



MASTER PLAN



PORTFÓLIO DE PROPOSIÇÕES PARA
MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E
SERVIÇOS OFERTADOS PELO
AEROPORTO INTERNACIONAL DE
FORTALEZA

PROGRAMA PARA
DESENVOLVIMENTO
DA INDÚSTRIA

Sumário

1. TÍTULO.....	3
2. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
3. JUSTIFICATIVA.....	3
4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS.....	5
5. ESPECIFICAÇÃO.....	6
6. MAPEAMENTO DE ATORES.....	7
7. PLANO DE RISCO DO PROJETO.....	8
8. PLANO DE COMUNICAÇÃO.....	9
9. MONITORAMENTO.....	11
10. ORÇAMENTO.....	11

1. TÍTULO

Portfólio de proposições para melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto internacional de Fortaleza

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Estado do Ceará possui uma localização estratégica em relação a mercados importantes com rotas para América do Norte e Europa. Tal potencial não vem sendo explorado em sua totalidade, refletindo em uma infraestrutura aeroportuária inadequada para o atendimento da demanda existente no Estado e baixa diversidade de serviços ofertados. Na tentativa de direcionar a melhoria da infraestrutura do aeroporto de Fortaleza para melhor atendimento da demanda existente, este projeto tem como objetivo: Elaborar e apresentar um portfólio de proposições que visem a melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto até o início de 2018.

O modal aeroviário é um elemento de integração do território nacional e representa um setor estratégico para o desenvolvimento do país. Observa-se que o serviço de transporte aéreo tem grande potencial de desenvolvimento e estimulá-lo pode trazer ganhos importantes para a economia. No estado do Ceará, o Aeroporto Internacional Pinto Martins se estabelece como o principal aeroporto, atendendo a uma região metropolitana de cerca de 4 milhões (6ª maior no Brasil). Segundo dados da Infraero, em 2016 cerca de 5,7 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Fortaleza.

Os impactos deste projeto se refletirão em um aumento da capacidade e eficiência do aeroporto, sendo possível a disponibilização de novos serviços que melhor atendam às demandas das instituições que o utilizam. Nesse sentido, haverá um engajamento das principais entidades participantes do setor de logística aeroviário do Estado do Ceará para codesenvolverem esse portfólio contendo proposições para a melhoria da infraestrutura oferecida pelo aeroporto de Fortaleza e para ampliação dos serviços ofertados.

3. JUSTIFICATIVA

O modal aeroviário se constitui em um elemento de integração do território nacional e representa um setor estratégico para o desenvolvimento do país (IPEA, 2010). Embora os investimentos públicos nesse setor tenham se elevado nos últimos anos, o aumento no fluxo dos passageiros indica necessidades de investimentos futuros ainda maiores na infraestrutura aeroportuária (CAMPOS NETO, 2012). Observa-se que o serviço de transporte aéreo tem grande potencial de desenvolvimento e

estimulá-lo pode trazer ganhos importantes para a economia (CNT, 2015). O crescimento desse modal nos últimos anos é expressivo, entre 2000 e 2014, o número de passageiros transportados, para voos domésticos e internacionais, teve um incremento real de 210,8%, enquanto que a oferta cresceu 103,5% no mesmo período (CNT, 2015). O mesmo pode ser verificado no transporte de cargas, dados disponíveis no Anuário CNT do Transporte (2017) mostram que o transporte aéreo internacional de cargas com origem ou destino no Brasil cresceu 72,1% em 11 anos. Enquanto que em 2004 transportava-se 460,2 milhões de toneladas, em 2014 foram transportadas 792,3 milhões.

No estado do Ceará existem dois aeroportos, sendo apenas um internacional e o outro doméstico. Dessa forma, o Aeroporto Internacional Pinto Martins se estabelece como o principal aeroporto do Estado, atendendo a uma região metropolitana de cerca de 4 milhões (6ª maior no Brasil). Segundo dados da Infraero, em 2016 cerca de 5,7 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Fortaleza. No cenário brasileiro, o estado do Ceará aparece na 11ª colocação no ranking do número de decolagens no Brasil, dentre os 27 estados da pesquisa (FIEC, 2015).

Nesse contexto de necessidade de investimentos futuros ainda maiores, a concessão de aeroportos configura como uma alternativa para atrair recursos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Frente à necessidade de aumentar a capacidade e eficiência, o Aeroporto Internacional de Fortaleza foi concedido à iniciativa privada em leilão realizado na BM&FBOVESPA em abril de 2017. A multinacional alemã Fraport AG Frankfurt Airport Services adquiriu a concessão do Aeroporto Internacional Pinto Martins pelo período de 30 anos, prorrogável por mais 5 anos.

