DIAGNÓSTICO DA OFERTA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

CAPÍTULO 5 – MODAL AEROVIAS

SUMÁRIO

5.1 APRESENTAÇÃO

5.2 TRANSPORTE AÉREO

5.2.1 Gestão Aeroportuária e Transporte Aéreo como fator de desenvolvimento

5.2.2. Movimentação nos aeroportos
5.2.2.1 Passageiros
5.2.2.2 Movimentação de passageiros nos aeroportos da Bahia
5.2.2.3 Movimentação de cargas
5.2.2.4 Movimentação de cargas na Bahia

5.2.3 Estratégias, Programas e Investimentos em Transporte Aéreo
5.2.3.1 Administração de Aeródromos da Bahia
5.2.3.2 Programas e Estudos Aeroportuários da Bahia

5.3 ANÁLISE DOS AEROPORTOS PRIORITÁRIOS DA BAHIA ADMINISTRADOS PELO GOVERNO DO ESTADO

5.3.1 Barreiras

5.3.2 Bom Jesus da Lapa

5.3.3 Cipó

5.3.4 Feira de Santana

5.3.5 Guanambi

5.3.6 Ibotirama

5.3.7 Irecê

5.3.8 Itaberaba

5.3.9 Jacobina

5.3.10 Jequié

5.3.11 Lençóis

5.3.12 Maraú

5.3.13 Porto Seguro

5.3.14 Santa Maria de Vitória

5.3.15 Santo Antônio de Jesus

5.3.16 Sento Sé

5.3.17 Teixeira de Freitas

5.3.18 Vitória da Conquista

5.4 ANÁLISE DOS AEROPORTOS PRIORITÁRIOS DA BAHIA ADMINISTRADOS PELA INFRAERO

5.4.1 Ilhéus

5.4.2 Paulo Afonso

5.4.3 Aeroporto Internacional de Salvador

5.4.4 Terminal de Cargas (TECA) do Aeroporto de Salvador
5.4.4.1 Infraestrutura Física e Operacional
5.4.4.2 Movimentação de cargas
5.4.4.3 Mercados do TECA em Salvador

QUADROS

Quadro 1 – RANKING POR MOVIMENTOS DE PASSAGEIROS
Quadro 2 – MOVIMENTO OPERACIONAL DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DA BAHIA
Quadro 3 – ORIGENS E DESTINOS AEROPORTUÁRIOS DA BAHIA
Quadro 4 – DESEMPENHO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA IMPORTAÇÃO (2012)
Quadro 5 – DESEMPENHO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO (2012)
Quadro 6 – COMPARATIVO CARGA AÉREA* REDE INFRAERO X SALVADOR (KG)
Quadro 7 – RECEBIMENTO DE CARGAS NOS AEROPORTOS REGIONAIS BAIANOS 2005-2010 (KG)
Quadro 8 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS ENTRE AEROPORTOS DA BAHIA (2005-2010 – EM KG)
Quadro 9 – AERÓDROMOS DO ESTADO DA BAHIA
Quadro 10 – AEROPORTOS SELECIONADOS POR PROGRAMAS E ESTUDOS NA BAHIA
Quadro 11 – INFRAESTRUTURA FÍSICA TECA – SALVADOR
Quadro 12 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA REDE TECA (2011) – REGIÃO NORDESTE
Quadro 13 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA REDE TECA (2012) – REGIÃO NORDESTE
Quadro 14 – DESEMPENHO NA IMPORTAÇÃO 2010-2013*
Quadro 15 – DESEMPENHO NA EXPORTAÇÃO 2010-2013*
Quadro 16 – PAUTA DE EXPORTAÇÃO TECA SALVADOR (2012)

ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS AEROPORTOS INFRAERO (2004-2012)

Ilustração 2 – COMPARAÇÃO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS SALVADOR X BRASIL
Ilustração 3 – DESEMPENHO DA REGIONAL CENTRO-LESTE X SALVADOR
Ilustração 4 – DESEMPENHO OPERACIONAL DE CARGA AÉREA + CORREIOS – AEROPORTOS INFRAERO (2004-2012)
Ilustração 5 – ABRANGÊNCIA DO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA (PIL) – EIXO AEROPORTOS
Ilustração 6 - ORGANIZAÇÃO AEROPORTUÁRIA DA BAHIA POR GERÊNCIAS DE MANUTENÇÃO (GEMAN)
Ilustração 7 – AEROPORTOS CONTEMPLADOS COM INVESTIMENTOS DO PIL – NORDESTE
Ilustração 8 – AEROPORTO DE BARREIRAS – VISÃO DE SATÉLITE
Ilustração 9 – PISTA NO AEROPORTO DE BARREIRAS (JANEIRO/2013)
Ilustração10 – ESTÁGIO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO (JANEIRO/2013)
Ilustração 11 – AEROPORTO DE BOM JESUS DA LAPA
Ilustração 12 – SINALIZAÇÃO E ENTORNO DA PISTA
Ilustração 13 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO
Ilustração 14 – POSTO DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL
Ilustração 15 – AEROPORTO DE CIPÓ
Ilustração 16 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA
Ilustração 17 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO
Ilustração 18 – AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA
Ilustração 19 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA
Ilustração 20 – SISTEMA TERRESTRE
Ilustração 21 – AEROPORTO DE GUANAMBI
Ilustração 22 – OBSTÁCULOS NATURAIS AO AEROPORTO
Ilustração 23 – HANGARES E PÁTIO AUXILIAR
Ilustração 24 – AEROPORTO DE IBOTIRAMA
Ilustração 25 – AEROPORTO DE IRECÊ
Ilustração 26 – TERMINAL DE PASSAGEIROS (SAGUÃO)
Ilustração 27 – AEROPORTO DE ITABERABA
Ilustração 28 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA
Ilustração 29 – ACESSO AO SÍTIO AEROPORTUÁRIO
Ilustração 30 – AEROPORTO DE JACOBINA
Ilustração 31 – OBSTÁCULOS ÀS OPERAÇÕES DO SÍTIO
Ilustração 32 – AEROPORTO DE JEQUIÉ
Ilustração 33 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 34 – AEROPORTO DE LENÇÓIS
Ilustração 35 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 36 – SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO
Ilustração 37 – AEROPORTO DE MARAÚ
Ilustração 38 – PISTA DE POUSO E ACESSO AO SÍTIO
Ilustração 39 - AEROPORTO DE PORTO SEGURO
Ilustração 40 – PISTA DE TÁXI E PÁTIO DA AVIAÇÃO REGULAR
Ilustração 41 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 42 – AEROPORTO DE SANTA MARIA DA VITÓRIA
Ilustração 43 – PISTA, PÁTIO DE AERONAVES, PISTA DE TAXIAMENTO
Ilustração 44 – PISTA, TAXIAMENTO E PÁTIO DE AERONAVES
Ilustração 45 – AEROPORTO DE TEIXEIRA DE FREITAS
Ilustração 46 – PISTA, TAXIAMENTO E PÁTIO DE AERONAVES

Ilustração 47 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 48 – AEROPORTO DE VITÓRIA DA CONQUISTA
Ilustração 49 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 50 – AEROPORTO DE ILHÉUS
Ilustração 51 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA E PÁTIO
Ilustração 52- TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 53 – PROJETO DE NOVO SÍTIO AEROPORTUÁRIO EM ILHÉUS
Ilustração 54 – AEROPORTO DE PAULO AFONSO
Ilustração 55 – TERMINAL DE PASSAGEIROS
Ilustração 56– PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO
Ilustração 57 – PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO
Ilustração 58 – PARTICIPAÇÃO DA MATRIZ DE TRANSPORTES DA BAHIA NA IMPORTAÇÃO – 2012 (POR PESO EM KG TRANSPORTADO)
Ilustração 59 – PARTICIPAÇÃO DA MATRIZ DE TRANSPORTES DA BAHIA NA EXPORTAÇÃO – 2012 (POR PESO EM KG TRANSPORTADO)
Ilustração 60 – DESEMPENHO DO TERMINAL DE CARGAS 2010-2013*

5.1 APRESENTAÇÃO

Informações e estudos sobre infraestrutura logística vêm sendo extremamente demandados. Em meio a uma conjuntura econômica favorável ao desenvolvimento do país, exige-se uma evolução constante das infraestruturas que dão suporte aos polos agrícolas, industriais, comerciais e turísticos brasileiros, o que só pode ser empreendido através de investimentos públicos condizentes com as necessidades atuais do mercado, além da sinergia entre o setor público e o privado.

Nesse contexto, pode-se dizer que o Estado da Bahia acompanha a tendência de crescimento nacional e impulsiona melhorias na sua infraestrutura urbana e logística, dado o seu desempenho. Ao longo das últimas décadas, o Estado caracteriza-se como a primeira economia do Nordeste e ostenta a sexta posição entre todas as unidades da Federação[1].

O destaque nacional pode ser atribuído a um conjunto de fatores que contribuem para uma participação baiana importante na economia brasileira:

- Sua extensão territorial e posição geográfica são favoráveis, fazendo fronteira com oito estados, além de possuir a maior costa estadual do Brasil. Configura-se como uma fronteira natural com países da Europa e América do Norte;
- Constitui o Estado mais próximo do sul e sudeste, o que corrobora com a implantação estratégica de polos industriais no Estado, reduzindo custos logísticos e de mão de obra e contribuindo para potencializar a malha de transporte rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário existente;
- É cortado pelas duas principais rodovias do país (BR 101 e BR 116), e possui aeroporto internacional, dada sua vocação turística acentuada;
- O Estado dispõe de condições para a prática da navegação e cabotagem. A hidrovia de São Francisco, corredor de grande potencial, apresenta perspectiva de formação de grande eixo de integração econômica e social;
- Possui o maior Polo Petroquímico do país, com significativa reserva petrolífera;
- Reúne instalações industriais de empresas como a Petrobrás, Vale do Rio Doce, Ford, Braskem, entre outras.

Diante do exposto, observa-se uma base consolidada em negócios e infraestrutura, o que torna bastante recorrente o desenvolvimento de estudos e pesquisas na área de logística para direcionar investimentos que conduzam a manutenção e elevação da competitividade do Estado.

De igual forma, é vital que o planejamento e a utilização de recursos se destinem a ampliar, recuperar e modernizar as estruturas, visando à redução nos custos logísticos, à melhoria da eficiência operacional dos equipamentos de transporte, ao aumento das exportações e do investimento privado na formação de sistemas logísticos modernos e capazes de atender a demanda de insumos, produtos e serviços.

Ressalte-se, ainda, que a Bahia é um dos estados pioneiros na busca de soluções para problemas logísticos. Antes mesmo da concepção do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) ou do PNLT (Programa Nacional de Logística e Transportes), ambos instituídos

[1] Superintendência de estudos econômicos e sociais da Bahia (SEI). O comportamento da economia baiana em 2010 pela ótica do PIB (2010).

pelo Governo Federal, o Estado desenvolveu o Programa Estadual de Logística e Transportes (PELT, 2004), que teve como objetivos a elaboração de um diagnóstico com perspectivas da situação do sistema logístico da Bahia, seguido da identificação de gargalos no sistema e a elaboração de um portfólio de investimentos a serem realizados em infraestrutura de transportes, hierarquizados num Plano de Ação. Com isso, a Bahia destacou-se dos demais estados pela preocupação em tratar dos problemas logísticos de forma integrada e sistemática, sob uma postura proativa ante aos gargalos existentes.

O presente Relatório contribui com a continuidade de estudos e análises sobre a infraestrutura de transportes da Bahia, destacando, sobretudo, a infraestrutura de transporte aéreo do Estado. Sabe-se que o desenvolvimento da aviação influencia as economias regionais, atraindo investimentos, gerando emprego e renda e melhorando a produtividade de uma região.

Reunindo vantagens de velocidade, confiabilidade, atendendo a grandes distâncias, o transporte aéreo representa um papel cada vez mais importante no desenvolvimento econômico e social. A existência de um sítio aeroportuário e a área de entorno do aeroporto trazem mudanças no ambiente em que estão instalados. Essa região é diretamente influenciada através do aumento da acessibilidade, da indução de negócios, de novos empreendimentos e da ampliação das relações comerciais.

A aviação, portanto, é fundamental para possibilitar o turismo e os negócios globais em grande escala, impactando positivamente no volume de empregos. Os impactos podem ser diretos (no setor aeronáutico), indiretos (construção e serviços terceirizados) e induzidos (aumento do transporte de passageiros e cargas).

Por outro lado, no caso específico da Bahia, observa-se uma necessidade emergente de intervenção na gestão aeroportuária. A partir da análise do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia[2], apesar de existirem mais de 80 aeródromos distribuídos em todo o Estado, vários deles não estão operando, ou estão interditados, além de diversos problemas como: falta de manutenção da pista, defeitos de pavimento, lixo nas áreas de segurança aeroportuária, invasões imobiliárias entre outros.

Nesse sentido, este Relatório descreve a situação da estrutura aeroportuária do Estado da Bahia, no sentido de auxiliar a melhoria de sua gestão, partindo do entendimento de que os investimentos em aeródromos reforçarão a infraestrutura das cidades, contribuindo para alavancar, ainda mais, o desenvolvimento econômico da região em que estão construídos.

É oportuno enfatizar que, a infraestrutura aeroportuária, por si só, não produz efeitos para uma economia. Geralmente está associada e suportada por estruturas urbanas que incluem outros modais de transporte, como o rodoviário, o ferroviário, além dos portos e dutos. Incluem-se também as estruturas de comunicação, energia, saneamento, essenciais no desenvolvimento urbano e que compõem a infraestrutura de uma localidade.

Nessa perspectiva, além da descrição operacional dos aeródromos e suas condições atuais, o Relatório traça um breve estudo sobre as condições que podem afetar o desenvolvimento da aviação. O transporte aéreo está diretamente relacionado ao desenvolvimento econômico, sendo importante conhecer os fluxos de bens, mercadorias e pessoas que passam pelo Estado. Nessa perspectiva, estuda-se a estrutura de transportes, as zonas turísticas das cidades,

[2] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia. Relatório 2 (2012).

apontam-se os principais setores econômicos do Estado e os principais investimentos relacionados à infraestrutura logística.

Através da análise do desempenho operacional dos aeroportos, sua estrutura física e da verificação das regiões influenciadas economicamente pelos equipamentos, objetos deste trabalho, é possível enfatizar o papel do sistema de transporte aéreo como alavanca para o comércio, para a indústria e para o turismo e, assim, discutir as perspectivas para a aviação no Estado da Bahia.

Ressalte-se que o estudo não teria sido conduzido, nem suas conclusões teriam sido alcançadas sem a colaboração de um valioso grupo de entidades, a saber: Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).

5.2 TRANSPORTE AÉREO

5.2.1 Gestão Aeroportuária e Transporte Aéreo como fator de desenvolvimento

O contexto atual da aviação civil tem sido motivado por fatores de mercado, como o aumento da demanda, ocasionado pela redução de preços de tarifas e pelo aumento da renda média da população brasileira, como também por fatores políticos, com os crescentes investimentos que integram o rol de projetos de infraestrutura logística do país, contemplando melhorias no setor da aviação, realizados pelo poder público.

As modificações na gestão e no modelo institucional do transporte aéreo também contribuíram para direcionar os rumos da aviação. A criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), vinculada ao Ministério da Defesa, constitui a entidade reguladora e fiscalizadora das atividades de aviação e sua infraestrutura. A Secretaria de Aviação Civil (SAC) consolida a reestruturação do setor e é criada para assessorar o Ministro da Defesa no ordenamento da aviação, antes feito pelo DAC. Cita-se, ainda, a criação da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) que estabelece as diretrizes para o planejamento de instituições vinculadas ao desenvolvimento da aviação civil, assegurando o transporte aéreo seguro, econômico, dinâmico, moderno, compatível com os pressupostos da sustentabilidade ambiental e integrado às demais modalidades de transporte.

A nova gestão coordenada e integrada contribui para o crescimento do setor e, consequentemente, para o aumento da visibilidade da estrutura aeroportuária do país. Em meio à prospecção de grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, torna-se vital os investimentos destinados a aumentar a eficiência dos aeroportos, uma vez que constituem a principal porta de entrada de turistas estrangeiros.

Nessa perspectiva, uma das metas governamentais, até 2015, reside na ampliação do número de aeroportos atendidos por aviação regular e do número de rotas de voos, ampliando, assim, a oferta de transporte aéreo, integrando as regiões. Dessa forma, os investimentos para a aviação são pautados na busca pela eficiência operacional, considerando também a qualidade dos serviços e a segurança dos voos de passageiros.

Considerando o elevado grau de congestionamento de alguns dos principais aeroportos do país, a atenção voltou-se para os aeroportos regionais e aeródromos. Com efeito, a mobilidade de bens, pessoas e capitais de forma global repercute, consequentemente, nos fluxos

regionais. O desenvolvimento de rotas que interligam grandes centros a regiões menores ajudam, cada vez mais, a promover a economia local. Para tanto, os aeroportos necessitam de uma estrutura mínima para atrair companhias aéreas.

Partindo dessa premissa, os aeroportos regionais passaram a ser visualizados como catalisadores da economia e renda locais, observando seu enorme potencial para atrair empresas e novos negócios, gerar empregos, etc.

Em algumas localidades adiciona-se a vantagem da existência de pontos turísticos, que contribuem para promover a interiorização do turismo e tem, no transporte aéreo, uma oportunidade para aproximar turistas de diferentes regiões do país e do mundo. Em suma, pode-se dizer que os aeroportos influenciam a economia local e por ela são influenciados.

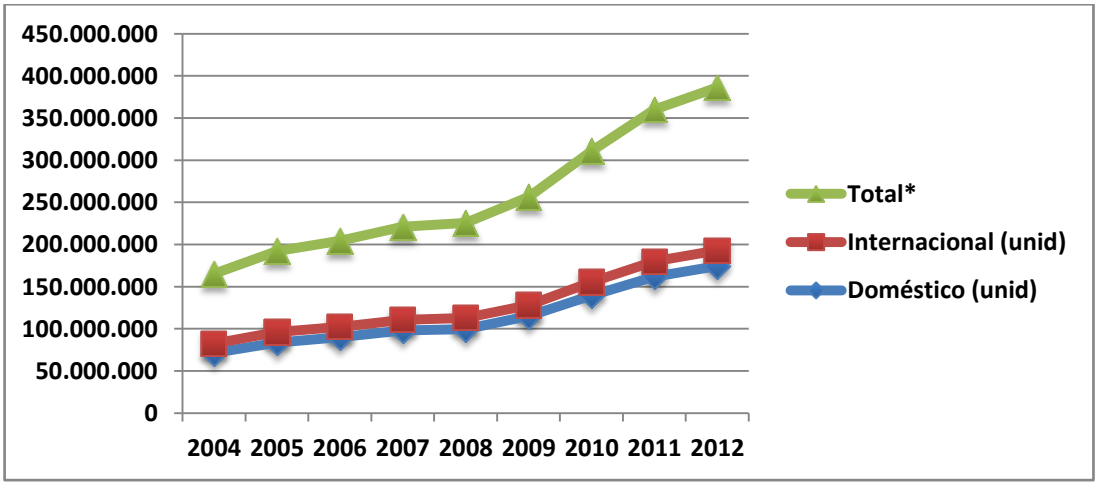
5.2.2. Movimentação nos aeroportos

5.2.2.1 Passageiros

Analisando os dados de movimento de passageiros em toda a rede de aeroportos da INFRAERO, observa-se que o sistema permanece em crescimento. Embora o cenário econômico mundial aponte para incertezas e projeções não consistentes, dada às elevadas taxas de desemprego e às implementações de ajustes fiscais, os índices de movimentação de pessoas em aeroportos mantiveram-se com taxas crescentes.

Os registros são influenciados por fatores positivos para a aviação, como a maior oferta de voos, tarifas mais acessíveis e a disponibilidade de equipamentos com maior conforto e segurança.

Ilustração 1 – MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS AEROPORTOS INFRAERO (2004-2012)



FONTE: Elaborado com base nos Anuários Estatísticos INFRAERO
*Total: transporte regular + não regular + aviação executiva/geral.

Os dados evidenciam o crescimento na movimentação nos aeroportos, principalmente a partir do ano de 2009, onde os índices tornaram-se mais acentuados. Apesar de a movimentação permanecer ascendente, o índice de aumento de passageiros em 2012 foi o menor registrado

nos últimos cinco anos. Entre 2011 e 2012, o percentual de aumento foi de apenas 7,32%, enquanto na comparação de 2010 e 2011, o transporte de passageiros cresceu 15,82%.
Observa-se também que a movimentação de passageiros se deve, principalmente, a seis aeroportos, estando concentrados na região sudeste e centro-oeste do país. Em 2012, os aeroportos de São Paulo (Guarulhos, Congonhas e Campinas), Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont), Brasília e Belo Horizonte (Confins) corresponderam a mais da metade de toda a movimentação da rede INFRAERO (52,98%). Somente a região sudeste representa 51% do volume total de transportados. E do total de 66 aeroportos, a demanda de 80% está concentrada em apenas 14 aeroportos, como mostra o ranking do Quadro 1.

Quadro 1 – RANKING POR MOVIMENTOS DE PASSAGEIROS

Posição	Sigla	Cidade	Doméstico	Internacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBGR	Guarulhos - SP	21.234.352	11.542.978	32.777.330	16,96	16,96
2	SBGL	Galeão - RJ	13.201.049	4294688	17.495.737	9,06	26,02
3	SBSP	Congonhas - SP	16.775.770	0	16.775.770	8,69	34,71
4	SBBR	Brasília - DF	15.480.033	411.497	15.891.530	8,23	42,94
5	SBCF	Confins - MG	9.952.684	445.612	10.398.296	5,38	48,32
6	SBRJ	Santos Dumont - RJ	9.002.863	0	9.002.863	4,66	52,98
7	SBKP	Campinas - SP	8.780.290	78.090	8.858.380	4,59	57,57
8	SBSV	Salvador - BA	8.502.605	308.935	8.811.540	4,56	62,13
9	SBPA	Porto Alegre - RS	7.606.507	654.848	8.261.355	4,28	66,41
10	SBCT	Curitiba - PR	6.738.071	90.263	6.828.334	3,54	69,95
11	SBRF	Recife - PE	6.221.013	212.397	6.433.410	3,33	73,28
12	SBFZ	Fortaleza - CE	5.764.339	199.969	5.964.308	3,09	76,37
13	SBVT	Vitória - ES	3.642.842	0	3.642.842	1,89	78,26
14	SBFL	Florianópolis - SC	3.178.877	216.379	3.395.256	1,76	80,02

FONTE: Elaborado com base no Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

A concentração de passageiros reflete nos problemas operacionais nos aeroportos das grandes cidades brasileiras, na atualidade: congestionamentos nos aeroportos, movimentações acima da capacidade, pistas e pátios em estado de saturação.

O principal desafio está em promover a expansão da capacidade, mantendo a qualidade dos serviços e permitindo a formação de novas ligações aéreas, contemplando voos regionais e atendimentos a voos internacionais.

5.2.2.2 Movimentação de passageiros nos aeroportos da Bahia

Considerando a extensa dimensão territorial da Bahia (quinto em extensão territorial do país), com atrativos turísticos que permitem práticas diversas (turismo de praia, negócios, aventura, religioso), além do expressivo setor de serviços e a instalação de bases industriais importantes, fica evidente que o Estado apresenta uma movimentação significativa de passageiros interestaduais e de estrangeiros.

A movimentação principal de passageiros fica concentrada em cinco aeroportos, com capacidade para aeronaves de maior porte e estrutura de terminal de passageiros. Três desses aeroportos são administrados pela INFRAERO – capital Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso – e dois deles administrados pelo governo do Estado, tendo sua gestão concedida a empresas particulares – Lençóis e Porto Seguro.

Os aeroportos de Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso, conforme o PAEBA (2001), são de interesse federal, sendo que o de Ilhéus classifica-se como aeroporto nacional e Paulo Afonso como local. O aeroporto de Porto Seguro possui interesse estadual, sendo categorizado como aeroporto nacional.

Entretanto, tornou-se internacional com o incremento de voos *charters*[3] e com a ampliação de sua capacidade operacional. O aeroporto de Lençóis é tido como turístico e sua expressividade se deve à consolidação do turismo na Chapada Diamantina, considerado um dos principais destinos nacionais do turismo de aventura, com reconhecimento internacional.

Quadro 2 – MOVIMENTO OPERACIONAL DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DA BAHIA

Ano	Aeroporto de Salvador	Var. Anual (%)	Aeroporto de Porto Seguro	Var. Anual (%)	Aeroporto de Ilhéus	Var. Anual (%)	Aeroporto de Paulo Afonso	Var. Anual (%)	Aeroporto de Lençóis *	Var. Anual (%)
2004	4.145.371		696.126		210.597		17.029		5.323	
2005	4.554.572	9,87%	752.665	8,12%	238.075	13,05%	14.869	-12,68%	4.730	-11%
2006	5.425.747	19,13%	730.126	-2,99%	303.026	27,28%	20.142	35,46%	3.019	-36%
2007	5.932.461	9,34%	769.574	5,40%	388.919	28,35%	15.451	-23,29%	886	-71%
2008	6.042.307	1,85%	830.336	7,90%	384.594	-1,11%	4.868	-68,49%	0	-
2009	7.052.720	16,72%	876.418	5,55%	355.615	-7,53%	4.371	-10,21%	1.903	-
2010	7.696.307	9,13%	1.115.374	27,27%	411.505	15,72%	3.704	-15,26%	2.742	44%
2011	8.394.900	9,08%	1.218.273	9,23%	503.097	22,26%	3.688	-0,43%	4.720	72%
2012	8.811.540	4,96%	1.257.596	3,23%	526.574	4,67%	2.537	-31,21%	6.658	41%

FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO e SETUR-BA.
*Para o ano de 2012, em Lençóis, não computada a movimentação no mês de maio.

Os dados registrados no Quadro 2 referem-se ao movimento de embarque e desembarque, tanto para voos domésticos quanto internacionais. Observa-se que os cinco terminais apresentaram desempenhos diferentes, com índices de crescimento em quase todos eles, com exceção do aeroporto de Paulo Afonso que vem apresentando, nos últimos anos, um desempenho negativo. O índice mais acentuado residiu no ano de 2008, com queda de quase 70% do número de passageiros que foram transportados.

Enquanto os dois maiores aeroportos, em termos de passageiros, transportaram, juntos, mais de 10 milhões de pessoas, em 2012, o aeroporto de Paulo Afonso registrou menos de três mil passageiros.

A grande razão da origem do aeroporto em Paulo Afonso foi a instalação da Chesf na região. Sua demanda é, preferencialmente, de visita a parentes residentes na cidade, por conta da

[3] Voo executado a partir de território nacional com destino a outro país e vice-versa, permitindo o enquadramento como serviço de transporte não-regular, fretados por empresas de turismo.

companhia. Provavelmente a localização do aeroporto de Paulo Afonso, situado dentro de uma região de seca e com índices de pobreza que demanda ações de desenvolvimento social e econômico, contribua para o pouco aproveitamento da infraestrutura aeroportuária existente[4].

O aeroporto de Lençóis apresentou o crescimento percentual mais significativo em 2012, aumentando em 41% as movimentações de passageiros. Destaca-se que o aeroporto passou a receber voos regulares[5]. Até então, a instabilidade do fluxo de passageiros não garantia uma rentabilidade segura para as companhias aéreas, dado o histórico da oferta não regular.

