

PAC

Instituto Jones dos Santos Neves

Biblioteca

AJ000 87

MUITA GENTE, POUCA INFRA-ESTRUTURA O MOVIMENTO NOS TERMINAIS CHEGARÁ AOS 200 MILHÕES DE USUÁRIOS EM 2018

Dinheiro do PAC só deve suprir demanda nos aeroportos até 2010

Infraero estima que será necessário um novo plano de pelo menos R\$ 10 bilhões

BRASÍLIA. Os R\$ 3 bilhões em investimentos para melhorar a infra-estrutura aeroportuária brasileira que constam do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) são suficientes apenas para atender ao aumento da demanda nos principais terminais até 2010

- quando o volume de passageiros subirá dos atuais 118 milhões para 158,3 milhões.

Mantido o ritmo de expansão da aviação civil a uma média de 12% ao ano, já em 2009 será necessário montar um novo plano de pelo menos R\$ 10 bilhões, mais do

que o triplo prometido pelo governo para evitar novo caos aéreo em quatro anos.

Sem recursos suficientes para fazer frente ao desafio, o Executivo começou a estudar, com a bênção da ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, parcerias com a iniciativa privada, que poderia até mesmo assumir aeroportos.

A previsão foi elaborada pela própria Infraero, estatal que comanda os 67 aeroportos mais importantes do Brasil. O número é baseado nas promessas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para o crescimento do

Produto Interno Bruto, acima de 4,5% ao ano, e na expectativa de que o movimento nos terminais chegará aos 200 milhões de usuários em 2018.

Segundo o presidente da estatal, brigadeiro José Carlos Pereira, o Palácio do Planalto já foi alertado. Estão incluídos nos cálculos a construção de um terceiro aeroporto em São Paulo, que custaria entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões, além da terceira pista de Guarulhos.

Consolidada como porta de entrada de estrangeiros, a Região Nordeste precisaria de outros dois terminais, em Re-

de e Fortaleza, onde não há espaço para ampliações.

Os números também consideram a necessidade de adaptação das pistas de pouso para o fluxo intenso de aviões de nova geração (800 passageiros), que precisam de pistas de 60 metros de largura, quando as brasileiras têm 45 metros, e pequenas reformas em praticamente todos os terminais.

Uma das alternativas para garantir recursos é transferir parte desses investimentos ao setor privado. A ideia de permitir que o setor privado faça as obras e explore o serviço por um determinado período pode virar uma realidade a curto prazo no segmento de transporte aéreo de cargas, onde há interessados em investir.

Pereira explicou que uma companhia poderá construir um armazém, por exemplo, no aeroporto da Infraero (bem da União) e firmar um contrato de concessão por 40 anos. Depois desse prazo, a firma passaria a pagar aluguel.