

# Observatorio de la Economía Latinoamericana

Revista académica de economía  
con el Número Internacional Normalizado de  
Publicaciones Seriadas ISSN 1696-8352

## ECONOMÍA DO BRASIL

<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/index.htm>

## AEROPORTO INDUSTRIAL EM PELOTAS VIABILIDADE ESTRUTURAL PARA IMPLANTAÇÃO

Vanessa Robe Peters de Andrade  
Faculdade Atlântico Sul de Pelotas  
Eduardo Mauch Palmeira  
Faculdade Atlântico Sul de Pelotas  
[eduardopalmeira@brturbo.com.br](mailto:eduardopalmeira@brturbo.com.br)

Robe Peters, V. y Mauch Palmeira, E.: "Aeroporto industrial em Pelotas viabilidade estrutural para implantação" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 71, 2006. Texto completo en <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/>

# AEROPORTO INDUSTRIAL EM PELOTAS

## VIABILIDADE ESTRUTURAL PARA IMPLANTAÇÃO

VANESSA ROBE PETERS DE ANDRADE<sup>1</sup>

EDUARDO MAUCH PALMEIRA<sup>2</sup>

### RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de investigar se o Aeroporto Internacional de Pelotas conta com infra-estrutura mínima para a instalação do Projeto Aeroporto Industrial em sua área subutilizada, caracterizando-se em um estudo de caso fundamentado em revisão literária. Para atingir esse propósito, foram necessários estudos da legislação vigente, bem como coletas de dados e informações junto à INFRAERO e Receita Federal. Também, foram realizadas pesquisas bibliográficas sobre tributos no comércio exterior, Regime de Entrepósito Aduaneiro e Regime Aduaneiro Brasileiro, vinculando-se os referenciais teóricos ao estudo de caso. Desse modo, pôde-se comprovar que a implantação do Aeroporto Industrial oportuniza competitividade no mercado externo, agilidade nos processos de importação e exportação, além de estimular a industrialização de produtos com maior valor agregado. Enfim, o presente trabalho pretende desenvolver um tema novo e pouco divulgado na Região, sendo considerado uma primeira etapa para a ampliação e aprofundamento de estudos futuros referentes aos benefícios econômicos e sociais trazidos pela implementação dessa modalidade do Regime de Entrepósito Aduaneiro, visto representar uma alternativa para incentivar outros investimentos em Pelotas, o que irá se refletir por toda a Zona Sul.

**Palavras Chaves:** Aeroporto Industrial, Regime de Entrepósito Aduaneiro, Competitividade, Mercado Externo

### ABSTRACT

This paper aims to investigate whether the International Airport of Pelotas holds the minimum infrastructure to the installation of the Industrial Airport Project in its vacant area. It is, fundamentally, a bibliographical revision. In order to achieve its aim, studies of the present legislation were needed, as well as data and information collection at INFRAERO and *Receita Federal*. Bibliographical studies about taxes in international business, Storehouse Custom System e Brazilian Custom System were also done, linking the theoretical references to the study case. Therefore, it was possible to show that the implementation of the Industrial Airport brings more competitiveness in the external market, agility in the importing and exporting processes, and it stimulates goods industrialization with higher prices. Finally, the present study intends to develop a new issue, little commented in the region, being the first step for the amplifying of future studies related to the economical and social benefits brought by the implementation of this Storehouse Custom System, representing an alternative to stimulate other investments in Pelotas, which will reflect throughout the South of Rio Grande do Sul.

**Key words:** Industrial Airport, Storehouse Custom System, Competitiveness, External market

---

<sup>1</sup> ACADÊMICA DO 8º SEMESTRE DE ADMINISTRAÇÃO: HABILITAÇÃO COMÉRCIO EXTERIOR – FACULDADE ATLÂNTICO SUL DE PELOTAS

<sup>2</sup> ECONOMISTA, PROF. DA FACULDADE ATLÂNTICO SUL –PELOTAS, RS

## INTRODUÇÃO

Em meio a tantas mudanças, como a globalização e o avanço nos meios de comunicação e transporte, o desenvolvimento econômico está transformando as características dos fluxos globais, seja em termos de intensidade, seja em termos de necessidade física. Nesse sentido, a primeira tendência consiste na intensificação do tráfego de mercadorias que está sobrecarregando a capacidade de infra-estrutura em muitas áreas, com a ocorrência de gargalos, congestionamento e falta de capacidade no sistema de rodovias. Tais fatores estão causando transtornos aos empresários brasileiros, uma vez que envolvem um maior gasto de tempo para a entrega da mercadoria e uma menor confiabilidade nos serviços de transporte prestados. Dessa forma, os empresários estão em busca de novas alternativas que lhes possibilitem uma maior competitividade e eficiência (DORNIER, 2005).

