

Um aeroporto de luxo no meio do deserto

Com investimento de US\$ 15,5 bi, projeto da estatal Qatar Airways é um dos mais modernos do mundo; inauguração está prevista para 2014



Paisagem. Aeroporto tem espécie de lago artificial formado com a água do mar

Marina Gazzoni

ENVIADA ESPECIAL A DOHA

A paisagem do deserto vai se transformando à medida que o novo aeroporto de Doha se aproxima. Pequenas árvores, ainda com estacas, começam a ser vistas na beira da estrada. Mais perto do aeroporto há grama verdinha, árvores grandes e uma espécie de lago artificial formado com desvio de água do mar. O novo aeroporto da capital do Qatar, que deve ser inaugurado em 2014, parece um oásis no meio do deserto. O projeto recebeu investimentos de US\$ 15,5 bilhões e representa a ambição do Qatar de ganhar relevância na aviação mundial.

Aos olhos leigos, o aeroporto parece estar pronto para começar a operar. O equipamento de raio-X já apita quando as pessoas seguem para a área de embarque. As telas que mostram os voos e as esteiras rolantes já estão ligadas. As placas de sinalização estão todas pintadas. E computadores da Apple já estão instalados em quiosques para acesso à internet. O Estado visitou o aeroporto no fim de outubro, durante a cerimônia de entrada da Qatar Airways, a empresa aérea estatal, na aliança de companhias aéreas Oneworld.

Batizado de Hamad Internacional Airport, o novo aeroporto de Doha começou a ser construído em 2005 para substituir o atual terminal, que recebeu 21 milhões de passageiros em 2012 e já opera na sua capacidade máxima.

O projeto foi desenhado para

ser um hub (centro de distribuição de voos) da Qatar Airways. O principal negócio da empresa é levar passageiros do Oriente para o Ocidente, um serviço que requer uma boa infraestrutura para conexões, ou seja, um aeroporto eficiente. Hoje cerca de 80% dos passageiros que desembarcam em Doha não permanecem na cidade.

Com o novo aeroporto, Doha e a Qatar Airways querem fazer concorrência direta à Dubai e à Emirates Airlines. Dubai recebeu 62 milhões de passageiros em voos internacionais nos 12 meses encerrados em julho, segundo dados da Airports Council International (ACI). É o segundo maior tráfego no mundo, atrás apenas do aeroporto de Heathrow, em Londres. Doha é o 24º da lista e o segundo no Oriente Médio.

O novo aeroporto é essencial para o avanço de Doha e da Qatar Airways na aviação internacional. As obras, no entanto, estão atrasadas e a data de inauguração foi adiada diversas vezes desde 2009.

Questionado por jornalistas, o presidente da Qatar Airways, Akbar Al Baker, não quis especificar as razões do atraso. A imprensa local relata que a falta de mão de obra na cidade e custos acima dos estimados travaram o projeto e trouxeram desavenças entre as construtoras envolvidas na obra e o governo do Qatar.

A nova estimativa prevê a inauguração do terminal no primeiro semestre de 2014. Haverá um período de transição das operações do velho para o novo aeroporto até que todos os voos comerciais sejam transferidos.

Tecnologia. O complexo aeroportuário ocupa 22 quilômetros quadrados, um terço da área da cidade de Doha. Mais da metade da construção foi feita em um aterro sobre o mar.

O projeto prevê trazer o que há de mais moderno em tecnologia aeroportuária para o local. A promessa da autoridade aeroportuária é proporcionar conexões a partir de 30 minutos para passageiros de primeira classe e 45 minutos para os demais, uma meta ambiciosa e que requer agilidade na operação. Para isso, a empresa aliará sistemas de trens a uma espécie de serviço de 'conciérge'. Uma equipe identificará no desembarque os passageiros executivos que precisam fazer conexões rápidas e os acompanhará pessoalmente para o próximo embarque.

O terminal de passageiros foi

desenhado para receber 50 milhões de pessoas na fase final. Já as duas pistas foram projetadas para receber as aeronaves Airbus 380, as maiores do mundo e que também serão usadas pela Qatar Airways.

A maior delas, de 4.850 metros, é a segunda mais longa do mundo em aeroportos que recebem voos comerciais – a maior é de Denver, nos EUA. “A alta temperatura da região requer uma pista de pouso mais longa. Ela pode receber o maior avião do mundo a temperaturas como 50 graus celsius”, diz o gerente sênior de segurança do aeroporto de Doha, Henning Pfisterer.

desenhado para receber 50 milhões de pessoas na fase final. Já as duas pistas foram projetadas para receber as aeronaves Airbus 380, as maiores do mundo e que também serão usadas pela Qatar Airways.

