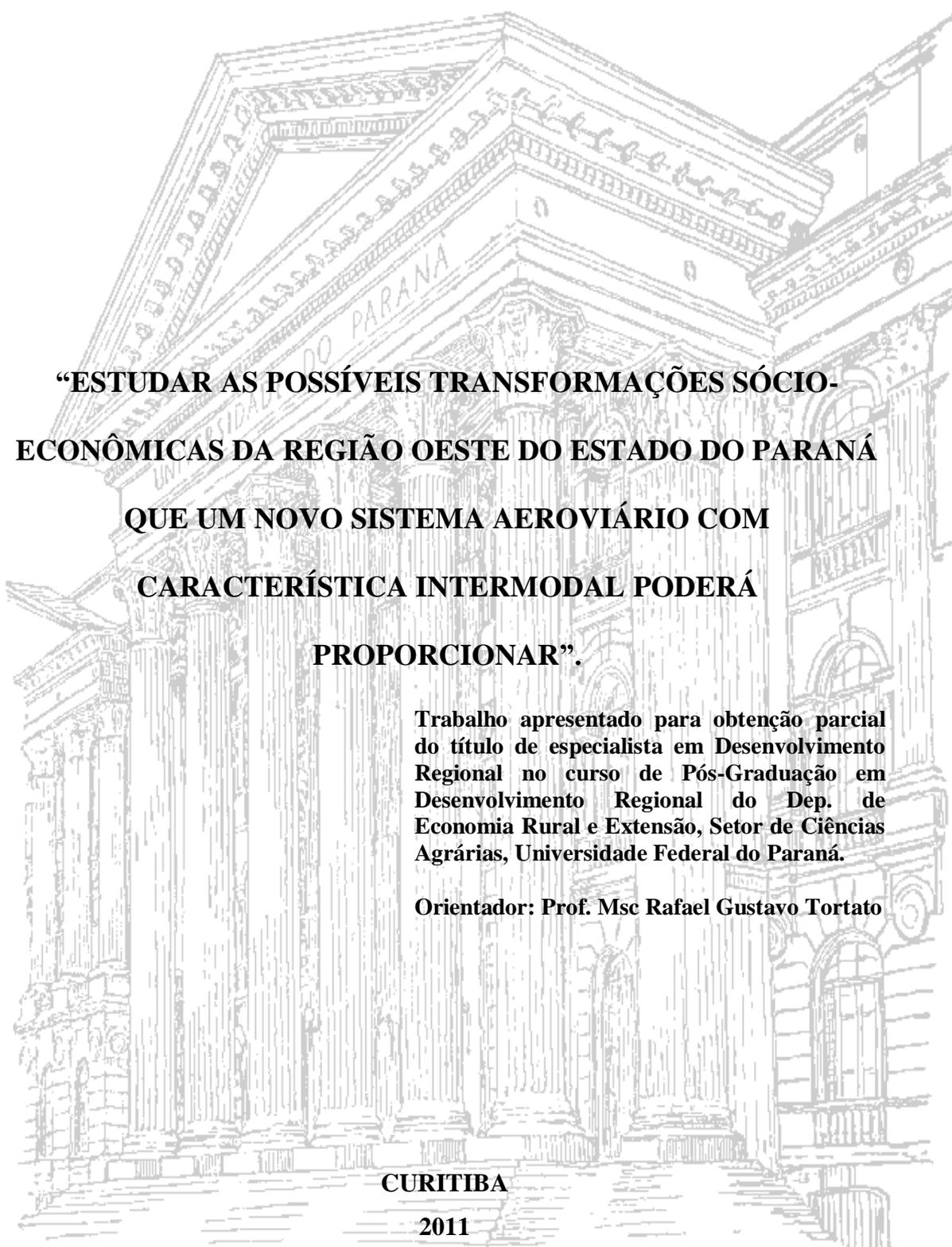


WILLIAM FISCHER DA SILVA JUNIOR



**“ESTUDAR AS POSSÍVEIS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-
ECONÔMICAS DA REGIÃO OESTE DO ESTADO DO PARANÁ
QUE UM NOVO SISTEMA AEROVIÁRIO COM
CARACTERÍSTICA INTERMODAL PODERÁ
PROPORCIONAR”.**

Trabalho apresentado para obtenção parcial do título de especialista em Desenvolvimento Regional no curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional do Dep. de Economia Rural e Extensão, Setor de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Msc Rafael Gustavo Tortato

CURITIBA

2011

Agradeço à minha família pela compreensão e apoio, pessoal e profissional.

Agradecimentos

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho, aos meus professores, ao meu orientador Prof. Msc Rafael Gustavo Tortato.

“Maior que a tristeza de não ter vencido é a vergonha de não ter tentado”

(Rui Barbosa)

SÚMARIO

1. INTRODUÇÃO	01
1.1. Apresentação, Problema e Justificativa.....	01
1.2. Objetivos Gerais e Específicos.....	03
2. REFERENCIAL TEÓRICO	03
3. METODOLOGIA	08
4. ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NACIONAL E DA REGIÃO OESTE DO PARANÁ	09
4.1. Administração e Controle do Sistema de Aviação Civil e Militar no Brasil.....	13
4.2. Aeroporto Indústria.....	14
4.3. Cidade Aeroporto.....	15
4.4. Administração do Processo de Movimentação de Cargas no Sistema Aeroportuário.....	15
5. GESTÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO PARANÁ	18
5.1. Características Econômicas do Oeste do Paraná.....	19
5.2. Importância da Agroindústria na Região Oeste.....	19
5.3. Projeção de Desenvolvimento Econômico do Oeste.....	21
6. REFLEXOS DA INSTALAÇÃO DE UM NOVO AEROPORTO NA ECONOMIA REGIONAL	25
6.1. Aeroporto e Desenvolvimento Regional.....	28
7. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS	37

LISTA DE SIGLAS

- ACIC – Associação Comercial e Industrial de Cascavel
- ACIT – Associação Comercial e Industrial de Toledo
- AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná
- ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil
- APEX – Agência de Promoção das Exportações
- ATAERO – Adicional de Tarifa Aeroportuária
- CACIOPAR – Coordenadoria das Associações Comerciais e Industriais do Oeste do Paraná
- CIC – Cidade Industrial de Curitiba
- COMARA – Comissão de Aeroportos da Região Amazônica
- COMAR – Comando Aéreo
- DAC – Departamento de Aviação Civil
- DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
- DEPV – Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo
- DIRENG – Diretoria de Engenharia
- EIA – Estudo de Impacto Ambiental
- IAC – Instituto de Aviação Civil
- IAK – Instituto Alfredo Kaefer
- IATA – International Air Transport Association
- INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
- IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
- PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
- PEA – População Economicamente Ativa

PIB – Produto Interno Bruto

PPP – Parceria Público Privada

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

SCI – Serviço Contra Incêndios

SERENG – Serviço Regional de Engenharia

SRNR – Superintendência Regional do Nordeste

SRPV – Serviço Regional de Proteção ao Voo

TASA – Telecomunicações Aeronáuticas S.A.

UNIOESTE – Universidade do Oeste do Paraná

VAF – Valor Adicional Fiscal

ILUSTRAÇÕES

TABELA 01. DEMANDA REALIZADA AEROPORTO MUNICIPAL	11
TABELA 02. PREVISÃO DE DEMANDA DE PASSAGEIROS – DAC/1999.....	11
FIGURA 01. PIB Municípios do Oeste do Paraná – 1999 e 2003.....	24

RESUMO

O objetivo com este estudo foi o de estudar as possíveis transformações sócio-econômicas da região Oeste do Estado do Paraná que a instalação de um novo sistema aeroviário com característica intermodal poderá proporcionar, viabilizando um novo cenário para o desenvolvimento regional. O fortalecimento do modal aéreo virá ao encontro desta demanda de consolidação econômica para o crescimento de nossa sociedade com reflexos extremamente positivos para toda a cadeia produtiva, tendo em vista que o estudo avançado de gestão, tanto na área tecnológica quanto na de planejamento estratégico, encontrou na logística o modo mais eficaz para organizar e aperfeiçoar novos modelos de operações relacionadas aos transportes, destacando-se o gerenciamento e a aplicação intermodal. Sendo assim, o modal aeroviário ratifica a sua importância como vetor do desenvolvimento regional onde se faz presente conectando a região com outras partes do mundo e trazendo novas oportunidades de serviços, produtos e negócios, cujos investimentos em infraestrutura podem ser assumidos pelo poder público ou ser estabelecidos em um modelo de governança definidas como Parceria Público Privada (PPP).

Palavras-chave: aeroviário, aeroportuário, transporte, infraestrutura, logística, parceria público privada

1. INTRODUÇÃO

1.1. APRESENTAÇÃO, PROBLEMA e JUSTIFICATIVA:

O Brasil, somando aproximadamente 180 milhões de habitantes, distribuídos sobre 8.511.965 quilômetros quadrados, dotado de uma malha rodoviária mal conservada, com ferrovias escassas e uma rede fluvial de baixa utilização, faz do transporte aéreo uma alternativa extremamente relevante de deslocamento.

No decorrer dos últimos anos não houve, por parte do poder público, significativo planejamento e, conseqüentemente, investimento em infraestrutura. Com isso, ocorrem estrangulamentos na oferta de serviços e oneram-se as atividades econômicas, além de aumentar a incidência do chamado "Custo Brasil", principalmente no que diz respeito às exportações.

As infraestruturas de transporte dão suporte à acessibilidade aos mercados e, portanto, às especializações econômicas e integrações das cadeias produtivas. Nesse sentido, é necessária a integração da política de transportes às políticas industrial, agrícola, de comércio exterior e abastecimento interno.