Em vista desses fatos, restou à logística moderna amenizar os constantes conflitos, fazendo com que as empresas se movam com maior agilidade e rapidez, preservando, desse modo, sua imagem, bem como seus clientes.

Para Silva (2004, p. 102),

O fluxo de material no Comércio Exterior assume uma complexidade diferenciada, pois a presença do transporte internacional, procedimentos aduaneiros, embarque e desembarque das mercadorias e efetiva importação para posterior consumo resultam numa cadeia de abastecimento mais abrangente, que necessita de ferramentas de gestão mais apuradas.

Nessa perspectiva, englobando 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 Entreposto 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.

Sendo assim, o presente trabalho preocupou-se em investigar se o Aeroporto Internacional de Pelotas possui infra-estrutura mínima para uma futura instalação do Projeto Aeroporto Industrial em sua área ociosa.

Para tanto, foi necessário obter dados sobre a legislação vigente e informações junto à INFRAERO e Receita Federal. Desse modo, foram coletados materiais informativos, entre outros, que proporcionaram conhecimento das leis e normas vigentes no Regulamento Aduaneiro e na Constituição Federal. Além disso, foram realizadas visitas ao aeroporto de Pelotas, onde disponibilizaram recursos que evidenciavam a estrutura existente no recinto pesquisado.

Assim, pôde-se atingir o objetivo de analisar os conceitos e os requisitos necessários à implementação do Projeto Aeroporto Industrial, a partir de uma investigação das condições físicas do Aeroporto Internacional de Pelotas.

Portanto, trata-se de um trabalho de pesquisa, cuja temática é bastante atual e inovadora, uma vez que o Projeto Aeroporto Industrial foi criado há menos de seis anos, constituindo uma nova alternativa para quem pretende alcançar maior competitividade no comércio internacional. Por conseqüência, a implantação de um Aeroporto Industrial é fator de desenvolvimento econômico e de geração de empregos. Soma-se a esses dois fatos a importância de aproveitar os espaços físicos subutilizados em zonas aeroportuárias, como é o caso do Aeroporto Internacional de Pelotas.

### **Definição de Aeroporto Industrial**

O aeroporto Industrial, sob a ótica da Receita Federal, é regido pelo Regime de Entreposto Aduaneiro<sup>3</sup>, o qual permite a uma determinada indústria, situada no interior da área aeroportuária, importar, com suspensão de tributos, mercadorias que, depois de submetidas à operação de industrialização, deverão destinar-se ao mercado externo.

O Regime de Entreposto aduaneiro admite múltiplas atividades, dentre as quais se destacam: etiquetagem e marcação; exposição, demonstração e teste de funcionamento; as seguintes operações de industrialização: acondicionamento ou recondicionamento; montagem; beneficiamento; renovação ou recondicionamento de partes e peças para aeronaves; preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves. quaisquer outros importados e consignados à pessoa jurídica estabelecida no País, ou destinados à exportação, os quais atendam às condições para admissão no regime.

Para a INFRAERO (2002), com o aeroporto industrial em prática, será possível desenvolver um novo nicho de mercado, aumentando, dessa forma, os horizontes das empresas aéreas de cargas. Essa iniciativa tem, também, como propósito o reaproveitamento de áreas aeroportuárias ociosas, visando a contribuir para transformar os aeroportos deficitários em superavitários.