A maior delas, de 4.850 metros, é a segunda mais longa do mundo em aeroportos que recebem voos comerciais – a maior é de Denver, nos EUA. “A alta temperatura da região requer uma pista de pouso mais longa. Ela pode receber o maior avião do mundo a temperaturas como 50 graus celsius”, diz o gerente sênior de segurança do aeroporto de Doha, Henning Pfisterer.

desenhado para receber 50 milhões de pessoas na fase final. Já as duas pistas foram projetadas para receber as aeronaves Airbus 380, as maiores do mundo e que também serão usadas pela Qatar Airways.

A maior delas, de 4.850 metros, é a segunda mais longa do mundo em aeroportos que recebem voos comerciais – a maior é de Denver, nos EUA. “A alta temperatura da região requer uma pista de pouso mais longa. Ela pode receber o maior avião do mundo a temperaturas como 50 graus celsius”, diz o gerente sênior de segurança do aeroporto de Doha, Henning Pfisterer.

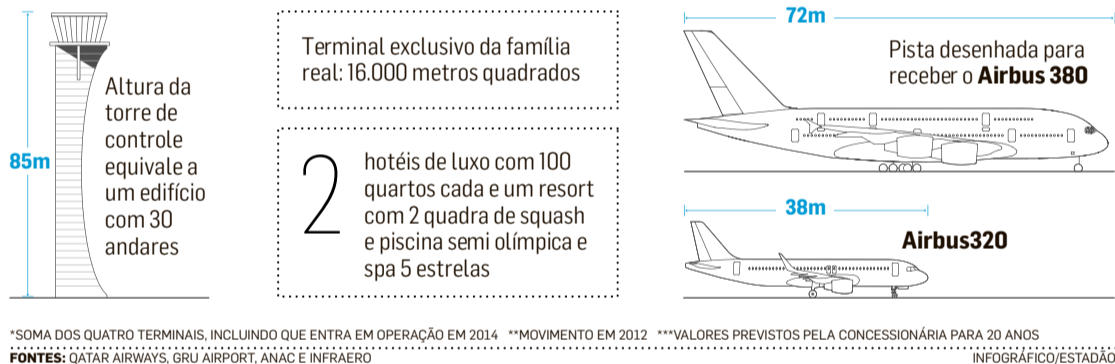
O gosto pelo luxo e as grandes

CONHEÇA O NOVO AEROPORTO DE DOHA

● Projeto foi construído sob medida para a Qatar Airways para ser ponto de conexão entre Ocidente e Oriente



	Aeroporto de Doha	Aeroporto de Guarulhos
Área	Total 22 km ²	13,7 km ²
Terminal passageiros	600 mil m ²	390 mil m ²
Extensão das pistas	1 4.250m 2 4.850m	3.000m 3.700m
Movimento	100	45
Pouso e decolagem/ hora	100	45
Capacidade	50	32,7**
Em milhões de passag./ ano	50	32,7**
Investimento	15,5	2,6***
Em US\$ bi	15,5	2,6***
Balcões de check in	138	320
Terminal de cargas	1,4	0,3**
Em milhões de toneladas ano	1,4	0,3**
Portões de embarque	65	25



desenhado para receber 50 milhões de pessoas na fase final. Já as duas pistas foram projetadas para receber as aeronaves Airbus 380, as maiores do mundo e que também serão usadas pela Qatar Airways.

A maior delas, de 4.850 metros, é a segunda mais longa do mundo em aeroportos que recebem voos comerciais – a maior é de Denver, nos EUA. “A alta temperatura da região requer uma pista de pouso mais longa. Ela pode receber o maior avião do mundo a temperaturas como 50 graus celsius”, diz o gerente sênior de segurança do aeroporto de Doha, Henning Pfisterer.

desenhado para receber 50 milhões de pessoas na fase final. Já as duas pistas foram projetadas para receber as aeronaves Airbus 380, as maiores do mundo e que também serão usadas pela Qatar Airways.

A maior delas, de 4.850 metros, é a segunda mais longa do mundo em aeroportos que recebem voos comerciais – a maior é de Denver, nos EUA. “A alta temperatura da região requer uma pista de pouso mais longa. Ela pode receber o maior avião do mundo a temperaturas como 50 graus celsius”, diz o gerente sênior de segurança do aeroporto de Doha, Henning Pfisterer.

obras de engenharia no Qatar são consequência do enriquecimento rápido do país com a exploração de petróleo e gás. Com população de 1,9 milhão de habitantes (metade na capital), o pequeno emirado do Golfo Pérsico é o primeiro na lista da revista *Forbes* de maior PIB per capita (cerca de US\$ 90 mil anuais).