O Estado do Ceará possui uma localização estratégica em relação a mercados mundiais importantes com rotas para América do Norte e Europa. Tal potencial não vem sendo explorado em sua totalidade, refletindo em uma infraestrutura aeroportuária inadequada para o atendimento da demanda existente no Estado e baixa diversidade de serviços ofertados. Diante disto, na tentativa de direcionar a melhoria da infraestrutura para atendimento da demanda crescente e aumentar a diversidade de serviços oferecidos pelo aeroporto, este projeto, proposto por um grupo de especialistas do setor na reunião do projeto Masterplan da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, está ligado direta e indiretamente às ações propostas no *roadmap* do setor, de acordo com o quadro abaixo:

Ações diretamente contempladas	Ações indiretamente contempladas
Adequar infraestrutura em atendimento às exigências para instalação de hub aeroviário no Aeroporto Internacional Pinto Martins	Dotar Aeroporto Internacional Pinto Martins de infraestrutura necessária para crescimento da aviação executiva
Adequar à demanda a infraestrutura de pista e terminal de passageiros dos aeroportos regionais via Parcerias Público-Privadas	Adaptar aeroportos para possibilitar integração dos modais de transporte
Alinhar necessidades do governo e da sociedade no planejamento da aviação no Estado	Melhorar experiência (oferta de serviços e facilidades) nos terminais de passageiros
	Melhorar eficiência do terminal de cargas do Aeroporto Internacional Pinto Martins
	Aumentar competitividade do Aeroporto Internacional Pinto Martins para se tornar hub de cargas e passageiros
	Consolidar Aeroporto Internacional Pinto Martins como hub de cargas e passageiros

Vale ressaltar ainda que este projeto pretende contribuir para o alcance da visão de futuro construída pelos especialistas do setor no painel da Rota Estratégica do Setor de Logística, a saber: "Logística competitiva e sustentável, com integração dos modais, potencializando o desenvolvimento do Estado" para o segmento aeroviário.

4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS

O objetivo geral deste projeto é: Elaborar e apresentar um portfólio de proposições que visem a melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto.

Como objetivos específicos:

- Mapear e realizar um levantamento das demandas das instituições diretamente envolvidas com as operações do aeroporto;

- Melhoria da estrutura do aeroporto, oferta de serviços e aumento da competitividade com outros estados;
- Permitir a criação de um canal de relacionamento com a Fraport afim de construir uma relação de longo-prazo;
- Atração de empresas para o entorno do aeroporto decorrente do aumento de capacidade do aeroporto.

5. ESPECIFICAÇÃO

Para que este portfólio tenha um efetiva relevância e impacto, lista-se, a seguir, os requisitos mínimos:

- As proposições a serem apresentadas no portfólio devem apresentar os impactos de sua realização;
- Deve conter proposições estruturadas tanto em termos de infraestrutura quanto de serviços;
- Deve ter uma apresentação formal;
- É obrigatória a presença da Fraport uma vez que possui a concessão do aeroporto;
- O projeto necessita de uma equipe de pesquisadores capacitados para coletar e analisar as informações fornecidas pelas instituições, garantindo a consistência dos dados, e posterior construção do documento final a ser entregue.

Além disso, este projeto lida com algumas premissas, a saber:

- A Fraport deverá estar disposta a receber essas demandas;
- Existir uma equipe com recursos para elaborar o portfólio;
- O contrato deve estar assinado;
- Requer interesse e disponibilidade das instituições consultadas para participar do desenvolvimento do portfólio, fornecendo as informações necessárias;
- Deverá existir uma equipe formada por pesquisadores com conhecimentos e habilidades em coletas e análise de dados, capazes de gerar o material escrito para análise da Fraport.

As restrições deste projeto são apresentadas a seguir:

- Deve ser realizado até o início de 2018 uma vez que o processo de concessão teve a eficácia do contrato estabelecida no fim de agosto e a partir de fevereiro de 2018 a Fraport assume a gestão do aeroporto.

6. MAPEAMENTO DE ATORES

Os atores (instituições) mais indicados para implementação das proposições incluídas no portfólio são apresentados no quadro a seguir com o papel da instituição no projeto bem como o seu grau de impacto:

Instituição	Papel da Instituição	Grau de impacto
Fraport AG Frankfurt Airport Services	Executor	Alto
Federação das Indústrias do Estado do Ceará - FIEC	Coordenador	Alto
Agência do Desenvolvimento do Estado do Ceará – ADECE	Coordenador	Alto
Câmara Temática de Logística do Ceará - ADECE	Apoiador	Alto
Câmara Temática Exporta Ceará - ADECE	Apoiador	Alto
Conselho Temático de Infraestrutura - COINFRA	Apoiador	Alto
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT	Apoiador	Alto
Departamento Estadual de Rodovias – DER	Apoiador	Alto
Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA	Apoiador	Alto
Instituições de Ensino Superior - IESs	Apoiador	Alto
Centro Internacional de Negócios - CIN	Apoiador	Alto
Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado do Ceará - SETCARCE	Apoiador	Alto