No Brasil com dimensões continentais, por razões específicas, o transporte de mercadorias e pessoas é essencialmente rodoviário.

O modal Aéreo tem caráter estrutural, ou seja, é capaz de provocar relevantes alterações na competitividade sistêmica, no nível de renda e emprego, na qualidade de vida e será significativo no atendimento da necessidade de desenvolvimento macro-econômico nacional e regional.

Diante dessa situação, é necessário desenvolver uma estrutura aeroportuária que atenda satisfatoriamente a região oeste do Paraná, bem como outras necessidades de parceiros

comerciais internos e externos. Este importante equipamento urbano vem sendo solicitado por todo o nosso segmento social e empresarial desde a década de 1980. Estudos técnicos comprovam o aumento da demanda por transporte aéreo, tanto de passageiros quanto para o deslocamento de cargas na região sul de nosso país. O cenário sócio-econômico global é favorável, a procura por passagens aéreas é maior que a oferta. A classe empresarial regional necessita de melhores condições na sua relação custo-benefício de produção para aumentar sua capacidade de investimento com reflexos em toda a cadeia produtiva.

No que tange ao possível modelo de financiamento para um empreendimento deste porte, ressaltamos a existência de modernos mecanismos das chamadas Parcerias Público/Privadas (PPP), como proposta de participação privada nos investimentos e também para contribuir no controle mais eficaz por parte do governo, bem como para os programas e projetos de transporte de maturação longa e custos elevados deve-se buscar a formulação de financiamentos de longo prazo, com responsabilidade compartilhada e compatibilidade de fontes diversificadas: Orçamento Geral da União, Orçamentos Estaduais, Orçamentos Municipais, Fundos específicos, recursos privados e financiamentos de instituições nacionais e internacionais de fomento.

Em função dessa temática o problema de pesquisa que esse trabalho pretende responder é a seguinte: *Quais seriam AS POSSÍVEIS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ECONÔMICAS DA REGIÃO OESTE DO ESTADO DO PARANÁ QUE UM NOVO SISTEMA AEROVIÁRIO COM CARACTERÍSTICA INTERMODAL PODERÁ PROPORCIONAR.*

A busca por uma resposta justifica-se pelo fato do Oeste Paranaense estar passando por um processo de estudos técnicos para a futura instalação de um complexo multimodal composto por: hidrovia, ferrovia e rodovia.

1.2. OBJETIVOS

Objetivo Geral:

Estudar as possíveis transformações sócio-econômicas da região Oeste do Estado do Paraná que a instalação de um novo sistema aeroviário com característica intermodal poderá proporcionar, viabilizando um novo cenário para o desenvolvimento regional.

Objetivos Específicos:

1. Estudar os aspectos técnicos, estruturais e econômicos na proposta de instalação do novo sítio aeroportuário;
2. Identificar as características sócio-econômicas da região oeste do Paraná;
3. Estimar quais as possibilidades de um melhor desenvolvimento regional a partir da instalação de um novo sítio aeroportuário.

2. REFERENCIAL TEÓRICO:

Segundo PIERUCCINI (2003) citado por PERIS.org (2003), o diagnóstico da infraestrutura regional de transporte e suas demandas para nossa Região Oeste do Paraná precisa ser melhor atendida no que tange ao destino de recursos públicos para a consolidação de antigas reivindicações da comunidade e que, por certo, garantirá futuro melhor no contexto do desenvolvimento social e econômico. Segundo os mesmos autores, existe um

estrangulamento no desenvolvimento sustentado, pois implica diretamente na competitividade da produção local, bem como na ausência de atratividade de novos investimentos. De certo modo, isto também reflete em obstáculos na condução de planejamentos estratégicos futuros para que tenhamos novas opções de negócios que possam agregar maior valor ao comércio regional.

Ainda, PERIS (org.) *et al* (2003), é importante priorizar quais os investimentos devem ser realizados de acordo com os modais, considerados estratégicos. Diante desta consideração, destaca-se o modal aeroviário como um dos principais gargalos, reportando-se a ausência de planos de readequações e ou de novas instalações na região Oeste, onde temos a estrutura aeroportuária de Foz do Iguaçu, precariamente sendo utilizada, bem como a inércia dos poderes constituídos em implantar um novo sítio aeroportuário no centro dessa região.

Os aeroportos anteriormente eram apenas identificados como pontos de conexões entre os demais modais. No entanto, atualmente devido às diversas mudanças relacionadas com a economia mundial, bem como com a necessidade de se vincular rapidamente o aumento da produtividade com as diferentes rotas comerciais, objetivando o incremento das relações econômicas e sociais, este equipamento urbano tornou-se essencial neste contexto, conforme destaca VASCONCELOS (2007).

O Governo Brasileiro precisa entender que os aeroportos passaram por transformações importantes em escala mundial, no que tange aos aspectos de posicionamento de mercado, participando ativamente dos processos de planejamento de desenvolvimento regional. Assim, nosso modelo de gestão aeroportuária encontra-se atrasado em relação aos demais países, principalmente os europeus, comenta VASCONCELOS (2007).

Devemos atentar para outras situações que fornecem subsídios positivos para uma melhor compreensão da importância de uma instalação aeroportuária em determinada região, pois segundo VASCONCELOS (2007) se antes os aeroportos serviam para ligar cidades menores a grandes centros, hoje em dia são instrumentos fundamentais para o equilíbrio da balança comercial de diversos países, além de promover arrecadação tributária para as localidades onde estão fixados.

Os impactos de uma instalação aeroportuária foram mencionados por GRAHAM (2001) e KUHN (2003), citados por VASCONCELOS (2007), onde temos em sua localidade de influência os seguintes benefícios diretos: renda; investimento de capital; emprego; receitas de taxa, e também os indiretos: desenvolvimento do turismo – lazer e negócios; investimentos em infraestrutura como armazéns, abertura de filiais, melhoria na estrutura urbana do entorno.

O que percebemos, segundo UNIOESTE (2008), é que existe uma grande expectativa na melhoria das relações comerciais entre clientes e fornecedores caso o Aeroporto Regional seja consolidado. Isto será consumado pela oportunidade de se aumentar o volume de visitas entre as partes, gerando rendimentos futuros, citando como exemplo o embarque de carne fresca para outras regiões, cujo transporte poderia ser efetuado pela modalidade aérea.

Ainda segundo UNIOESTE (2008), outra atividade que potencialmente será alavancada com os investimentos de construção do novo Aeroporto Regional do Oeste do Paraná é o incremento das exportações. O setor de confecção destaca que isso poderia aprimorar e estimular a área de pesquisa e desenvolvimento de produtos por ser possível trazer profissionais dessa área para auxiliar às empresas. Também as mesmas poderiam realizar intercâmbio com maior facilidade, via feiras e eventos do ramo. Na área de recursos humanos observa-se uma crescente demanda por profissionais que atuam em outras regiões do Brasil e

do mundo. Com a consolidação do Aeroporto Regional, mão-de-obra especializada não seria mais problema.

No que diz respeito ao aspecto técnico de instalação de um novo sítio aeroportuário, recomenda o PLANO DIRETOR aprovado conforme PORTARIA No 602/DGAC - 13 Setembro de 1999 do antigo DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, atualmente com nova denominação: ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, as seguintes medidas fundamentais: Desapropriar /Adquirir área de 166 alqueires; construção de pista de pousos e decolagens para um mínimo de 3.500m (três mil e quinhentos metros) de comprimento por 45m (quarenta e cinco metros) de largura. Permitindo assim, operação de aeronaves de grande porte (Boeing 747/400F; ANTONOV –124, AIRBUS – 380-F; B757; AIRBUS 330; Boing 737) com carga máxima de decolagem, sem restrições; Construção de pátio de estacionamento de aeronaves para o terminal de cargas; construção do terminal de passageiros, com o mínimo de 6.000 m², dotado de facilidades básicas e de Torre de Controle de tráfego aéreo; Construção de pátio de estacionamento de aeronaves para o terminal de passageiros; Construir edificação de terminais de carga (TECA); Construção de pista de rolamentos e outras melhorias necessárias para permitir a operação do aeroporto como terminal de cargas internacional; A instalação de equipamentos de proteção ao vôo, auxílios visuais e rádio e outras tecnologias de comunicação solo/aeronave; Instalação de sistemas de segurança e de combate a incêndio; O atendimento às exigências dos Ministérios da fazenda, da Justiça, da saúde e da Agricultura, necessárias para garantir a internacionalização plena do AEROPORTO, e sua caracterização como AEROPORTO INDUSTRIAL; e indicar a operação do AEROPORTO como aeroporto público.

No campo do desenvolvimento regional, como ressalta DIAS (org.) *et al* (2007), o Governo Estadual promoveu um estudo pela sua secretaria de Desenvolvimento Urbano, cujo resultado foi transformado em um documento denominado de POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL PARA O ESTADO DO PARANÁ, finalizado em 2003, expondo em seu conteúdo a ideia de um plano integrado de ações para um desenvolvimento social e econômico do mesmo. Sendo assim, destacou-se que o Plano de Desenvolvimento Urbano, é um documento com uma base de dados que serviriam de análise para se verificar as melhores estratégias para cada região do estado, divididas em Políticas de Desenvolvimento Regional – PDR – trazendo como proposta programas: • de estruturação integrada das grandes aglomerações e suas respectivas regiões funcionais; • de promoção acelerada de regiões deprimidas; • de atuação dirigida a regiões especiais. (PDU – SEDU, 2003).