O novo aeroporto é certamente uma das maiores obras, mas, em Doha, tudo está em construção – estradas, metrô, arranha-céus e até uma ilha artificial.

* A JORNALISTA VIAJOU A CONVITE DA ONEWORLD

‘Sou um soldado do governo’, diz presidente

No comando da Qatar Airways desde 1997, Akbar Al Baker liderou uma transformação na empresa estatal

A construção de um aeroporto de US\$ 15,5 bilhões sob medida para a Qatar Airways mostra o tamanho da aposta do governo na sua companhia aérea. Há dezesseis anos, o governo do Qatar desenhou um novo projeto para a aérea estatal, que até então fazia apenas voos regionais. A ambição do Qatar era fazer da empresa uma gigante voltada à aviação internacional e especializada em conectar pessoas em diversas partes do mundo, usando Doha, a capital do país, como base operacional.

A fórmula da Qatar Airways para tentar ganhar relevância na aviação internacional é muito parecida com a adotada por outra empresa do Golfo Pérsico,

co, a Emirates Airlines. As duas apostam em serviços de alto padrão e em aeroportos modernos para atender os passageiros que viajam entre o Ocidente e o Oriente.

As companhias aéreas do Oriente Médio são as que mais crescem no mundo, segundo dados da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata, na sigla em inglês). Em 2013, até setembro, o volume de passageiros transportados por essas companhias cresceu 12%, acima da média global de 5%. A previsão é que as empresas do Oriente Médio somem lucros de US\$ 1,6 bilhão neste ano.

A Qatar Airways tem mais 250 aeronaves encomendadas, entre elas, 13 Airbus 380, o maior avião do mundo. Atualmente, recebe em média uma aeronave nova a cada 15 dias. Hoje sua frota soma cerca de 120 aviões e a empresa voa para 130 cidades de 70 países.

A transformação da Qatar Airways é um projeto liderado pelo economista Akbar Al Baker, natural de Doha, que ocupa o cargo de presidente da empresa



Transformação. Al Baker comanda a nova fase da Qatar

ways é um projeto liderado pelo economista Akbar Al Baker, natural de Doha, que ocupa o cargo de presidente da empresa

desde 1997. Al Baker é uma figura franzina, de olhos castanhos arregalados, coberto de branco da cabeça aos pés e que define a

si mesmo como “um soldado do governo”. No Oriente Médio, veste o dishdasha, o traje masculino típico da região. Em viagens internacionais, no entanto, Al Baker prefere ternos de grife.

Em seus discursos, Al Baker não esquece de mencionar que a Qatar Airways é uma das sete empresas aéreas avaliadas como cinco estrelas pela consultoria Skytrax. “Há dezesseis anos, quando assumi o cargo, fui chamado ao escritório do pai do nosso emir e lhe fiz uma pergunta: ‘o que ele esperava de mim’. Ele me disse que queria ter a melhor companhia aérea do mundo. E nós conseguimos isso”, contou Al Baker, no discurso durante a solenidade de ingresso da Qatar Airways à aliança de companhias aéreas Oneworld. À noite, no mesmo dia, repetiu a história no discurso que antecedeu o jantar oferecido a parceiros e convidados.

Outra marca de Al Baker são as críticas recorrentes ao modelo de aviação de baixo custo para longas distâncias e um humor ácido para falar sobre a con-

corrência. “Eu não quero criticar a Lufthansa. Ela finalmente percebeu que tem negócios para todos”, disse o presidente da Qatar Airways a um jornalista alemão, que o questionou sobre as reclamações da companhia de que a Qatar Airways estaria entrando em seu mercado. “É verdade. Eu roubo passageiros deles. E eles roubam de mim”.

Expansão. Com a nova frota e a transferência das operações para o novo aeroporto de Doha, a companhia planeja crescer mais. A empresa acaba de entrar em uma aliança aérea e pretende explorar as parcerias com outras companhias para levar seus passageiros a novas regiões. A Qatar Airways será parceira da TAM a partir de março, quando a brasileira ingressará na Oneworld.

A Qatar Airways voa para o Brasil desde meados de 2010 e faz voos internacionais saindo do Rio e de São Paulo. “Temos muitas oportunidades no Brasil. Queremos aumentar o número de destinos na América do Sul e o nosso tráfego na região”, J.M.G.