Nesse sentido, cabe uma estruturação de toda a cadeia produtiva do turismo na região (empresas de agenciamento, táxis, restaurantes, hotéis, pousadas, etc.), além de um exaustivo trabalho de promoção turística, consolidando a região da Chapada, atraindo novos visitantes que se utilizem dos voos ofertados para o aeroporto.

O aeroporto de Ilhéus correspondeu, em 2012, ao terceiro no ranking de movimentação de passageiros, obtendo um crescimento de 4,67% se comparado a 2011. Até 2010, suas rotas contemplavam voos para Porto Seguro, São Paulo, Campinas, Belo Horizonte, Curitiba, Rio de Janeiro, além de cidades no Espírito Santo e em Sergipe.

Já Porto Seguro representa um dos maiores aeroportos do Nordeste na movimentação de passageiros, segundo maior da Bahia. Porém, apresentou um tímido crescimento em 2012, em comparação a 2011, elevando em apenas 3% o volume de passageiros movimentados. Até 2010, suas rotas interligavam a cidade a importantes capitais brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e Recife, além de cidades como Bauru, Campinas, Campo Grande, Londrina, entre outras.

Além dos cinco principais aeroportos destacados, alguns equipamentos de menor porte registraram movimentações de passageiros entre os anos de 2007 e 2010, como nos terminais em Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi e Vitória da Conquista.

Destaca-se, também, o aeroporto do Hotel Transamérica, equipamento de uso privado e que apresenta uma estrutura física capaz de receber aviões do porte da BOEING e tem sua demanda administrada pelo hotel.

Apesar de algumas estatísticas evidenciarem um aumento da quantidade de passageiros movimentados, a não continuidade e regularidade dos serviços em alguns desses aeroportos impede seu crescimento e a atuação de companhias aéreas e voos frequentes, tanto para transporte de passageiros como possíveis negociações para transporte de cargas, através da utilização dos porões de aeronaves.

Quadro 3 – ORIGENS E DESTINOS AEROPORTUÁRIOS DA BAHIA

	ORIGEM	ESTADO DESTINO	DESTINO	PAX (2007)	PAX (2008)	PAX (2009)	PAX (2010)
BA	Barreiras	Ba	Bom Jesus da lapa	-	-	1	8
BA	Barreiras	DF	Int. de Brasília	-	-	4.257	5.317

[4] SANTOS, Gicelma. Análise da Infraestrutura Aeroportuária na Bahia e suas implicações na demanda do turismo receptivo internacional. Dissertação. Universidade Salvador, Salvador, 2005.

[5] http://observatorio.turismo.ba.gov.br/estudos-economicos/

BA	Barreiras	Ba	Guanambi	-	-	9	2
BA	Barreiras	Ba	Ilhéus	-	-	-	1
BA	Barreiras	SP	Leite Lopes	288	351	523	825
BA	Barreiras	Ba	Int. Dois de julho	2.920	2531	4.582	6.076
BA	Barreiras	SP	Int. de São Paulo	-	-	-	224
BA	Barreiras	Ba	Vitoria da conquista	133	114	168	102
BA	Bom Jesus da lapa	Ba	Guanambi	911	790	537	435
BA	Bom Jesus da lapa	Ba	Int. dois de julho	84	167	354	432
BA	Guanambi	Ba	Bom Jesus da lapa	-	3	1	4
BA	Guanambi	Ba	Int. dois de julho	1.111	939	1.064	1.136
BA	Int. dois de julho	Ba	Barreiras	2.936	2.746	4.610	6.552
BA	Int. dois de julho	Ba	Bom Jesus da lapa	1.037	1.015	545	863
BA	Int. dois de julho	Ba	Guanambi	95	96	706	676
BA	Int. dois de julho	Ba	Ilhéus	78.390	74.180	77.269	89.879
BA	Int. dois de julho	Ba	Lençóis	-	-	994	1.510
BA	Int. dois de julho	Ba	Porto seguro	66.458	57.057	72.957	89.043
BA	Int. dois de julho	Ba	Vitoria da conquista	10.339	9.671	18.420	23.570
BA	Lençóis	Ba	Int. dois de julho	-	-	899	1.578
BA	Paulo Afonso	Al	Campo dos palmares	-	-	-	145
BA	Paulo Afonso	Pe	Int. Guararapes	-	-	-	145
BA	Paulo Afonso	Ba	Int. dois de julho	1.721	-	-	-
BA	Vitoria da Conquista	Ba	Barreiras	121	124	229	105
BA	Vitoria da Conquista	MG	Pampulha		-	6.932	8.341
BA	Vitoria da Conquista	DF	Int. de Brasília	126	209	221	338
BA	Vitoria da Conquista	Ba	Ilhéus	-	-	19	-
BA	Vitoria da Conquista	SP	Leite Lopes	72	59	562	101
BA	Vitoria da Conquista	Ba	Int. dois de julho	10.947	9.037	18.239	24.086
BA	Vitoria da Conquista	SP	São José do Rio Preto	-	-	-	6
BA	Vitoria da Conquista	SP	Int. de São Paulo	-	-	-	4.197

FONTE: DERBA

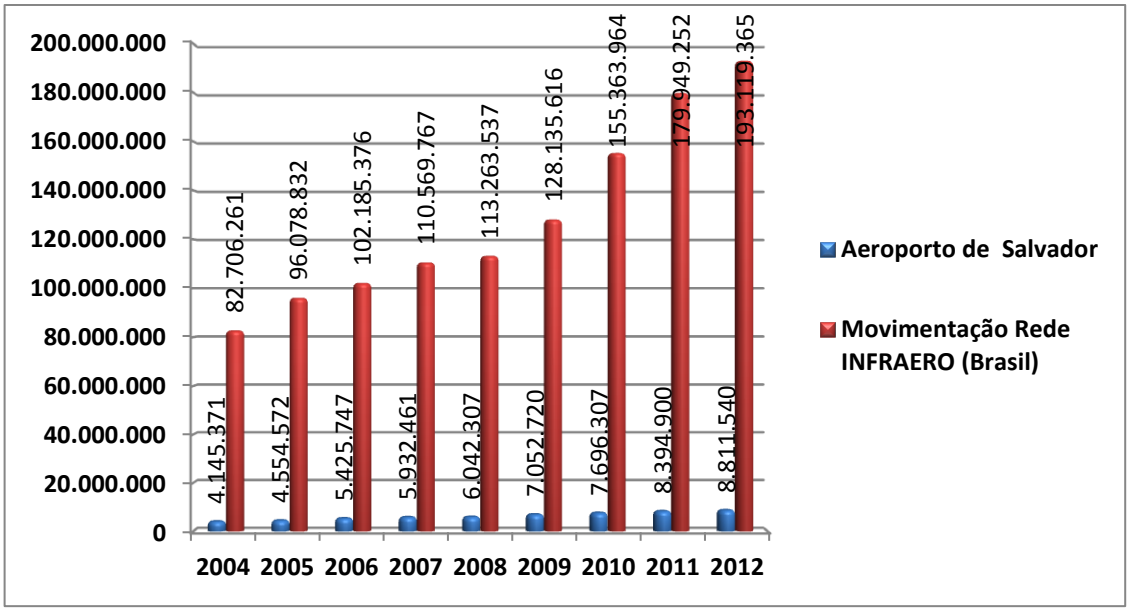
No Quadro 3 observa-se que praticamente não houve voos entre Barreiras - Ilhéus, Guanambi - Bom Jesus da Lapa, Paulo Afonso- Salvador e Vitória da Conquista - Ilhéus, com uma pequena movimentação. No caso do trecho Paulo - Afonso e Salvador, a rota deixou de operar em 2008. Houve uma interrupção na movimentação entre Vitória da Conquista e Ilhéus, o que pode significar a falta de demanda e a ausência de serviços regulares nos aeroportos.

Contrariamente, alguns trechos apresentaram crescimento no número de passageiros movimentados, o que enfatiza a necessidade de regulação de serviços em alguns aeroportos. Destaca-se o trecho de Salvador para Vitória da Conquista que, entre 2007 e 2008, quase dobrou sua movimentação. O crescimento de desembarques em Porto Seguro, partindo de Salvador, desempenhou crescimentos progressivos, atingindo, em 2010, quase 90 mil passageiros transportados. O aeroporto desempenha papel importante na ligação da capital com o oeste baiano, tendo movimentado mais de 6 mil passageiros em 2010.

Observa-se, também, que o aeroporto da capital baiana, entre os anos de 2007 e 2010 contribuiu, efetivamente, para a entrada de turistas em alguns dos aeroportos do interior do Estado, com ligações frequentes aos municípios de Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi, Ilhéus, Lençóis, Porto Seguro e Vitória da Conquista, reforçando o papel integrador do transporte aéreo, em termos de velocidade e capacidade, aproximando regiões distantes da Região Metropolitana de Salvador.

Atualmente o aeroporto de Salvador representa, em média, 5% do volume total de passageiros transportados nos aeroportos da INFRAERO, correspondendo ao único aeroporto do nordeste no ranking dos 10 maiores terminais que transportaram passageiros em voos domésticos e internacionais entre os anos de 2010 e 2012. No ano de 2011, o movimento no aeroporto da capital conferiu-lhe a 7ª posição no ranking dos 10 principais aeroportos, que, juntos, foram responsáveis por quase 70% do volume total transportado. A movimentação foi de pouco mais de 8 milhões de pessoas.

Ilustração 2 – COMPARAÇÃO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS SALVADOR X BRASIL



FONTE: Elaborado com base em dados do Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

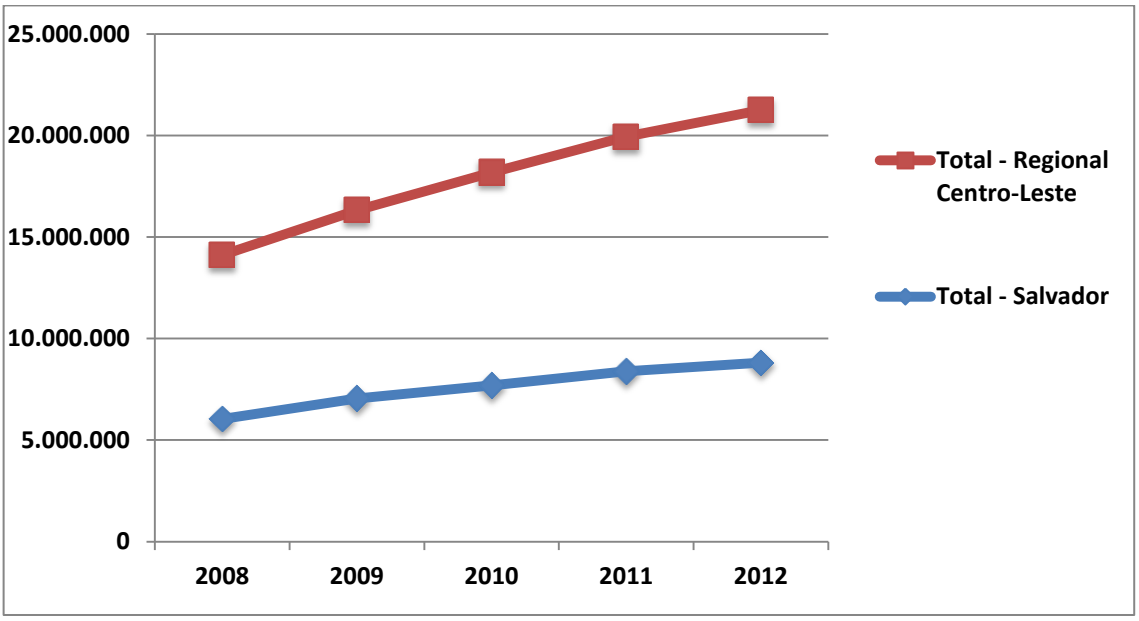
Considerando o número de passageiros desembarcados em voos regulares nos principais aeroportos do Nordeste, de janeiro a junho de 2012, em relação ao mesmo período de 2011, verificou-se que os aeroportos de Fortaleza, Recife e Salvador obtiveram crescimento de 7,8%, 5,9% e 2,4%, respectivamente.

Em números absolutos Salvador manteve-se na liderança, tendo desembarcado mais de 1,8 milhões de passageiros[6].

O destaque de Salvador também é evidenciado quando se concentra uma análise regional. Observando, isoladamente, a regional centro-leste, classificação da INFRAERO, que reúne os aeroportos de Aracaju, Ilhéus, Maceió, Paulo Afonso e Salvador, percebe-se que o aeroporto da capital baiana praticamente representou toda a operação de voos internacionais (embarques e desembarques), registrando mais de 90% do movimento total.

Em relação ao embarque doméstico o aeroporto liderou 70% das operações em 2012.

Ilustração 3 – DESEMPENHO DA REGIONAL CENTRO-LESTE X SALVADOR



FONTE: Elaborado com base no Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

Observa-se que, comparando-se os desempenhos de 2011 e 2012, a regional apresentou maior crescimento do que Salvador, acusando aumento de 7% contra 4% do aeroporto da capital. Considera-se que o ano de 2012 representou o menor crescimento do aeroporto de Salvador dos últimos três anos.

As estatísticas preocupam não somente as empresas aéreas e aos gestores aeroportuários, como também aos demais agentes do sistema turístico da Bahia, na medida em que são registradas quedas nas taxas de ocupação hoteleira, na execução de eventos, entre outras atividades que são irrigadas pela entrada de turistas pelo aeroporto.

5.2.2.3 Movimentação de cargas

Em termos gerais, quando se trata, exclusivamente, do transporte aéreo de cargas, percebe-se que o setor vem demandando medidas de valorização dos aeroportos e terminais de carga,

[6] Movimentação de passageiros nos principais aeroportos do Nordeste. Disponível em: http://observatorio.turismo.ba.gov.br/estudos-economicos/

uma vez que o desempenho operacional tem sido decrescente. Embora tenha ocorrido uma elevação no uso deste modal, os aeroportos ainda detém reduzida participação na matriz de transportes de produtos.

De acordo com dados da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)[7], que administra 34 terminais de cargas aeroportuárias (TECA), o transporte aéreo representou, em 2012, menos de 1% do peso total transportado no comércio exterior e correspondeu a 17,6% do valor total transportado de importação.

Quadro 4 – DESEMPENHO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA IMPORTAÇÃO (2012)

Modal	Importação (2012)		Participação		Preço Kg
	Peso líquido (kg)	US$ FOB	% Kg	% US$	US$
Marítima	126.803.337.254	168.310.219.571	89,45%	75,43%	1,33
Aérea	315.535.429	39.266.619.555	0,22%	17,60%	124,44
Rodoviária	6.175.110.231	10.435.420.812	4,36%	4,68%	1,69
Meios próprios	66.373.772	420.780.408	0,05%	0,19%	6,34
Ferroviária	243.810.482	115.170.950	0,17%	0,05%	0,47
Postal	15.122	2.218.802	0%	0%	146,73
Outros*	8.158.342.275	4.598.607.421	5,75%	2,04%	-
Total	141.762.524.565	223.149.037.519	100,00%	100,00%	

FONTE: Adaptado do Boletim Logístico INFRAERO – dez/2012.
* Tubo-conduto, linha de transmissão, lacustre e fluvial.

Quadro 5 – DESEMPENHO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO (2012)

Modal	Exportação (2012)		Participação		Preço Kg
	Peso líquido (kg)	US$ FOB	% Kg	% US$	US$
Marítima	525.045.393.528	202.613.820.167	96,12%	83,52%	0,39
Aérea	1.042.133.934	10.783.423.185	0,19%	4,45%	10,35
Rodoviária	5.122.980.342	16.158.097.509	0,94%	6,66%	3,15
Meios próprios	1.738.491.018	8.831.915.180	0,32%	3,64%	5,08
Ferroviária	383.215.149	360.607.894	0,07%	0,15%	0,94
Postal	1.599	1.374.605	0%	0%	859,67
Outros*	12.933.383.614	3.830.537.223	2,35%	1,57%	-
Total	546.265.599.184	242.579.775.763	100,00%	100,00%	

FONTE: Adaptado do Boletim Logístico INFRAERO – dez/2012.
* Tubo-conduto, linha de transmissão, lacustre e fluvial.

Entre os meses de dezembro de 2011 e 2012, houve queda de 72% no peso total transportado na modalidade importação e 79% na modalidade de exportação.

Por outro lado, considerando o mesmo período, houve incremento de 28% de cargas nacionais nos TECAs[8].

[7] Boletim Logístico INFRAERO (jan/2013).
[8] Análise dos Boletins Estatísticos da INFRAERO (dez/2011 e dez/2012).

Observou-se também que, semelhantemente ao movimento de passageiros, os fluxos de carga concentram-se em alguns dos principais aeroportos do país, saturando estes equipamentos, desafiando sua capacidade de carga e, consequentemente, contribuindo para a ociosidade de outros aeroportos. Dados da INFRAERO[9] revelam que, em janeiro de 2012, apenas quatro terminais de cargas (Guarulhos-SP, Campinas-SP, Manaus-AM, Galeão-RJ) concentravam quase 80% de todas as cargas movimentadas no país.

É importante especificar as modalidades de transporte de cargas geradas nos aeroportos. As estatísticas até então apresentadas, referem-se às movimentações registradas nos TECAs geridos pela INFRAERO. Existem, ainda, o registro de cargas aéreas, correios e mala postal, onde são utilizadas as instalações dos porões das aeronaves.

Nessa modalidade, incluem-se tanto as cargas negociadas com as companhias aéreas (atendimento no *check in*), como também as bagagens dos passageiros. Com isso, os dados são imprecisos, pelo que não é possível dimensionar com exatidão o peso referente ao transporte de passageiros e o percentual referente a cargas.

Contudo, a estratégia de utilização dos porões de aeronaves pode auxiliar na redução do custo operacional da companhia, que passa a utilizar seu equipamento na sua capacidade máxima ou preenchida em grande parte, além de possibilitar a ampliação dos mercados atendidos. Suas rotas passam a ser preenchidas simultaneamente por passageiros e produtos.

Conforme dados da INFRAERO (2012) [10], o movimento de carga aérea e correios decresceram 8% em 2012, se comparados a 2011. Após a recuperação da crise econômica de 2009 nos Estados Unidos, mas com reflexo na conjuntura brasileira, observou-se um aumento de 8% em 2010, contra 13% de queda em 2009.

Constatou-se, inclusive, que os dois primeiros aeroportos do ranking representaram quase 50% de toda a carga movimentada em 2012. Os oito primeiros corresponderam a pouco mais de 80% do total movimentado, o que comprova a concentração de carga na região sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas), na região de Brasília e em Manaus, como também pode significar a baixa demanda e a baixa capacidade de outros aeroportos.

A Região Nordeste também desempenhou movimentação de destaque, com três aeroportos no ranking dos dez principais em 2012 (Fortaleza, Salvador e Recife).

O baixo desempenho operacional na movimentação de carga aérea de porão e correios somados à concentração em poucos aeroportos reflete a baixa participação do modal aéreo na movimentação de mercadorias.

A capacidade dos porões, comparada aos contêineres rodoviários, mostra-se, muito menor, o que restringe sua utilização para grandes distâncias e com produtos de alto valor agregado.

Ressalte-se que, o transporte aéreo também precisa estar associado ao acesso rodoviário, de forma a facilitar a execução do serviço porta a porta.

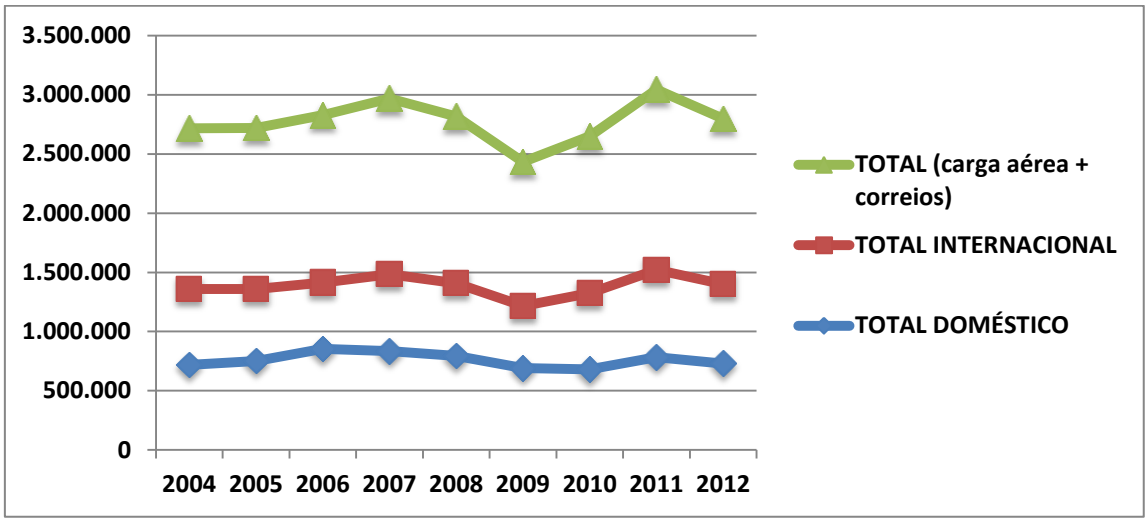
---

[9] Movimentação acumulada de cargas nos TECAS por aeroporto em tonelagem (2012). Disponível em: http://www.infraero.gov.br/images/stories/Infraero/cargo/mov_aeroporto_acumulada_2012.pdf

[10] Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

Diante de todos esses fatores, o custo do frete aéreo costuma ser bem mais elevado do que outros modais, o que limita sua expansão no atendimento ao mercado de cargas.

Ilustração 4 – DESEMPENHO OPERACIONAL DE CARGA AÉREA + CORREIOS – AEROPORTOS INFRAERO (2004-2012)



FONTE: Elaborado com base no Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

Vale salientar que, a tecnologia das aeronaves e dos aeroportos permite, cada vez mais, o escoamento e distribuição de mercadorias através de aeroportos, através da realização de investimentos em terminais de cargas e aeronaves cargueiras, ampliando o potencial deste modal de transporte, embora encareça seus custos e, consequentemente, a formação de preços aos clientes.

A queda da movimentação de cargas denota uma instabilidade econômica para as empresas aéreas, constituindo, assim, uma ameaça ao setor aéreo e, diretamente, ao transporte cargueiro.

Nesse contexto, a articulação entre os investimentos do poder público federal, estadual, municipal e a atuação do setor privado deve estar de acordo com as necessidades do mercado e encontrar mecanismos que incentivem e valorizem o transporte de cargas nos aeroportos do país.

5.2.2.4 Movimentação de cargas na Bahia

Apesar de o aeroporto de Salvador apresentar-se como um dos mais expressivos, em termos de transporte de passageiros, quando se trata da movimentação de cargas de porão observa-se um desempenho decrescente.

Em 2004, a participação de Salvador na movimentação de mercadorias era de 5%. Em 2012, sua movimentação representou pouco mais que 2%, tendo apresentando desempenhos inferiores a cada ano, conforme exposto no Quadro 6.

Quadro 6 – COMPARATIVO CARGA AÉREA* REDE INFRAERO X SALVADOR (KG)

Ano	TOTAL - AEROPORTO DE SALVADOR	TOTAL INFRAERO	(%)
2004	72.956.166	1.358.517.614	5,37%
2005	73.057.545	1.360.139.566	5,37%
2006	43.784.265	1.229.679.275	3,56%
2007	41.461.722	1.318.614.035	3,14%
2008	43.423.955	1.272.118.453	3,41%
2009	36.980.561	1.114.754.255	3,32%
2010	44.876.197	1.250.167.732	3,59%
2011	44.471.215	1.563.791.107	2,84%
2012	30.091.620	1.436.559.025	2,09%

FONTE: Elaborado com base nas estatísticas da INFRAERO (2004-2012).
*Dados referem-se, exclusivamente, às cargas de porão.

Verifica-se que o desempenho vem apresentando baixas frequentes, sendo o ano de 2006 o período em que houve o decréscimo mais acentuado. Comparando-se a 2005, o aeroporto, naquele ano, movimentou cerca de 43 mil toneladas, quase 30 mil toneladas a menos do que no ano de 2005.

Por outro lado, a movimentação de cargas não esteve restrita ao aeroporto da capital. Alguns aeroportos regionais, ainda que não operassem voos regulares, realizaram o transporte de carga entre as próprias cidades baianas e entre alguns importantes aeroportos brasileiros, como os de São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Brasília, o que evidencia a necessidade de cogitar ligações regulares entre estes centros urbanos e as demais regiões do interior baiano, como o oeste, o sertão e o centro-sul.

Dados do DERBA[11] apontam, entre 2001 e 2010, para o recebimento de carga aérea nos aeroportos de Ilhéus, Porto Seguro, Barreiras, Lençóis, Vitória da Conquista e Paulo Afonso, além de dois aeroportos privados (Hotel Transamérica e Terravista, situado em Porto Seguro), totalizando mais de 18 mil toneladas, o que representa pouco mais de 60% do total movimentado em Salvador somente no ano de 2010.

As ligações mais relevantes em 2010, em termos de volume de cargas, foram nos trechos Guarulhos - Ilhéus (139.985 kg), Guarulhos - Porto Seguro (403.614) e Confins - Ilhéus (156.555 kg).

Contudo, não se pode afirmar com exatidão se o peso movimentado refere-se a cargas negociadas ou se constam como bagagens dos voos de passageiros, mesmo porque, estes aeroportos (Ilhéus e Porto Seguro) apresentaram fluxo regular de passageiros no ano de 2010.

[11] Movimento de aeroportos (2010).

Quadro 7 – RECEBIMENTO DE CARGAS NOS AEROPORTOS REGIONAIS BAIANOS 2005-2010 (KG)

ORIGEM	DESTINO - BA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	TOTAL 2005-2010
INT. AFONSO PENA (Curitiba-PR)	PORTO SEGURO	28510	22954	18403	33686	0	0	103553
INT. DE BRASILIA-DF	BARREIRAS	40942	5120	27133	28807	0	5	102007
	LENÇOIS/CHAPADA	1743	0	0	0	0	0	1743
	HOTEL TRANSAMERICA	1430	2655	0	0	0	0	4085
	ILHEUS	15107	47800	19428	25915	0	0	108250
	PORTO SEGURO	134565	199126	110051	116890	1436	3	562071
	VITORIA DA CONQUISTA	0	0	2206	3020	0	0	5226
INT. DE SAO PAULO (Guarulhos-SP)	LENÇOIS	0	2431	0	0	0	0	2431
	HOTEL TRANSAMERICA	21464	9207	55964	66196	0	0	152831
	ILHEUS	238088	270079	895255	458198	54982	139985	2056587
	PAULO AFONSO	21947	23364	0	0	0	0	45311
	PORTO SEGURO	577923	990234	1224396	2017012	127177	403614	5340356
	TERRAVISTA	0	0	1045	0	0	0	1045
	VITORIA DA CONQUISTA	0	0	0	0	0	720	720
INT. DO RIO DE JANEIRO - RJ	HOTEL TRANSAMERICA	713	15749	1783	5653	500	0	24398
	ILHEUS	7946	8285	234240	240937	5125	0	496533
	PORTO SEGURO	257275	253958	137730	153499	31	0	802493
INT. GUARARAPES (Recife- PE)	PAULO AFONSO	0	99	0	0	0	0	99
	PORTO SEGURO	0	3883	2721	3159	0	0	9763
INT. SALGADO FILHO (Porto Alegre - RS)	HOTEL TRANSAMERICA	0	295	796	1135	0	0	2226
	PORTO SEGURO	132605	141869	94873	139390	703	0	509440
INT. TANCREDO NEVES (Belo Horizonte - MG)	HOTEL TRANSAMERICA	2772	1662	0	0	0	0	4434
	ILHEUS	158722	110305	262848	375530	50647	156555	1114607
	PORTO SEGURO	665727	986832	918524	1183122	12560	27369	3794134
	VITORIA DA CONQUISTA	0	0	36826	39405	0	0	76231
PINTO MARTINS (Fortaleza - CE)	PORTO SEGURO	0	3801	1881	0	0	0	5682
VIRACOPOS (Campinas - SP)	ILHEUS	777	2417	947	0	0	0	4141
	PORTO SEGURO	3904	10572	18879	85638	0	0	118993
Total geral		2312160	3112697	4065929	4977192	253161	728251	15449390

FONTE: DERBA.

