

## **MANIFESTO PELA PRESERVAÇÃO DA AVIAÇÃO DE NEGÓCIOS NO AEROPORTO DE CONGONHAS**

**A exclusão da aviação de negócios do Aeroporto de Congonhas resultará em conectividade aérea menos eficaz para o interior do Brasil e causará impacto relevante no transporte de pacientes, vacinas e órgãos.**

Embora pouco conhecida do grande público, a Aviação de Negócios consiste em atividade aérea de caráter essencial, que desempenha papéis tão relevantes quanto os da Aviação Comercial promovida pelas linhas aéreas.

Este segmento da Aviação Geral, que compõe 95% da frota brasileira, é o responsável pela conectividade aérea entre grandes centros e cidades menores: dos mais de 3 mil aeródromos do país, as linhas aéreas atendem pouco mais de 100 aeroportos. Para as demais 2.900 localidades, a população depende unicamente da Aviação de Negócios.

Além da otimização de tempo de viagens e aumento da produtividade dos profissionais que a utilizam, é nas asas da Aviação de Negócios que se transportam pacientes que necessitam de transferências médicas de urgência, vacinas, insumos, remédios, equipamentos médicos e órgãos destinados a transplante, atividades em que a velocidade e assertividade no transporte aéreo é elemento essencial.

Por tais motivos, a previsão de exclusão das atividades da Aviação de Negócios do Aeroporto de Congonhas, quando de sua licitação prevista para o segundo trimestre de 2022, causa espanto e preocupação às empresas do setor e aos seus usuários.

De fato, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) disponibilizados pelas autoridades governamentais na 7ª Rodada de Concessões que incluem este aeroporto não preveem qualquer atividade da Aviação de Negócios em Congonhas. Mais impressionante ainda, tais estudos preveem que *"a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir"*, desconsiderando completamente que há contratos de concessão ao setor vigentes até 2037. Isto vai na contramão da política pública vigente para o setor de Aviação Geral, confirmada pelas autoridades governamentais do setor, e contrariam as próprias premissas estabelecidas pela SAC/MInfra e ANAC nas concessões aeroportuárias.

Adicionalmente, ao prever que o segmento *"deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral"*, os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas, por serem parte integrante do Processo de Licitação do Aeroporto, já estão impactando o setor ao causar tamanha insegurança jurídica, inibindo investimentos.

É necessário preservar a infraestrutura de apoio para atendimento à Aviação de Negócios que existe em Congonhas, que foi estruturada de maneira a permitir a livre concorrência entre diversos prestadores de serviços. Dada a insegurança jurídica desta 7ª rodada de concessões, não há como prever se haverá tal infraestrutura – ou se, em havendo, como esta será gerida, o que pode ocorrer inclusive de maneira monopolística. Isto é o oposto do que a Aviação Negócios brasileira necessita para se desenvolver e gerar riqueza para nosso país.

A Aviação de Negócios demanda apoio de profissionais e equipamentos no solo para abastecimento de combustíveis, embarque e desembarque de passageiros e carga, manutenção e outras atividades, gerando empregos e renda. O setor, historicamente, sempre foi o maior formador e fornecedor de mão de obra para as linhas aéreas, sejam pilotos, mecânicos, atendentes ou auxiliares de pista.

Se confirmada a exclusão das atividades no Aeroporto de Congonhas, parte significativa da Aviação de Negócios deixará de existir. Com isto ocorrendo, não há dúvidas de que todo o setor será impactado, ceifando milhares de empregos, sejam diretos ou indiretos, e quebrando uma ampla cadeia produtiva que dinamiza um sem número de atividades econômicas em nosso país.