Ainda segundo DIAS (org.) *et al* (2007), a contextualização da Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná – PDUPR, que se refere à região polarizada por Cascavel, Toledo e Foz do Iguaçu, ressalta dados estatísticos, demográficos, econômicos e sociais além de discorrer sobre condicionantes, deficiências e potencialidades. O mesmo separa o estado em 10 grandes regiões, visando melhor identificar as necessidades comuns aos municípios integrantes das áreas. No entanto, antes mesmo da aprovação do Estatuto da Cidade e da elaboração do PDU por parte do Governo do Estado, o Oeste do Paraná, articulado através da Associação dos Municípios do Oeste do Paraná – AMOP criou o 1º Plano de Desenvolvimento Regional (PDR) para os municípios da região. Visando demonstrar os principais problemas e potencialidades e as opções estratégicas que permitissem atingir o

futuro desejado pela comunidade, servindo também de fonte para outros estudos, pesquisas e projetos regionais.

Importante a observação de Oliveira e Silva (2008) no que diz respeito ao papel governamental na condução de planos de ação que estimulem o investimento no setor aéreo brasileiro:

“A aviação regional apresenta importância estratégica para o desenvolvimento de um país, ensejando estudos detalhados que embasem políticas públicas de fomento. Por apresentar um reconhecido efeito multiplicador sobre a atividade econômica, a prestação de serviço aéreo regional proporciona às comunidades atendidas a realização de negócios e serviços e a indução de turismo, contribuindo para o crescimento sustentável das regiões e alavancagem das oportunidades de trabalho e da qualidade de vida. No caso brasileiro, as dimensões continentais do território, com mais de oito milhões de km² de área territorial e mais de cinco mil municípios, por si só justificam a relevância de se tratar a aviação regional como elemento de elevada importância para a própria integração nacional.”

Segundo Bettini (2007), citado por VASCONCELOS (2007), deve-se ressaltar também, no que tange ao papel da aviação regional como indutor do desenvolvimento, que a mesma possibilita a,

“(...) catalisação do processo de desenvolvimento de um país, especialmente ao possibilitar a fixação de populações em regiões interioranas, uma vez que serve de suporte às atividades econômicas que podem ser realizadas nestes locais: um fenômeno recentemente observado é a forma como empresas aéreas regionais acompanharam a migração da fronteira agrícola do Brasil, movendo-se constantemente para as regiões Centro-Oeste e Norte”.

3. METODOLOGIA DE PESQUISA

A metodologia utilizada na elaboração deste trabalho baseou-se na pesquisa exploratória em uma abordagem qualitativa, com o intuito de desenvolver o tema da forma mais relevante e próxima da realidade possível. Sendo assim, buscou-se a literatura inerente aos objetivos apontados como fundamentais para que o entendimento a respeito do assunto abordado venha a ser satisfatório.

Desta forma, além da pesquisa exploratória concentrada em literatura específica e em recentes estudos técnicos desenvolvidos pela Universidade do Oeste do Paraná – UNIOESTE em conjunto com entidades de classe, prefeituras da região oeste e apoio técnico do IAK - Instituto Alfredo Kaefer, também foi realizada visita técnica à Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, bem como a AMOP – Associação de Municípios do Oeste do Paraná, onde oportunamente foram obtidas informações relevantes no que tange ao processo de gestão político-social para a implantação do novo sítio aeroportuário.

Com base nos diversos dados coletados, foram analisados os resultados obtidos e diante da percepção do cenário estudado, apresentou-se um espectro de oportunidades econômicas e sociais que servirão para o fortalecimento das ações de implantação deste importante equipamento urbano.

Assim, os assuntos foram expostos na seguinte ordem:

- ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NACIONAL E DA REGIÃO OESTE DO PARANÁ
- GESTÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E ATUAL CENÁRIO NA REGIÃO OESTE DO PARANÁ
- ESTIMAR OS POSSÍVEIS REFLEXOS NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL COM A INSTALAÇÃO DE UM NOVO AEROPORTO

4. ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NACIONAL E DA REGIÃO OESTE DO PARANÁ

O sistema operacional de aviação civil nacional necessita de investimentos maciços em sua infra-estrutura, devido aos problemas que nos são demonstrados quase diariamente nos últimos anos pelos meios de comunicação.

Essa estrutura aeroportuária, que venha a atender a região satisfatoriamente, cuja participação no desenvolvimento sócio-econômico do Estado e, por conseguinte do Brasil, tem números de extrema relevância e vem sendo reivindicada por todo o nosso segmento social e empresarial a mais de 18 (dezoito) anos.

Diversos estudos técnicos, como: EIA/RIMA, PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO – DAC/1999, projetos de Engenharia – ESTEIO ENGENHARIA LTDA, pelo Governo do Estado do Paraná, para a construção de um novo aeroporto nesta área foram realizados pelos organismos federais e estaduais responsáveis pela operacionalização do espaço aéreo nacional a partir do ano de 1992 e comprovaram o aumento da demanda por transporte aéreo, tanto de pessoas quanto da possibilidade de investimentos em setores específicos para o deslocamento de cargas por aeronaves. Projetos técnicos, incluindo-se relatórios de impacto ambiental e toda a análise relativa aos serviços de engenharia, foram realizados e custeados pelos Governos Federal e Estadual.

Nos dados apresentados do aeroporto atual datados de 2002 (Tabela 01) aproximadamente 51.000 (cinquenta e um mil) passageiros circularam em 2001. Passageiros estes oriundos de municípios vizinhos também, como comprava-se pela emissão de bilhetes de transporte aéreo das empresas TRIP , TAM , TRANSBRASIL, RIO SUL, sendo que as últimas três deixaram de operar a partir do ano de 2002. Ultrapassando a previsão inicial dos relatórios técnicos (DAC/IAC – 1999) que nos informavam que esta demanda apenas seria alcançada a partir do ano de 2007, conforme a Tabela 02.

TABELA 01. Demanda Realizada no Aeroporto Municipal de Cascavel (PR) entre 1995 e 2001

Ano	Embarque	Desembarque	Total
1995	10.994	10.700	21.694
1996	11.002	10.996	21.998
1997	11.966	11.784	23.750
1998	14.746	14.254	29.000
1999	23.446	22.959	46.405
2000	25.119	24.483	49.602
<u>2001</u>	<u>25.960</u>	<u>25.419</u>	<u>51.379</u>

Fonte: CETTRANS – 2001

TABELA 02 – Previsão de Demanda de Passageiros no Aeroporto Municipal de Cascavel

Tipo de Tráfego	Ano	Passageiros (Embarque + Desembarque)		
		Pessimista	Média	Otimista
Regional	2003	34.980	38.793	42.607
	<u>2008</u>	<u>49827</u>	<u>54.839</u>	<u>59.851</u>
Aviação Geral	2018	101.703	109.586	117.470
	2003	10.558	11.709	12.860
	2008	15.040	16.553	18.065
Agregado	2018	30.698	33.077	35.457
	2003	45.538	50.503	55.467
	2008	64.867	71.392	77.916
+ Aviação Geral	2018	132.401	142.664	152.927

Fonte: Plano Diretor – DAC 1999

O cenário sócio-econômico é favorável. A procura por passagens aéreas é maior que a oferta. A classe empresarial regional necessita de melhores condições, na relação custo-benefício, para aumentar sua capacidade de investimento com reflexos em toda a cadeia produtiva. Há programação de investimentos no montante aproximado de R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais) para o sistema de aviação civil, através do PAC,

anunciado recentemente pelo Governo Federal, que está disposto a desenvolver projetos relacionados à infraestrutura no modal de transportes.

Analisando o cenário anteriormente descrito, será preciso agregar diversos organismos técnicos federais, como a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, a INFRAERO, sob o comando do Ministério da Defesa, bem como estaduais: Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, pela sua Coordenação de Projetos e Programas de Infraestrutura e Logística e também entidades de classe como a AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná, CACIOPAR – Coordenadoria das Associações Comerciais e Industriais do Oeste do Paraná, ACIC – Associação Comercial e Industrial de Cascavel e ACIT – Associação Comercial e Industrial de Toledo, bem como todas as demais entidades representativas interessadas, para colaborar no desenvolvimento de projetos de impacto sócio-econômico.

No entanto, avanços importantes foram notados, a exemplo de projeto de engenharia existente para a construção do novo sítio aeroportuário, já avaliado pelos órgãos federais e estaduais controladores do sistema de aviação civil, bem como a existência de um Plano Diretor aprovado conforme PORTARIA No 602/DGAC 13 SET. 1999 do antigo DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, hoje ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.

Neste sentido, alguns procedimentos são considerados essenciais como a revisão do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA e a readequação do projeto original para aumento da pista principal, totalizando-a em 3.500m X 45m, além de se reservar área específica para a implantação do complexo de cargas e também para a construção do Centro de Negócios.

4.1 ADMINISTRAÇÃO E CONTROLE DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL E MILITAR NO BRASIL:

Diferente da grande maioria dos países no mundo, no Brasil, o transporte aéreo é gerenciado pelo Ministério da Defesa (Comando da Aeronáutica) que tem como uma de suas finalidades apoiar, controlar e desenvolver a aviação civil no Brasil. São diversos organismos que atuam no setor, listados a seguir:

- ANAC - Agência Nacional da Aviação Civil que substituiu o DAC (Departamento da Aviação Civil);
- COMAR - Comando Aéreo Regional. São sete: I - Belém, II - Recife, III - Rio de Janeiro, IV - São Paulo, V - Porto Alegre, VI - Brasília e VII – Manaus;
- COMARA - Comissão de Aeroportos da Região Amazônica com sede em Belém;
- DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo que sucedeu a DEPV; (Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo), regionalmente representada pelos SRPVs, serviços regionais. Em algumas localidades esse serviço é executado pela antiga TASA, Telecomunicações Aeronáuticas S.A., hoje, incorporada pela INFRAERO;
- DIRENG -- Diretoria de Engenharia, regionalmente representada pelos SERENGs, serviços regionais. O SCI, Serviço Contra Incêndios, também está atrelado a essa diretoria.