A não regularidade na oferta de voos também contribui para um volume não periódico de cargas nos aeroportos regionais. Através do Quadro 7, nota-se que as movimentações entre Brasília e Ilhéus foram feitas somente até 2008, assim como para Vitoria da Conquista e também na ligação entre Curitiba e Porto Seguro. Por outro lado, atenta-se para a potencialidade dos aeródromos privados, a exemplo do sítio no Hotel Transamérica que

recebeu, entre 2005 e 2010, mais de 180 toneladas, ficando à frente apenas de Porto Seguro e Ilhéus na movimentação no período analisado.

Considera-se, ainda, o papel do aeroporto de Salvador como alimentador de linhas regionais para cargas. Entre 2005 e 2010 foram distribuídas cargas nos porões de aeronaves com destino a doze aeroportos baianos. O destaque também é conferido aos aeroportos de Ilhéus e Porto Seguro, com, aproximadamente, 5 mil e 3 mil toneladas, respectivamente. Verifica-se a movimentação entre a capital e a região oeste, sul e centro-sul do Estado, através dos aeroportos de Barreiras, Bom Jesus da Lapa e Guanambi.

Quadro 8 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS ENTRE AEROPORTOS DA BAHIA (2005-2010 – EM KG)

	AEROPORTOS – DESTINO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total geral
Origem: Aeroporto int. dois de Julho – Salvador – Ba	Barreiras	64404	31623	32169	33761	11	0	161968
	Bom Jesus da lapa	2974	6771	10028	8389	1278	992	30432
	Brumado	0	284	0	0	0	0	284
	Guanambi	2726	4534	996	899	1268	921	11344
	Hotel transamérica	33291	21004	11730	0	0	18423	84448
	Ilhéus	960791	1161555	1271758	1315252	284032	282224	5275612
	Jacobina	20	20	0	0	0	0	40
	Lençóis	23707	6549	0	0	462	75	30793
	Paulo Afonso	12801	102840	19948	0	0	0	135589
	Porto seguro	555902	799226	877797	775835	63258	88527	3160545
	Valença	140	0	0	0	0	0	140
	Vitoria da conquista	124976	148908	165016	139305	70	874	579149

FONTE: DERBA.

É importante levantar a questão da aviação regional e seu efeito multiplicador na prestação de serviços, na indução a melhorias de infraestrutura e na geração de renda da população habitante no entorno do aeroporto. A existência de ligações aéreas regulares pode servir como estímulo à realização de novos negócios nas cidades interioranas. Além disso, ela pode contribuir para quebrar o oligopólio das grandes companhias aéreas e fixar a população em diversas regiões do Estado.

Entretanto, pelos dados apresentados, parece que a aviação regional na Bahia perdeu qualidade e continuidade nos serviços. Nessa perspectiva, a gestão aeroportuária regional deve considerar estes indicadores na tomada de decisão quanto ao investimento na estrutura dos aeroportos de menor porte.

De fato, o movimento mais relevante ainda se dá nos terminais específicos de carga, que no caso da Bahia, concentram-se no aeroporto de Salvador, mas que necessita de investimentos elevados para expansão, além de estar localizado em área ambiental, fator limitante à expansão. Sua análise será realizada em capítulo específico.

5.2.3 Estratégias, Programas e Investimentos em Transporte Aéreo

Atualmente há 719 aeródromos públicos e 2.869 privados no Brasil (PDAero Bahia, 2012).

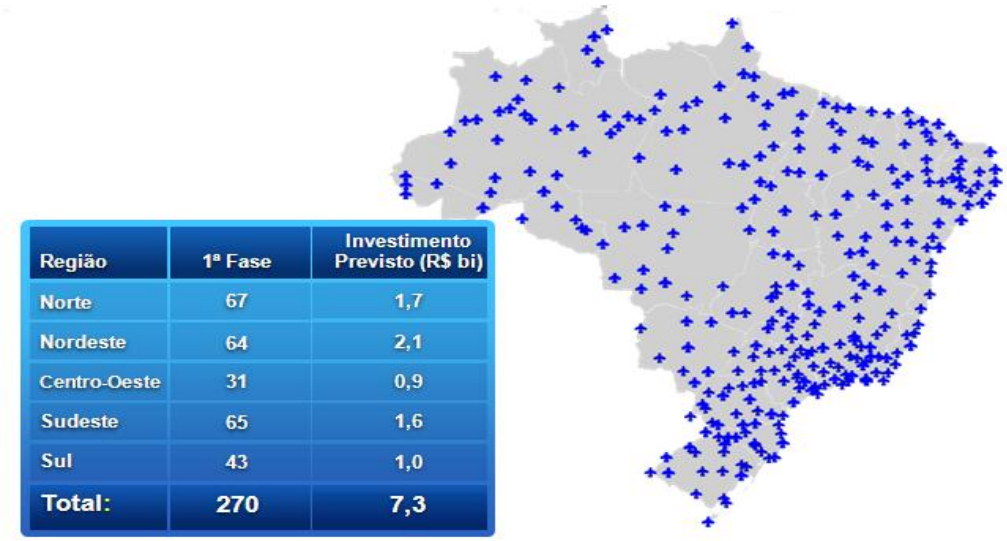
Diante do amplo número de equipamentos aeroportuários, o Governo aposta num modelo que insere o setor privado na gestão dos aeroportos, com o objetivo de atrair novas fontes de recursos e financiamentos para o setor aéreo. Em 2012, alguns aeroportos de relevância internacional para o país foram concedidos à iniciativa privada, os aeroportos de Guarulhos-SP, Campinas-SP e Brasília-DF. Em 2013, espera-se entregar aos concessionários os aeroportos de Confins, em Belo Horizonte, e Galeão, no Rio de Janeiro. Com isso, a INFRAERO estará em sociedade com empresas privadas, dividindo suas ações.

A estratégia de concessão de aeroportos integra o rol de ações e medidas do Programa de Investimentos em Logística (PIL) do eixo aeroportos. O referido Programa foi lançado em 2012 e, além da concessão de aeroportos, contempla:

- A criação da INFRAERO Serviços que, em parceria com um operador internacional, irá ofertar serviços de treinamento aeroportuário, consultorias para a operação de aeroportos e prestação de serviços técnicos especializados;
- Aprimoramento Regulatório para *slots* [12] em aeroportos com operações acima da capacidade;
- Ampliação e fortalecimento da aviação regional por meio de investimentos, isenções, subsídios e parcerias com estados e municípios.

A proposta de intervenção na aviação regional contará com investimentos de R$ 7,3 bilhões e abrange, na primeira fase, 270 de 689 aeroportos regionais. Entre as ações estão o gerenciamento de projetos dos investimentos pelo Banco do Brasil, o desenvolvimento de modelos padronizados de aeroportos (pequeno, médio, médio-grande) que servirão de referência para todo o país, as concessões de administração aeroportuária e a realização de parcerias entre estados e municípios para a gestão de aeroportos. Os recursos serão do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que visa fomentar o setor da aviação civil e a infraestrutura aeroportuária.

Ilustração 5 – ABRANGÊNCIA DO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA (PIL) – EIXO AEROPORTOS



Região	1ª Fase	Investimento Previsto (R$ bi)
Norte	67	1,7
Nordeste	64	2,1
Centro-Oeste	31	0,9
Sudeste	65	1,6
Sul	43	1,0
Total:	**270**	**7,3**

FONTE: http://www.epl.gov.br/programa-de-investimentos-em-aeroportos. Acesso: Maio/2013.

[12] O horário de chegada e partida disponível para um movimento de uma aeronave, em uma data específica em um aeroporto coordenado (IATA Worldwide Scheduling Guideline and Conference – www.anac.gov.br)

Destaque-se ainda o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA) que visa, entre outras finalidades, auxiliar na reforma dos aeroportos de interesse regional e estadual do país, através da celebração de convênios com os Estados. Para implementações de médio prazo, criou-se o Programa 2017 - Aviação Civil, que se destina a desenvolver os objetivos e metas para o transporte aéreo. Trata-se de um programa que discute políticas públicas e está pautado na formação de indicadores e na concretização de metas e seu correto desdobramento no país.

Diante do exposto, constata-se a seriedade com que os projetos de investimentos em aeroportos vêm sendo tratados. Observa-se, conjuntamente, a necessidade de articulação entre os governos federal e estadual, na implementação de ações de valorização e de reestruturação de aeroportos regionais, advindas dos diversos programas criados.

Neste contexto, os projetos para aviação incorporaram a gestão estadual e municipal, priorizando investimentos que garantam a integração nacional e o desenvolvimento regional.

5.2.3.1 Administração de Aeródromos da Bahia

No Estado da Bahia, com exceção dos aeroportos administrados pela INFRAERO, a gestão dos aeródromos é empreendida pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), vinculado à Secretaria de Infraestrutura, que incorporou, entre outras funções, a competência para promover a construção, manutenção, conservação e administração de terminais aeroviários às suas finalidades administrativas.

Segundo levantamento realizado em 2011[13], há 79 aeródromos públicos que estão sob controle do governo do Estado e 3 aeroportos gerenciados pela INFRAERO. Os aeródromos da Bahia e suas principais características são exibidos no Quadro 9.

Além de algumas características operacionais, o Quadro 9 contempla a classificação dos aeródromos quanto à esfera de interesse do Governo: os aeródromos de interesse estadual (classificados como regional, turístico, local e complementar) e os aeródromos de interesse municipal.

Os terminais são assim denominados pelo Plano Aeroviário Estadual da Bahia[14] (PAEBA), estudo que analisa o impacto do desenvolvimento regional e do sistema de transporte aéreo sobre os aeroportos do Estado, trazendo, inclusive, projeções para os 20 anos seguintes à sua elaboração (2021).

Embora o PAEBA contemple perspectivas futuras, as modificações no cenário econômico e as pesquisas e estudos mais recentes dos aeródromos baianos refletem pequenas alterações na base de dados do PAEBA que precisam ser consideradas.

Apesar de o aeroporto de Feira de Santana ter sido classificado como local, muito provavelmente, ele já pode ser visto como regional, dado o potencial de crescimento econômico que o município apresenta. Atualmente é considerada a segunda maior cidade da Bahia e sua localização favorece as estratégias logísticas para o transporte de mercadorias. A cidade, por onde trafegam 74% das cargas do Estado, é reconhecida por dispor do maior entroncamento rodoviário do Nordeste. Ademais, localiza-se a 20 quilômetros da rede

[13] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia. Relatório preliminar (2011).

[14] Plano Aeroviário Estadual da Bahia, 2001.

ferroviária e a 100 quilômetros da capital Salvador. Nessa perspectiva, estudos apontam que o aeroporto em Feira de Santana poderá servir de apoio ao aeroporto de capital, que possui algumas restrições para a construção de uma segunda pista de pouso.

O projeto da nova pista, em Salvador, encontra-se em análise por órgãos ambientais, pois a construção estaria localizada na Área de Proteção Ambiental (APA) do Abaeté, podendo comprometer, irreversivelmente, as dunas mais preservadas da área.

Outra colocação sobre as alterações nos dados do PAEBA, é que, após o diagnóstico realizado em 2011[15], constatou-se que existem, na verdade, 77 aeródromos ao invés de 79. Isto porque o aeródromo de Maraú não está mais operacional, e dois aeródromos – Euclides da Cunha e Cocorobó – que estavam relacionados no ROTAER Brasil como distintos, na realidade representam o mesmo terminal.

A publicação do ROTAER Brasil é empreendida pelo Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA), órgão do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). A publicação tem por objetivo auxiliar pilotos e aeronavegantes no planejamento de voos e na navegação em território nacional, sendo relevante, a sua análise, portanto, por abranger informações atualizadas dos terminais e aeródromos do país.

[15] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia. Relatório preliminar (2011).

Quadro 9 – AERÓDROMOS DO ESTADO DA BAHIA

AERÓDROMOS - BAHIA															
	Nome	ICAO	Cidade	Tipo	Responsabilidade	altitude (m) ROTAER	Latitude-Longitude ROTAER		Tipo de Operação	Pista					Classificação
										Orientação Cabeceiras	Dimensões m x m		Pavimento	Suporte - Resistência do Piso	
1	Abaré	SDLI	Abaré	PUB	Gov.do Estado	291	08 44 19 S	039 07 33 W		12 30	1200	20	ASPH[1]	8/F/B/Y/U	Complementar
2	Adustina	SNAH	Adustina	PUB	Gov.do Estado	272	10 35 05 S	038 05 14 W		14-32	1100	20	ASPH	10/F/C/Y/U	Não informado
3	Amargosa	SNAZ	Amargosa	PUB/ REST	Gov.do Estado	425	12 59 40 S	039 38 26 W		15-33	1100	25	ASPH	8/F/B/Y/U	Local
4	Barra	SNBX	Barra	PUB	Gov.do Estado	410	11 05 02 S	043 08 02 W		06 24	1300	30	ASPH	10/F/B/X/U	Int. Municipal
5	Barreiras	SNBR	Barreiras	PUB	Gov.do Estado	746	12 04 45S	045 00 34W	**VFR**	08 26	1600	30	ASPH	35/F/A/X/T	Regional
6	Belmonte	SNBL	Belmonte	PUB	Gov.do Estado	10	15 52 17S	038 52 21W		04 22	1200	30	ASPH	12/F/C/Y/U	Complementar
7	Bom Jesus da Lapa	SBLP	Bom Jesus da Lapa	PUB	Gov.do Estado	443	13 15 41S	043 24 27W	**IFR d**	18-36	1211	30	ASPH	9/F/C/Y/U	Regional
8	Boquira	SNBO	Boquira	PUB	Gov.do Estado	575	12 47 26S	042 43 44W		03 21	930	25	GRVL	8/F/C/Y/U	Complementar
9	Brotas de Macaúba	SNKO	Brotas de Macaúba	PUB	Gov.do Estado	813	12 01 15 S	042 37 37 W		13 - 31	1100	20	ASPH	8/F/C/Y/U	Não informado
10	Caculé	SDLK	Caculé	PUB	Gov.do Estado	629	14 29 56 S	042 15 50 W		14-32	1200	20	ASPH	8/F/B/Y/U	Complementar
11	Caetité	SNIE	Caetité	PUB	Gov.do Estado	870	14 00 41 S	042 29 30 W		10 28	1080	30	GRVL	8/F/C/Y/U	Int. Municipal
12	Campo Alegre de Lourdes	SSRK	Campo Alegre de Lourdes	PUB	Gov.do Estado	463	09 30 58 S	042 59 44 W		11 29	1500	21	ASPH	8/F/B/Y/U	Int. Municipal
13	Canavieiras	SNED	Canavieiras	PUB	Gov.do Estado	6	15 40 50 S	038 56 57 W		13-31	1340	30	ASPH	35/F/A/X/T	Local
14	Canudos	SNKU	Canudos	PUB	Gov.do Estado	380	09 54 02 S	039 08 01 W		dez/30	700	80	TER	2500Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
15	Caravelas	SBCV	Caravelas	PUB	Gov.do Estado	11	17 39 02 S	039 15 16W	**IFR**	06-24 e 18-36	1530 e 1150	50	ASPH	32/F/C/X/U	Turístico
16	Carinhanha	**SNHH**	Carinhanha	PUB	Gov.do Estado	452	14 18 12S	043 46 32W		13-31	1337	21	ASPH	8/F/B/Y/U	Complementar
17	Casa Nova	**SDFX**	Casa Nova	PUB	Gov.do Estado	380	09 09 35S	040 56 17W		12-30	1100	20	ASPH	10/F/B/Y/U	Complementar
18	Castro Alves	**SSRF**	Castro Alves	PUB	Gov.do Estado	265	12 46 07S	039 26 57W		13-31	1300	21	ASPH	10/F/B/Y/U	Int. Municipal
19	Cipó	**SNIO**	Cipó	PUB	Gov.do Estado	152	11 07 02S	038 31 01W		15-33	1620	27	PIÇ	4/F/B/Y/U	Complementar
20	Cocos	**SNKC**	Cocos	PUB	Gov.do Estado	615	14 10 22S	044 32 48W		06-24	1000	23	PIÇ	6/F/B/Y/U	Int. Municipal

AERÓDROMOS – BAHIA cont.															
	Nome	ICAO	Cidade	Tipo	Responsabilidade	altitude (m) ROTAER	Latitude-Longitude ROTAER		Tipo de Operação	Pista					Classificação
										Orientação Cabeceiras	Dimensões m x m		Pavimento	Suporte - Resistência do Piso	
21	Coribe	**SDKE**	Coribe	PUB	Gov.do Estado	670	13 46 38 S	044 27 52 W		10-28	1130	15	TER	5700 Kg/0.50 MPa	Não informado
22	Correntina	**SNTY**	Correntina		Gov.do Estado	658	13 22 58 S	044 37 02 W		12-30	1140	25	GRVL	8/F/C/Y/U	Int. Municipal
23	Curaçá	**SDKF**	Juazeiro	PUB	Gov.do Estado	372	09 09 22S	040 05 50W		18-36	1400	22	ASPH	12/F/B/Y/U	Int. Municipal
24	Divisa	**SNDW**	Encruzilhada	PUB	Gov.do Estado	930	15 43 02S	041 01 02W		04-22	1200	65	ASPH	2500 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
25	Esplanada	**SNES**	Esplanada	PUB	Gov.do Estado	50	11 45 02S	037 57 01W		08-26	1030	20	ASPH	7/F/C/Y/U	Complementar
26	Cocorobó	**SNCQ**	Euclides da Cunha	PUB	Gov.do Estado	460	10 31 38S	039 01 59W		18-36	1200	30	PIÇ	6/F/B/Y/U	Local
	Euclides da Cunha	**SNEU**	Euclides da Cunha	PUB	Gov.do Estado	457	10 31 32S	039 02 07W		18-36	1200	22	ASPH	10/F/C/Y/U	Local
27	João Durval Carneiro	**SNJD**	Feira de Santana	PUB	Gov.do Estado	234	12 12 11S	038 54 24W		13-31	1500	30	ASPH	14/F/B/Y/U	Local
28	Formosa do Rio Preto	**SDKJ**	Formosa do Rio Preto	PUB	Gov.do Estado	487	11 01 21S	045 11 30W		13-31	1400	30	ASPH	10/F/B/Y/U	Local
29	Gentio de Ouro	**SNGT**	Gentio de Ouro	PUB	Gov.do Estado	1067	11 26 25S	042 31 32W		06-24	1300	20	ASPH	10/F/C/Y/U	Int. Municipal
30	Guanambi	**SNGI**	Guanambi	PUB	Gov.do Estado	553	14 12 25S	042 45 04W	VFR	14-32	1700	30	ASPH	8/F/C/Y/U	Regional
31	Ibotirama	**SNIT**	Ibotirama	PUB	Gov.do Estado	426	12 10 11S	043 13 18W		16-34	1200	20	ASPH	6/F/C/Y/U	Complementar
32	Ipiaú	**SNIU**	Ipiaú	PUB/ REST	Gov.do Estado	150	14 08 02S	039 44 02W		15-33	1300	20	ASPH	6/F/C/Z/U	Int. Municipal
33	Irecê	**SNIC**	Irecê	PUB	Gov.do Estado	781	11 20 24S	041 51 10W		11-29	1400	30	ASPH	5700 Kg /0.50 Mpa	Regional
34	Itaberaba	**SNIB**	Itaberaba	PUB	Gov.do Estado	283	12 30 02S	040 16 02W		14-32	1200	30	ASPH	8/F/C/Y/U	Local
35	Itapetinga	**SNIP**	Itapetinga	PUB	Gov.do Estado	279	15 14 38S	040 16 34W		11-29	1060	24	ASPH	8/F/C/Y/U	Regional
36	Ituaçu	**SNYT**	Ituaçu	PUB	Gov.do Estado	550	13 49 42S	041 18 12W		03-21	1500	30	ASPH	10/F/B/Y/U	Complementar
37	Ituberá	**SNZW**	Ituberá	PUB	Gov.do Estado	4	13 43 56S	039 08 30W		09-27	850	20	GRVL	6/F/B/Y/U	Int. Municipal
38	Jacobina	**SNJB**	Jacobina	PUB	Gov.do Estado	500	11 09 50S	040 33 11W		14-32	1250	30	ASPH	6/F/C/Y/U	Local
39	Mina Caraíba	**SNMI**	Jaguarari	PUB	Gov.do Estado	450	09 50 05S	039 53 00W		17-35	1750	36	PIÇ	6/F/B/Y/U	Int. Municipal

AERÓDROMOS – BAHIA cont.															
	Nome	ICAO	Cidade	Tipo	Responsabilidade	altitude (m) ROTAER	Latitude-Longitude ROTAER		Tipo de Operação	Pista					Classificação
										Orientação Cabeceiras	Dimensões m x m		Pavimento	Suporte - Resistência do Piso	
40	Jequié	**SNJK**	Jequié	PUB	Gov.do Estado	197	13 52 38S	040 04 19W		14-32	1280	30	ASPH	8/F/C/Y/U	Regional
41	Lençóis	**SBLE**	Chapada da Diamantina	PUB	Gov.do Estado	511	12 29 00S	041 16 23W	VFR	14-32	2082	30	ASPH	44/R/A/W/T	Turístico
42	Livramento do Brumado	**SNLB**	Livramento do Brumado	PUB	Gov.do Estado	475	13 39 02S	041 50 02 W		06-24	1050	23	GRVL	5000 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
43	Macaúbas	**SNMC**	Macaúbas	PUB	Gov.do Estado	650	13 01 32S	042 40 23W		12-30	1318	19	ASPH	8/F/C/Y/U	Int. Municipal
44	Maracás	**SNMJ**	Maracás	PUB	Gov.do Estado	1000	13 26 00S	040 26 00W		07-25	1300	20	ASPH	5700 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
	Maraú	**SNMR**	Maraú	PUB	Gov.do Estado	20	14 07 02S	038 59 02W		12-30	800	30	AREIA	5000 Kg/0.50MPa	Int. Municipal
45	Mimoso do Oeste	**SSQZ**	Luís Eduardo Magalhães	PUB	Gov.do Estado	734	12 06 24S	045 53 48W		10-28	1300	30	ASPH	10/F/B/Y/U	Local
46	Monte Santo	**SSQP**	Monte Santo	PUB	Gov.do Estado	415	10 28 42S	039 17 15 W		17-35	1000	30	PIÇ	5700 Kg/0.50 MPa	Não informado
47	Morro do Chapéu	**SNOC**	Morro do Chapéu	PUB	Gov.do Estado	1100	11 32 04S	041 10 47W		15-33	1000	25	GRVL	7/F/C/Y/U	Int. Municipal
48	Mucugê	**SNQU**	Mucugê	PUB	Gov.do Estado	1070	13 02 04S	041 26 42W		07-25	1400	19	ASPH	6/F/C/Z/U	Complementar
49	Mundo Novo	**SSQN**	Mundo Novo	PUB	Gov.do Estado	545	11 46 20S	040 25 10W		15-33	1000	27	TER	5700 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
50	Salviano Inácio Rocha	**SDLG**	Ourolândia	PUB	Gov.do Estado	576	10 58 28S	041 04 10W		12-30	1000	15	TER	5700 Kg/0.50 MPa	Não informado
51	Palmeiras	**SNPM**	Palmeiras	PUB	Gov.do Estado	730	12 30 02S	041 35 02W		13-30	1000	30	ARE	3000 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
52	Paramirim	**SNBZ**	Paramirim	PUB	Gov.do Estado	545	13 26 46S	042 14 57W		18-36	1200	25	ASPH	10/F/C/Y/U	Complementar
53	Piatã	**SNPI**	Piatã	PUB/ REST	Gov.do Estado	1255	13 00 02S	041 46 30W		18-36	1350	25	GRVL	10/F/C/Y/U	Int. Municipal
54	Pilão Arcado	**SNYD**	Pilão Arcado	PUB	Gov.do Estado	400	10 04 01S	042 27 02W		09-27	1100	25	GRVL	5600 Kg/0.50 MPa	Int. Municipal
55	Piritiba	**SNTR**	Piritiba	PUB	Gov.do Estado	578	11 44 25S	040 34 04W		10-28	1240	25	ASPH	8/F/B/Y/U	Complementar
56	Poções	**SNZP**	Poções	PUB	Gov.do Estado	845	14 31 31S	040 20 33W		12-30	1100	24	ASPH	8/F/B/Y/U	Int. Municipal
57	Porto Seguro	**SBPS**	Porto Seguro	PUB	Gov.do Estado	51	16 26 17S	039 05 02W	**IFR**	10-28	2000	45	ASPH	55/F/B/X/T	Regional
58	Prado	**SNRD**	Prado	PUB	Gov.do Estado	20	17 21 02S	039 13 02W		11-29	1200	30	ASPH	8/F/C/Y/U	Turístico

AERÓDROMOS – BAHIA (fim)															
	Nome	ICAO	Cidade	Tipo	Responsabilidade	altitude (m) ROTAER	Latitude-Longitude ROTAER		Tipo de Operação	Pista					Classificação
										Orientação Cabeceiras	Dimensões m x m		Pavimento	Suporte - Resistência do Piso	
59	Queimadas	**SNQM**	Queimadas	PUB	Gov.do Estado	320	10 59 18S	039 37 14W		03-21	1200	22	GRVL	8/F/B/Y/U	Complementar
60	Remanso	**SNRM**	Remanso	PUB	Gov.do Estado	421	09 39 01S	042 07 02W		11-29	1350	30	ASPH	8/F/C/Y/U	Complementar
61	Rio de Contas	**SDLE**	Rio de Contas	PUB	Gov.do Estado	1090	13 35 15S	041 47 21W		15-33	1200	41	PIÇ	5700 Kg/0.50 MPa	Não informado
62	Santa Maria da Vitória	**SNVD**	Santa Maria da Vitória	PUB	Gov.do Estado	564	13 24 02S	044 13 02W		10-28	1200	30	GRVL	8/F/C/Y/U	Complementar
63	Santa Rita de Cássia	**SNKS**	Santa Rita de Cássia	PUB	Gov.do Estado	450	10 57 01S	044 28 02W		08-26	800	35	PIÇ	8/F/C/Y/U	Complementar
64	Santana dos Brejos	**SNDJ**	Santana dos Brejos	PUB	Gov.do Estado	536	12 58 34S	044 02 21W		11-29	970	23	PIÇ	5700 Kg/0.62 MPa	Int. Municipal
65	São José do Jacuípe	**SNJH**	São José do Jacuípe	PUB	Gov.do Estado	424	11 27 10 S	040 02 32 W		10-28	1150	30	GRVL	8/F/C/Y/U	Não informado
66	Sento Sé	**SNSE**	Sento Sé	PUB	Gov.do Estado	398	09 44 29 S	041 50 28 W		16-34	1100	25	GRVL	10/F/B/Y/U	Int. Municipal
67	Souto Soares	**SNST**	Souto Soares	PUB	Gov.do Estado	839	12 06 05S	041 38 05W		17-35	1200	20	ASPH	8/F/C/Y/U	Int. Municipal
68	Tanque Novo	**SSQM**	Tanque Novo	PUB	Gov.do Estado	751	13 32 45S	042 28 48W		11-29	1300	28	TER	5700 Kg/0.50 Mpa	Int. Municipal
69	Teixeira de Freitas	**SNTF**	Teixeira de Freitas	PUB	Gov.do Estado	105	17 31 28S	039 40 14W		11-29	1460	30	ASPH	31/F/A/X/T	Regional
70	Caldas do Jorro	**SDLH**	Tucano	PUB	Gov.do Estado	212	11 02 39S	038 47 03W		13-31	1100	25	GRVL	8/F/B/Y/U	Não informado
71	Uauá	**SNUU**	Uauá	PUB	Gov.do Estado	407	09 50 06S	039 29 40W		15-33	1200	25	GRVL	8/F/C/Y/U	Int. Municipal
72	Utinga	**SNUT**	Utinga	PUB	Gov.do Estado	606	12 06 15S	041 04 17W		06-24	1420	20	ASPH	8/F/C/Y/U	Não informado
73	Valença	**SNVB**	Valença	PUB	Gov.do Estado	6	13 17 47S	038 59 33W		04-22	1800	30	ASPH	55/F/B/X/T	Turístico
74	Valente	**SNVV**	Valente	PUB	Gov.do Estado	403	11 24 40S	039 26 36W		11-29	1000	20	PIÇ	5700 Kg/0.50 Mpa	Int. Municipal
75	Vitória da Conquista	**SBQV**	Vitória da Conquista	PUB	Gov.do Estado	915	14 51 49S	040 51 47W		15-33	1775	30	ASPH	30/F/C/Y/U	Regional
76	Xique-Xique	**SNXQ**	Xique-Xique	PUB	Gov.do Estado	422	10 50 13S	042 40 57W		13-31	1420	20	ASPH	8/F/C/Y/U	Complementar
77	Buritirama	**SNTQ**	Buritirama	PUB	Gov.do Estado	515	10 43 27 S	043 39 27 W		11-29	1600	29	PIÇ	5700 Kg/0.50MPa	Não informado

