu, de tal monta, que assistimos, recentemente, a Azul Linhas aéreas anunciar o cancelamento de varias de suas rotas pelo interior mineiro. E foi exatamente uma das linhas propostas em 2003, cujo objetivo era esvaziar o aeroporto da Pampulha, abrindo suas portas para os vôos regionais.

Não obstante, outra medida justificadora ocorrida a 10 anos atrás era a de promover a efetiva ocupação de Confins, que à época encontrava-se com sua estrutura consideravelmente ociosa.

Hoje, Confins possui um movimento anual de 11 milhões de passageiros/ano contra 389 mil em 2004 (dos quais 311 mil eram internacionais), sendo estes números atuais justificados pela mudança nos padrões da economia brasileira e na ascensão de uma classe que antes desconhecia o sistema de transporte aéreo, donde se concluiu que o elevado aumento de passageiros não decorreu significativamente em razão da transferência dos vôos da Pampulha. Ao contrário.

Compulsório então, repensar novas concessões de rotas a partir da capital mineira, posto que em 2014 o seu aeroporto movimentou apenas 914 mil passageiros, menos de 1/3 do que fora registrado em 2004 (3.195.000).

Importante ressaltar que a Infraero teve, recentemente, os seus cofres sucumbidos por conta da perda de arrecadação gerada pelas concessões, o que é notório e público, urgindo medidas de contorno que possam aliviar a queda brusca de receita. Nesse sentido, prudente que a presente proposta seja analisada também sobre este prisma, visto que o aeroporto da Pampulha é administrado pela Infraero, empresa pública, e se apresenta deficitário, o que dispensa maiores comentários.

A medida ora proposta, além de não impactar negativamente e tampouco travar concorrência entre os aeroportos de Pampulha e Confins, já que o aeroporto de Belo Horizonte não é, nem de longe, o responsável pelo significativo aumento da ocupação de Confins (que hoje está praticamente com sua capacidade operacional e de atendimento saturada), não terá o condão de esvaziá-lo. Aliás, resultará em um efeito inegavelmente positivo para ambos.

**Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero**

Endereço: Logradouro, número, Bairro

CEP: 00000 000 CIDADE – UF – PAÍS

Fone: (0xx) (xx) xxxx-xxxx Fax: (0xx) (xx) xxxx-xxxx

Homepage: <http://www.infraero.gov.br>



Continuação Ofício n.º 4672/CA-MRE/2015

Em relação ao aspecto técnico-operacional, uma vez que propensos vôos a serem autorizados utilizarão, a partir de SBBH, aeronaves do porte de E-190, B-737, A-319 e A-320, importante dizer que a infra-estrutura disponível para pousos, decolagens, movimentação e estacionamento desses equipamentos encontra-se dentro dos parâmetros de segurança, diante de medidas mitigadoras e afastamento do ponto de espera da pista 13 quando envolver maior envergadura. Frise-se, por exemplo, que as operações presidenciais são realizadas em SBBH, com a utilização do equipamento A-319.

Nesse sentido, a Agência nacional de Aviação Civil pronunciou-se por meio do Ofício n.º 1849/2012/SAI/ANAC, dirigido à INFRAERO onde, em síntese, declara que a legislação vigente não apresenta restrições, e que o aeroporto da Pampulha, conforme item 8, poderá ser utilizado em rotas regionais ou domésticas, obviamente após análise pela agência reguladora.

Vale ressaltar que durante décadas e até o aeroporto da Pampulha ser “esvaziado” visando incrementar Confins, a operação regular era concentrada em aeronaves do porte daquelas que hoje seriam eventualmente utilizadas.

Aviões como B737-200/300/400/500, A319/320 ali operaram, inclusive em determinado período com a cabeceira principal recuada em 980 metros devido a obras, sem que tenha havido qualquer registro de ocorrência operacional.

Atualmente, objetivando cumprir as disposições da ANAC, especialmente o RBAC 154, vigora acordo operacional entre a Gerência de Navegação Aérea de SBBH e a Gerência de Operações e Segurança da INFRAERO, sob execução da Torre de Controle local, de modo que as aeronaves com envergadura superior, tais como o A-319 Presidencial e E-190 da Vale do Rio Doce, posicionam-se, antes da decolagem, em um ponto de espera pré-designado.

Neste caso, são mantidas as conformidades exigidas quanto à separação mínima entre a aeronave e eixo de pista, de modo a garantir integral segurança nas operações.

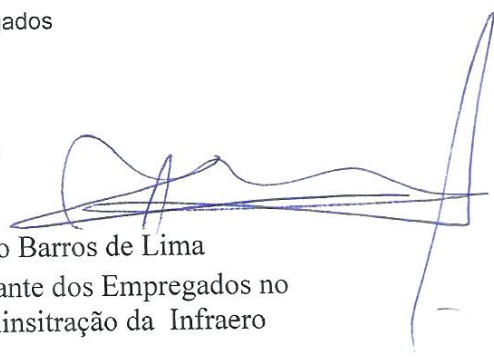
Frise-se, ainda, que em tempo recente, o aeroporto da Pampulha recebeu considerável aumento em seu efetivo de profissionais aeroportuários, em razão da concessão de Confins, estando com seu corpo funcional treinado e numericamente à altura de receber novos vôos.

Por fim, de esclarecer que eventuais vôos a serem autorizados pela ANAC após requerimento de empresas interessadas, estarão sujeitos aos “slots times” concedidos, propiciando o uso confortável dos sistemas de embarque, desembarque, taxiways e pista, nos moldes iguais ou parecidos aos atuais, com intervalos satisfatórios entre uma e outra operação.

Brasília, 01 de junho de 2015.

Célio Alberto Barros de Lima  
Membro Representante dos Empregados  
No Conselho de Adm. da Infraero

Atenciosamente,

  
Célio Alberto Barros de Lima  
Membro Representante dos Empregados no  
Conselho de Administração da Infraero