Em consonância com essas organizações, a partir da década de setenta, a administração aeroportuária foi atribuída à empresa de economia mista denominada INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária.

4.2. AEROPORTO INDÚSTRIA

Destacando-se a necessidade de redução de custos e a agilidade nos processos de importação de matéria-prima e na exportação de bens e produtos manufaturados, assim como a utilização de espaços ociosos em muitos aeroportos brasileiros, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), juntamente com o Ministério do Desenvolvimento e Defesa, a Receita Federal e a Agência de Promoção das Exportações (APEX) desenvolveram o projeto aeroporto industrial no intuito de incentivar as exportações com maior valor agregado. Para esse projeto, tem-se como normalização o Regime Especial de Entrepasto Aduaneiro, que consiste em um mecanismo legal, permitindo a uma determinada indústria situada no interior da área aeroportuária importar, com suspensão de tributos, mercadorias que, após serem submetidos à operação de industrialização, deverão destinar-se ao mercado externo.

O modelo de aeroporto industrial tem como objetivo ser um hub logístico multimodal no Brasil e na América Latina para empresas voltadas para a exportação, as quais dependem de cadeias de suprimento globais com base no modal aéreo para assegurar rapidez, agilidade e acessibilidade para fornecedores e consumidores.

O conceito de um aeroporto industrial considera que empresas lá instaladas trabalham em uma zona de neutralidade fiscal, sob regime de entreposto aduaneiro especial, sem ter que pagar impostos na importação de componentes. Os insumos importados, após passar pela alfândega, são diretamente transferidos às instalações e encaminhados para a linha de montagem. Os produtos finais são, da mesma forma, exportados sem pagamento de impostos. Similarmente, os componentes locais são livres de impostos no momento da compra, incorporados ao produto e então exportados. Somente no caso de produtos acabados serem

vendidos no mercado doméstico, tarifas de importação e impostos locais serão aplicadas, deferidos para a operação de venda.

A instalação de indústrias voltadas para a exportação em sítios aeroportuários traz grandes benefícios para empresários. Reduz custos com armazenagem, transporte, impostos e segurança. Além disso, não exige a manutenção de grandes estoques.

4.3. CIDADE AEROPORTO

Este conceito foi desenvolvido pelo professor John Kasarda, da Universidade de Carolina do Norte (EUA). Além da expansão dos terminais de passageiros e de carga, pressupõe o planejamento do aeroporto industrial, da ocupação ordenada do entorno, da atração de empresas com produtos de alto valor agregado, instalação de distritos industriais para empreendimentos com tecnologia de ponta, vias de acesso e centros de treinamento, além de rede de ensino, áreas de lazer e residências.

Em termos de planejamento institucional e de oferta dos serviços públicos e privados, precisamos nos preparar como os grandes centros comerciais mundiais que dependem do transporte aéreo.

4.4. ADMINISTRAÇÃO DO PROCESSO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Segundo a IATA o movimento de passageiros no mundo todo deverá manter um crescimento anual entre 5% e 6%. Também o mercado de cargas aéreas, influenciado pelo e-commerce e pela conquista de novos clientes internacionais, deverá ter um crescimento ainda maior: acima de 7% ao ano, que deverá ser reavaliado tendo em vista o horizonte menos favorável para os países Europeus e também os EUA nos próximos anos.

Importante observar o que nos informa BARAT (2007) neste sentido,

“As empresas aéreas, no cenário globalizado, buscarão o equilíbrio entre o desenvolvimento de novas rotas para o transporte de carga e a maximização dos meios disponíveis como uma forma de redução dos custos operacionais.”

A tendência neste atual cenário de retração econômica mundial é de resultados moderados no cenário internacional, principalmente nas economias ocidentais. O crescimento médio anual previsto da atividade entre 5% e 6% nos próximos anos pelas entidades vinculadas ao setor, como a IATA e consultorias privadas, além de organismos governamentais devem sofrer alguma redução. No entanto, como os países emergentes como o Brasil estão com suas economias fortalecidas, é preciso planejar investimentos em infraestrutura, equipamentos e pessoal.

Segundo a INFRAERO, foram recebidas 516.245 toneladas em seus terminais de cargas por todo o país em 2010, o que gerou um aumento de 45,76% se comparado com o ano de 2009, onde o recebimento de cargas atingiu a marca de 354.164 toneladas, estabelecendo dessa forma um recorde.

A INFRAERO está atenta ao crescimento da economia do País e seus impactos nas exportações e importações. Diante disso, mantém um extenso e contínuo plano de Investimentos. No período 2011-2015 a empresa investirá R\$ 708,6 milhões a serem utilizados na construção de novos Terminais Modulares Estruturados, na aquisição de novos equipamentos, reforma, ampliação, adequação e modernização de seus complexos logísticos.

A região SUL responde por 7% (sete) da movimentação de cargas aéreas pelos terminais da INFRAERO em todo o país. Isto representa aproximadamente 37.000 toneladas

que circularam pelos três principais aeroportos dos Estados do Sul – Curitiba, Navegantes e Porto Alegre.

Na região oeste, apenas o aeroporto de FOZ DO IGUAÇU responde por alguma movimentação de cargas que não sejam somente as de porão e de correios. Mas, é um movimento muito reduzido, já que a sua estrutura não é mais adequada para suportar grandes movimentações e ou atender as especificidades da região.

Dos 32 terminais de logística de carga brasileiros, todos administrados pela Infraero, o primeiro em arrecadação é o do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. Em seguida vêm os terminais dos Aeroportos Internacionais de Viracopos/Campinas, Galeão e Manaus. Além do crescimento da produção industrial brasileira, um dos fatores importantes para a retomada das exportações é a mudança do perfil do importador/exportador no Brasil, atualmente muito mais voltado para produtos de alto valor agregado. Entre os produtos que mais apresentaram crescimento na movimentação de carga internacional estão celulares, DVDs e eletroeletrônicos em geral. Até a bem pouco tempo o Brasil só exportava produtos de baixo valor agregado, como couro e frutas.

Segundo a INFRAERO, analisando os dados de movimento operacional observou-se que em comparação a 2009, os movimentos em 2010 de Aeronaves, Passageiros e Cargas de porão (carga aérea mais correios) cresceram, em média, respectivamente 15,60%, 21,25% e 8,84% , em toda a rede INFRAERO.

O aumento verificado no ano de 2010 no movimento de passageiros indica uma mudança de patamar nos movimentos operacionais da rede INFRAERO, haja visto o crescimento de 21,20% no ano de 2010 em relação aos crescimentos de 7,62%, 4,47% e 6,21% para os anos de 2009, 2008 e 2007 respectivamente. Esse aumento teve a participação

tanto do tráfego doméstico com 21,21% de crescimento e o internacional com aumento de 21,61%. A carga aérea e os correios recuperaram-se no ano de 2010 com uma taxa de crescimento anteriormente citada de 8,84% , após dois anos consecutivos de queda.

De acordo com LEONARDO (2007), é importante identificar um modal aeroviário como vetor de desenvolvimento regional:

“Enfim, o momento é oportuno para discutir o cenário da aviação brasileira como um todo, tendo em vista a atual crise estrutural que não poupar nenhum de seus pilares e, no que diz respeito especificamente á administração aeroportuária, é hora de entendê-la como uma ferramenta para o desenvolvimento regional e não mais como uma infraestrutura de transportes sobrevivente à custa de sua essencialidade e que cobra seus custos de todos os contribuintes, usuários ou não do sistema.”

5. GESTÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO PARANÁ

Para que haja uma ação mais efetiva no que diz respeito ao aspecto do desenvolvimento social e econômico em diversas regiões no Estado do Paraná e, principalmente, na região oeste, foco deste estudo, é necessário que se promova a articulação de forças políticas nas esferas governamentais, especialmente no âmbito federal e no estadual, como principais artífices das verdadeiras iniciativas que possibilitem uma integração social e economicamente mais justa para a comunidade.

Neste sentido, importante observarmos o que nos informa o relatório do IPARDES (2006),

“A premissa fundamental da Política Estadual de Desenvolvimento Regional é que ela seja assumida pela sociedade paranaense como o conjunto de segmentos produtivos, políticos e sociais, com seus diversos interesses, conflitos, reivindicações, prioridades e recursos. Cabe ao Estado se organizar para que assuma sua coordenação geral, instituindo, na esfera governamental, a articulação de políticas setoriais das diferentes esferas de governo e demais instituições públicas e privadas que atuam no território estadual. Ademais, o Estado é o principal interlocutor com o Governo Federal, representando os interesses paranaenses frente aos interesses nacionais. Da mesma forma, na gestão regional da Política, cabe ao Estado evitar incompatibilidades, duplicidades, por meio de mecanismos políticos e organizacionais que acompanhem e avaliem os conflitos e impactos regionais decorrentes.”