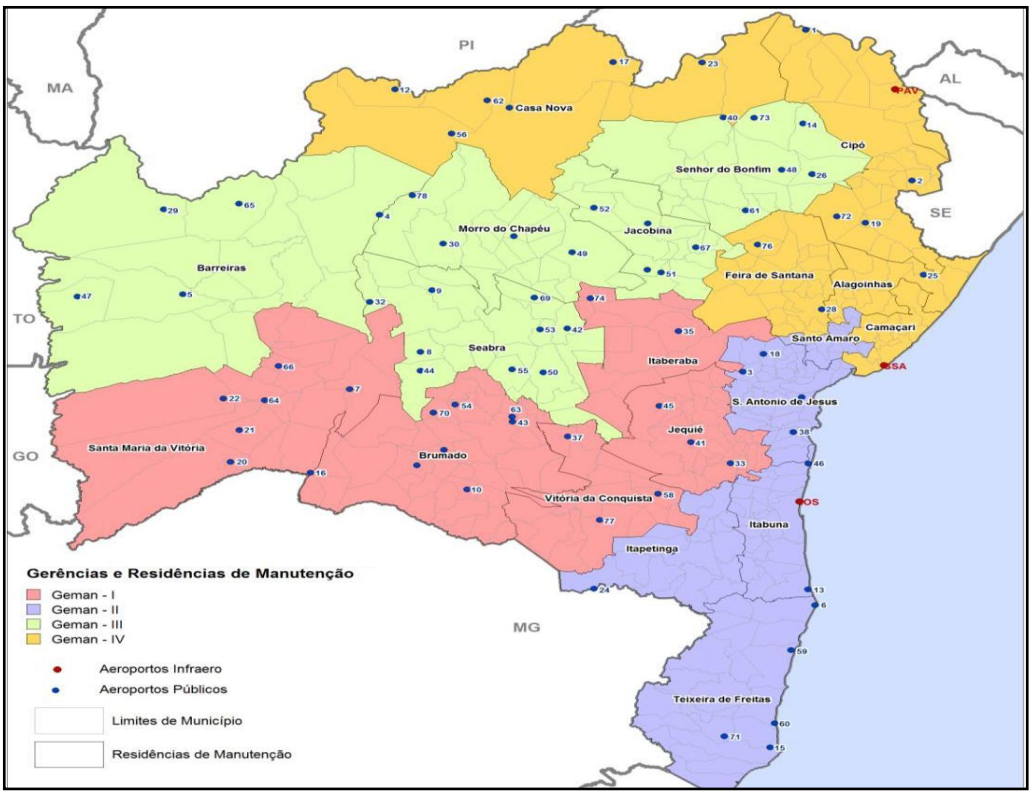
FONTE: Elaborado com base no Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia (2012) e no Plano Aeroviário Estadual - PAEBA 2001-2021 (2001).

Apesar dos aeródromos estarem sob responsabilidade do Estado da Bahia, através do DERBA, alguns aeródromos, de acordo com as competências do referido departamento, assegurado pela legislação do setor, são administrados por empresas privadas, por meio de concessão. Os contratos dos concessionários são regidos pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA). Existem cinco aeródromos concedidos da seguinte forma:

- Barreiras, administrado pela Contratec;
- Lençóis, Porto Seguro e Teixeira de Freitas, pela SINART;
- Valença, com a MPE.

O restante dos aeródromos é administrado através da Diretoria de Construção e Manutenção (DCM) do DERBA, que se subdivide em Coordenação de Construção e Coordenação de Manutenção. Na Coordenação de Construção estão as gerências de construção, desapropriação e de obras especiais. Na Coordenação de Manutenção estão a Gerência de Terminais (GETER) e as Residências de Manutenção (RMs), distribuídas em todo o Estado, sob as Gerências de Manutenção (GEMAN), organizadas em quatro grupos. Ressalte-se que todos os aeródromos podem ser submetidos à fiscalização do DERBA e da ANAC.

Ilustração 6 - ORGANIZAÇÃO AEROPORTUÁRIA DA BAHIA POR GERÊNCIAS DE MANUTENÇÃO (GEMAN)



FONTE: DERBA.

Compete ao DERBA, por meio da GETER, promover e fornecer subsídios para a contratação de serviços de construção de aeródromos, gerenciar os contratos de serviços e exercer o controle técnico dos trabalhos de construção, ampliação, reestruturação e melhorias nos aeródromos.

Através das Residências de Manutenção, o DERBA exerce o controle e fiscalização dos serviços de manutenção e conservação dos aeródromos. Em cada área de manutenção, existem gestores que se responsabilizam em manter e conservar as instalações dos aeródromos, bem como as áreas patrimoniais. Além disso, os gestores devem elaborar planos de manutenção preventiva dos aeródromos, adequar os equipamentos às determinações dos órgãos regulares e promover, junto às prefeituras, o zoneamento e uso do solo urbano, nas áreas vizinhas aos aeródromos, entre outras atribuições.

Observa-se, então, um modelo de articulação bastante segmentado na gestão destes aeródromos. Em tese, isso permitiria um maior controle e fiscalização, evitando que os terminais se tornassem defasados e obsoletos em termos de infraestrutura. Contudo, a gestão dos aeródromos da Bahia não tem sido eficiente e tem perdido qualidade pelo que se observam em alguns importantes terminais aeroviários.

Estudos recentes [16] constaram que 19 dos 77 aeródromos administrados pelo Governo Estadual estão interditados: Abaré, Caravelas, Armagosa, Canavieiras, Esplanada, Itaberaba, Ibotirama, São José do Jacuípe, Macaúbas, Carinhanha, Palmeiras, Queimadas, Prado, Valente, Mundo Novo, Castro Alves, Jacobina, Tucano e Barra. E outros quatro aeroportos tiveram suas interdições suspensas, recentemente, ou seja: também apresentam gargalos que prejudicam a qualidade e a continuação dos serviços aeroportuários- Feira de Santana, Souto Soares, Bom Jesus da Lapa e Santa Maria da Vitória.

As interdições ocorreram por problemas diversos, entre eles, a ausência de controle do acesso de pessoas aos aeródromos, a presença de animais em áreas operacionais, o acúmulo de lixo em áreas de segurança aeroportuária e as invasões residenciais nas pistas. Com a atuação fiscalizadora da ANAC, as interdições poderão se tornar mais frequentes, fazendo com que os aeroportos permaneçam deficientes.

Além disso, a morosidade nos processos de reestruturação após as fiscalizações tendem a desacelerar a retomada das operações. É oportuno mencionar que a não operação dos aeroportos prejudica, até, as projeções de demanda, impedindo que elas se tornem efetivas. Em 2001, o relatório do PAEBA apresentou projeções para os aeroportos que possuíam histórico de aviação regular. A partir daquele ano, a expectativa de atendimento em voos de passageiros foi traçada para os 5, 10 e 15 anos seguintes. As estimativas foram feitas por meio de modelos de análise de regressão que consideraram variáveis como o tráfego anual de passageiros embarcados e desembarcados em voos regulares e os indicadores socioeconômicos dos municípios e de suas áreas de influência, entre outros.

A falta de manutenção e de um controle rigoroso no atendimento aos requisitos legais e operacionais faz com que os aeroportos deixem de ofertar serviços regulares prejudicando, consequentemente, a formação de indicadores dos serviços e a realização de estudos de previsão de demanda, que necessitam de séries históricas para que sejam calculados. Em 2001, dos 53 aeroportos homologados, apenas 10 possuíam histórico de aviação regular e permitiram formar estudos de demanda[17]: Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi, Irecê, Itapetinga, Jequié, Porto Seguro, Senhor do Bonfim, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista.

[16] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia. Relatório preliminar (2011).

[17] Plano Aeroviário Estadual da Bahia (2001).

Diante do exposto, justifica-se, ainda mais, o desenvolvimento de programas e estudos de planejamento aeroportuário no Estado da Bahia. Entretanto, as ações e programas só serão capazes de gerar efeitos benéficos se os gestores públicos consolidarem parcerias com os municípios e com empresas privadas, tendo como premissa básica a conscientização sobre a gestão e a oferta continuada de serviços aeroportuários, corroborando com os investimentos para desenvolver o Estado, adequando-os às necessidades da economia baiana.

5.2.3.2 Programas e Estudos Aeroportuários da Bahia

Mantendo o pioneirismo na criação de projetos e programas de estruturação logística, a exemplo do PELT, a Bahia desenvolveu o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário, apresentado em 2012, e tendo o devido reconhecimento da ANAC, constituindo, assim, um marco histórico para o Estado.

O Plano objetivou analisar e reavaliar as demandas ligadas ao setor aeroportuário, promovendo os ajustes para a criação de um sistema aéreo de transportes capaz de conectar todo o território baiano.

Entre as propostas do Plano, destacam-se:

- Realização de obras em aeroportos já existentes;
- Implantação de uma política de preservação dos sítios aeroportuários já existentes;
- Identificação de novas áreas para implantação de aeródromos;
- Desenvolvimento de ações de concessões aeroportuárias.

Através destas propostas, espera-se que o transporte aéreo contribua, efetivamente, com o transporte de mercadorias no interior do Estado, como também amplie a prestação de serviços como os dos correios, do transporte de órgãos para transplantes, dos serviços de assistência médica, odontológica, além da distribuição de medicamentos.

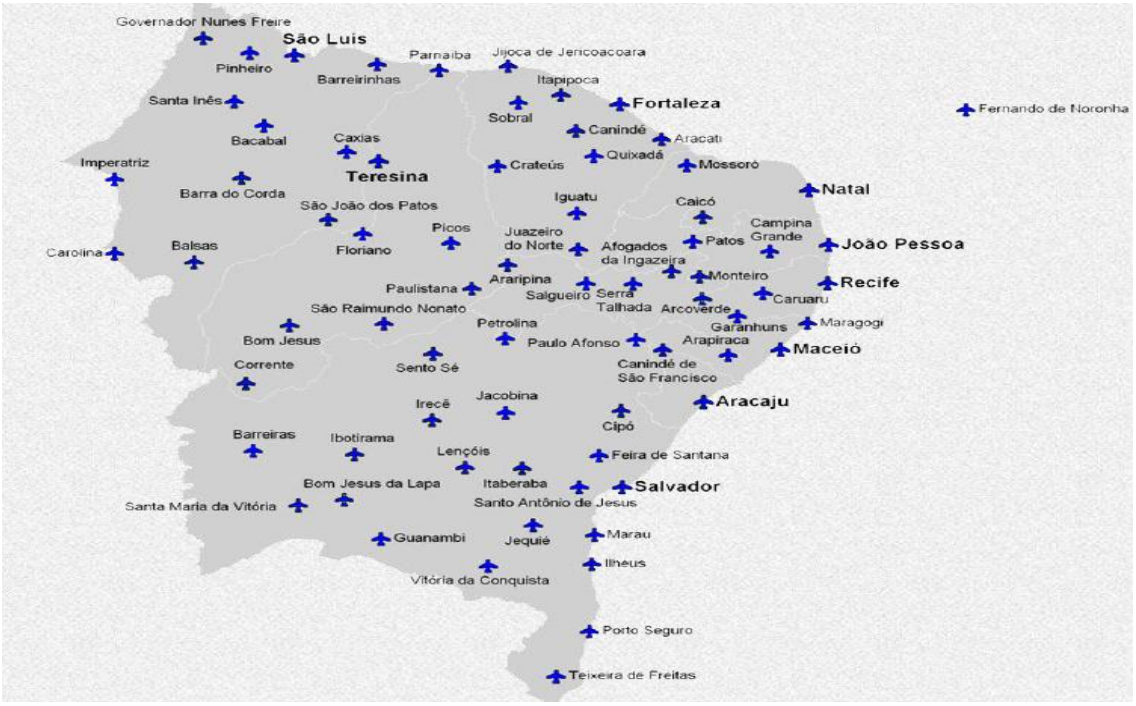
Ademais, os estudos do Plano ajudam a melhorar a acessibilidade e a mobilidade da população, elevação do nível de segurança no transporte de passageiros, cargas e no serviço do transporte de valores.

Observa-se, portanto, que os objetivos do Plano corroboram com as metas do governo federal de investimentos em infraestrutura de transportes, principalmente, com os objetivos preconizados no Programa de Investimentos em Logística (PIL).

Para selecionar e priorizar os aeroportos que receberão investimentos analisa-se o volume de passageiros e de cargas dos equipamentos, como também os aspectos socioeconômicos, o potencial turístico da região em que estão inseridos e a possibilidade de integração nacional.

Dessa maneira, a Bahia, dado o seu potencial industrial, agrícola, mineral e turístico, seu extenso território, sua capacidade de integração nacional e sua localização estratégica, entre outros fatores, representa o Estado com o maior número de aeródromos públicos do Nordeste assistidos pelos investimentos do PIL. Serão realizados investimentos, na primeira fase, em 20 aeroportos baianos, sendo 2 aeroportos geridos pela INFRAERO, e 18 administrados pelo Governo do Estado, além dos recursos para Salvador.

Ilustração 7 – AEROPORTOS CONTEMPLADOS COM INVESTIMENTOS DO PIL – NORDESTE



FONTE: www.epl.gov.br. Acesso: Abril/2013

O estudo desenvolvido pelo Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia considerou as Regiões de Influência Urbana[18] do Estado e partiu do pressuposto que, a infraestrutura disponibilizada deve permitir que, qualquer ponto do estado, esteja numa distância de 100 km em linha reta de cada aeroporto priorizado, sem, contudo, levar em conta os deslocamentos terrestres até um destes aeroportos.

Com isso, os aeródromos ajudariam a integrar todo o território baiano, aproximando as populações interioranas dos principais centros urbanos do Estado.

Considera-se também que os aeroportos selecionados propiciarão o desenvolvimento econômico de suas regiões, sobretudo, com perspectivas de desenvolvimento turístico e logístico-industrial.

Assim, foram selecionados 15 aeroportos para investimentos prioritários e 13 aeroportos complementares. O Quadro 10 exibe os 15 aeroportos prioritários do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia e os 18 aeroportos que receberão recursos do PIL.

[18] Estudo desenvolvido pelo IBGE, que aponta as redes formadas pelos principais centros urbanos brasileiros, baseando-se na presença de órgãos públicos, de grandes empresas, pela oferta de ensino, de serviços de educação, entre outros. A pesquisa contribui para orientar o planejamento estatal e as decisões quanto à localização de atividades econômicas de produção, consumo privado e coletivo, além de situar no território os serviços básicos (saúde, educação, etc.), uma vez que suas instalações devem considerar as condições de acessibilidade da população.

Quadro 10 – AEROPORTOS SELECIONADOS POR PROGRAMAS E ESTUDOS NA BAHIA

SELEÇÃO DE AEROPORTOS - PROGRAMAS E ESTUDOS AEROPORTUÁRIOS BAHIA			
Sigla ICAO	Aeroportos Prioritários – P.D.Aero. Bahia	Aeroportos Prioritários - PIL	Sigla ICAO
SNBR	Aeroporto de Barreiras	Aeroporto de Barreiras	SNBR
SBLP	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	SBLP
SNJD	Aeroporto de Feira de Santana	Aeroporto de Cipó	SNIO
SNGI	Aeroporto de Guanambi	Aeroporto de Feira de Santana	SNJD
SNIT	Aeroporto de Ibotirama	Aeroporto de Guanambi	SNGI
SNIC	Aeroporto de Irecê	Aeroporto de Ibotirama	SNIT
SNJK	Aeroporto de Jequié	Aeroporto de Irecê	SNIC
SBLE	Aeroporto de Lençóis	Aeroporto de Itaberaba	SNIB
SBPS	Aeroporto de Porto Seguro	Aeroporto de Jacobina	SNJB
	Aeroporto de Senhor do Bonfim	Aeroporto de Jequiê	SNJK
SNSE	Aeroporto de Sento Sé	Aeroporto de Lençois	SBLE
SNTF	Aeroporto de Teixeira de Freitas	Aeroporto de Maraú	SNMR
SNVB	Aeroporto de Valença	Aeroporto de Porto Seguro	SBPS
SBQV	Aeroporto de Vitória da Conquista	Aeroporto de Santa Maria de Vitória	SNVD
SNES	Aeroporto Esplanada - Sítio Litoral Norte	Aeroporto de Santo Antônio de Jesus	
		Aeroporto de Sento Sé	SNSE
		Aeroporto de Teixeira de Freitas	SNTF
		Aeroporto de Vitória da Conquista	SNQV

FONTE: Elaboração própria com base em dados da EPL (2013) e PDAero Bahia (2012)

No Quadro 10 observa-se que o governo federal incorporou seis aeroportos distintos do plano já desenvolvido pelo Estado (Cipó, Itaberaba, Jacobina, Maraú, Santa Maria de Vitória, Santo Antônio de Jesus). Já no P.D.Aero. Bahia apontam-se três aeroportos que não constam no PIL: em Esplanada, em Senhor do Bonfim e em Valença.

O aeroporto de Esplanada não está operacional, contudo, acredita-se numa recuperação do equipamento, por atender a uma região de potencial turístico importante e servir de alternativa para acesso ao litoral norte.

A cidade de Senhor do Bonfim exerce influência sobre outras nove cidades e não há aeroporto que assista esta região, sendo, a construção de um novo aeroporto em Senhor do Bonfim, colocada como prioritária nos investimentos. Acredita-se, também, na retomada do aeroporto de Valença, uma vez que, em anos anteriores, este equipamento apresentou intenso tráfego de voos fretados, tanto nacionais como internacionais. Com isso, o aeroporto estimularia a ampliação do número de visitantes na zona da Costa do Dendê, inserindo-a na rota aérea da Bahia.

Considerando os novos investimentos do Governo Federal e os aeroportos selecionados para receber recursos, faz-se necessário conhecer as peculiaridades de cada um dos equipamentos, buscando entender suas necessidades e as motivações que levaram estes aeroportos a se tornarem prioritários nos investimentos públicos, tanto sob a perspectiva de atendimento a

voos regulares de passageiros, como a adequação e a instalação de equipamentos de transporte de cargas.

5.3 ANÁLISE DOS AEROPORTOS PRIORITÁRIOS DA BAHIA ADMINISTRADOS PELO GOVERNO DO ESTADO

A análise de dados aeroportuários baseou-se em fontes primárias – levantamentos e entrevistas junto ao gestor aeroportuário do DERBA – e diversas fontes secundárias, através dos relatórios do PAEBA (2001), do PELT (2004), dos relatórios do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia (P.D.Aero Bahia, 2012) e de informações econômicas das cidades onde os aeroportos estão situados, por meio dos sites das prefeituras e das pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE cidades).

Foram discutidos dados sobre a localização da cidade em relação à capital, distâncias, acessos, dados econômicos e informações sobre o aeroporto, sua acessibilidade e distância do perímetro urbano.

Ademais, trabalhou-se com os dados físicos e operacionais do sistema aeroportuário (sistema aéreo, terrestre, complementares e de apoio), levantando-se a infraestrutura existente e os principais investimentos já projetados para cada terminal.

Conduziu-se, ainda, uma análise sobre a perspectiva de utilização de cada aeroporto para finalidades de atendimento de passageiros, cargas e sua disponibilidade em serviços aeroportuários, além de mencionar desafios e possíveis benefícios com os investimentos em cada terminal. Entretanto, em alguns aeroportos, certos pressupostos quanto a tendências futuras não puderam ser verificados, sem, contudo, afetar, a consistência da análise geral proposta.

5.3.1 Barreiras

Barreiras está situada no oeste baiano, importante reduto da atividade agropecuária e agroindustrial do estado. A cidade pertence à zona turística denominada Caminhos do Oeste, atrativa pela paisagem exótica e pela atividade turística associada ao setor agrícola-industrial. Ressalte-se que região oeste é umas das áreas que mais se desenvolve na Bahia.

Sua distância até a capital Salvador é de cerca de 829 km, justificando-se então, a necessidade de um sistema de transportes que, de forma rápida e frequente, consiga reduzir o tempo de deslocamento até a região, integrando-a à capital e aos demais centros urbanos da Bahia.

Seu aeroporto localiza-se numa área de uso rural, com significativa capacidade de expansão, e é um dos mais antigos do país. Seu acesso ocorre pelas BA-242 e BR-020, distando 12 km da cidade. O terminal tem como finalidade a aviação geral[19] e a aviação regular.

O aeroporto é explorado pela empresa privada Contratec, por meio de convênio com o Estado.

[19] Engloba as operações de aviação civil que não sejam reconhecidas como serviços aéreos regulares. Incluem-se as atividades de transporte de pessoal, aerodesporto, aeroclube, aeroinspeção, aerofotogrametria, apoio aéreo, aerodemonstração, aerofotografia, aeroreportagem e combate a incêndio.

Ilustração 8 - AEROPORTO DE BARREIRAS – VISÃO DE SATÉLITE



FONTE: DERBA

O equipamento possui uma área patrimonial de 367,44 hectares distribuídos em sistema aéreo (pista de pouso, pista de rolamento e pátio de aeronaves), sistema terrestre (terminal de passageiros) e sistemas de apoio (seção contra incêndio, posto de abastecimento de aeronaves, sistemas de auxílio à navegação, infraestrutura para recebimento de água e energia).

No sistema aéreo a pista tem uma área de 1600m x 30m, com 7,5m de acostamento de cada lado, o que comporta operações de aeronaves do tipo BOEING 737-300 e ATR-72, sendo esta última, o modelo de aeronave crítica[20]. A orientação é do tipo 8m x 26m, com revestimento de asfalto e apresentando bom estado de conservação, não havendo resíduos na pista.

O pátio apresenta uma área de 70m x 120m com iluminação noturna feita por três postes com três refletores cada. Com estas dimensões, admite-se a movimentação de até três aeronaves.

Contudo, não há sinalização para estacionamento das aeronaves, nem sinalização vertical. A sinalização horizontal encontra-se em bom estado de conservação, assim como a estrutura de revestimento do pátio, embora este apresente algumas fissuras lineares.

Ilustração 9 – PISTA NO AEROPORTO DE BARREIRAS (JANEIRO/2013)



FONTE: DERBA

[20] Maior aeronave possível para este pátio.

Ilustração10 - ESTÁGIO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO (JANEIRO/2013)



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros tem uma área de 480m² organizados em áreas de *check in*, embarque e desembarque, restaurante, sala de administração, sanitários e três cabines de locadoras de veículos, localizadas no saguão do aeroporto. A área de estacionamento de veículos permite uma capacidade de 50 unidades. O terminal possui dois equipamentos de raios-X na inspeção de passageiros. O aeroporto não é climatizado, utilizando-se ventilação mecânica. Não há instalações para carga aérea.

Atualmente, duas companhias aéreas operam em Barreiras, a Trip e a Passaredo, operando dois voos diários, com predominância de voos no turno da tarde. As principais rotas fazem ligações entre Salvador, Barreiras e Brasília. As informações sobre movimentação de passageiros são cedidas por estas empresas.

A Seção contra Incêndio possui 40 bombeiros que se revezam para dar suporte ao aeroporto, deslocando-se da cidade até o terminal. Há um reservatório subterrâneo de água, com capacidade para 10.000 litros. O abastecimento de querosene da aviação é realizado por duas empresas, a Shell e a Novo Oeste.
Em termos de infraestrutura, o aeroporto não é atendido pela rede pública de fornecimento de água, nem pela coleta de esgoto. Utiliza-se apenas a telefonia móvel e a energia elétrica é fornecida pela COELBA, havendo, ainda, a disposição de um gerador.

As companhias que atuam no aeroporto informaram que, em termos de pista, o terminal, em condições atuais, é capaz de suportar o crescimento da demanda, embora seja importante a ampliação da pista, ampliando a possibilidade de operação de aeronaves de maior porte (PDAero Bahia, 2012). O terminal de passageiros também necessita ser aprimorado, excluindo as adaptações realizadas para o atendimento das companhias e locadoras de veículos.

Através dos recursos do Profaa, alguns investimentos já estão previstos neste aeroporto:

- Ampliação da pista de pouso para 2.300 m x 45m;
- Ampliação e revitalização do balizamento noturno;

- Adequação da drenagem no entorno do pátio do estacionamento de aeronaves.

É importante ressaltar que os investimentos também devem visar melhorias em infraestrutura, uma vez que o aeroporto não é assistido pela rede pública de água e esgoto. Além disso, a existência de aterro sanitário, de área de despejo de resíduos e abatedouro de aves próximas podem constituir perigos aviários para o equipamento.

Atenta-se também para a melhoria de acessos ao aeroporto. Apesar de ser assistido pelo modal rodoviário, inexistem serviços de transporte ofertado pelo aeroporto. Nesse contexto, as medidas de aprimoramento do aeroporto devem levar em conta não somente fatores técnicos e operacionais, como também aspectos de infraestrutura urbana básica.

5.3.2 Bom Jesus da Lapa

A cidade situa-se no centro-oeste baiano, cerca de 802 km de Salvador, na microrregião do Médio São Francisco, rio que percorre cerca de 70 km dentro do município, favorecendo a atividade do transporte fluvial na região. Seu território está totalmente imerso no "polígono das secas".

Suas atividades econômicas principais são a agricultura, com destaque para as lavouras, a pecuária, a pesca e o comércio. Destaca-se também a prática do turismo religioso, com a articulação de romarias e visitas as grutas e ao santuário de Bom Jesus da Lapa.

Bom Jesus da Lapa dispõe de um aeroporto que, nas últimas décadas, serviu para a aviação regular, operando rotas regulares que interligavam os municípios de Salvador, Guanambi e Barreiras. Seu acesso rodoviário mais próximo é feito pela BR-349.