Não obstante, o projeto proporciona, igualmente, a suspensão de todos os tributos incidentes nos insumos de produção importados. Por conseguinte, com a indústria no interior do sítio aeroportuário, o empresário obtém uma redução em seus custos referentes à manutenção de estoques, motivado pela agilização da cadeia de abastecimento. Salienta-se, também, a redução dos custos logísticos de transporte e de seguro, já que a agregação de valor é feita diretamente na zona primária, sem a necessidade de movimentação dos insumos para a zona secundária.

Dessa maneira, apresentado o conceito do Projeto, a Infraero (2005), observa os seguintes requisitos básicos para a concessão do Regime: ser aeroporto Internacional, com fluxo regular de importações e de exportações, tendo possibilidade de conexões com outros modais; apresentar área segregada para instalação de plantas industriais no âmbito da zona primária; possuir recinto alfandegado; ser aeroporto administrado pela União, Estado ou Município; dispor de software de gestão de cargas (MRP- *Materials Requirement Planning*) e mercadorias amparadas pelo regime, aprovados pela Receita Federal.

---

<sup>3</sup> A prática do regime de entreposto aduaneiro possibilita, de uma forma geral, a suspensão do pagamento de tributos na importação de mercadorias armazenadas em local determinado sob controle aduaneiro.

## **Aeroporto Internacional de Pelotas**

Pelotas, como centro geo-econômico da Região Sul, exerce influência sobre um universo de cerca de um milhão e duzentas mil pessoas, em 19 municípios, que pertencem ao COREDE SUL<sup>4</sup>, representando um potencial de consumo que supera algumas capitais brasileiras.

O atual aeroporto de Pelotas surgiu como uma pequena estação de passageiros em 1930. Foi construído e denominado como Aeroporto de Pelotas, em 1935, pelo Departamento de Aviação Civil (DAC). Durante muitos anos, foi através dele que a população da região da fronteira uruguaia chegava a Porto Alegre, distante pouco menos de 300 quilômetros. Naquele tempo, em aeronaves movidas a motor de pistão, o percurso demorava mais de uma hora (INFRAERO, 2006).

Em 1997, o aeroporto recebeu um investimento de um milhão de reais e foi totalmente ampliado e reformado, com a duplicação e completa modernização da área do terminal de passageiros. Assim, foi inaugurado em 1998.

Dessa forma, devido à baixa procura por transporte de carga aérea nos últimos anos, o aeroporto de Pelotas, quando reformado, não vislumbrou a construção de pátios para estacionamento de aeronaves ou para o manuseio de cargas, visto considerar ser um alto investimento para pouco uso.

Em janeiro de 2001, foi referendada a internacionalização do Aeroporto de Pelotas, ocorrendo logo o primeiro voo internacional. Hoje, o aeroporto, que conta com uma excelente posição geográfica e dispõe de equipamentos de comunicação e auxílio à navegação aérea, balizamento noturno e pista em concreto para decolagem, está inserido no acordo da Aviação Sub-Regional para o Mercosul, assinado pelo Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai (INFRAERO, 2006).

Atualmente, o aeroporto de Pelotas conta diariamente com os voos diários da empresa NHT e com uma linha de carga *courrier* com voos realizados por aeronave de pequeno porte, da companhia JAD Táxi Aéreo, responsável pelos malotes dos bancos, vindo de Porto Alegre e, para a capital, retornando.

A estrutura existente no aeroporto está apta a realizar voos domésticos regulares de passageiros e de carga; voos domésticos não-regulares de passageiros e de carga (Charter); voos internacionais regulares de passageiros e de carga; voos internacionais não-regulares de passageiros e de carga; voos não-regulares das empresas de táxi aéreo; bem como voos da aviação geral.

## **Infra-estrutura**

O Aeroporto Internacional de Pelotas, dentre seus mecanismos de gerenciamento de tráfego de voo, conta com equipamentos indispensáveis para seu bom desempenho diário. Além disso, esse sítio aeroportuário dispõe de auxílios meteorológicos de voos, estação de rádio local, auxílios de navegação aérea e auxílios luminosos. Cabe ressaltar que todo o gerenciamento da navegação aérea no aeroporto é realizado pela INFRAERO.