5.1. CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS DO OESTE DO PARANÁ

O agronegócio representa em torno de um terço do PIB nacional, razão pela qual é considerado o setor mais importante da economia nacional. Em média, 13% das safras brasileiras de grãos são colhidas na região Oeste do Paraná (Min. Agricultura). Além de liderar a produção de soja, milho e trigo, a região Oeste do Paraná se consolidou como centro de agro-industrialização, transformando proteínas vegetais em proteínas animais, com forte agregação de valor ao produto in natura. No Oeste, estão algumas das maiores agroindústrias do país como a Coopavel, C-Vale, Lar e Copacol. Os frigoríficos situados num raio de 100 quilômetros de Cascavel, já abatem mais de dois milhões de frangos por dia, destinados aos mercados interno e externo. Entre as plantas industriais locais, destacam-se a Globoaves, Diplomata e Coopavel, empresas líderes do segmento.

A suinocultura e pecuária de corte nacional alcançam níveis de produtividade iguais ou superior aos dos maiores centros mundiais. O resultado é a geração de empregos e a melhoria da qualidade de vida da população.

Em 1970, segundo o Censo Demográfico do IBGE, a região Oeste possuía 763.723 habitantes, ou 11,02% do total da população, em 2000 já reunia 1.140.315 habitantes, correspondendo a 11,87% do total e em 2007, reunia 1.246.981 habitantes, com participação de 12,12% no total da população do Estado do Paraná.

5.2. IMPORTÂNCIA DA AGROINDÚSTRIA NA REGIÃO OESTE

Analisando os dados divulgados pelo IPARDES (2008), destacamos os seguintes: O Oeste do Paraná representava, em 2005, 9,4% do VAF total estadual, enquanto no VAF

industrial a participação era de 4,36%. Em comparação com 2000, a participação do Oeste do Paraná mostra comportamentos opostos, perde participação no VAF total, que era de 10,56%, e ganha no VAF industrial que era de 3,32%. Ainda assim, a importância industrial do Oeste do Paraná, no contexto estadual, é bem menor do que a da sua economia como um todo. Isto é reflexo, de um lado, do processo de industrialização do Estado em geral e dessa porção territorial do Paraná, em particular, e, de outro, das políticas estaduais e nacionais de industrialização. Planos de desenvolvimento recentes continuam apostando na agroindústria como estratégica para o desenvolvimento regional. Certamente, a produção agropecuária e agroindustrial deverá ser parte das alternativas de crescimento econômico local.

No entanto, observa-se uma preocupação de entidades de classe regionais, bem como de autoridades públicas no âmbito municipal, com a necessidade de se buscar novos vetores de desenvolvimento econômico regional para que tenhamos possibilidades de estimular um crescimento sustentável com melhor distribuição de oportunidades para as diversas camadas sociais que estão se acomodando no entorno da economia tradicional local e regional que é a agroindústria. Desta forma, espera-se que a atração de investimentos em infraestrutura de transportes, principalmente, despertem a atenção de grupos empresariais e também de alguns setores do Governo no que tange a consolidação de um cronograma de aporte de recursos no intuito de agregar valor ao esforço de se implantar alternativas referentes ao desenvolvimento regional.

A indústria que se instalou no Oeste paranaense e o seu desenvolvimento posterior refletem a forma como a economia paranaense em geral e a sua indústria em particular integraram-se na divisão social do trabalho e a capacidade dessas economias, a estadual e a da região Oeste, em reforçar e/ou alterar a posição no contexto de uma economia integrada

nacional e internacionalmente. Além disso, as condições de infraestrutura e os apoios governamentais na atração de investimentos foram determinantes na concentração espacial da indústria paranaense, conforme se pode verificar com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e com a instalação da refinaria da Petrobrás em Araucária, no ano de 1977. Por outro lado, os atrativos locais do interior do Estado desde o início do processo de industrialização do Estado estão ligados, basicamente, à oferta de matérias-primas agropecuárias. (IPARDES - 2008)

5.3. PROJEÇÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO OESTE

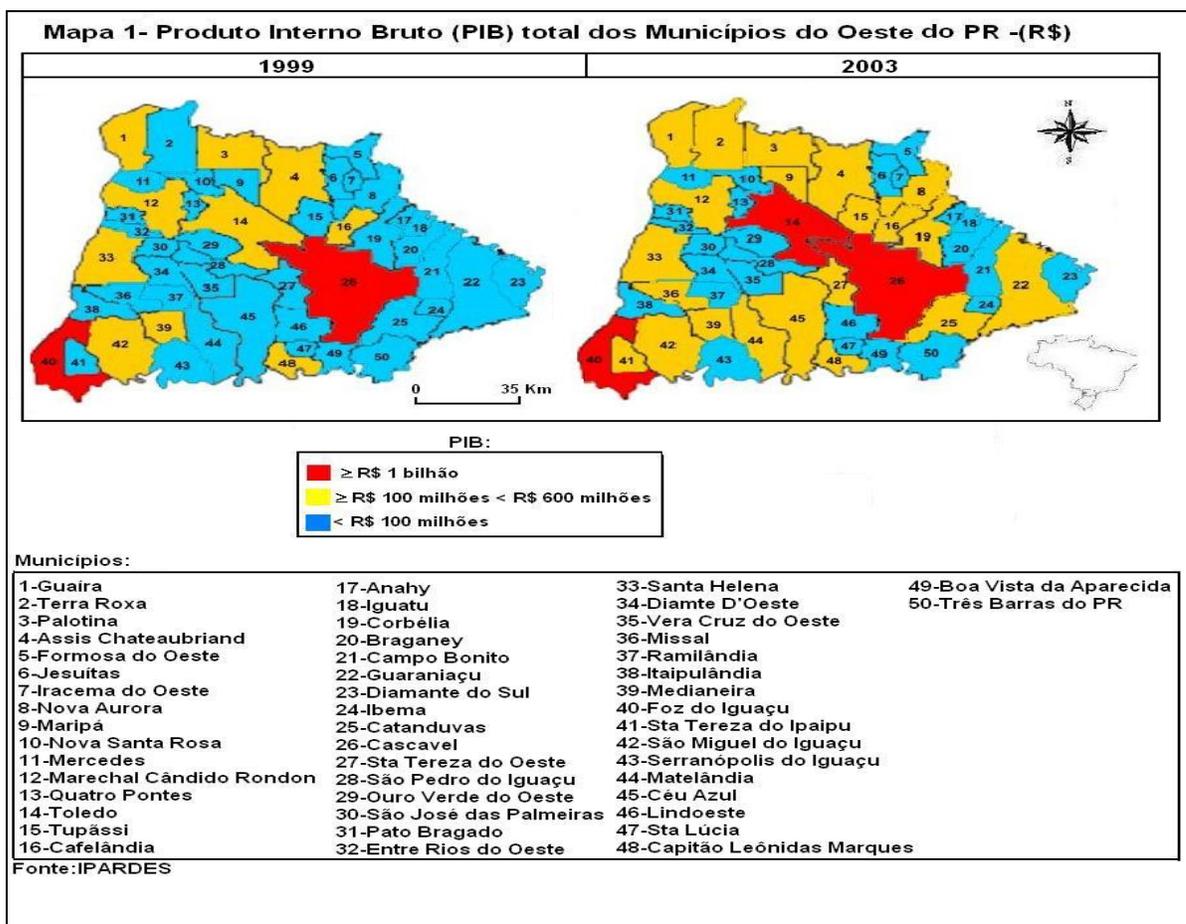
O censo de 2000 indicou uma população de 1,1 milhões de habitantes para a Região Oeste do Paraná, sendo que a faixa acima de 10 anos representava 80% da população e com relação à população economicamente ativa (PEA) esse valor passa para 62% da população na mesma categoria de faixa etária, ou seja, acima de 10 anos.

Os valores projetados pelo IPARDES indicam um crescimento da população para 1,2 milhões de habitantes em 2020, sendo com aumento da participação das faixas etárias maiores. A participação da população acima de 10 anos tenderá a crescer de 80% em 2000 para 89% em 2020. Considerando a participação da PEA constante (62% da população acima de 10 anos) tem-se a estimativa de uma PEA de 675 mil pessoas para 2020, que foi considerado para estimativa da função demanda da Região.

A participação da Região Oeste no total das mesorregiões paranaenses diminuiu neste período, principalmente pelo incremento relativo da Região Metropolitana de Curitiba e do Norte Central, mas ainda continua sendo a terceira maior parcela do PIB paranaense. No caso específico do Oeste paranaense, no final do século XX, apenas Foz do Iguaçu e Cascavel

tinham um PIB superior a R\$ 1 bilhão. Porém, entre 1999 e 2003 notaram-se duas tendências marcantes na economia regional: a primeira foi a consolidação do município de Toledo como importante no contexto regional, além da emergência de vários municípios que em 1999 tinham um PIB total inferior a R\$ 100 milhões, conforme nos demonstra a FIGURA 01, a seguir.

FIGURA 01. PIB Municípios do Oeste do Paraná – 1999 e 2003



No mapa observamos a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) total no Oeste do Paraná.

A proximidade com a infraestrutura aérea será uma base para estimular a localização de novas atividades produtivas nesses municípios mais atrasados em termos econômicos.

Cabe ressaltar também o papel do setor terciário na economia do Oeste paranaense. Os municípios de Cascavel e Foz de Iguaçu apresentaram melhor desempenho em todos os segmentos do ramo comércio. Por isso, o setor terciário é um dos que mais concentram atividades e agregação de valor. Essa performance deve-se à participação majoritária de Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo, particularmente à forte exploração dos atrativos turísticos e do comércio de fronteira da Região, ao fortalecimento da construção civil e da ampliação das atividades universitárias, conforme indica o estudo realizado sob a coordenação do professor ROCHA JR (org.) UNIOESTE -2008.