O aeroporto foi envolvido pela cidade, distando apenas 100 m do perímetro urbano, dificultando, assim suas possibilidades de expansão.

O território está cercado por loteamentos habitacionais, antenas de comunicação, árvores e uma escola, apresentando, assim, alguns obstáculos que dificultam as operações. Com isso, o aeroporto, atualmente, encontra-se interditado.

Ilustração 11 – AEROPORTO DE BOM JESUS DA LAPA



FONTE: DERBA

O equipamento possui uma área patrimonial de 55 hectares, organizados em sistema aéreo (pista, pátio e estacionamento de aeronaves), sistema terrestre (terminal de passageiros) e sistemas complementares (posto de abastecimento, sistema de auxílio à navegação).

A pista possui cabeceira de orientação do tipo 18-36, com área de 1.211m x 30m e revestimento de asfalto. A pista apresenta sinalização horizontal e vertical. Seu entorno apresenta vegetação rasteira relativamente alta. Tanto o pavimento, como a sinalização necessitam de manutenção.

A pista de táxi possui cerca de 240m de comprimento. Não há balizamento noturno, porém, o VOR/DME existente na faixa da pista permite operações IFR diurnas (PDAero Bahia, 2012). O PCN da pista de táxi é de 9 F/C/Y/U o que comporta aeronaves do tipo EMB-120 Brasília, sendo esta sua aeronave crítica. Seu estado de conservação é regular, encontrando-se desgastado.

Ilustração 12 – SINALIZAÇÃO E ENTORNO DA PISTA



FONTE: DERBA

O pátio possui área de 140m x 30m com pavimentos rígidos em mau estado de conservação, com a ocorrência de fissuras. Apesar de não haver balizamento noturno, a iluminação noturna é feita por três postes. Há ainda um desnível do pavimento do pátio com o acostamento.

Ilustração 13 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros está numa pequena área de 240m² e não é utilizado. A estrutura não atende aos requisitos atuais de segurança para embarque de passageiros de aviação regular,

além de não ser climatizado e possuir um pequeno estacionamento de veículos. Ao lado do prédio do terminal existe uma edificação habitada. Não há instalações para carga aérea.

Quanto aos sistemas complementares, têm-se as instalações da Seção Contra Incêndio (SECINC) e do Posto de Abastecimento. A SECINC não está funcionando. Para o abastecimento de combustível, o aeroporto dispõe de dois tanques da Oeste Aviação, com abastecimento por bomba e hidrante na borda do pátio para querosene e gasolina da aviação. Não há procedimentos de controle de resíduos de óleos.

Ilustração 14 – POSTO DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL



FONTE: DERBA

Em termos de infraestrutura, dada à proximidade de vias urbanas do aeroporto, o mesmo dispõe de serviços de transporte no seu entorno, facilitando o acesso. O equipamento é atendido pela rede pública de abastecimento de água, de lixo, de esgoto e de energia elétrica, pela companhia que atende a cidade, não dispondo de gerador. Não há serviços de telefonia fixa implantados.

O sistema de auxílio à navegação é empreendido pela INFRAERO, responsável pelas salas AIS, EPTA e auxílios-rádio. As instalações estão bem conservadas[21].
Atente-se para os aspectos ambientais inerentes ao aeroporto: por estar totalmente imerso na cidade, suas operações implicam em ruído ambiental. Além disso, o aeroporto não possui licença de operação e nem área destinada para resíduos sólidos.

Diante do apresentado, constata-se a necessidade de diversos investimentos operacionais, tanto no sistema aéreo (pista e pátio), como também no sistema terrestre e nos sistemas complementares adequando-os, ainda, às normas legais e ambientais, permitindo o atendimento da aviação regular. Contudo, um dos maiores desafios está na localização do aeroporto. Por estar dentro da zona urbana da cidade, os investimentos em infraestrutura do equipamento poderão ser inviabilizados.

Dessa forma, devem-se estudar novos locais para instalação do aeroporto, além de considerar os municípios do oeste baiano que dispõe de terminais aeroviários como Barreiras e Santa Maria da Vitória, que também receberão recursos para investimento. Estes dois equipamentos poderiam atrair a demanda existente em Bom Jesus da Lapa. Como não há dados históricos nem aviação regular, os estudos de demanda devem recair sobre a movimentação de modais alternativos, como o rodoviário, a fim de se averiguar a viabilidade e a identificação de

[21] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia. Relatório 3 (2012).

demandas por transporte para outras regiões do Estado e do país, que possam ser atendidas pelo aeroporto.

Por outro lado, deve ser feito, em conjunto com as autoridades federais, uma identificação dos possíveis obstáculos que poderiam ser removidos (edificações, postes, vegetações, etc.) sem prejuízo de nenhuma das partes e sem deixar de atender à legislação. Assim sendo, os recursos poderiam ser aplicados na área já existente do aeroporto e vislumbrar-se a utilização do aeroporto para transporte regular.

5.3.3 Cipó

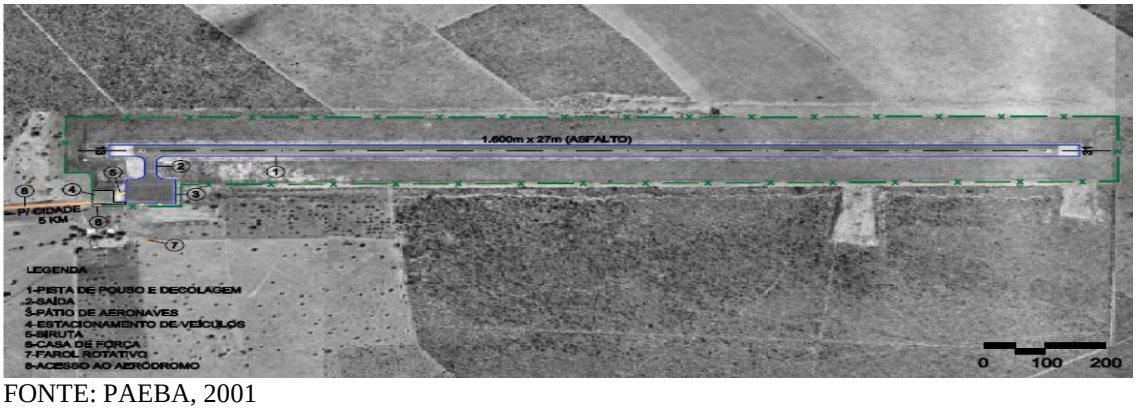
O município localiza-se ao norte baiano, próximo à fronteira com o Estado de Sergipe, com distância de 243 km até Salvador. Situada no bioma da caatinga, a pequena cidade, com pouco mais de 15.000 habitantes (Censo 2010, IBGE), integra a zona turística Caminhos do Sertão, onde há forte tendência para a prática de turismo religioso e do termalismo[22], uma vez que a cidade abriga uma estância hidromineral.

Seu aeroporto situa-se na zona rural, distando 5 km da cidade, com acesso por estrada de terra. Exerce influencia sobre os municípios de Itapicuru, Tucano e Caldas do Jorro. Possui uma área patrimonial de 29 hectares, organizados em sistema aéreo (pista de pouso, de taxiamento e pátio de aeronaves) e um edificação com equipamentos de apoio, o galpão da Central de Utilidades (CUT).

A orientação da pista possui cabeceira do tipo 13m x 31m numa área de 1.600m x 27m, com revestimento de asfalto. O PCN da pista é do tipo 4 F/B/Y/U o que permite realizar operações de voos da RWB110, sendo esta sua aeronave crítica. A pista encontra-se desgastada, com a ocorrência de fendas e emendas.

A pista de taxiamento possui dimensões de 58m x 19m de asfalto e também apresenta desgaste, assim como o pátio que apresenta fendas e buracos, necessitando de melhorias.
Não há informações quanto à movimentação de passageiros e cargas. O equipamento não dispõe de terminal de passageiros, existindo, apenas, uma pequena edificação destinada para embarque e desembarque. No galpão do centro de utilidades há um gerador de energia. O cercamento de toda área do aeroporto está dentro do padrão ICAO de funcionamento.

Ilustração 15 – AEROPORTO DE CIPÓ



FONTE: PAEBA, 2001

[22] Método natural de tratamento medicinal que recorre ás águas minerais para buscar curas.

Ilustração 16 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA



FONTE: DERBA

Ilustração 17 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PÁTIO



FONTE: DERBA

A localização do aeroporto é vantajosa por não estar inserida no centro urbano, pelo que favorece o desenvolvimento de facilidades aeroportuárias em qualquer direção. Por outro lado, os investimentos devem recair sobre os acessos ao equipamento, que são limitados e feitos por estrada de terra. Além da infraestrutura de acesso, devem ser consideradas a inexistência de terminal de passageiros e a má qualidade de conservação do sistema aéreo – pista, pista de taxiamento e pátio de aeronaves.

5.3.4 Feira de Santana

Feira de Santana situa-se a noroeste de Salvador, distando 109 km da capital. Representa a segunda cidade mais populosa da Bahia. Recentemente, através da lei complementar 35, de julho de 2011, foi criada a Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS). Após a conclusão da incorporação das cidades, as duas regiões metropolitanas (de Feira e de Salvador) somarão 29 municípios com mais de 4 milhões de habitantes, constituindo-se de 30% de toda a população do Estado (minuta de concessão aeroporto de Feira de Santana).

Dados econômicos da cidade demonstram que as atividades estão predominantemente concentradas no setor de serviços. Vale destacar também que a cidade recebeu um intenso processo de industrialização, a partir da década de 70, tendo como atrativo para investidores o entroncamento rodoviário e a distância até a capital. Nesse contexto, formou-se, na região, o Centro Industrial de Subaé, principal polo industrial do município, e o Centro das Indústrias

de Feira de Santana. Estes polos industriais abrigam fábricas de renomadas empresas, como a da Pirelli, Nestlé, Siemens, entre outras.

A influência de Feira de Santana estende-se ao litoral norte baiano e compreende importantes polos industriais como o Centro Industrial de Camaçari e o Centro Industrial de Aratu. Com isso, mais de 70% das cargas passam pela cidade, através do modal rodoviário. Ademais, a cidade encontra-se a 20 km da rede ferroviária (Ferrovia Centro-Atlântica) e possui acesso para os Portos de Salvador e Aratu.

Diante do exposto, constata-se que Feira de Santana apresenta uma enorme capacidade de abrigar e consolidar plataformas logísticas, integrando os modais de transporte e fornecendo suporte para o escoamento e distribuição de produtos em escala regional, nacional e internacional. Nesse sentido, os investimentos no transporte aéreo do município são empreendidos com o intuito de torná-lo um *hub* logístico, capaz de receber voos comerciais regionais regulares e auxiliar o escoamento das cargas do aeroporto da capital.

Até então, o aeroporto de Feira de Santana nunca operou com serviços aéreos regulares, dada sua proximidade de Salvador. Contudo, a visão atual modificou as estratégias para o desenvolvimento do Estado, através de investimentos em estruturas de transporte, como o terminal aeroviário do município. Situa-se numa região de baixa densidade populacional, a 7,5 km do anel viário da cidade (BR-324) e a 1,5 km da BA-503. Distando 15 km do centro da cidade, o aeroporto dispõe de transporte público no seu entorno, com ônibus do sistema municipal que partem do terminal central.

A área patrimonial é de 76,63 hectares, organizados em sistema aéreo (pista, pista de taxiamento e pátio), sistema terrestre (terminal de passageiros) e sistemas complementares de apoio (SECINC, PAA), além de quatro hangares. A topografia da região, o que favorece as operações aéreas, ou seja: não há obstáculos naturais ou não naturais no entorno do aeroporto. Recentemente, através do decreto 13.340/2011, os proprietários das áreas de entorno do local deverão deixar seus terrenos que passaram a ser considerados de utilidade pública, favorecendo, assim, a expansão da área aeroportuária.

Ilustração 18 – AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA



FONTE: SEINFRA

A pista possui orientação do tipo 13-31 com 1.500 m de comprimento por 30 m de largura, revestida de asfalto. Possui balizamento noturno e sinalização horizontal. Seu pavimento tem PCN 14, o que permite operações de aeronaves do modelo ATR-72, sendo esta sua aeronave

crítica. Necessita de manutenção, pois apresenta emendas, fendas e vegetação rasteira no entorno da pista. As operações são do tipo VFR (visual). Não há estruturas de auxílio à navegação.

A pista de táxi possui dimensões 150m x 18m, revestida de asfalto, unindo o pátio à pista na metade da pista, aproximadamente. Não há balizamento noturno. Também apresenta fendas, emendas e vegetação. O pátio possui área de 9.697m² com capacidade para oito aeronaves. Possui sinalização horizontal e, embora não apresente balizamento noturno, possui iluminação noturna através três postes com refletores em cada um deles. As posições de estacionamento também estão sinalizadas.

Ilustração 19 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros possui uma área de 233m² e apresenta-se em bom estado de conservação. Dispõe de um saguão, dois postos para atividades de empresas, dois banheiros, um estabelecimento de alimentação, uma sala dupla (com equipamento de rádio não operacional) e um estacionamento para até 50 veículos, suficiente para atender à demanda associada a um ou dois voos diários. Esta configuração atual não atende os requisitos de segurança para embarque de passageiros de aviação regular[23].

Ilustração 20 – SISTEMA TERRESTRE



FONTE: DERBA

[23] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia. Relatório 3 (2012).

A Seção contra Incêndio não está em operação. No posto de abastecimento há instalações da empresa Mactra fazendo a armazenagem de combustível em dois tanques de 15.000 litros de capacidade, um da JetFuel e outro da AvGas, com abastecimento realizado por bomba e hidrante, na borda do pátio[24].

Há ainda quatro hangares, com tamanhos semelhantes. Num deles funciona o Aeroclube de Feira de Santana, abrigando 15 aeronaves de aviação geral e ultraleves. Em outro hangar, existe uma oficina de manutenção de aeronaves. Destaca-se, ainda, numa área vizinha a do aeroporto, uma fábrica de aviões (Paradise) que antes estava instalada em Itaparica.

Em termos de infraestrutura, o aeroporto é atendido pela rede pública de água, energia elétrica e coleta de lixo, não havendo área que destine os resíduos sólidos do equipamento. Não há instalações de telefonia fixa, nem rede de esgoto. Por estar afastado da cidade, numa região de baixa ocupação, o aeroporto não apresenta problemas de cunho ambiental.

O aeroporto foi concedido à administração da AGERBA, da qual deverá receber investimentos. O Estado também assume parte dos investimentos no local, dada a relevância do aeroporto para a economia e para o desenvolvimento logístico da Bahia. Os recursos destinam-se a ampliar o aeroporto e investir na exploração comercial e de serviços em suas áreas. Entre as principais ações, destacam-se:

Pelo Estado:

- Implantação de serviços de Salvamento e Combate a Incêndio (SCI) de categoria 4, com acesso à pista de pouso e decolagem;
- Aquisição de veículo contra incêndio tipo AP2 e disponibilização de veículo contra incêndio tipo AC23.

Pela Concessionária:

- Ampliação da pista para 2.200m x 45m e adequação do PCN para operações de aeronaves do tipo BOEING 737/700 e AIRBUS 319;
- Implantação de novo pátio com cinco posições de estacionamento;
- Implantação de sistema de pistas de rolamento para circulação e acesso às novas instalações;
- Construção do novo terminal de passageiros, com área de 3.500m²;
- Implantação de novo Posto de Abastecimento (PAA).

Além dos investimentos operacionais no atendimento a passageiros, beneficiando moradores do município e entorno, o aeroporto servirá para o abastecimento dos polos industriais da região, no atendimento ao transporte de cargas. Uma vez que grandes centros de distribuição estão instalados em Feira de Santana, o transporte e abastecimento de produtos poderá ser mais rápido, utilizando-se as instalações aéreas.

Vislumbra-se, inclusive, a conversão deste aeroporto como *hub* logístico de apoio à capital Salvador, a exemplo do aeroporto de Viracopos, em Campinas, e sua relação com os aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Servem como referência, também, os aeroportos de

6 Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia. Relatório 3 (2012).

Petrolina-PE e Juiz de Fora – MG, em razão de suas posições em relação às respectivas capitais, população atendida, potencial industrial, economia e cargas movimentadas. Nessa perspectiva os investimentos em Feira de Santana apresentam-se bastante oportunos para o desenvolvimento regional, contribuindo com estratégias de mercado, de acesso, além de auxiliar na redução de custos logísticos dos produtos de valor agregado que poderão ser escoados pelo aeroporto, como os do setor farmacêutico, eletrônicos, entre outros.

5.3.5 Guanambi

Localiza-se na região sudoeste do Estado, próximo à fronteira com o Estado de Minas Gerais. Dista cerca de 840 km da capital, com acessos pelas BR-030, BR-116, BR-324 e BA-262. Integra o território Sertão Produtivo, exercendo influência econômica sobre 17 municípios da microrregião de Guanambi. A agropecuária e o setor de serviços regem a economia local.

Seu aeroporto localiza-se na zona rural, próximo da zona urbana, distando 2 km do centro da cidade e a 1 km da BR-030. Entre os anos de 1990 e 2001 operou transporte aéreo regular. Atualmente encontra-se sob administração da prefeitura.

Com uma área patrimonial de 44 hectares, está organizado em sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (TPS), sistemas complementares (posto de abastecimento, estação meteorológica não aeronáutica, SECINC), além de seis hangares. A área próxima do aeroporto possui obstáculos naturais.

Há, ainda, alguns postes na via de acesso ao aeroporto e algumas residências que podem afetar a superfície lateral do equipamento. Os obstáculos não impedem as operações VFR (visual), mas podem afetar a segurança das operações IFR. Não há sistemas de auxílio aeronáutico à navegação.

No sistema aéreo a pista de pouso e decolagem possui dimensões 1.700m x 30m com cabeceiras do tipo 14-32. O pavimento tem PCN 8, o que permite operações de aeronaves do modelo EBM–120 Brasília, sendo a aeronave crítica do aeroporto. O revestimento é de asfalto, assim como o da pista de táxi, que, por sua vez, apresenta um comprimento de 150m, unindo o pátio à pista na metade da pista, aproximadamente.

Ilustração 21 – AEROPORTO DE GUANAMBI



FONTE: DERBA

Ilustração 22 – OBSTÁCULOS NATURAIS AO AEROPORTO



FONTE: Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia, 2012.

Tanto a pista de táxi como a pista de pouso e decolagem apresentam desgastes, fendas e escorregamento, necessitando, portanto de manutenção. Parte do pavimento do pátio também apresenta fendas e afundamentos. Possui dimensões de 120m x 60m com nove posições de estacionamento, sendo sete para aeronaves de pequeno porte e duas para aviões de médio porte.

O terminal de passageiros possui uma área de 312m² e apresenta boas condições de conservação, embora não atenda aos requisitos de segurança de embarque e desembarque de passageiros da aviação regular.

Divide-se em saguão, sanitários, cabines de atendimento (empresas Abaeté e Localiza), sala de controle (iluminação), sala de administração, almoxarifado, restaurante (fechado) e estacionamento para demanda equivalente a um voo diário. Não existe terminal para movimentação de cargas.

Apesar de haver um veículo equipado para seção contra incêndio, a mesma não possui instalações específicas. O abastecimento é feito pela empresa São Francisco Combustíveis através de um tanque da Jetfuel e outro da AvGás, ambos com capacidade de 20.000 litros e abastecimento por hidrantes.

Existem seis hangares, com espaço para construção de mais estrutura dentro do território. Os hangares ficam à margem de um pátio auxiliar e abrigam aeronaves de pequeno porte. Atenta-se para a possibilidade de utilização destes espaços para implementação de serviços aeroportuários e terminais de suporte, desde que negociados devidamente com os proprietários.

Ilustração 23 – HANGARES E PÁTIO AUXILIAR



FONTE: Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia, 2012

Em termos de infraestrutura, o aeroporto dispõe de energia elétrica, fornecido pela COELBA, e é atendido pela rede pública de abastecimento de água. Atualmente, não há problemas ambientais. Entretanto, por estar próximo ao perímetro urbano, que tende a adensar a população, poderá haver problemas relacionados a ruído.

Os investimentos para este aeroporto devem direcionar-se à adequação do terminal de passageiros, à manutenção do sistema aéreo, padronizando o tamanho da pista e atendendo às normas de segurança. Além disso, a prefeitura deve manter um rigoroso controle na ocupação do entorno do aeroporto que se encontra limitado para expandir sua pista, além das formações montanhosas à sudeste da pista, na direção da cabeceira 32. Considerando o potencial econômico, a influência que Guanambi exerce sobre cidades vizinhas e pelo histórico de aviação já ocorrido em décadas anteriores, os recursos devem almejar a retomada de operações deste aeroporto.

5.3.6 Ibotirama

Ibotirama está na região oeste da Bahia, na Mesorregião Geográfica do Vale São Francisco, distando cerca de 667 km de Salvador. Está inserida no território de identidade do Velho Chico e possui como atividades econômicas principais os serviços, a agricultura e pecuária. De acordo com a metodologia desenvolvida pelo Observatório das Metrópoles (2010), o município é classificado com a tipologia H – centro urbano em espaço rural com desigualdade e pobreza[25].

Seu aeroporto nunca operou transporte aéreo regular, e está situado a 1,5 km do centro da cidade, praticamente no entroncamento das BR-242 e BA-160. Com uma área patrimonial de 16 hectares, dispõe, apenas, do sistema aéreo (pista de pouso, pista de táxi e pátio de aeronaves).

Ilustração 24 – AEROPORTO DE IBOTIRAMA



FONTE: Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia, 2012

A pista possui orientação do tipo 16-34, com dimensões 1.200m x 20m, revestida de asfalto. A proximidade de malha urbana pode comprometer os investimentos na expansão do aeroporto, sobretudo no sentido da cabeceira 34.

[25] Smith, Sandra. Rede de avaliação e capacitação para implementação dos planos diretores participativos. 2009.

Há vegetação relativamente alta no entorno da pista, além de algumas fendas e desgastes. Seu pavimento tem PCN 6, o que permite o tráfego de aeronaves do tipo EBM – 110 Bandeirante, sendo esta o modelo de aeronave crítica. Apresenta sinalização horizontal.

A pista de táxi possui dimensões 35m x 7m e o pátio apresenta medidas de 60m x 40m. Não há balizamento noturno. Não existem edificações para o sistema terrestre nem para sistemas de apoio, como a seção contra incêndio, posto de abastecimento, nem sistemas de auxílio à navegação.

As operações aeronáuticas parecem ser desafiadoras para o equipamento. A proximidade do perímetro urbano, a ausência de serviços regulares e as restrições para expansão devem ser discutidas.

O aeroporto poderá ser uma alternativa para acesso rápido à região. Entretanto a estrutura do equipamento deve propiciar condições básicas para atrair investidores e empresas, desenvolvendo a região.

5.3.7 Irecê

Situado no oeste baiano, Irecê apresenta o 37º PIB do Estado e tem sua economia baseada em serviços, além de ser reconhecida pelo potencial agrícola. Integra a zona fisiográfica da Chapada Diamantina, abrangendo toda a área do polígono das secas.

Seu aeroporto dista 6 km da zona urbana da cidade, com acesso rodoviário pelas BA-433 e BA-432. Está em local pouco habitado com vias bem estruturadas.

Apesar de o relevo da região ser acidentado, o aeroporto encontra-se numa área plana, com uso do solo do seu entorno predominantemente rural. Com isso, há condições favoráveis para expansão de sua estrutura física, ampliando as facilidades aeroportuárias.

Ilustração 25 – AEROPORTO DE IRECÊ



FONTE: DERBA

Possui uma área patrimonial de 23 hectares, por onde se distribuem os sistemas aéreo (pista de pouso, taxiamento e pátio), terrestre (terminal de passageiros e estacionamento).

Inexistem sistemas de auxílio à navegação, seção contra incêndio e posto de abastecimento. Suas operações são do tipo VFR (visual).

Sua pista possui cabeceira com orientação do tipo 11-29 e dimensões 1.400m x 30m, revestida de asfalto. Possui uma capacidade para suportar aeronaves de até 5.700kg sendo a A6 o modelo de aeronave crítica, embora já tenha operado voos da ATR-72 e AMR-190.

Possui sinalização horizontal em bom estado, mas apresenta vegetação relativamente alta em seu entorno, ocultando as balizas de iluminação noturna. As luminárias possuem espaçamento de 60m, cada. Não há perigos aviários aparentes. Embora exista indicador de vento (biruta), o mesmo não está operacional.

A pista de taxiamento possui 75m de extensão por 20m de largura e une o pátio à pista próximo da cabeceira 11. Apresenta-se em bom estado de conservação. O pátio possui uma área de aproximadamente 5.900m² onde não há marcações de posições de estacionamento. Possui revestimento de asfalto em estado regular de conservação.

O terminal de passageiros possui uma área que mede cerca de 186 m². Está organizado em saguão, bar, banheiros, duas áreas para atendimento e uma sala. Encontra-se fora dos requisitos de segurança para embarque de passageiros da aviação regular.

O estacionamento de veículos possui uma área de 3.550m² e está pavimentado. Opera aviação geral e não há estrutura para movimentação de carga.

Ilustração 26 – TERMINAL DE PASSAGEIROS (SAGUÃO)



FONTE: Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia (2012)

Não há posto de abastecimento e as aeronaves são abastecidas por meio de caminhão cisterna da Oeste Aviação, quando necessário. Há ainda um galpão onde se abriga um gerador de energia, que não está operacional.

Por localizar distante do perímetro urbano, não foram evidenciados problemas ambientais. O aeroporto não possui licença para operação e não há área para armazenamento de resíduos sólidos. Em termos de infraestrutura o aeroporto é atendido pela rede publica de fornecimento de água, coleta de lixo e energia elétrica, pela COELBA.

Ressalte-se que, a cidade constitui sede de um dos Territórios de Identidade, exercendo influência sobre 20 municípios. Até 2015 o governo deverá realizar diversos investimentos para promover o desenvolvimento urbano e social da cidade por meio de projetos de inclusão social, abastecimento de água, obras de saneamento básico, entre outros. Com isso, a qualidade de vida deverá ser ampliada. Nesse contexto, os investimentos no aeroporto poderão resultar em alternativas de deslocamento rápido para toda a região de influência de Irecê, integrando o sertão as demais regiões da Bahia.

5.3.8 Itaberaba

Itaberaba localiza-se na região centro-leste da Bahia, do lado oeste de Feira de Santana, distando 283 km da capital. Consiste no município mais populoso do Território de Identidade Piemonte do Paraguaçu, do qual faz parte.

Fica próximo da região da chapada Diamantina e possui uma forte atuação no terceiro setor e na indústria. A agricultura também se destaca como atividade econômica importante, uma vez que o município é banhado pelo rio Paraguaçu, permitindo o desenvolvimento da fruticultura irrigada, com destaque para a produção de abacaxi.

A cidade apresenta destaque na produção da fruta, além de abrigar indústrias e organizar eventos ligados à cultura do abacaxi. Seu aeroporto está numa área rural, com acesso pela BA-488, situado a 10 km do centro urbano da cidade. Exercendo influência sobre as cidades de Ipirá, Iaçu e Milagres, opera aviação geral e é administrado pelo estado. Suas operações são do tipo VFR (visual).

Ilustração 27 – AEROPORTO DE ITABERABA



FONTE: DERBA

Possui área patrimonial de 20 hectares, por onde se construiu o sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio). Não há sistemas de apoio à navegação, nem sistemas complementares (seção contra incêndio, posto de abastecimento), nem sistema terrestre (terminal de passageiros), havendo, apenas, um estacionamento de veículos.