Sendo assim, conforme mencionado anteriormente, a estação de rádio local atua diretamente no controle do tráfego aéreo, visto o aeroporto não possuir torre de controle. Não

---

<sup>4</sup> Conselho Regional de Desenvolvimento da Região Sul.

obstante, a estação de rádio do aeroporto presta serviço ao Serviço de Informação de Vôo de Aeródromo (AFIS), sendo o órgão de navegação aérea e de procedimentos locais de tráfego aéreo.

Já no que compete aos auxílios à navegação aérea, o aeroporto de Pelotas possui mecanismos para operações por instrumentos (não-precisão), além de balizamento e sinalização para operações noturnas.

O aeroporto dispõe, também de 02 pistas, a principal em concreto (06/24) e a secundária (15/33), as quais são perpendiculares uma a outra. Dessa forma, apresentam-se, abaixo, as características existentes tanto na pista primária, quanto na secundária.

#### QUADRO nº 01 : Características das Pistas de Pouso e Decolagem

Pistas	Tipo de Operação	Classif.	Dimensões (m)		Superfície	Suporte (PCN)
			Comprimento	Largura		
06 / 24	Não precisão	Cód. 3	1.980,00	42,00	Concreto	24 / R / B / X / T
15 / 33	VFR	Cód. 2	1.235,00	38,00	Terra	5.700 kg / 0.62 MPa

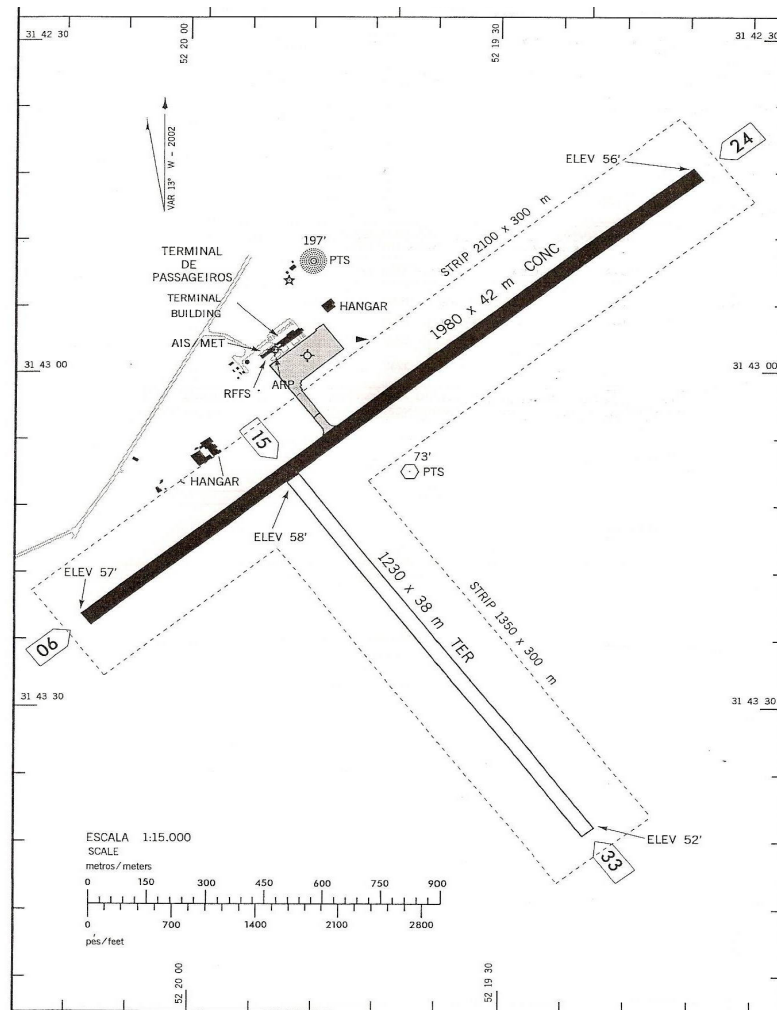
Fonte: INFRAERO, 2006

O Aeroporto Internacional de Pelotas dispõe, também, dos prédios e construções a seguir relacionados: terminal de passageiros; ADAERO; SESCINC; KT; KF; VOR; hangares Canoa Mirim, Aéro Mirim e sede Aero clube; escola municipal; salas de aula da escola municipal; escritório BR no parque de abastecimento de aeronaves; refeitório; escritório Shell e depósito no PAA<sup>5</sup>, ambos inoperantes. Essas edificações podem ser melhor visualizadas na figura abaixo:

---

<sup>5</sup> PAA significa Parque de Abastecimento de Aeronaves.