Ainda com relação ao setor terciário, a Região Oeste compreende municípios que se caracterizam pelo diversificado potencial turístico e pela riqueza ambiental e natural. Esses municípios vêm sendo protegidos pelos Parques Nacionais do Iguaçu e de Ilha Grande. No entanto, a especialização produtiva regional assenta-se na agroindústria, o que a torna centro de referência na atividade e, de certa maneira, limita a sua identidade com a atividade turística a poucos municípios da região. Mas, embora isto seja pouco divulgado, a região Oeste é considerada um dos principais pólos de ecoturismo no Brasil. O complexo Oeste Paranaense, assim classificado pela EMBRATUR, inclui os municípios de Foz do Iguaçu, Itaipulândia, Santa Helena e Santa Terezinha do Itaipu, com destaque para o Parque Nacional do Iguaçu, e Guaíra, com o sítio arqueológico das Missões Jesuíticas no Parque Nacional de Ilha Grande.

Nesse sentido, as atividades do Aeroporto Regional do Oeste Paranaense serão um suporte à mobilidade de pessoas que utilizam a estrutura de comércio e serviços da Região. Como Cascavel, Toledo, Marechal Candido Rondon, Palotina e Guaíra vêm ampliando seu

leque de oferta de serviços, a infra-estrutura do aeroporto será mais um elemento de facilitação e dinamismo para as atividades nessas municipalidades.

Existe ainda, a capacidade dos setores exportadores em criar postos de trabalho em outros setores da economia.

Assim, a dinâmica da Região está fortemente atrelada às atividades de exportação. Dinamizar essas atividades é fortalecer a economia regional. Nesse quesito, o Aeroporto Regional do Oeste do Paraná cumprira uma função singular. Será mais um elemento dinamizador dos fatores locacionais das atividades produtivas de exportação e, conseqüentemente, de outros ramos produtivos voltados para o mercado interno da região. Estruturalmente, o fortalecimento dessas atividades manterá o ritmo de crescimento econômico regional, elemento de extrema importância para a viabilidade econômica do Aeroporto Regional.

O resultado desse conjunto de fatores, quais sejam: multiplicador de emprego, criação de postos de trabalho, evolução do Produto Interno Bruto e expansão da comercialização de veículos automotores e geração de impostos, gera um conjunto de municípios com enorme potencial de mercado e indicadores de desenvolvimento humano.

Neste sentido, o estudo da UNIOSTE (2008), dispõe:

“A distância da população economicamente ativa (PEA) versus a demanda de passageiros de assentos por Km já vem se aproximando entre 1981 e 2007, porque a última cresce a um ritmo muito maior que a primeira (5% ao no período contra 2,6% ao ano). Com isso a projeção é que a demanda ultrapasse a PEA a partir de 2011, o que justifica que o crescimento da demanda ocorrerá principalmente pelo incremento da atividade econômica e não pelo aumento da população. O crescimento da economia será a principal componente de justificativa de aumento da demanda, incrementando a frequência de voos dos passageiros ao invés do número absoluto dos mesmos, a partir destas informações, gerou-se uma estimativa da função demanda, cujo resultado mostra que a elasticidade PIB pela demanda é 1,06 (positivo), isso significa que a cada 1% de variação do PIB a quantidade demandada variará 1,06%. O incremento positivo do PIB estimula o fluxo de passageiros e transporte aéreo; enquanto a desvalorização do câmbio desestimula o fluxo de passageiros, mas com impacto menor (0,17% de

redução da quantidade demandada para cada 1% de desvalorização do real frente ao dólar). O aumento da população economicamente ativa também incentiva o crescimento da demanda por passagem aérea, porém com impacto menor: para cada 1% de aumento da PEA há um incremento da quantidade demandada em 0,83%. O valor é relativamente menor porque nem todo aumento da PEA implica na necessidade de maior fluxo de transporte aéreo”.

6. REFLEXOS DA INSTALAÇÃO DE UM NOVO AEROPORTO NA ECONOMIA REGIONAL

A região oeste do Paraná vem passando por uma significativa transformação nas últimas décadas no que tange ao seu desenvolvimento social e econômico. È imprescindível que seja providenciado um plano de ação estratégico com horizontes de médio e longo prazo.

A instalação de um novo sítio aeroportuário virá ao encontro dessa necessidade e proporcionará um grande salto nesse desenvolvimento.

Desde a década de 1980, se iniciaram os contatos oficiais para a realização dos estudos de viabilidade deste empreendimento. No entanto, cartas de entidades de classe foram encontradas com datas dos anos 60 (sessenta), onde já solicitavam estudos técnicos e recursos para o novo aeroporto de maior porte.

A região oeste poderá, com a instalação deste novo equipamento urbano, projetar maiores investimentos nos demais setores da economia como, por exemplo: a criação de pólos vinculados à tecnologia, ao processo de industrialização dos segmentos de confecções, também de aprimoramento do agronegócio, agregando valor aos seus produtos.

Temos um importante setor da economia regional que está com índices bastante expressivos de crescimento que é o educacional. A oferta de instituições de ensino superior para as áreas de graduação e pós-graduação com audaciosos planos de desenvolvimento e investimentos, bem como a implantação de novos conceitos de educação corporativa, estarão

proporcionando cenários bastante favoráveis em futuro próximo, com isso atraindo oportunidades diferenciadas para o campo empresarial e também para novas estruturas do poder público. Uma melhor e maior estrutura aeroportuária consolidaria este momento. A oferta de mais horários e novas companhias acompanharia esta demanda.

O estudo da consultoria McKinsey&Company (2010), com previsões para um cenário futuro até o ano de 2030, indica variados modelos de aplicação de investimentos para o modal aéreo brasileiro, bem como ressalta a importância de se instaurar algumas alterações fundamentais para um correto atendimento à demanda em pontos cruciais para melhorar a qualidade e conforto para o usuário, como agilizar embarque e desembarque, aduanas, sistemas de informações, acessos internos e externos aos terminais de passageiros, trânsito rápido entre os centros urbanos e estes aeroportos, e outras sugestões mais.

Neste sentido, o PLANO DIRETOR do novo aeroporto regional do oeste do Paraná, aprovado pelo Governo Federal desde o ano de 1999, contempla estas premissas básicas apontadas no estudo supracitado, com a necessidade de se realizar pequenas alterações no projeto original.

Sendo assim, é perfeitamente exequível e compreensível do ponto de vista do retorno social e econômico que uma obra deste porte agregaria para a região oeste do Paraná.

Muitas entidades de classe, autoridades públicas e personalidades privadas vem discutindo esta possibilidade com maior ênfase. O próprio Governo do Estado do Paraná no ano de 2011 vem proporcionando uma maior abertura ao diálogo com os setores produtivos.

Com a possível viabilização da integração modal, destacando-se os acessos rodoviários a serem duplicados e o sistema ferroviário a ser ampliado até a fronteira do estado do Mato

Grosso com o país vizinho Paraguai, aliados ao plano de colocar em prática a navegação na bacia do rio Paraná-Tietê, teríamos uma plataforma logística bastante interessante.

A relação custo-benefício com a instalação do novo sítio aeroportuário na região oeste é inquestionável, satisfazendo-se todas as camadas sociais com seus reflexos no crescimento econômico regional, como também demonstram os estudos realizados pela UNIOESTE, especificamente para esta região, sem esquecermos dos exemplos que as revistas especializadas em economia nos alertam em termos globais para este tendência.

Podemos destacar assim o que nos informa OLIVEIRA e SILVA (2008),

“O Transporte Aéreo Regional tem um papel fundamental no desenvolvimento econômico de qualquer país ou região. Essa importância é alavancada em países ou blocos continentais, como o Brasil, que depende da integração entre as regiões para garantir um desenvolvimento econômico sustentável e equânime. Dentre os papéis desempenhados pela aviação regional no Brasil, tem-se, em especial, a prestação de serviços a regiões remotas e de fronteira na Amazônia, o desenvolvimento das localidades ao longo do território nacional, a promoção de maior universalização do acesso ao transporte aéreo e o fomento da indústria do turismo. Atualmente, um a cada quatro passageiros regulares domésticos nos Estados Unidos voam com uma companhia aérea regional, sendo que o número de vôos regionais representa a metade do total de vôos regulares daquele país. No Brasil, a relação passageiros das regionais é de apenas um para vinte e dois passageiros, o que mostra a enorme potencialidade de crescimento, desenvolvimento e alavancagem do turismo ainda a ser explorada pelo setor no País.”

Ratificando o que discurremos anteriormente a respeito da importância da integração modal, ressaltamos algumas informações descritas no estudo realizado pela UNIOESTE (2008), que,

“Apesar de que a infra-estrutura do Aeroporto Regional possa ser significativa na Região, pode não ser a única. Por isso, é de fundamental importância o fortalecimento e ampliação da infraestrutura complementar, tais como: a)anel de integração Oeste e Sudoeste através da duplicação da PR 163 ou até mesmo a interligação de Sede Alvorada (Cascavel) a Capitão Leônidas Marques. Nesse caso, já há uma rodovia federal planejada; b)anel de integração do Oeste-Médio e Oeste-Norte Central, através da recuperação das rodovias que interligam Toledo-Assis Chateaubriand-Umuarama e Toledo-Marechal Candido Rondon-Palotina-Guaíra; c) Implantação da hidrovía Guairá-Tietê; d) ampliação do trecho ferroviário Cascavel-Guaíra; e) saneamento do gargalo ferroviário nos trechos: Guarapuava-Curitiba e Curitiba-Paranaguá.”