A pista possui orientação do tipo 14-32 e pavimento com PCN 8 F/C/Y/U, o que permite o tráfego de aviões do modelo EBM 120 sendo esta sua aeronave crítica. Seu estado de conservação é regular, com a ocorrência de afundamentos, fendas e desgastes ao logo da pista.

Ilustração 28 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA



FONTE: DERBA

A pista de taxiamento mede 50m de extensão por 20m de largura e apresenta esborcinamento e algumas fissuras ao longo da pista. Posso sinalização horizontal, porém não estrutura para balizamento noturno.

O pátio possui uma área de 4.800m² com uma posição de parada, apenas e também apresenta desgastes, com a ocorrência de afundamentos e fendas no seu pavimento.

Do lado terrestre existe apenas uma edificação, com equipamentos de apoio (gerador). O acesso do aeroporto é feito por via não duplicada, com uma faixa em cada sentido, apenas.

Ilustração 29 – ACESSO AO SÍTIO AEROPORTUÁRIO



FONTE: DERBA

Considerando que o aeroporto situa-se em zona rural, há possibilidade de expansão em todas as direções. Por outro lado, o equipamento necessita de condições básicas de infraestrutura (água, esgoto, coleta de lixo) e de sistema terrestre (terminal de passageiros). Ademais, a principal via de acesso deve ser revista, uma vez que a entrada em operação do aeroporto poderia acentuar o fluxo de veículos, obstruindo a via, que possui apenas uma faixa de circulação para cada sentido da via.

5.3.9 Jacobina

A cidade de Jacobina localiza-se no nordeste da Bahia e constitui um importante município turístico do polígono das secas, com atração de turistas que buscam roteiros de ecoturismo e

aventura. É o município mais populoso do Território de Identidade do qual faz parte, Piemonte da Diamantina. Possui um importante patrimônio histórico e cultural, sendo conhecida como cidade do ouro. Integra a zona turística da Chapada Norte.

Seu aeroporto encontra-se a 4 km do perímetro urbano, com acesso pela BR-324, estando numa área rural com poucas habitações. O trecho rodoviário de acesso encontra-se desgastado.

Dada à formação rochosa da região, alguns obstáculos naturais inibem as expansões do sítio. Possui área patrimonial de 39,96 hectares organizados em sistema aéreo (pista e pátio) e terrestre (terminal de passageiros). Não existem sistemas complementares, nem sistemas de apoio à navegação e hangares.

Ilustração 30 – AEROPORTO DE JACOBINA



FONTE: DERBA

Ilustração 31 – OBSTÁCULOS ÀS OPERAÇÕES DO SÍTIO



FONTE: DERBA

Sua pista mede 1.250m x 30m, revestida de asfalto, com cabeceira de orientação do tipo 14-32 e PCN 6. Apresenta vegetação em parte de uma das cabeceiras da pista, além de desgastes como fendas, ondulações, exsudações e emendas.

Há uma pequena pista de taxiamento que une o pátio à pista próximo da cabeceira 14. O pátio tem área de 5.600m² e também apresenta desgastes (fendas, ondulações). O terminal de passageiros possui área de 178m² e dispõe de um saguão, um balcão para atendimento, dois sanitários e quatro salas. Até janeiro de 2013 o aeroporto estava fechado.

As possibilidades de expansão do aeroporto são apenas na direção da cabeceira 14. É importante que o poder municipal exerça o controle de ocupação do solo de entorno do equipamento evitando ocupações que possam interferir numa futura atividade aeronáutica através deste aeroporto.

5.3.10 Jequié

Município mais populoso do território do Médio Rio de Contas (PPA 2012-2015), Jequié situa-se no sudeste baiano, distante aproximadamente 347 km de Salvador. Sua economia é baseada no setor de serviços, como pela diversidade agrícola (cacau, café, melancia, entre outros) e pecuária. Outro importante fator na economia do município concentra-se no setor mineral que, na cidade, é contemplado com a exploração de jazidas de granito, além de reservas de ferro, mármore e calcário.

A existência do Poliduto possibilitou a implantação de bases de renomadas empresas distribuidoras, tais como a Petrobrás, Esso, Shell, Ipiranga, entre outros. Ademais, a cidade possui um significativo grupo industrial, destacando-se os segmentos de gêneros alimentícios, calçados e confecções, formando o Centro Industrial de Jequiê. Atualmente representa o 15º PIB do Estado (PDAero Bahia).

Tanto o Centro Industrial como o aeroporto possuem acesso rodoviário pela BR-116, importante rodovia por onde escoam cargas de diversas regiões do país. O sítio aeroportuário está envolvido pelo crescimento urbano e localiza-se numa região de obstáculos naturais que prejudicam as atividades aeronáuticas.

Dispõe de serviços públicos de transporte rodoviário até o aeroporto, facilitando o acesso da população local. É administrado pelo DERBA e opera com aviação geral. Já foi atendido por aviação regular, ainda que não frequente.

Possui uma área patrimonial de 21 hectares com sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (terminal de passageiros, estacionamento) e um hangar. Suas operações ocorrem por VFR (visual).

Sua pista mede 1.280m de comprimento por 30m de largura, com revestimento de asfalto. Seu pavimento tem PCN 8, o que permite as operações de aeronaves do modelo EBM - 120 Brasília sendo esta sua aeronave crítica. Parte de uma faixa da pista está tomada por mato, dificultando a identificação dos limites e irregularidades dessa área.

Ilustração 32 – AEROPORTO DE JEQUIÉ



FONTE: DERBA

A pista possui dimensões 80m x 25m e está em mau estado de conservação, admitindo uma posição de estacionamento, apenas. Nele há dois postes de iluminação que não estão operacionais, assim como o balizamento noturno.

O terminal de passageiros possui área de 252m² com dois andares. NO primeiro piso há um saguão, três salas, lanchonete e dois sanitários. O segundo piso dispõe de um saguão, duas varandas, dois sanitários e duas salas.

Apesar de a estrutura estar em bom estado de conservação, para o atendimento da aviação regular, são necessários alguns ajustes para atender os requisitos de segurança de embarque. O estacionamento tem uma área de 7.500m².

Ilustração 33 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

O terminal já foi usado eventualmente, realizando ligações entre Jequiê e as cidades de Vitória da Conquista, Guanambi, Itabuna, Itapetinga, Maceió, Pampulha e a para a Fazenda Estrela do Sul, em Mato Grosso do Sul.

Não há instalações para movimentação de carga (PDAero Bahia, 2012). Há ainda um hangar que abriga uma aeronave do modelo Cessna.

Apesar das boas instalações do terminal de passageiros e de algumas dependências do aeroporto, o mesmo está envolvido pela cidade, com a proximidade de obstáculos naturais e não naturais (antenas, linhas de postes, residências) que inibem a expansão do aeroporto. Por outro lado, a expressividade industrial, mineral e comercial da cidade justifica a instalação de estruturas logísticas integradas.

O investimento no aeroporto poderia agregar valor aos processos produtivos das fábricas instaladas, elevando a velocidade de distribuição dos produtos.

Ressalte-se que uma importante rodovia passa pela cidade (BR-116), com fluxo de cargas significativo, de modo que poderia haver integração entre os modais rodoviário e aéreo, com a operação do aeroporto em Jequié.

Nessa perspectiva, alguns estudos como o do PAEBA (2001) e o do PDAero Bahia (2012) já sugerem a busca de um novo território na cidade, para construção do aeroporto que poderá alavancar, ainda mais, o desenvolvimento logístico-industrial da região.

5.3.11 Lençóis

Lençóis representa um dos principais destinos turísticos da Bahia, por ser a principal cidade da Chapada Diamantina com acesso ao Parque Nacional da Chapada. A cidade é tombada como patrimônio artístico e cultural por guardar casarões históricos da época áurea, além de ser conhecida como a capital do diamante, reunindo diversas belezas naturais.

Topograficamente, a região de Lençóis é acidentada, com serras, morros e cachoeiras. Seu aeroporto localiza-se na zona rural, no distrito de Tanquinho, a nordeste do Centro Administrativo da cidade.

Sua operação não é influenciada por obstáculos naturais que a cidade apresenta. O aeroporto tem acesso rápido pela BR-242 (2 km) e dista 25 km até a cidade de Lençóis.

Ilustração 34 – AEROPORTO DE LENÇÓIS



FONTE: DERBA

Apresenta uma área patrimonial de 114 hectares incluindo o sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (terminal de passageiros e estacionamento) e sistemas complementares (PAA, SECINC), além do sistema de auxilio à navegação (um NDB, um EPTA e uma estação meteorológica automática), inclusive, com registro e equipamentos para medição da velocidade do vento.

A pista de pouso e decolagem apresenta pequenos desgastes, com dimensões 2.080m x 7,5m, com revestimento de asfalto e orientação de cabeceira tipo 14-32. O pavimento tem PCN 44, o que permite operações de aeronaves de médio e grande porte, como os modelos da BOEING 737-700 e EMB- 120 Brasília, sendo a primeira a aeronave crítica.

A pista possui acostamento de 75m e áreas de segurança de extremidade da pista (RESA) em ambas as orientações (lado 14 e lado 32). Há sinalização vertical, horizontal e balizamento noturno, em boas condições de conservação.

A pista de taxiamento possui 180m de comprimento por 20m de largura, interligando o pátio à pista na proximidade da cabeceira 14. Há, ainda, uma faixa adicional para taxiamento, alargando a cabeceira da pista, permitindo que as aeronaves consigam realizar curva de 180º.

Também apresenta sinalização horizontal e balizamento noturno, com espaçamento de 30m entre as luminárias laterais. O pátio possui revestimento de concreto e possui dimensões de 150m x 80m com duas posições de parada.

O terminal de passageiros possui ampla área (1.100 m²), se comparado a outros aeroportos regionais da Bahia. Entre as instalações têm-se as salas de embarque e desembarque, restaurante, banheiros com fraldário, balcão de atendimento da empresa Trip, salas administrativas e um mezanino.

Dados da empresa Sinart revelam que o aeroporto tem capacidade para movimentar, em média, 10.000 usuários por ano, através das companhias Trip e Passaredo, com interligações entre Lençóis, Barreiras e Salvador, em voos semanais. O estacionamento possui uma área de 2.465m², conseguindo atender a demanda atual.

Ilustração 35 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros está equipado, ainda, com balcão de informações, sistema de comunicação visual, sistema de som e sistema de restituição de bagagem. Não há operações de carga.

Na Seção contra Incêndio são dispostos 33 profissionais, com instalações ao lado do terminal de passageiros. Os carros disponíveis são dos modelos AC III e AP II, além de um veículo AIF, para incêndios florestais.

Ilustração 36 – SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO



FONTE: DERBA

O posto de abastecimento possui instalações para distribuição de querosene e gasolina da aviação, feito pela Aeroprest, de Goiânia, utilizando-se dois tanques – um de 15.000 l da AvGas e outro de 37.500 l da JetFuel. Há controle de resíduos dos óleos.

Em termos de infraestrutura, o acesso rodoviário está em boas condições. O sítio aeroportuário é atendido pela rede pública de energia e pelo sistema de telefonia da cidade. Há ainda um galpão de utilidades, onde se guarda um gerador de energia.

Dados da Secretaria de Turismo da Bahia[26] revelam que o número de passageiros embarcados e desembarcados no aeroporto de Lençóis quase dobrou, entre os anos de 2009 e 2010. Comparando-se 2010 e 2011, o crescimento foi de 60%, o que demonstra o crescimento significativo do número de passageiros.

Além da vocação natural para o turismo a cidade deve estar equipada com profissionais e empresas capazes de fornecer todo o suporte ao visitante (estadia, alimentação, agenciamento), além de boas instalações urbanas e aeroportuárias.

Apesar de o aeroporto estar em bom estado de conservação, os recursos poderão ser destinados a ampliar a pista, permitindo que aeronaves de maior porte operem no terminal, como os da AIRBUS 320 e outros modelos da BOEING 737.

A prefeitura também deve atentar para as áreas de entorno de aeroporto, evitando instalações que prejudiquem a expansão futura do sítio.

5.3.12 Maraú

Maraú é um município litorâneo da região sul da Bahia. Possui 40 km de praias, piscinas, cachoeiras, ilhas e manguezais. Além do turismo de praia desperta o interesse para o turismo ecológico. Situa-se na zona da Costa do Dendê. Além dos atrativos turísticos a cidade é destaque na produção de gesso e na produção de banana e cacau.

Seu aeroporto está desativado e encontra-se em área rural, a 6 km do perímetro urbano, com acesso pela BR-030. Topograficamente está localizado numa área levemente ondulada, com alguns obstáculos naturais para as operações aeronáuticas.

Ilustração 37 – AEROPORTO DE MARAÚ



FONTE: PAEBA (2001)

[26] Observatório de Turismo da Bahia. Aeroportos (2013).

Seu território abriga uma pista de orientação 12-30 de terra, com dimensões de 600m de comprimento por 11m de largura com capacidade para movimentar aeronaves de até 5.000 kg.

Não há sistema de taxiamento, pátio, sistema terrestre, sistema de auxílio à navegação e nem estrutura de apoio.

Ilustração 38 – PISTA DE POUSO E ACESSO AO SÍTIO



FONTE: DERBA

5.3.13 Porto Seguro

Situado ao sul do Estado, Porto Seguro é visto como um dos mais importantes atrativos turísticos do Brasil, com fluxo de turistas nacionais e estrangeiros. Seu arcabouço histórico e seus atrativos naturais próprios da cidade e de seus distritos foram vitais para o crescimento e a visibilidade internacional conferida a Porto Seguro. Suas principais atividades econômicas concentram-se no setor de serviços.

Seu aeroporto é o segundo da Bahia e o quarto do Nordeste na movimentação de passageiros, uma das principais portas de entrada da cidade, e localiza-se dentro da cidade, com acesso pela BR-367 e BR-101. Possui uma área patrimonial de 86 hectares com estrutura de sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (terminal de passageiros, estacionamento), sistema de auxílio à navegação, sistemas complementares (PPA, SECINC), além de quatro hangares. As operações são do tipo VFR (visual). O gerenciamento é feito pela empresa Sinart.

Ilustração 39 - AEROPORTO DE PORTO SEGURO



FONTE: DERBA

A pista de pouso e decolagem apresenta 2.000m x 45m e acostamento de 7,5m. Com revestimento de asfalto tem PCN 55, o que permite operações de todas as aeronaves que operam no mercado atual (BOEING 737-700, AIRBUS A320, etc.).

Possui uma orientação do tipo 10-28, em bom estado de conservação. Na cabeceira 10 há uma área de segurança de extremidade (RESA) de pista com 30m de asfalto e outra área de 60m na cabeceira 28. Há sinalização horizontal e balizamento noturno.

A pista de táxi tem 135m de extensão e 22m de largura, com uma faixa de pista de 75m. O pátio para aviação regular apresenta uma área de 8.360m², com pavimento de concreto. Sua iluminação é realizada por seis postes com quatro refletores cada. O pátio para aviação geral possui cerca de 110m x 55m interligado à pista por uma pista de taxiamento de 95m x 20m.

Ilustração 40 – PISTA DE TÁXI E PÁTIO DA AVIAÇÃO REGULAR



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros está situado numa área de 3.172m², onde todas as instalações são estruturadas para o atendimento de voos regionais, nacionais e internacionais. As movimentações de carga são viabilizadas nos porões das aeronaves. Há um terminal de cargas da extinta VASP, que não está operante. O estacionamento de veículos possui área de 3.796m².

Ilustração 41 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia, 2012.

A Seção contra Incêndio conta com 11 profissionais em regime de revezamento, durante 24 por dia. Utilizam-se três veículos, sendo dois do modelo AC3 (um de três eixos e outro de dois eixos) e um AP2. O posto de abastecimento possui instalações de duas empresas, a Shell e a Petrobrás, totalizando 6 tanques com distribuição máxima de 748.000 litros feito através de 6 caminhões, sendo três por empresa.

Além das instalações da torre de controle e dos sistemas de auxílio à navegação (DTCEA, APP, NDB) existem quatro hangares, onde um deles abriga uma aeronave do tipo Cessna.

Em termos de infraestrutura, o aeroporto desfruta de área destinada ao armazenamento de resíduos sólidos, atendimento pela rede pública de coleta de lixo, água, telefonia fixa e energia elétrica, além de possui um gerador.

Dados da empresa SINART apontam que os investimentos que tem sido feitos no aeroporto destinam-se a aprimorar a segurança e a acessibilidade de informações aos usuários, com a implantação de equipamentos de raio-X, detectores de metais e sistemas de informação de voos.

A demanda crescente de passageiros exigirá investimentos para ampliação da pista que só poderão ser empreendidos se houver um controle efetivo da utilização do solo no entorno do aeroporto

5.3.14 Santa Maria de Vitória

Cidade com maior número habitantes do território da Bacia do Rio Corrente[27], Santa Maria da Vitória situa-se no extremo oeste baiano, distante aproximadamente 897 km de Salvador.

Seu aeroporto está a 2 km do núcleo urbano da cidade, com acesso pela BA-349. Possui área patrimonial de 25 hectares com sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio) e sistema terrestre.

Não há sistemas de apoio à navegação, nem sistemas complementares (SECINC, PAA). As operações são do tipo VFR (visual). Não há operações de aviação regular.

Ilustração 42 – AEROPORTO DE SANTA MARIA DA VITÓRIA



FONTE: DERBA

Sua pista mede 1.300m de comprimento por 30m de largura, com orientação do tipo 10-28, permitindo tráfego de aeronaves ATR-72 e AMR-190. A pista apresenta pequenos desgastes e afundamentos. Sua expansão está limitada na direção da cabeceira 28, na qual existem algumas edificações. Possui sinalização horizontal e balizamento noturno, com espaçamento de 60m entre as luminárias.

[27] Plano Plurianual 2012-2015 do Governo do Estado da Bahia.

A pista de taxiamento também apresenta necessidade de melhorias por conta de algumas emendas em seu pavimento. Tem dimensões 60m x 20m de asfalto. O pátio tem área total e 4.000m² e apresenta bom estado de conservação.

Ilustração 43 – PISTA, PÁTIO DE AERONAVES, PISTA DE TAXIAMENTO



FONTE: DERBA

Há um pequeno terminal de passageiros, numa área de 85m², que dispõe de balcão de atendimento e dois sanitários. Suas instalações consideram a acessibilidade para deficientes físicos. Não possui climatização.

5.3.15 Santo Antônio de Jesus

Santo Antônio de Jesus tem se afirmado como um elo central do recôncavo baiano, atraindo a população das cidades vizinhas por conta do acesso aos serviços de educação e saúde, além de ter se tornado um polo comercial e de serviços, corroborando com a formação de uma rede urbana.

Atualmente é o município mais populoso da região do recôncavo, com mais de 90.000 habitantes[28].

Dados da SEI/IBGE, apontam que de 2002 a 2008[29], a cidade vivenciou um crescimento do PIB de mais de 120%, além do crescimento, no mesmo período, do território de identidade no qual está inserido.

Atualmente é considerada a moderna capital do recôncavo com o crescimento do comércio e, consequentemente, do fluxo de mercadorias, exercendo influência sobre 12 outros municípios.

Diante da expectativa de crescimento e do fortalecimento das atividades comerciais na cidade, defende-se a construção de um aeroporto para atender a demanda de distribuição de mercadorias e tráfego de passageiros. Até então, a região dispõe de um pequeno aeródromo na cidade de Amargosa, cerca de 36 km de Santo Antônio de Jesus.

[28] Plano Plurianual 2012-2015 do Governo do Estado da Bahia.

[29] Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. Referenciais para a análise da dinâmica urbana do estado da Bahia 1998-2008: relatório II. Salvador: SEI, 2010. 122 p. Projeto Rede Urbana do Brasil e da América do Sul. Pesquisa Dinâmica Urbana dos Estados.

5.3.16 Sento Sé

Sento Sé está localizado às margens do Rio São Francisco, ao norte da Bahia, distando 770 km de Salvador. Sua economia é predominantemente baseada em serviços. Possui uma das maiores extensões territoriais do Estado, com grande exuberância de atrativos naturais (ilhas, praias, serras, cachoeiras), havendo a prática do turismo de praia, turismo ecológico, além do desenvolvimento de pesquisas e estudos, por abrigar o Parque Nacional Boqueirão da Onça. O aeroporto mais próximo localiza-se no Estado de Pernambuco (Petrolina).

Dispõe de um aeroporto próximo da área de urbana da cidade, ao lado da BA-210, no trecho Sobradinho - Sento Sé. O equipamento atende os municípios de Juazeiro, Remanso e Santa Rita de Cássia. Suas operações são do tipo VFR. Não opera aviação regular.

Do lado aéreo, o sítio tem piso de terra, com pista de 1.200m x 22m, pista de táxi de 50m x 15m e pátio de 85m x 60m com vegetação em seu entorno. A pista de pouso e decolagem possui PCN 10, permitindo operar aeronaves do modelo ATR-42.

Ilustração 44 – PISTA, TAXIAMENTO E PÁTIO DE AERONAVES



FONTE: DERBA

A pequena edificação do terminal de passageiros não é utilizada, com área de 30m². O estacionamento não é pavimentado. Como não está operante, o terminal não dispõe de infraestrutura básica de energia elétrica, água, esgoto e telefonia, nem estrutura para movimentação de cargas.

O aeroporto não possui posto de abastecimento, seção contra incêndio nem sistemas de apoio à navegação. As cercas no entorno do sítio está irregular e não padronizadas.

Diante do potencial turístico da região, a estruturação do aeroporto poderá incluir o destino nas rotas de turistas que visitam a Bahia. Segundo relatório do PDAero Bahia[30], por sua região ser objeto de prospecções minerais e de energia eólica, o aeródromo de Sento Sé deve ser preservado, de forma a propiciar acesso rápido a cidade. Sua distância da capital também justifica a implantação de rotas interligando a cidade.

Como o aeroporto está numa área de uso rural, há possibilidades de expansão, exceto na direção lateral esquerda, por conta de uma rodovia asfaltada e alguns obstáculos.

[30] Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia. Relatório 3 (2012).

5.3.17 Teixeira de Freitas

O município está situado na região sul da Bahia, a uma distância de 827 km da capital, próximo à divisa com o Espírito Santo, na região da Costa das Baleias. Além de Teixeira de Freitas, duas cidades que compõem a região turística dispõem de atrativos para a prática de mergulho e observação de baleias. Além disso, existe demanda para turismo de negócios, dispondo, a cidade, de uma considerável rede hoteleira, espaços para eventos, restaurantes, entre outros equipamentos.

Possui expressivo desempenho econômico marcado pela existência de um distrito industrial, à margem esquerda da BR-101, com indústrias de diversos setores como o alimentício, químico, minerais não metálicos, madeira e movelaria. O setor industrial representa 15% do PIB da cidade. Na agropecuária, o município destaca-se na produção de mamão, sendo um dos principais produtores do país. A maior fatia do PIB concentra-se no setor de serviços, representando cerca de 80% de tudo que é produzido em Teixeira de Freitas.

Seu aeroporto encontra-se em área rural, numa região de topografia plana, distando aproximadamente 2,5 km da parte urbana da cidade. Seu acesso ocorre pela BA-290. Possui área patrimonial de 91 hectares, havendo sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (TPS e estacionamento), sistemas complementares (edificação para SECINC, PAA), e duas outras instalações (um hangar e uma cobertura de aviação geral).

Não existem sistemas de auxílio à navegação. Suas operações são do tipo VFR (visual) para aviação geral. No sistema aéreo, a pista mede 1.460m x 30m de asfalto. Sua orientação é do tipo11-29, com pavimento de asfalto, cujo PCN 31 permite operações de aeronaves de modelos EMB195, ATR72 e AMR190.

A lista possui balizamento noturno e sinalização horizontal, dispondo, também, de áreas de segurança de extremidade de pista (RESA), sendo uma área de 65m próximo da cabeceira 11 e outra área de 60m da cabeceira 29. Apresenta pequenos desgastes (fendas e ondulações).

A pista de taxiamento possui dimensões homologadas de 95m de extensão por 20m de largura, dispondo de sinalização horizontal e balizamento noturno. O espaçamento entre as luminárias do balizamento é de 60m. Possui faixa preparada de 150m. O pátio tem área de 6.000m² com pavimento e sinalização em bom estado, sem marcação das posições para estacionar as aeronaves.

Ilustração 45 – AEROPORTO DE TEIXEIRA DE FREITAS



FONTE: DERBA

Ilustração 46 – PISTA, TAXIAMENTO E PÁTIO DE AERONAVES



FONTE: DERBA

O terminal de passageiros mede, aproximadamente, 260m², dispondo de um saguão, três balcões para atendimento, duas salas, dois banheiros, restaurante e duas varandas. Sua configuração atual não atende os requisitos de segurança da aviação regular para embarque de passageiros, sendo necessários alguns ajustes simples. A climatização é feita por ventilação mecânica. O estacionamento de veículos tem área de 1.025m² com capacidade para 25 unidades. Não há instalações para movimentação de carga.

Ilustração 47 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

Apesar de haver boas instalações da seção contra incêndio a mesma não está operacional. O posto de abastecimento tem fornecimento da Oeste Aviação com dois tanques de abastecimento, que é realizado por dois hidrantes localizados no pátio. Não há controle de resíduos dos óleos.

Em termos de infraestrutura, tem-se o fornecimento de energia feito pela COELBA, além da disponibilidade de um gerador. A água é de poço do local. Como as instalações do aeroporto estão distantes do perímetro urbano, não há problemas ambientais aparentes.

Estando em área rural, há possibilidades de expansão das facilidades aeroportuárias. Por outro lado, a vegetação nos setores norte e sul da pista, bem como a elevação de morro no oeste da pista constituem obstáculos às operações.

Considerando a conservação do equipamento como um todo, a oferta turística da Costa das Baleias que tem como porta de entrada a cidade de Teixeira de Freitas, além do potencial desenvolvimento industrial da cidade, o aeroporto poderá ser estratégico para o escoamento da produção, principalmente da cultura do mamão, que requer um transporte refrigerado e rápido, possibilitando, também, uma alternativa de transporte rápido interligando a capital à região sul do estado.

5.3.18 Vitória da Conquista

Vitória da Conquista situa-se no sul baiano, distando 527 km da capital. Representa o 7º PIB mais importante do Estado, concentrado no setor de serviços.

Destaca-se, também, o setor moveleiro, considerado o maior polo deste segmento no estado, e o setor da construção civil que tem alcançado um crescimento expressivo na cidade.

Vitória da Conquista abriga um centro industrial, às margens da BR-116, com empresas da metalurgia, do setor químico, borracha e plástico, indústrias alimentícias, de perfumaria, entre outras. A cidade também possui alguns atrativos naturais como a Reserva Florestal do Poço Escuro e o Parque da Serra de Piripiri.

Seu aeroporto está totalmente inserido no perímetro urbano, o que impossibilita sua expansão, numa área de 75 hectares com sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (TPS, estacionamento), sistemas de auxílio à navegação, PAA, SECINC e três hangares que abrigam algumas aeronaves locais. Seu acesso é rodoviário, com serviços de transporte público ofertados pela cidade até o aeroporto.

A pista possui 1.775m x 30m com cabeceira de orientação tipo 15-33. O pavimento tem PCN 10, permitindo aeronaves de modelo ATR-42 operarem no sítio. Possui duas áreas de segurança de extremidade da pista (RESA) de 75 em cada cabeceira.