Não se pode ainda esquecer que está em fase avançada a internacionalização do Aeroporto de Congonhas para voos não regulares, o que também foi completamente desconsiderado nos estudos apresentados para fundamentar a 7ª Rodada de Concessões. Uma vez implementada, a internacionalização assegurará maior atração de capital estrangeiro para o Brasil. Todas as grandes cidades e países do mundo possuem ao menos um aeroporto central que pode ser usado pela *Business Aviation*, o que confere ao nosso Aeroporto de Congonhas o papel e a responsabilidade estratégicas de preservar não só a conectividade nacional, mas agora também a conectividade internacional, tão necessárias para a retomada do crescimento.

Outra questão que está passando despercebida pelas autoridades é que, ao modelar a concessão do Aeroporto de Congonhas como se este fosse um ativo financeiro isolado e que precisa ser rentabilizado ao máximo e apenas do ponto de vista da aviação comercial, os estudos que embasam o processo de licitação ignoram a já mencionada política pública do setor aéreo e a coexistência entre os diversos segmentos da aviação que se valem da infraestrutura aeroportuária. Além disso, realizam-se projeções com aumento exponencial na circulação de passageiros sem considerar as consequências para as comunidades do entorno e os impactos ambientais decorrentes. Com tal aumento no volume de pessoas circulando nesses aeroportos, a quantidade de veículos necessários para transportá-las trará enorme sobrecarga às vias de acesso, sendo que o planejamento apresentado se absteve de realizar melhorias ou implementação de alternativas que amenizem tal impacto na infraestrutura de transporte terrestre existente. Ademais, o aumento da circulação de aeronaves comerciais de grande porte incorrerá em maior exposição a risco ambiental, como o aumento de emissão de carbono e da possibilidade de contaminação de solo, dentre outros. Por outro lado, a manutenção das operações da aviação de negócios, por envolver uma menor quantidade de passageiros, naturalmente amenizaria tais consequências.

Por fim, vale ressaltar que não há alternativa efetivamente viável no município de São Paulo que atenda às necessidades da maior parte da Aviação Geral. O Aeroporto do Campo de Marte não possui capacidade de receber aeronaves de alta performance e tampouco condições de atender a toda a demanda da Aviação de Negócios. A utilização de aeroportos fora dos limites da cidade implica em deslocamentos por via terrestre superiores a uma hora para chegar ao centro da cidade – dependendo do horário, bem mais do que isso –, inviabilizando não só o transporte de muitos passageiros, mas impactando em demasia o atendimento aeromédico. Isto coloca em risco a eficácia da atividade com escopo principal de salvar vidas, vez que os maiores e melhores hospitais do país estão localizados em regiões centrais da cidade.

Enfim, a realidade do nosso país não condiz com o modelo de aeroportos vocacionados, exclusivos e dedicados apenas para a Aviação Comercial ou para a Aviação de Negócios. A coexistência se mostra historicamente benéfica a todas as partes, não sendo minimamente razoáveis as previsões contidas nos estudos da 7ª Rodada de Concessões de Aeroportos.

Os operadores, usuários e concessionários da Aviação de Negócios do Aeroporto de Congonhas não podem assistir passivamente ao atual processo de concessões. É esta a razão deste manifesto:

explicitar nossas preocupações quanto à ameaça que paira sobre a Aviação de Negócios de todo o país e seus impactos econômicos e sociais.

É preciso preservar a Aviação de Negócios do Brasil, sob pena de limitar a conectividade aérea do país e impactar negativamente no crescimento econômico de que tanto precisamos. Manter a infraestrutura existente para a aviação de negócios no Aeroporto de Congonhas é imprescindível para que o Brasil tenha condições sustentáveis de desenvolvimento. Historicamente, a linha aérea regular e a Aviação de Negócios sempre conviveram em harmonia nos aeroportos centrais das grandes metrópoles brasileiras, e alterar esse equilíbrio será extremamente prejudicial para o setor aéreo. Finalmente, mas não menos importante, é necessário zelar pela segurança jurídica das concessões aeroportuárias previamente pactuadas, de modo a não inibir planos de investimentos, não ceifar empregos e manter um ambiente de negócios sadio e estável.

**São Paulo, 28 de fevereiro de 2022**