Esses investimentos já foram apontados, inclusive, na revisão do Plano de Desenvolvimento Regional da Associação dos Municípios do Oeste do Paraná - AMOP.

Corroborando neste sentido, a citação da consultoria McKinsey&Company (2010):

“O setor de transporte aéreo contribui de forma relevante para o desenvolvimento e o crescimento sustentado do País. As viagens aéreas, além de terem reconhecido papel na integração nacional e na indução de negócios entre regiões, também representam um importante insumo produtivo de grande parte das corporações, com relevante impacto na eficiência das cadeias produtivas de diversos setores da indústria brasileira. Além disso, pode-se dizer que o setor promove uma maior inserção internacional do Brasil em termos de fluxos comerciais e culturais, bem como possui influência sobre as contas externas, por meio de receitas auferidas e de despesas realizadas em moeda internacional. No contexto nacional, a aviação regular sustenta um pilar fundamental para a promoção do turismo, transporte de pessoas e distribuição de cargas.”

6.1. AEROPORTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

No relatório resultante do estudo realizado pela consultoria McKinsey&Company em 2010, destaca-se que à época eram realizadas *mais de 50 milhões de viagens por ano. Número que cresceu à expressiva taxa de 10% ao ano entre 2003 e 2008, na esteira da melhoria da economia como um todo (crescimento do PIB de 4,7% ao ano no período) e da inclusão de passageiros das classes B e C. Já no segundo semestre de 2009, apesar da crise financeira global, observou-se forte retomada da demanda por serviços aéreos no mercado doméstico e início de retomada no mercado internacional, gerando um tráfego anual acumulado no mesmo patamar de 2008.*

Um novo sítio aeroportuário tem despertado na região oeste do Paraná uma enorme expectativa, pois com a possibilidade de integração modal com outros meios de transporte será possível alavancar significativamente o desenvolvimento econômico regional. Assim também compreende CAPP (2008),

“No atual ambiente competitivo as grandes empresas utilizam o transporte aéreo e os centros cargueiros aeroportuários como logística integrada às operações industriais e como parte de suas estratégias corporativas para ampliar a comercialização de

mercadorias entre nações, blocos econômicos e intra-empresas. Assim, as empresas locais e regionais cedem lugar, em termos de capacidade de crescimento, para empresas que estabelecem alianças e acordos internacionais, quer sejam eles produtivos comerciais ou tecnológicos.

Nesse ambiente de “economia em rede”, “produção em rede” e “inovação em rede” os centros cargueiros aeroportuários passaram a integrar os processos produtivos de diversas cadeias industriais e redes de inovação que conectam fornecedores, clientes e usuários espalhados por todo o mundo.

Daí a importância dos grandes aeroportos para o desenvolvimento das empresas, das nações, dos municípios onde estão localizados e das regiões onde estão instaladas empresas que necessitam intercambiar mercadorias, matérias-primas, insumos, máquinas, equipamentos, tecnologias, partes e componentes diversos, gerando empregos, renda e tributos.

As modernas cadeias de produção e de inovação consistem de um número crescente de conexões e fluxos estabelecidos em escala global.

Assim, a natureza cada vez mais essencial do conhecimento e do intercâmbio para o desenvolvimento exige meios de comunicação, transporte e tráfego cada vez mais aprimorados e avançados. A cooperação, o trabalho em grupo, a comunicação e o comércio exige deslocamentos cada vez mais rápidos ao longo de distâncias cada vez maiores. Não bastam rápidos meios de comunicação como a internet e a telefonia celular. É necessário estabelecer contatos face a face, assistência tecnológica, testes de protótipos e envios de amostras e material publicitário. O desenvolvimento de uma infra-estrutura de transporte seguro e rápido é assim, imprescindível para um país ou região que se pretende desenvolvida.”

A maioria das empresas da Região não usa ainda a modalidade aérea de carga. Há unanimidade sobre a necessidade de construção de um aeroporto para que seus funcionários e profissionais envolvidos possam se deslocar com maior facilidade da região para as demais partes do Brasil e mundo.

Conforme pesquisa realizada pelo estudo encomendado à UNIOESTE (2008), O desejo dos empresários é contar com um aeroporto que esteja a uma distância cujo deslocamento seja significativamente menor e com tarifas que sejam interessantes no sentido de proporcionar um melhor benefício/custo. Dessa forma, os negócios podem ficar mais dinâmicos, possibilitando um crescimento regional de forma direta e indireta. Existe um interesse por parte dos empresários pelo uso dos serviços de carga, desde que haja um setor específico no aeroporto e que o preço do transporte aéreo de carga compense os custos pelos benefícios que poderão proporcionar no quesito rapidez e agilidade.

Como importante eixo de ligação entre a região norte e a região sul de nosso país, destaca-se o que recomenda o estudo realizado pela UNIOESTE (2008.):

“Por isso, no aspecto puramente econômico, a manutenção do crescimento econômico do Oeste do Paraná dependerá de cinco pontos fundamentais:

1. Políticas efetivas de preservação e recuperação dos recursos naturais aliadas às políticas fitossanitárias;
2. A boa governança municipal;
3. A manutenção e ampliação da infra-estrutura urbana e regional;
4. A cooperação entre os organismos civis e as municipalidades;
5. A capacidade de diversificar a base produtiva e ampliar a qualificação da população, principalmente de baixa renda.”

Ainda conforme o relatório realizado pela consultoria McKinsey & Company do Brasil (2010),

“A visão desejada é a de que o setor aéreo brasileiro atinja seu "pleno potencial", gerando significativo benefício social. Para começar, o diferencial de utilização do modal aéreo no País com relação a mercados maduros seria gradativamente vencido. Em 20 anos, o volume de passageiros seria quase triplicado, atingindo mais de 310 milhões por ano, e a intensidade de utilização do modal aéreo chegaria a mais que o dobro da atual (de 0,3 para 0,7 viagem/habitante por ano). No intuito de melhorar a acessibilidade no País, até 800 mil passageiros anuais seriam originados em áreas remotas, atualmente não servidas, para as quais o modal aéreo se mostra como o único de fato viável. O setor geraria mais de 500 mil novos empregos diretos e indiretos. Além disso, o parque de aeronaves de transporte regular seria aumentado em mais 400 a 600 unidades, das quais uma parcela significativa seria fabricada no Brasil.”

7. ANÁLISE E DISCUSSÃO DE DADOS

A partir da análise das informações coletadas nas pesquisas realizadas, observou-se que a instalação de um modal aéreo com características de integração com outros modais pode ser adequada para nossa região, devido as possibilidades já citadas anteriormente dos grandes benefícios que serão incorporados ao longo desse processo de instalação do novo sítio aeroportuário na região oeste do Paraná.

No entanto o aspecto político-social para a sua viabilização evidencia diversos problemas, decorrentes principalmente da ausência de um diálogo efetivo e da não

especificação de uma proposta plausível que evidencie a participação direta dos municípios envolvidos, a ser levada em consideração pelo Governo Estadual, principal artífice deste empreendimento, em relação à ligação política e legal com o Governo Federal.

Um ponto a ressaltar é a constante evolução social e econômica da região oeste do Paraná, cujas demandas atuais e futuras, provavelmente com maior intensidade, exigirão fortes investimentos no campo da infraestrutura. Esta situação vem sendo exposta por diversas entidades representativas de classe, mas até o momento não se visualiza uma atitude mais consistente no que diz respeito ao planejamento de ações integradas pelos poderes constituídos nas três esferas governamentais afetadas diretamente por esta demanda.

Contudo, existe a intenção do atual Governo do Estado do Paraná em realizar neste ano de 2011 e 2012 a revisão completa do Plano Estadual Aeroviário do Paraná – PEAPAR, onde espera o mesmo poder analisar o cenário com maior nitidez e assim propiciar o desenvolvimento de um plano de atividades no que tange as prioridades de investimentos para este modal em todas as principais regiões do estado do Paraná.

No entanto, é preciso ressaltar que existe um PLANO DIRETOR para a construção do novo aeroporto regional do oeste do Paraná, previamente aprovado desde o ano de 1999, pelo Departamento de Aviação Civil, organismo ligado à época ao Ministério da Aeronáutica e que hoje foi substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC em suas atribuições, sendo que este Plano contempla todas as necessidades básicas de uma ampla infraestrutura aeroportuária com capacidade para absorver grandes operações, tanto com características de transporte de pessoas quanto de movimentação de cargas, estando apta a corresponder com as expectativas mais otimistas para um salto importante no contexto de crescimento econômico e social da área de abrangência de diversos municípios no entorno deste empreendimento

aeroportuário, onde atualmente estão inseridos estimados um milhão e trezentos mil habitantes.

As estatísticas inerentes ao aspecto da evolução da economia regional do Oeste do Paraná, conforme demonstram os números anteriormente expostos relacionados com o crescimento demográfico, bem como com a evolução da produção da agroindústria e dos investimentos governamentais para os próximos anos nos setores produtivos (IPARDES – 2006 e 2008; UNIOESTE -2008), sinalizam para uma essencial reestruturação da forma de planejamento estratégico dos principais vetores de potencialização de um modelo mais eficaz e permanente de desenvolvimento.

Por outro lado, está acontecendo um momento de transição no que se relaciona com a exclusiva autoridade da União em controlar obras de infraestrutura no modal aeroviário.

A demanda por transporte aéreo vem aumentando e causando impacto negativo na gestão do setor aéreo brasileiro. Nos últimos quatro anos (2008-2011), a demanda aumentou em aproximadamente 60%. Somente de 2010 para 2011 cresceu estimados 24%, com previsão de continuidade para os períodos posteriores. (INFRAERO – Anuário estatístico).