Apresenta sinalização horizontal e balizamento noturno, com espaçamento de 60m entre as luminárias laterais.

A região apresenta alguns perigos aviários: proximidade de estação de esgoto, aterro sanitário, área de despejo de resíduos, abatedouro, entre outras fontes de atração de aves.

Ilustração 48 – AEROPORTO DE VITÓRIA DA CONQUISTA



FONTE: DERBA

A pista de taxiamento homologada em 200m de extensão e 14m de largura. Possui faixa preparada de 150m. Possui balizamento noturno com luminárias separadas por 30m de distância. O pavimento é revestido de asfalto. O pátio possui área de 8.220m² em asfalto, admitindo 3 posições de parada. Possui sinalização horizontal e iluminação, ambas em bom estado de conservação.

O terminal de passageiros possui área de 650m², dispondo de saguão, salas de embarque e desembarque, salas para duas companhias aéreas (Trip e Passaredo), balcão para locadora de veículos, restaurante, café, sala de administração e sala EPTA. Suas instalações atuais estão adequadas aos requisitos de segurança para aviação regular. Está equipado com detectores de metais e monitores informativos de voos. Oferta ligações entre Salvador e Vitória da Conquista. O estacionamento comporta, em média, 60 veículos.

Ilustração 49 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

A seção contra incêndio está equipada com caminhões do tipo AC III e AP II, com um efetivo de 40 bombeiros que fazem o atendimento do aeroporto e da cidade. O fornecimento no posto de abastecimento é feito pela Oeste Aviação com dois tanques, sendo um da AvGas e outro Jetfuel.

Em termos de infraestrutura é atendido pela rede pública de água, coleta de lixo. Dispõe também de equipamentos para tratamento de resíduos sólidos e líquidos. Possui serviços de telefonia fixa e energia elétrica, pela COELBA, além da disponibilidade de um gerador.

Apesar de o aeroporto contar com uma estrutura em bom estado de conservação, o fato de estar envolvido pela cidade impede que novos investimentos sejam feitos para ampliar a capacidade do terminal. Nesse contexto, considerando a expressividade econômica que o município apresenta, foi autorizada a licitação para construção de um novo aeroporto em Vitória da Conquista. O investimento será de R$ 60 milhões e as instalações permitirão a operação de aeronaves de grande porte . A área escolhida fica distante 8,5 km do centro da cidade.

O novo projeto contempla a implantação de um terminal de passageiros, terminal de cargas, e estruturação de acessos rodoviários. Dessa forma, o novo equipamento terá condições de suportar o crescimento da demanda, além de inserir o serviço de transporte de cargas, beneficiando o setor industrial da região, possibilitando, portanto, o desenvolvimento econômico regional. Enquanto as obras não forem concluídas as obras, o terminal antigo deve manter-se conservado, assegurando a continuidade e periodicidade dos serviços.

5.4 ANÁLISE DOS AEROPORTOS PRIORITÁRIOS DA BAHIA ADMINISTRADOS PELA INFRAERO

O trabalho de identificação da infraestrutura dos aeroportos baianos geridos pela INFRAERO deveu-se a fontes primárias, realizando-se entrevistas com aplicação de formulários estruturados junto aos gestores do aeroporto de Salvador, especialmente no tocante à coordenação de logística de carga.

Foram levantadas informações sobre a estrutura física e operacional dos terminais de passageiros e do terminal de cargas (Salvador), bem como informações econômicas e acessibilidade dos outros dois aeroportos administrados pela INFRAERO – Ilhéus e Paulo Afonso.

Quanto ao terminal de cargas de Salvador, a análise levou em conta a movimentação de cargas nos últimos três anos (2010-2012), o descritivo dos equipamentos que compõem o TECA, bem como uma análise de mercado – principais produtos exportados e importados, cidades atendidas pela exportação e importação e clientes do TECA.

5.4.1 Ilhéus

O município de Ilhéus está localizado no sul do Estado e representa um importante polo econômico, centrando-se na agricultura, com destaque para a produção de cacau, na indústria, em especial com polo de informática e no setor de serviços, com forte atividade turística, integrando a zona turística denominada Costa do Cacau. Tais ocorrências explicam o elevado potencial de polarização que Ilhéus exerce sobre o sul do estado.

Sobre a cidade repousam estruturas logísticas de apoio ao escoamento da produção de grãos, atendendo, especialmente, a exportação de produtos agrícolas do sul e do oeste baiano, por meio do Porto de Ilhéus. Por muitos anos, a cultura do cacau foi base de sustentação da economia do município, gerando, inclusive, contribuições do ponto de vista social, na integração da região com o restante do Estado.

A atividade turística passou a ser pauta prioritária no final da década de 80 e, desde então, ganhou enormes progressões, uma vez que a cidade abriga importantes monumentos históricos, paisagens, belas praias, além de nichos da Mata Atlântica.

A partir da década de 90, surgiu uma nova atividade empresarial na cidade, voltada para a indústria de produtos da tecnologia. O advento desse polo deveu-se à transferência de uma grande empresa do segmento de informática do Espírito Santo. Somada a uma serie de políticas públicas no fisco e em infraestrutura configuraram o Polo de Informática em Ilhéus, atraindo diversas empresas e investidores. Nesse sentido, a perspectiva é de ocorra uma utilização do transporte aéreo para o recebimento de mercadorias importadas, com a disponibilidade de áreas de alfândega. No entanto, como o município dista mais de 400 km da capital, encarecendo o custo das operações e elevando o tempo de processamento das cargas, o aeroporto disponível na cidade poderia atuar como suporte ao polo industrial de informática, entre outras atividades.

O aeroporto foi construído na década de 40, servindo de apoio a bases militares. A responsabilidade de administração da INFRAERO passou a ocorrer a partir de 1981, que passou a realizar obras para ampliar o aeroporto que vem apresentando crescente em termos

de passageiros. Opera, em média, oito voos diários, além de voos da aviação geral, constituindo a principal porta de entrada de turistas para praias do sul da Bahia[31].

Dispõe de uma área patrimonial de 750.573m², organizado em sistema aéreo (pista, pátio e taxiamento), sistema terrestre (TPS e estacionamento de veículos), sistemas de apoio (galpão de utilidades, estação de tratamento de esgoto, SECINC, PAA), além de alguns hangares. Apesar de a estrutura estar em pleno funcionamento, com voos regulares, o aeroporto não pode ser projetado para expansão, uma vez que se encontra completamente envolvido pela malha urbana, além de estar circundado por atrativos naturais (praias e o Rio Cachoeira) que podem constituir obstáculos para as operações.

Ilustração 50 – AEROPORTO DE ILHÉUS



FONTE: INFRAERO.

No sistema aéreo, sua pista é de 1.576m de extensão por 45m de largura, com orientação do tipo 11-29. O pátio de aeronaves área de 10.999m², o que comporta um estacionamento para três posições de aeronaves. No pavimento da pista existem algumas emendas e fendas. No pátio observam-se fissuras lineares e pequenos desgastes.

Ilustração 51 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA PISTA E DO PÁTIO DE AERONAVES



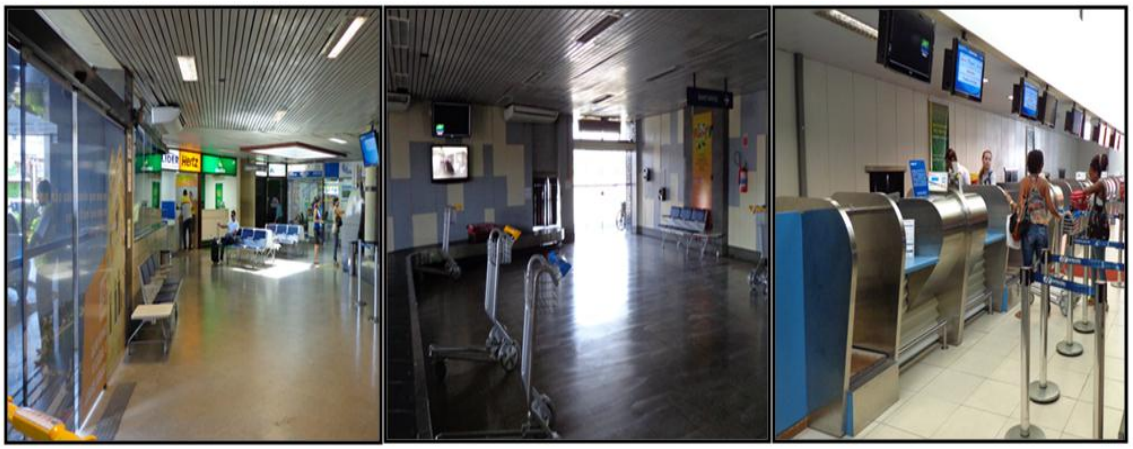
FONTE: DERBA

[31] INFRAERO – Aeroportos. Disponível em: http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/bahia/aeroporto-de-ilheus.html

O terminal de passageiros é climatizado e está numa área de 3.400m² com balcões de atendimento de *check in*, saguão, sala de embarque, desembarque, balcões de atendimento de locadoras de veículos, estabelecimentos comerciais, elevadores, monitores informativos dos voos, sistema de sonorização e sanitários.

O estacionamento comporta 73 veículos.

Ilustração 52- TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

O terminal conta com gerador de energia, instalado no galpão de utilidades. Há uma estação de tratamento de esgoto e instalações de equipamentos para tratamento de resíduos sólidos e líquidos.

Diante do potencial industrial, agrícola e turístico do município, com influência econômica sobre a região sul do estado, potencializando a geração de emprego e auxiliando na integração com o território nacional, a disponibilidade de um aeroporto mostra-se totalmente necessária para Ilhéus.

Contudo, diante dos obstáculos já mencionados, resumidos na impossibilidade de expansão de sua área, a cidade receberá um novo sítio aeroportuário, compatível com modelos de aeroporto de grande porte e condizente com as previsões de demanda.

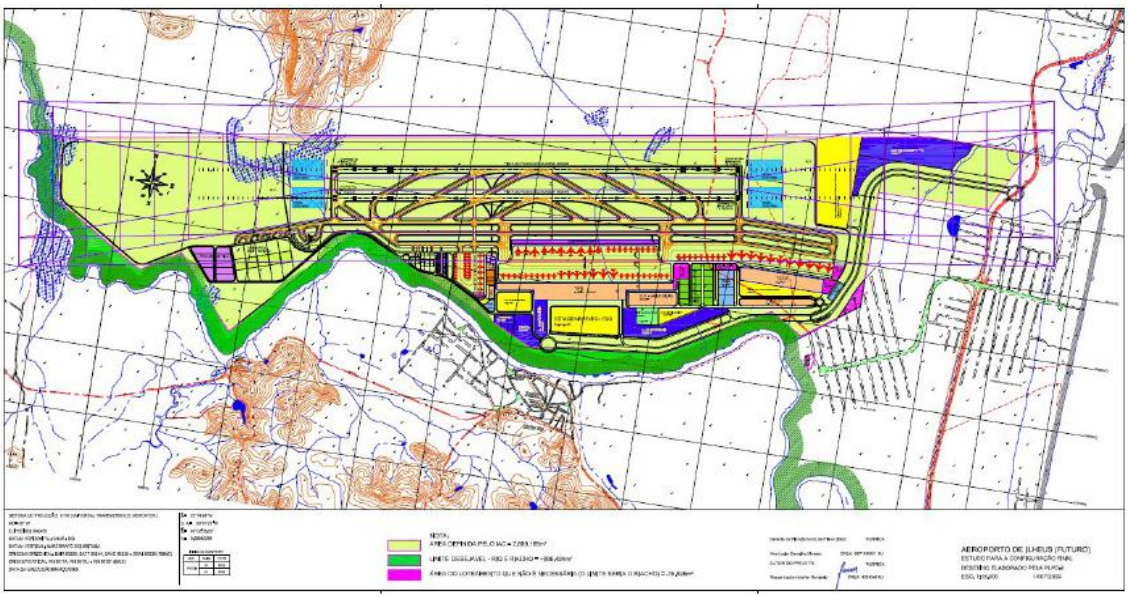
Os investimentos do novo projeto são de, aproximadamente, 250 milhões.

O projeto do novo aeroporto contempla[32]:

- Atendimento de aeronaves da BOEING 767/300 e operações do tipo IFR;
- Pista com dimensões de 3.000m x 45m;
- Ampliação o plano básico de Zona de Proteção de Aeródromo;
- Reserva de área de, pelo menos, 900 metros de cada cabeceira para implantação de auxílios à navegação aérea;
- Terminal de cargas alfandegado com galpões industriais, para funcionar como operador aeroportuário.

[32] INFRAERO (2010). Novo Aeroporto de Ilhéus: Caracterização do empreendimento. Disponível em: http://www.meioambiente.ba.gov.br/cepram/apresentacao_ilheus.pdf.

Ilustração 53 – PROJETO DE NOVO SÍTIO AEROPORTUÁRIO EM ILHÉUS



FONTE: INFRAERO

5.4.2 Paulo Afonso

A localidade de Paulo Afonso é conhecida pelo seu potencial hidrelétrico, tendo se emancipado em 1958. Localiza-se na região nordeste da Bahia, limitando-se a leste com os Estados de Alagoas e Sergipe, a sul com os municípios de Santa Brígida e Jeremoabo, a oeste com Rodelas e ao norte com o município de Glória, de onde foi desmembrado.

Apesar de estar numa área do semiárido nordestino, com elevados índices de pobreza na região de entorno, Paulo Afonso dispõe de atrativos para a prática do turismo de aventura, passeios fluviais e no desenvolvimento da pesca e piscicultura, o que justifica a necessidade e atenção de serviços e equipamentos de turismo.

As receitas municipais provêm, especialmente, da produção de energia elétrica, pecuária, avicultura, apicultura e da atividade industrial.

Sua população é composta, em boa parte, por pessoas de vários estados do país que se deslocaram para trabalhar na companhia Chesf. O aeroporto da cidade tem uma importância estratégia, no apoio ao complexo hidrelétrico.

O aeroporto de Paulo Afonso também atende municípios de outros estados, como Delmiro Gouveia (AL), Petrolândia (PE) e Canindé de São Francisco (SE), por estar em zona limítrofe com outros estados. Sua operação principal é o atendimento da aviação geral, não havendo tráfego regular.

O aeroporto está situado numa área patrimonial de 1.466.769m² distribuídos em sistema aéreo (pista, pátio e taxiamento), sistema terrestre (TPS, estacionamento), sistemas de auxílio à navegação, sistemas complementares (SESCINC, PAA) e alguns hangares.

Ilustração 54 – AEROPORTO DE PAULO AFONSO



FONTE: DERBA

No lado aéreo, a pista possui dimensões de 1.800m x 45m, com orientação do tipo 14-32. O pátio com área de 12.047m², comportando 15 posições de aeronaves. A pista apresenta sinalização horizontal e balizamento noturno, mas seu revestimento está com algumas emendas e exsudações. A pista de taxiamento também apresenta desgastes.

O terminal de passageiros esta numa área de 1.610m² e dispõe de balcões de atendimento para *check in*, saguão, sala de embarque, sala de desembarque, lanchonete, sinalização da INFRAERO, sistema de sonorização e sanitários. O terminal é climatizado e considera a acessibilidade de deficientes físicos, dispondo de rampas e cadeiras de roda. Há ainda uma central de utilidades, onde se abriga um gerador de energia. No posto de abastecimento as instalações são da San Francisco Aviation.

Ilustração 55 – TERMINAL DE PASSAGEIROS



FONTE: DERBA

Em linhas gerais, o aeroporto apresenta-se em bom estado de conservação e pode ter seu potencial ampliado, caso ocorra uma promoção do turismo de aventura da região, permitindo a oferta regular de voos. O crescimento da piscicultura e o desenvolvimento agroindustrial podem integrar interesses econômicos e sociais, o que acarreta numa maior demanda por serviços logísticos, facilitados pela existência do aeroporto de Paulo Afonso.

Contudo, a intervenção neste aeroporto depende de relações estratégias e harmônicas entre os governos estadual e federal na busca de soluções para incrementar a movimentação de pessoas no município.

5.4.3 Aeroporto Internacional de Salvador

Como já comentado, o aeroporto da capital baiana conjuga elevada participação na movimentação de passageiros, sendo uma das principais portas de entrada para o nordeste brasileiro, complementado pelo aeroporto de Porto Seguro, segundo do Estado, que foi elevado à categoria de aeroporto internacional.

O Aeroporto Internacional Dois de Julho dispõe de diversos voos nacionais e internacionais regulares por semana, atendendo a uma média diária de 19 mil passageiros com, aproximadamente, 240 pousos e decolagens, respondendo, assim, por mais de 30% na movimentação de passageiros do nordeste[33].

Situa-se numa área de 7 milhões m², possui uma pista principal de 3.005m x 45m e uma pista secundária de 1.520m x 45. A pista de táxi possui 3.000m. Em 2010, sua operação já se encontrava acima da capacidade. Projetou-se uma movimentação de 6 milhões de passageiros, em 2009, tendo transportado mais de 7 milhões de turistas.

Nesse sentido, alguns recursos são destinados à ampliação da estrutura do equipamento, atrelados à necessidade de modernização e mobilidade para a Copa do Mundo de 2014, entre outros eventos.

Os investimentos anunciados contemplam a construção de uma nova torre de controle, ampliação e reforma dos pátios de aeronaves, a modernização, no TPS, do sistema de esteiras de bagagens e das pontes de embarque.

O número de balcões de *check in* será ampliado de 60 para 82 unidades, com modernização do sistema eletrônico. O pátio I terá revestimento de concreto, o que aumentará a capacidade no recebimento de voos de maior porte.

No pátio III, estão projetadas mais três posições de estacionamento de aeronaves. Os recursos estão orçados em 100 milhões e as obras devem ser concluídas até o final de 2013[34].

É oportuno ressaltar que, para elevar a capacidade do aeroporto, deve-se levar em conta as dimensões da pista principal de pouso e decolagem que, no caso de Salvador, se ampliada, poderá receber aeronaves de maior porte, beneficiando, inclusive, o atendimento para voos de cargas.

Contudo, há um fator limitante para a ampliação das pistas: o aeroporto faz fronteira com a importante Área de Proteção Ambiental do Abaeté que compreende o Parque das Dunas, com 6 milhões de metros quadrados, e que reúne uma diversidade de fauna e flora, além de lagoas e dunas naturais.

Nesse contexto, a localização do aeroporto em área limítrofe à zona ambiental impede sua expansão.

---

[33] http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/bahia/aeroporto-internacional-de-salvador.html

[34] SECOPA Bahia. Projetos prioritários. Disponível em: http://www.secopa.ba.gov.br/projetos/aeroporto-internacional-de-salvador. Acesso: Julho/2013.

Entretanto, os benefícios gerados com a reforma e adequação do aeroporto permitirão o recebimento de grandes eventos e implicam na geração de emprego e renda, deixando, assim, um legado importante para a população baiana.

5.4.4 Terminal de Cargas (TECA) do Aeroporto de Salvador

A movimentação principal de negócios de carga aérea é empreendida pelo Terminal de Cargas (TECA), administrado pela INFRAERO. O TECA de Salvador integra uma rede de 34 terminais brasileiros, efetivados com investimentos baseados em tecnologia da informação e controle, equipamentos modernos de manuseio de carga e efetiva participação profissional.

A Rede tem como política o desenvolvimento e a ampliação das atividades comerciais e de logística de carga, focando nas necessidades dos clientes, ou seja, com visão totalmente orientada para o mercado, além de se tornar suporte financeiro essencial ao desenvolvimento dos aeroportos que administra.

De forma geral, são prestados os serviços de armazenagem e movimentação da carga importada, exportada e de mercadorias que circulam nacionalmente.

5.4.4.1 Infraestrutura Física e Operacional

A configuração atual do TECA foi inaugurada no ano 2000, dispondo de uma área total de 12.020m², sendo 5.715m² de área construída, o que permite ao equipamento uma capacidade de movimentar 1.122 toneladas.

A estrutura do complexo de terminais está organizada em dois grandes componentes:

- Terminal internacional: área de importação, área de exportação, áreas de apoio operacional, plataformas e áreas externas;
- Terminal de cargas nacional.

Quadro 11 - INFRAESTRUTURA FÍSICA TECA – SALVADOR

COMPLEXO DE TERMINAIS	
Descrição	**m²**
Área total dos lotes	12.020
Área construída	5.715,80
TERMINAL NACIONAL	
Descrição	**m²**
Área total	2.800
Área construída	730,8
TERMINAL INTERNACIONAL	
Importação	
Descrição	**m²**
Lado terrestre	2.540
Área de armazenagem	1.150
Câmaras frigoríficas	117,98
Cargas perigosas	117,98
Recebimento de importação	326,3
Área de conferência	269,69
Corredor de liberação de importação	145,25
Cargas em trânsito	223,7
Perdimento *	112
Lado ar	823,71
EXPORTAÇÃO	
Descrição	**m²**
Lado terrestre (área de armazenagem)	888,45
Lado AR	312,29
ÁREAS COMPLEMENTARES	
Áreas de apoio operacional (térreo)	140,51
Plataforma (docas)	218,92
Área externa (estacionamento)	2.232,25

FONTE: INFRAERO.
*Considera-se perdimento as cargas armazenadas por mais de 90 dias, sem registro de documento liberatório e também quando a entrega não é realizada em 60 dias, mesmo com o registro de documento liberatório.

Além das instalações operacionais, acima citadas, o sistema terrestre do TECA abriga alguns escritórios de fiscalização dos chamados órgãos anuentes: Receita Federal, ANVISA, Vigilância Agropecuária, Polícia Federal, IBAMA, entre outros. Eles são responsáveis por averiguar os procedimentos de cargas, visando à segurança e o atendimento à legislação para embarque e desembarque de mercadorias.

No sistema aéreo, a pista possui dimensões 3.000m de comprimento por 45m de largura. Utiliza-se, também, a pista auxiliar de 1.520m x 45m. Essa configuração permite operações de aeronaves dos seguintes modelos:

- Operações mistas (passageiros e cargas): AIRBUS 318 à A330, BOEING 737/200 a B767; MK28, EMBRAER 190 a E-195 e ATR-72;

- Aeronaves cargueiras: A330, A767, B737, B747, MD11, AN-124.

Considerando que cada terminal administrado pela rede dispõe de equipamentos e facilidades condizentes com as necessidades regionais e levando em conta a demanda de cada aeroporto, o TECA de Salvador está equipado com as seguintes facilidades: aparelhos raio X, câmaras frigoríficas, docas com plataformas niveladoras, *dollys* com capacidade para até 15 toneladas, empilhadeiras, medidores de radiação, *racks* fixos e móveis, transpaleteiras elétricas e manuais, tratores rebocadores e varredouras.

Para o gerenciamento adequado das operações e dos equipamentos utiliza-se o sistema TECAplus, desenvolvido para gerenciar o curso da logística de carga dentro dos terminais. Os volumes armazenados (importação, exportação, carga nacional) recebem uma etiqueta adesiva contendo código de barras onde constam suas principais informações.

Com essa ferramenta o fluxo de cargas tornou-se automatizado, com atualização periódica do endereçamento das mercadorias, conferindo agilidade à localização das cargas. Ademais, o sistema auxilia na redução do tempo de espera para recebimento de carga e reduz a possibilidade de perdas e danos dentro dos terminais.

Visando o alinhamento das informações do sistema, o TECA realiza, periodicamente, o inventário automático, por meio de coletores de código de barras, que permitem o descarregamento dos dados no TECAplus, para fins de correção entre a localização da cargas e as informações no sistema.

No que concerne ao acompanhamento das cargas, pelos clientes cadastrados, utiliza-se o Sistema de Carga Aérea On Line, ferramenta que permite acesso às informações das cargas armazenadas nos terminais, possibilitando o monitoramento, em tempo real, do percurso da mercadoria, desde sua chegada ao TECA até o momento da sua efetiva liberação.

O sistema está disponível via web, 24 horas por dia, para os clientes que possuem cadastro. O sistema proporciona serviços adicionais como, por exemplo, a solicitação de armazenamento especial, antecipação de vistoria da carga, registro fotográfico no momento da pesagem.

Apesar de o sistema estar disponível pela internet e de o recebimento de cargas (importação, cargas de voos nacionais) ocorrer em todos os horários, de acordo com os voos, além de haver plantões fiscais 24 horas, algumas operações possuem horários mais restritos, como o atendimento ao público da Receita Federal (09:00 às 16:30), atendimento ANVISA (08:00 às 17:00) e para a entrega de cargas para embarque nacional ou exportação (08:00 às 18:00).

Considerando o funcionamento sistemático do TECA, as empresas devem programar-se quanto às operações de entrega de cargas, no sentido de minimizar o tempo de desembaraço, atentando, ainda, para a programação de voos, reduzindo o tempo de armazenamento. A INFRAERO cobra por períodos de armazenamento de cargas em espera. Nesse sentido, a informação sobre horários de funcionamento do TECA contribuem para o planejamento logístico (processamento de pedidos, transporte até o aeroporto, produção, armazenamento) e financeiro das empresas clientes, sendo, portanto, de suma importância o seu conhecimento.

É importante também, visualizar a sistemática de funcionamento das operações essenciais do TECA: cargas nacionais, exportação e importação.

Cargas Nacionais

Com procedimentos mais simplificados, a distribuição e o recebimento de cargas nacionais ocorrem nas instalações do lado terrestre do TECA que compartilha, por meio de contrato de concessão de uso da área. As companhias aéreas se instalam nas proximidades e são responsáveis pelo manuseio e pela etiquetagem da carga, o que pode ser feito diretamente pela empresa, ou mediante locação de equipamentos e serviços da INFRAERO. As companhias aéreas mantêm preposto em todas as fases de recebimento, armazenamento e entrega das cargas, atuando como representante para INFRAERO, para órgãos públicos e para os clientes.

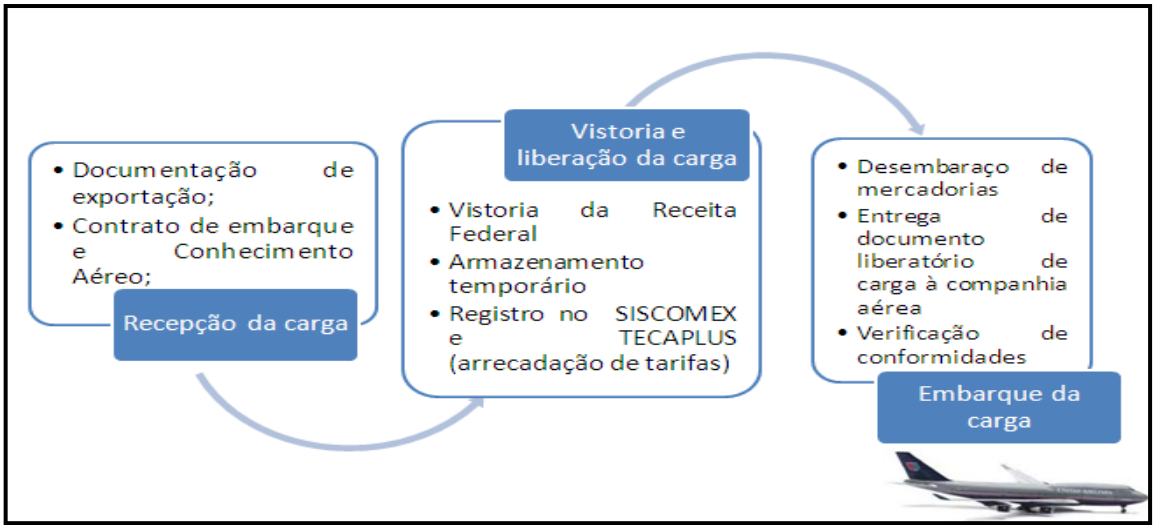
Exportação

O processo inicia quando o exportador solicita no Siscomex o Documento de Exportação (DDE ou DSE), emite nota fiscal e obtém o contrato de embarque (AWB/HAWB) com Companhia Aérea. A recepção da carga no TECA é feita mediante a entrega do Conhecimento Aéreo (AWB/HAWB) pelo Exportador, seu representante ou por transportador. Efetuada a conferência documental, a carga é recebida para verificação física de quantidade, peso e possíveis avarias.