**FIGURA nº 02 :Configuração Geral do Sistema de Pistas**



FONTE: INFRAERO, 2006

Dessa forma, considerando as informações obtidas junto à INFRAERO para a elaboração deste capítulo, que abrange, especificamente, a infra-estrutura do Aeroporto Internacional de Pelotas, pode-se inferir que este tem a capacidade para ampliar suas instalações, viabilizando, assim, a construção de terminais de cargas, ainda não existentes no local.

Atualmente, não estão previstas na área do sítio, implantações de obras, tampouco existem restrições de aspecto ambiental que possam limitar a ampliação interna (infra-estrutura, construções) ou externa (expansão da área) do aeroporto.

Dessa forma, no geral, a infra-estrutura do aeroporto é considerada muito boa para ser considerada subutilizada. Todavia, todo o potencial existente no aeroporto deverá ser explorado da melhor maneira possível, contribuindo, dessa forma, com os empresários locais e regionais, na busca de melhorias e benefício para todos.

## **Considerações finais**

Analisando os conhecimentos construídos por meio da pesquisa bibliográfica e documental, bem como através do levantamento de dados referentes ao Aeroporto Internacional de Pelotas, percebe-se que o presente trabalho atingiu seu objetivo de estudar conceitos e requisitos para a implantação do Projeto Aeroporto Industrial, além de verificar a viabilidade, em termos de estrutura física, para a instalação dessa modalidade pertencente ao Regime de Entrepasto Aduaneiro.

Todavia, apesar da implantação do Projeto ser viável futuramente, mediante a existência de espaço físico para ampliação, atualmente, levando-se em conta a infra-estrutura analisada, esse aeroporto não atende aos requisitos necessários ao empreendimento. Isso, porque, este não possui condições operacionais para o desenvolvimento do Projeto, não havendo, portanto, terminais de carga para o armazenamento, bem como o beneficiamento de mercadorias. Da mesma forma, o fato de não haver no local, fluxos regulares de operações de importação e exportação, tornaria o empreendimento inviável. Portanto, o momento atual não é propício para esse investimento, porém se houver uma viabilização no sentido de aproveitamento racional dos espaços disponíveis e de uma revitalização operacional, esse quadro poderá ser revertido.

Não obstante, embora não possua terminais de cargas devido à ausência significativa de demanda, o Aeroporto Internacional de Pelotas dispõe de espaço físico suficiente para a execução do referido projeto, uma vez que esse recinto apresenta condições para a ampliação de pistas e para a construção dos já mencionados terminais.

Apesar da realidade constatada, foi importante realizar o estudo dos conceitos de Regime de Entrepasto Aduaneiro, da aplicação e suspensão de tributos no comércio exterior, assim como as pesquisas relacionadas à legislação vigente no Brasil.

Desse modo, obteve-se um panorama da relevância da implantação do Projeto Aeroporto Industrial, que viabiliza competitividade nas importações e exportações, incentivando a industrialização de bens que permitam um maior retorno na comercialização. Por conseguinte, trata-se de uma medida da INFRAERO e da Receita Federal, a qual poderá estimular o desenvolvimento socioeconômico das regiões onde está sendo operacionalizada.

Conseqüentemente, este trabalho fornece informações sobre os benefícios do Projeto, possibilitando despertar o interesse de autoridades e empresários locais em investir na região, localizada geograficamente em ponto estratégico, e apresentando um grande potencial a ser explorado, ainda que nem sempre visualizado por empreendedores.

Sendo assim, este trabalho constitui-se num passo inicial para a discussão da modalidade do Regime de Entrepasto Aduaneiro em Pelotas e Região, não pretendendo esgotar o tema, mas buscando que seja ampliado e aprofundando em novos estudos, visto que os referenciais bibliográficos ainda são bastante reduzidos, bem como os materiais informativos, que carecem de maior detalhamento.