O Governo Federal já finalizou o novo modelo de concessão para administração e exploração de serviços aeroportuários no Brasil. Ainda em 2011 foram leiloados alguns aeroportos, como o terminal GUARULHOS – SP , em seguida serão os de BRASÍLIA – DF e também o de CAMPINAS – SP (Viracopos). Sem esquecer de um outro modelo de gestão aeroportuária que foi transferido para a iniciativa privada também em 2011, como o terminal de São Gonçalo do Amarante no estado do Rio Grande do Norte.

Vemos com bons olhos a iniciativa de se apresentar ao país um modelo de gestão aeroportuária com melhores condições de oferecer a tão sonhada capacidade de investimento

que venha a dinamizar este setor tão carente não somente de recursos bem aplicados, mas também no que diz respeito ao fator de consolidação de nosso continente como uma grande potência mundial no campo de transações comerciais.

Igualmente pela análise dos dados acima, podemos inquirir sobre a ausência de políticas públicas transparentes para um espectro amplo de desenvolvimento regional, pois como bem descreve o estudo realizado pelo IPARDES (2008), necessitamos estudar com melhor propriedade as alternativas e inovações vinculadas ao desenvolvimento de novas tecnologias, voltados para biotecnologia na produção de alimentos e nutrição animal, densificação da cadeia produtiva de alimentos, controle sanitário, que exigem novos conhecimentos e novos processos e procedimentos. A especialidade conquistada pela região poderia potencializar, assim, um amplo conjunto de novas atividades, concretizando a ideia de um grande parque industrial e tecnológico, possibilitando novos investimentos em infraestrutura, principalmente, para dar vazão a toda a cadeia produtiva.

Desta forma, é perfeitamente compreensível a necessidade urgente da instalação de um novo equipamento urbano no modal aéreo no oeste do Paraná. A conjugação de forças da iniciativa privada com o poder público poderia resultar na efetivação desta obra, iniciando-se um novo e duradouro ciclo de desenvolvimento regional. Os recursos seriam oriundos de programas como o PROFAA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, como explica a legislação vigente, além de incorporações de municípios e em parceria com a iniciativa privada, no que for possível até o momento, com base na estrutura idealizada pelo Plano Diretor aprovado, após as devidas revisões e atualizações em seus projetos técnicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A região oeste do Paraná detém uma grande parcela de responsabilidade na cadeia produtiva nacional. Sendo assim, como toda região que precise consolidar sua economia é fundamental que tenha à disposição uma infraestrutura intermodal bastante eficaz.

Com a possível e necessária instalação do aeroporto regional, amplia-se a capacidade de investimento, a geração de renda e de emprego, inserindo neste contexto a conquista de movimentação de cargas de produtos com alto valor agregado.

Não obstante, diversas outras formas de se fortalecer o desenvolvimento regional com a instalação de um empreendimento aeroportuário é igualmente importante ressaltar que a demanda de passageiros que habitualmente procuraria outros centros para seus deslocamentos, estaria vinculada positivamente à região no entorno do novo sítio aeroportuário, caracterizando uma perspectiva de crescimento social e econômico para segmentos comerciais e de serviços que oportunamente poderiam instalar-se.

O processo de construção de um modal como este invariavelmente precisa reunir as três esferas governamentais, tendo em vista que as mesmas proporcionam as facilidades inerentes a um complexo empreendimento como este.

No entanto, observa-se que ainda não houve um entendimento profícuo a respeito do tema e uma análise mais aprofundada sobre a elaboração de um planejamento estratégico conjunto, fazendo com que esta obra venha sendo adiada ao longo dos últimos anos.

A facilitação de movimentos de produtos pelo modal aeroviário também é uma das características destacadas nas pesquisas realizadas que podem vir a ser uma das molas propulsoras da economia regional, mas para que esta situação possa tornar-se realidade é preciso estimular e atrair investimentos elaborando estratégias de abordagem a grupos empresariais, bem como o convencimento do poder público para o engajamento na busca de alternativas para o incremento de áreas industriais.

A proposta recente e interessante da vinculação de espaços internos nas delimitações de um aeroporto para que sejam fixadas bases industriais, cujo modelo é denominado de AEROPORTO INDÚSTRIA, também seria uma contribuição de destaque para que futuramente tenha amplas possibilidades de receber novas plantas de empresas com potencial aparente para criação de empregos, renda e de novos rumos para a economia local.

Em que pese à experiência neste campo ser ainda muito incipiente no atual sistema de gestão aeroportuária brasileira, no exterior já se podem analisar com maior clareza os resultados obtidos com este tipo de inovação, contribuindo sobremaneira para a dinâmica do crescimento social e econômico comunitário.

A área destinada para a construção do aeroporto regional, com aproximadamente cento e sessenta e seis alqueires é extremamente propícia para a aplicação desse conceito de aeroporto industrial. Também existe a possibilidade de projetar um grande centro de negócios nas proximidades para estimular o desenvolvimento do turismo de eventos.

Todas estas iniciativas são muito bem vindas, mas os organismos competentes devem estar sintonizados e atuando com o planejamento mais adequado.

No que tange ao aporte de recursos para a concretização do empreendimento, existem mecanismos diversos como já relacionados anteriormente, a exemplo do PROFAA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, onde os municípios e estados podem solicitar a realização de convênios visando obter investimento público a fundo perdido, em que as partes se complementam na ordem de 30% (trinta) como responsabilidade dos governos estaduais e a diferença será bancada pelo governo federal. Estes valores, nas devidas proporções indicadas em legislações vigentes, serão aplicados exclusivamente na fase inicial onde se possibilita a execução da obra na fase de infraestrutura básica, como: terraplenagem; pavimentação; entre outros serviços.

É importante ressaltar as novas frentes que estão sendo abertas pelo Governo Federal, seguindo uma tendência mundial em que à iniciativa privada é concedida a construção, administração e exploração comercial de complexos aeroportuários. Para tanto, reformas importantes estão acontecendo e outras precisam ser apressadas para facilitar este trâmite. Como exemplo de reforma da legislação atual, existe um estudo que vem sendo realizado pelo Congresso Nacional a respeito da reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica. Nesta proposta constam alterações para que o mercado da aviação civil receba uma aceleração de investimentos por conta da entrada de capitais internacionais, além de proporcionar a adequação de outras situações relacionadas com a gestão e operacionalidade do sistema aeroportuário.

Diante do exposto, é imprescindível que haja o comprometimento da sociedade civil organizada da região oeste do Paraná com o intuito de estabelecer um cronograma de ações

possíveis de serem executadas, vislumbrando as futuras operações em novo sítio aeroportuário em consonância com um desenvolvimento regional em larga escala.

REFERÊNCIAS:

AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná, **Plano de desenvolvimento regional para a Região Oeste do Paraná**. Cascavel, 2007.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Superintendência de Serviços Aéreos. **Anuário Estatístico do Transporte Aéreo**_ Edição de 2010 do Anuário do Transporte Aéreo.

CAPPA, Josmar - **A FUNÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS NA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA** - Revista PESQUISA & DEBATE, SP, volume 22, número 1 (39) pp. 119-134, 2011.

DAC – Departamento de Aviação Civil (ANAC) - **PLANO DIRETOR AEROPORTO REGIONAL OESTE DO PARANÁ** – PORTARIA 602/DGAC – 13/09/1999

DIAS, S.I.S. (org.) **Planejamento urbano e regional**: ensaios acadêmicos do CAUFAG em 2007 / organização Solange Irene Smolarek Dias. - Cascavel: Smolarek Arquitetura, 227 p. Vários autores - 2007.

IAC – Instituto de Aviação Civil - **Manual de Implementação de Aeroportos**, 1999.

IPARDES. **Os vários Paranás**: linhas de ação para as dimensões econômica, social e Institucional: subsídios à política de desenvolvimento regional. Curitiba, 2006.

IPARDES. **Oeste paranaense: o 3.º espaço relevante**: especificidades e diversidades. Curitiba, 2008.

MCKINSEY & COMPANY - **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil: Relatório Consolidado**. Rio de Janeiro, 2010.

OLIVEIRA, A. V. M.; SILVA L.H.S - **Constituição do Marco Regulatório Para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional** - Abril de 2008.

PERIS, A. F. (Org.). **Estratégias de desenvolvimento regional**: região Oeste do Paraná. Cascavel: Edunioeste, 2008.

SEDU – Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado do Paraná – **PDU – POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL PARA O ESTADO DO PARANÁ**. (SEDU – PDU). 2003.

UNIOESTE – Universidade do Oeste do Paraná, **RELATÓRIO COMPLEMENTAR SOBRE O IMPACTO ECONÔMICO DO AEROPORTO REGIONAL DO OESTE DO PARANÁ** / Coordenação de Weimar Freire da Rocha Jr.; pesquisadores Christian Luis da

Silva, Débora Lobo da Silva, Jandir Ferreira de Lima, Miguel Angel Uribe Opazo. Toledo, PR: [s.n.], 2008.

VASCONCELOS, L. F. S. **O Aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira.** 149p. Dissertação (Mestrado em Transportes) Publicação TDM, - 008A/2007. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF. 2007.

CF - <https://www.iata.org.br/> - acesso em setembro de 2007 e outubro de 2011.

CF - <http://www.infraero.gov.br/> - acesso em setembro de 2007 e outubro de 2011.

CF - <http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/final.pdf> acesso em outubro de 2011.