Os dados verificados no recebimento da carga são inseridos no Sistema Tecaplus que emite o documento de arrecadação das tarifas. Nessa etapa também é registrada a presença da carga no Siscomex. Ao cadastrar no Tecaplus, serão emitidas etiquetas adesivas de código de barras que dão identificação aos lotes da carga.

Após a recepção, as cargas são encaminhadas para armazenamento, de acordo com as peculiaridades de cada produto, podendo-se utilizar *racks*, estantes, câmaras frigoríficas, etc. O exportador ou despachante apresenta a documentação à Receita Federal que o analisa e vistoria as mercadorias, por amostra.

Ilustração 56– PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO



FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO.

Após a fiscalização da Receita Federal, as cargas são liberadas no Siscomex. De acordo com a natureza das mercadorias, pode existir fiscalização de outros órgãos, como ANVISA, VIGIAGRO, IBAMA, Polícia Federal, etc.

Em seguida, as cargas são desembaraçadas, e o documento liberatório é entregue à companhia aérea, que emitirá o documento de Manifesto da Carga. Verificada a conformidade nos procedimentos, o responsável pela exportação autoriza a saída da carga, através da empresa aérea que efetuará o carregamento e o embarque da carga à aeronave que efetuará o voo.

Importação

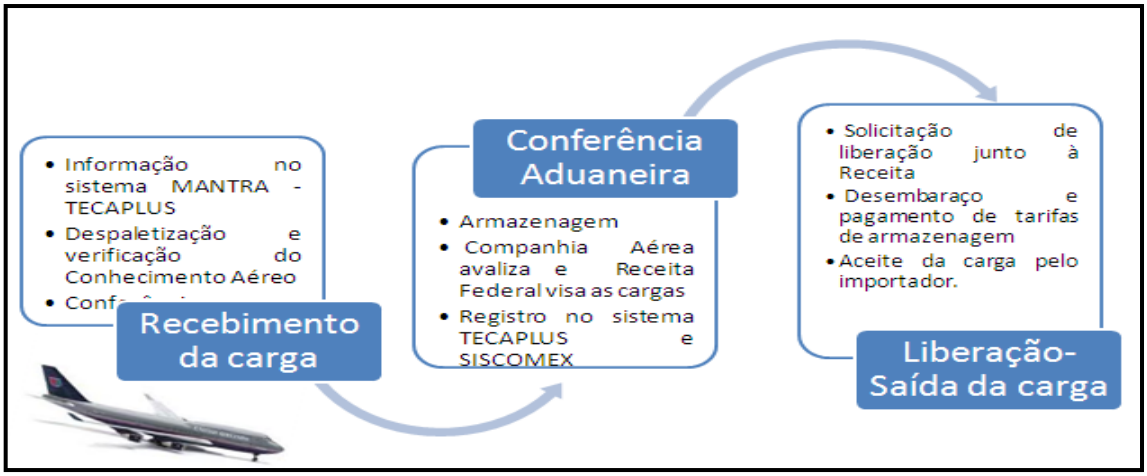
O procedimento de importação inicia ainda na origem da carga, quando a companhia aérea informa no sistema Mantra (Receita Federal) todas as cargas provenientes no voo. No recebimento da carga e do voo, as informações do Mantra são transferidas para o Tecaplus. Além do modal aéreo, as cargas podem chegar ao TECA através do modal rodoviário, procedentes de portos marítimos ou de outros aeroportos.

As cargas são despaletizadas e vistoriadas (Conhecimento Aéreo, peso, quantidade, embalagem, natureza da carga, etc.) verificando se estão de acordo com as informadas do sistema, prestadas pela companhia aérea. Os materiais são despaletizados e separados na presença do representante do transportador aéreo.

As cargas de natureza perecível, carga viva, medicamentos possuem recebimento prioritário. São utilizados equipamentos de superfície rolante, durante as despaletizaçao, para auxiliar o manuseio do material.

Em seguida, as informações das cargas recebidas são registradas no SISCOMEX e atualizadas no TECAPLUS. Os dados são validados pelas companhias aéreas. Esta ação é conhecida como "avalizar as informações de recebimento/armazenamento". A Receita Federal visa as informações e, em seguida, as mercadorias são encaminhadas para armazenamento.

Figura 57 – PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO



FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO

Depois de cadastradas, são emitidas no Tecaplus etiquetas adesivas de código de barras que identificam todas as cargas, que são direcionadas para setores de armazenagem, conforme seu peso, dimensões, natureza, embalagem, etc.

A carga armazenada permanece à disposição da Receita Federal até a solicitação de desembaraço pelo Importador ou Despachante. Após emitir o documento liberatório e pagar os tributos devidos na importação, o interessado solicita o processo de desembaraço aduaneiro.

A conferência aduaneira é o ato de verificação pela Receita Federal do documento liberatório. Nessa etapa do processo de liberação, será feita a verificação documental e a vistoria física da carga na presença do Importador ou seu representante legal e da INFRAERO. Conforme as mercadorias importadas, outros Órgãos poderão ser intervenientes na liberação da carga (ANVISA, VIGIAGRO, Polícia Federal, IBAMA, etc.).

Após obter a liberação junto à Receita Federal, o Importador ou seu representante solicita ao TECA a entrega da carga. Para isso ele deve apresentar documento liberatório, nota fiscal, comprovante de pagamento ou exoneração do ICMS. O depositário, através de consulta no Siscomex, irá certificar-se da autorização de entrega.

Confirmado o desembaraço, serão cobradas as Tarifas de Armazenagem e de Capatazia, referentes ao período de permanência da carga no TECA. Registrado o pagamento das tarifas, o Importador dirige-se à área de liberação. Tendo em mãos o Recibo de entrega, o interessado solicitará a entrega da carga que será feita pelo encarregado do TECA.

Após o aceite da carga pelo Importador, os volumes seguirão para o carregamento. Após a entrega, é feito o carregamento em veículo indicado pelo Importador ou Despachante. A saída da carga é registrada nos sistemas Mantra e Tecaplus.

Verifica-se a burocracia nos processos de transporte de cargas, sobretudo quando se trata de procedimentos internacionais. Uma vantagem que poderá ser conferida aos terminais, não somente ao aeroporto de Salvador como também aos regionais que efetuarem operações de carga, reside no recebimento de produtos de outros modais, por conta da disponibilidade de órgãos anuentes nas dependências dos aeroportos, o que poderá ser uma oportunidade de incremento de serviços, conferido aos aeroportos.

5.4.4.2 Movimentação de cargas

O TECA de Salvador registra um desempenho respeitável, se comparado aos TECAs da Região Nordeste. Sua movimentação lhe conferiu, por três anos consecutivos (2010 à 2012), o primeiro lugar no ranking do peso total transportado na importação e exportação pelos terminais nordestinos.

Contudo, quando se analisa o volume de cargas domésticas, o TECA de Salvador fica abaixo de Recife e Fortaleza, entre os anos de 2011 e 2012.

Considerando a totalidade dos serviços executados (exportação, importação e carga doméstica), o Terminal de Salvador registra uma movimentação de 15.522 toneladas em 2012 e 15.314 toneladas em 2011, mantendo-se em terceiro colocado no ranking do Nordeste.

Quadro 12 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA REDE TECA (2011) – REGIÃO NORDESTE

TECAS	Dependência	Import.*	Rank.	Export.*	Rank.	Carga Nac.*	Rank.	Total	Rank.
SBRF	Recife - PE	2.413	2	4.102	2	31.532	1	38.047	1
SBFZ	Fortaleza - CE	1.193	3	2.781	3	14.763	2	18.736	2
SBSV	Salvador - BA	3.731	1	5.240	1	6.343	3	15.314	3
SBNT	Natal - RN	209	6	1.397	5	2.292	4	3.898	4
SBPL	Petrolina - PE	0	-	2.346	4	0	-	2.346	5
SBJP	João Pessoa -PB	60	8	0	-	1.193	5	1.253	6
SBTE	Teresina - PI	470	4	0	-	0	-	470	7
SBSL	São Luís - MA	311	5	17	6	0	-	328	8
SBMO	Maceió - AL	85	7	2	7	0	-	87	9
SBAR	Aracajú - SE	2	9	0	-	0	-	2	10

FONTE: INFRAERO.
*valores em toneladas

Quadro 13 – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA REDE TECA (2012) – REGIÃO NORDESTE

TECAS	Dependência	Import.*	Rank.	Export.*	Rank.	Carga Nac.*	Rank.	Total	Rank.
SBRF	Recife - PE	2.803	2	2.248	4	34.003	1	39.054	1
SBFZ	Fortaleza - CE	1.231	3	2.619	3	16.117	2	19.967	2
SBSV	Salvador - BA	4.166	1	4.607	1	6.749	3	15.522	3
SBNT	Natal - RN	184	5	1.598	5	3.255	4	5.037	4
SBPL	Petrolina - PE	0	-	3.124	2	0	-	3.124	5
SBJP	João Pessoa -PB	793	4	0	-	1.606	5	2.399	6
SBTE	Teresina - PI	167	6	0	-	0	-	167	7
SBSL	São Luis - MA	114	7	17	6	0	-	131	8
SBMO	Maceió - AL	27	8	2	7	0	-	29	9
SBAR	Aracajú - SE	3	9	0	-	0	-	3	10

FONTE: INFRAERO.
*valores em toneladas

Verifica-se o baixo desempenho de Fortaleza e Recife na importação, se comparados a Salvador. A carga movimentada nos dois referidos aeroportos, em 2011 e 2012, totaliza um valor inferior ao desempenho praticado pelo TECA em Salvador.

Constata-se, também, que a carga doméstica transportada de Salvador em 2012 representa apenas 19% do total realizado pelo TECA de Recife no mesmo ano base.

Embora a movimentação da importação no TECA seja mais expressiva que os dois outros maiores aeroportos do Nordeste, quando observa-se o histórico de Salvador verifica-se que o ano de 2013 iniciou com desempenhos inferiores, se comparado a 2012, permanecendo com variação negativa durante todo o primeiro trimestre.

Em abril de 2013 o desempenho foi de quase 45% inferior ao mesmo mês de 2012, numa queda sucessiva no recebimento de cargas da importação.

Quadro 14 – DESEMPENHO NA IMPORTAÇÃO 2010-2013*

Período	2010	2011	VAR 11/10	2012	VAR 12/11	2013	VAR 13/12
Janeiro	230.451,50	264.284,90	14,68%	315.976,20	19,56%	300.542,60	-4,88%
Fevereiro	230.447,50	258.092,40	12,00%	340.818,40	32,05%	275.019,40	-19,31%
Março	290.019,80	292.810,70	0,96%	473.922,70	61,85%	371.686,20	-21,57%
Abril	308.114,50	327.376,50	6,25%	527.322,60	61,08%	292.767	-44,48%
Maio	337.205,40	389.997,50	15,66%	314.231,50	-19,43%		
Junho	225.189,10	296.032,90	31,46%	295.618,10	-0,14%		
Julho	307.590,50	299.091,60	-2,76%	356.049,80	19,04%		
Agosto	322.929,50	382.577,10	18,47%	268.014,20	-29,95%		
Setembro	323.846,10	342.700,10	5,82%	288.328,90	-15,87%		
Outubro	334.491,60	331.529,50	-0,89%	340.984,80	2,85%		
Novembro	404.620,40	262.243,70	-35,19%	313.224,10	19,44%		
Dezembro	299.782,60	283.920,40	-5,29%	331.140,50	16,63%		
TOTAL	3.614.688,50	3.730.657,30		4.165.631,80		1.240.015,20	

FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO
*Dados em quilogramas

Quadro 15 – DESEMPENHO NA EXPORTAÇÃO 2010-2013*

Período	2010	2011	VAR 11/10	2012	VAR 12/11	2013	VAR 13/12
Janeiro	334.060,50	353.221,10	5,74%	268.516,70	-23,98%	392.960,90	46%
Fevereiro	477.839,00	273.060,50	-42,86%	449.994,30	64,80%	323.616,90	-28%
Março	618.827,40	614.640,20	-0,68%	566.199,90	-7,88%	525.679,40	-7%
Abril	581.421,30	390.621,60	-32,82%	385.963,20	-1,19%	679.786	76%
Maio	538.217,20	488.932,70	-9,16%	341.300,20	-30,19%		
Junho	505.991,70	427.454,80	-15,52%	359.207,90	-15,97%		
Julho	344.304,00	450.731,90	30,91%	415.266,10	-7,87%		
Agosto	290.827,80	351.412,60	20,83%	257.902,50	-26,61%		
Setembro	416.510,70	322.387,70	-22,60%	242.702,50	-24,72%		
Outubro	452.426,40	444.003,70	-1,86%	367.114,50	-17,32%		
Novembro	582.431,00	615.258,90	5,64%	463.244,40	-24,71%		
Dezembro	384.329,70	508.594,70	32,33%	489.770,90	-3,70%		
TOTAL	5.527.186,70	5.240.320,40		4.117.412,20		1.922.043,20	

FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO
*Dados em quilogramas

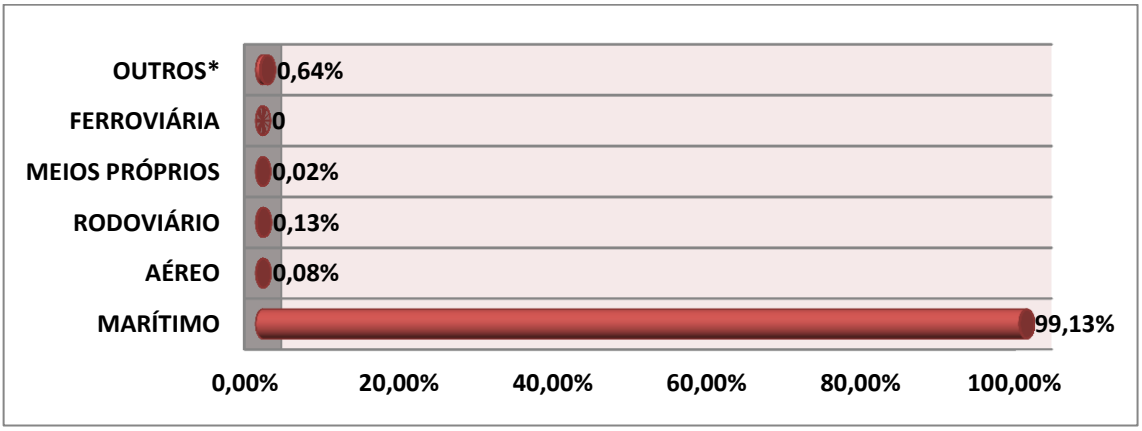
Quanto à exportação, o desempenho em todos os meses de 2012 foi inferior ao ano de 2011, exceto pelo mês de fevereiro, onde houve crescimento de 64,8%. No final do primeiro trimestre de 2013, o desempenho parece apontar para uma recuperação. Foram movimentadas quase 680 toneladas, o maior valor para o mês de abril dos últimos três anos. Ainda assim, tal índice encontra-se abaixo da capacidade operacional do TECA (1.122 toneladas).

A redução no desempenho operacional do transporte aéreo de cargas internacionais sinaliza, como ocorre na totalidade do sistema INFRAERO, a reduzida participação deste modal no comércio exterior. De todas as mercadorias transportadas para o exterior, em 2012, o transporte marítimo (portuário) foi responsável por 99% do peso total transportado e por 90% do valor gerado com as operações.

O mesmo ocorreu com a importação: do volume total recebido na Bahia, no referido ano, 99% das cargas são oriundas do transporte marítimo, concentrando, também, 95% do valor total gerado.

O mercado aéreo correspondeu a um percentual de tonelagem de menos de 1% no peso movimentado, tanto na importação quanto na exportação em 2012, como ilustram os gráfico das ilustrações 58 e 59.

Ilustração 58 – PARTICIPAÇÃO DA MATRIZ DE TRANSPORTES DA BAHIA NA IMPORTAÇÃO – 2012 (POR PESO EM KG TRANSPORTADO)



FONTE: Elaborado com base em dados do Aliceweb
*Tubo-conduto, linha de transmissão, lacustre e fluvial.

Considerando o preço relativo[35] dos fretes para importação, enquanto o valor do quilo, em 2012, no transporte marítimo custou US$ 1,46 o valor equivalente no transporte aéreo foi de 84,77, ou seja: 58 vezes mais caro que o preço o transporte marítimo.

Convém mencionar que a elevada capacidade carga dos navios (embarcações que podem comportar até 15.000 contêineres, ou mais de 300 mil toneladas) e o fato do deslocamento nos navios ser costeiro, ideal para navegação entre países, fazem do transporte marítimo o modal predominante na distribuição e recebimento de produtos entre mercados internacionais.

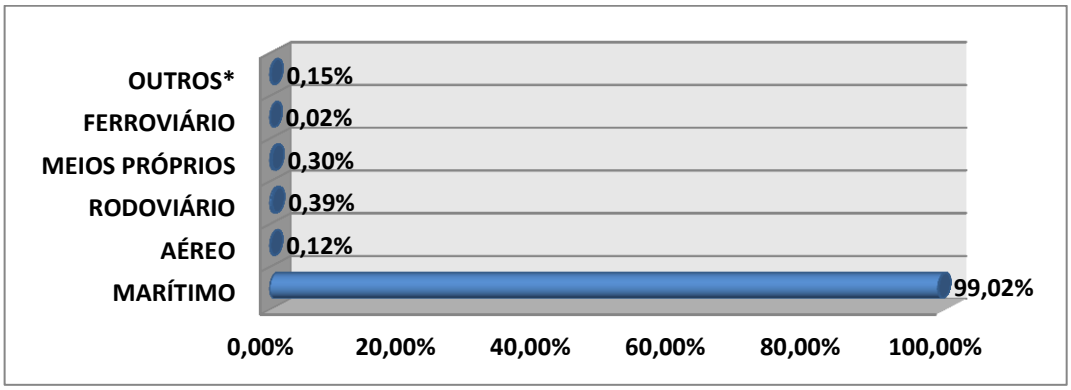
Com essa amplitude para processamento de cargas, as transportadoras marítimas admitem ganhos de escala maiores que o transporte aéreo, uma vez que o custo de seu contêiner/frete torna-se menor, por transportar cargas numa quantidade infinitamente superior aos outros modais.

No caso das exportações baianas de 2012, o modal rodoviário exprimiu maior peso transportado do que o transporte aeroviário. Foram movimentadas mais de 45 mil toneladas

[35] Relação entre Peso total/Valor total

contra, apenas, 13 mil toneladas por meio dos terminais aeroportuários. O transporte marítimo registrou 99,02% do total movimentado.

Ilustração 59 - PARTICIPAÇÃO DA MATRIZ DE TRANSPORTES DA BAHIA NA EXPORTAÇÃO – 2012 (POR PESO EM KG TRANSPORTADO)

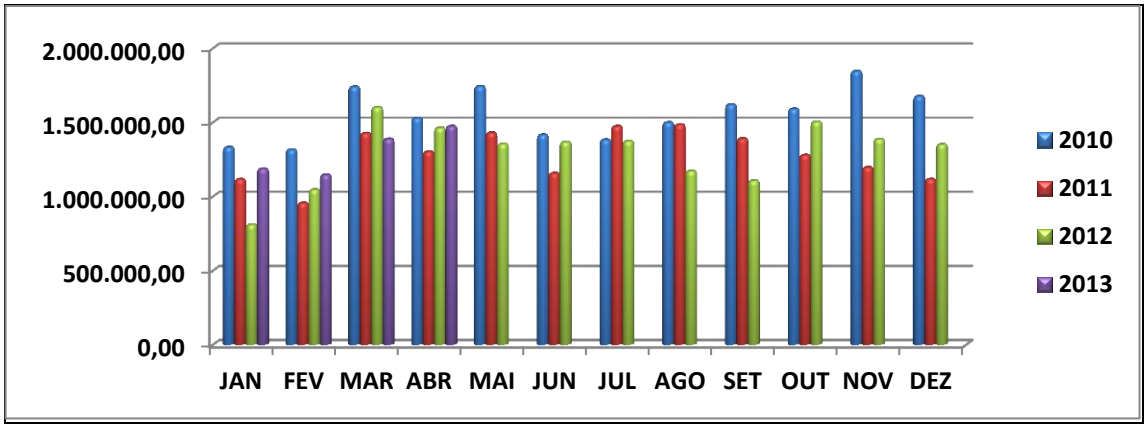


FONTE: Elaborado com base em dados do Aliceweb.
*Tubo-conduto, linha de transmissão, lacustre e fluvial.

Examinando a totalidade das atividades executadas no TECA, fica perceptível que seu desempenho operacional mostra-se abaixo da capacidade, parecendo ocorrer, em alguns períodos, uma subutilização dos recursos e equipamentos do terminal, além de apresentar oscilações na movimentação de cargas.

O gráfico da ilustração 60 exibe o desempenho do terminal nos três últimos anos e o resultado do primeiro trimestre de 2013. Através do ilustrado, verifica-se que o ano de 2013 parece apontar para a retomada do crescimento do terminal de cargas, apresentando nos meses de janeiro, fevereiro e abril um índice maior do que o realizado nos anos de 2011 e 2012.

Ilustração 60 – DESEMPENHO DO TERMINAL DE CARGAS 2010-2013*



FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO
*valores de 2013 entre os meses de janeiro à abril.

5.4.4.3 Mercados do TECA em Salvador

Para se obter um desenvolvimento aeroportuário que influencie a população e as demandas por transporte de carga é necessário que os processos de tomada de decisão estejam focados na busca pela satisfação das necessidades dos clientes.

Desse modo, o conhecimento da demanda atrelado à compreensão dos aspectos existentes da infraestrutura disponível para o atendimento permite a construção de um banco de dados consistente para empresas aéreas como também para o planejamento da gestão aeroportuária.

De fato, a INFRAERO busca ofertar serviços, equipamentos e uma estrutura de atendimento condizente com as necessidades de mercado em que atua. Contudo, o planejamento aeroportuário deve incluir o estudo do potencial de mercado aéreo e sua possibilidade de expansão. Em meio a um desempenho mínimo na movimentação de cargas, os administradores de aeroportos devem buscar mecanismos de atração de novas demandas e manutenção do atendimento já existente. Conforme dados do TECA de Salvador, o mercado de cargas da importação e exportação geram contribuições econômicas para cidades espalhadas por todo o território baiano e para outros estados.

Na exportação, os principais municípios beneficiados pelo TECA da capital são Juazeiro, Barreiras, Camaçari, Simões Filho e a própria região metropolitana de Salvador. Já na importação, empresas de Camaçari, Lauro de Freitas, Simões Filho, Feira de Santana, Ilhéus e Candeias são atendidas pelo aeroporto de Salvador.

Observa-se uma forte concentração da produção agrícola transportada pelo TECA de Salvador, evidenciando a vantagem do transporte aéreo na distribuição de cargas perecíveis que necessitam de acondicionamento específico. Em 2012, 84,8% das cargas geradas foram da fruticultura e de produtos hortícolas. O Quadro 16 exprime a pauta de exportação completa para o ano de 2012. Evidenciam-se pequenas porções de produtos dos segmentos diversos como o químico, couro, máquinas diversas, acessórios do setor automotivo entre outros.

Já na importação gerada no aeroporto de Salvador, dados do Boletim Logístico INFRAERO (2013), revelam o destaque para as indústrias automobilísticas e para as empresas de tecnologia da informação, além de produtos para a indústria de petróleo, petroquímica e de produtos para a fabricação de mobiliária.

Quadro 16 – PAUTA DE EXPORTAÇÃO TECA SALVADOR (2012)

Pauta de Exportação	Qtde de Processos	Part.	Qtde de volumes	Part.	Peso (Kg)	Part.
Frutas e produtos hortícolas	559	32,94%	5.995	32,62%	3.764.776	84,77%
Pneumáticos	375	22,10%	3.754	20,43%	168.343	3,79%
Produtos químicos e conexos	188	11,08%	738	4,02%	102.284	2,30%
Couro e peles naturais	70	4,12%	1.105	6,01%	92.614	2,09%
Máquinas diversas, suas partes ou acessórios	161	9,49%	664	3,61%	134.381	3,03%
Peças e acessórios automotivos	77	4,54%	253	1,38%	56.088	1,26%
Calçados e assemelhados	23	1,36%	2.813	15,31%	19.669	0,44%
Plásticos	6	0,35%	36	0,20%	4.774	0,11%
Artefatos têxteis sintéticos ou artificiais	29	1,71%	150	0,82%	17.594	0,40%
Vestuário e assemelhados	15	0,88%	177	0,96%	7.492	0,17%
Aparelhos eletrônicos e suas partes	18	1,06%	71	0,39%	5.922	0,13%
Animais vivos	11	0,65%	49	0,27%	961	0,02%
Artesanato e objetos de arte	12	0,71%	42	0,23%	3.056	0,07%
Tabaco, charutos e cigarros	42	2,47%	1.400	7,62%	17.389	0,39%
Mercadorias e produtos diversos	111	6,54%	1.130	6,15%	45.626	1,03%
TOTAL	1697		18377		4440969	

FONTE: Elaborado com base em dados da INFRAERO.

Em síntese, ainda que em pequenas quantidades, o TECA consegue abranger segmentos industriais importantes para o Estado. Com a possibilidade de investimentos nos aeroportos regionais, com linhas interligando regiões dos distritos industriais à capital baiana, adaptações e melhorias na infraestrutura do sistema aéreo e terrestre, o transporte aéreo poderá contribuir para agregar valor aos negócios da Bahia, em termos de velocidade, confiabilidade e segurança na distribuição e recebimento de produtos da indústria, podendo-se vislumbrar o recebimento de cargas nos aeroportos de menor porte em detrimento do deslocamento rodoviário a que estão submetidos.

Além disso, os aeroportos instalados podem constituir bases importantes de apoio para cargas do aeroporto de Salvador, uma vez que ele encontra-se limitado no lado aéreo para expansão de sua pista.

Por outro lado, deve-se considerar também que, apesar da movimentação do TECA de Salvador ser um referencial para outros terminais do Nordeste, figurando-se entre os principais terminais brasileiros, o mesmo reflete a pequena participação no mercado de cargas, tanto nacional como para o comércio exterior. A desconcentração de sua demanda, em mercados regionais poderá constitui uma ameaça à rentabilidade do equipamento e de sua estrutura já disposta para o atendimento de cargas.

Nessa perspectiva, as estratégias de atuação dos terminais, a disponibilidade de serviços adicionais, a acessibilidade ao terminal, a implementação de políticas fiscais para reduzir custos do transporte aéreo e, consequentemente, aperfeiçoar as condições de frete praticados pelas empresas aéreas, tornando-as mais competitivas, devem ser avaliados pelos gestores do setor público e pelo setor privado, a fim de que a pauta de investimentos na Bahia esteja em harmonia com as necessidades do mercado, ajudando a conferir, assim, numa nova dinâmica para o sistema de transportes da Bahia.