Confederação Nacional do Transporte - CNT	Apoiador	Alto
Conselho Temático de Relações Internacionais - CORIN	Apoiador	Alto
Companhias Aéreas	Apoiador	Alto
Prestadores de serviços do Aeroporto	Apoiador	Alto

7. PLANO DE RISCO DO PROJETO

Os riscos mensuráveis no projeto de criação de portfólio de proposições para melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto internacional de Fortaleza são apresentados no quadro a seguir com suas possíveis causas e prováveis efeitos:

Risco	Causas possíveis	Efeitos prováveis
1. Não obter retorno da Fraport	Demandas mal elaboradas	Proposições não refletem as reais demandas das instituições
	Fraport não acredita nos benefícios do projeto	Gerar falsas expectativas de retorno do projeto nas instituições
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Iniciativa não é bem-vista pelo conselho da Fraport	Dificuldade na criação de um relacionamento com a Fraport
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Outros projetos têm maior prioridade	Encerramento do projeto
	Instituições não acreditam nos benefícios do projeto	Encerramento do projeto
	Instituições não têm disponibilidade de tempo para participar	Pouca representatividade da elaboração das propostas

O quadro a seguir apresenta o plano de mitigação para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de mitigação
1. Não obter retorno da Fraport	Envio de e-mail sensibilizando sobre a importância do projeto
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Articulação do presidente da FIEC com Fraport para apoio do projeto
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Envio de e-mails sensibilizando sobre a importância da realização do levantamento das demandas para o aeroporto
	Visita dos pesquisadores às instituições para coleta dos dados

O quadro a seguir apresenta o plano de contingência (resposta ao risco) para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de contingência (resposta ao risco)
1. Não obter retorno da Fraport	Interlocução do presidente da FIEC com gerência da Fraport para explicação da importância do projeto
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Promover evento com participação das instituições e da Fraport para estabelecimento de um canal de comunicação
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Interlocução do sindicato com instituições que não possuem disponibilidade para responder
	Coordenador do projeto faz a coleta dos dados dessas instituições

8. PLANO DE COMUNICAÇÃO

O plano de comunicação exposto a seguir apresenta cada tipo de comunicação bem como seus objetivos, meios de comunicação, frequência, públicos envolvidos, responsáveis e entregas:

Tipo de Comunicação	Objetivo	Meio	Frequência	Público	Responsável	Entregas
Reunião de escopo do projeto	Mapear as instituições a serem consultadas	Presencial	Uma vez	Coordenadores do projeto	Coordenadores do projeto	Relatório
Recrutamento de pesquisadores	Recrutar os pesquisadores do projeto	E-mail de divulgação Folders Cartazes Publicações em redes sociais	Semanal	Alunos de graduação em engenharias, estatística e administração	Coordenadores do projeto	Relatório
Seleção dos pesquisadores	Selecionar pesquisadores pra o projeto	Presencial	Quantas vezes for necessário	Alunos de graduação em engenharias, estatística e administração	Coordenadores do projeto	Pesquisadores selecionados Relatório
Consulta nas instituições	Fazer consulta pelas demandas nas instituições	Presencial	Diária	Instituições mapeadas	Pesquisadores	Relatório
Elaboração um esboço do portfólio	Analisar dados coletados e compilar em esboço do documento final	Presencial	Diária	Coordenadores do projeto	Pesquisadores	Esboço do portfólio
Validação com instituições, governo e FIEC	Validar demandas do portfólio	E-mail	Uma vez	Apoiadores do projeto	Coordenadores	Relatório
Elaboração portfólio final	Preparar documento final	Presencial	Ao final do projeto	Executor do projeto	Pesquisadores	Portfólio em documento formal

Apresentação em reunião	Apresentar documento final do projeto	Presencial	Ao final do projeto	Executores, coordenadores e apoiadores do projeto	Coordenadores do projeto Pesquisadores	Publicação Final
-------------------------	---------------------------------------	------------	---------------------	---	---	------------------

9. MONITORAMENTO

Apresenta-se, a seguir, os indicadores de monitoramento do Programa, bem como sua fórmula para cálculo e frequência de mensuração:

Indicador	Fórmula	Frequência de mensuração
Taxa de participação das instituições mapeadas	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de instituições participantes}}{\text{N}^\circ \text{ total de instituições mapeadas}}$	Ao final do projeto
Taxa de ações identificadas por impacto	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de ações identificadas}}{\text{N}^\circ \text{ total de impactos identificados}}$	Ao final do projeto

10. ORÇAMENTO

[Elaborar junto com o coordenador escolhido]

REALIZAÇÃO:



PARCERIA:



APOIO

