

TRANSPORTE AÉREO VARIGLOG AINDA NÃO AMPLIOU SUAS ATIVIDADES NO ESTADO POR CAUSA DO TAMANHO DA PISTA QUE NÃO RECEBE AVIÕES DE MAIOR PORTE

Vôos de carga do exterior só esperam pista do aeroporto

Nova linha ligando Houston a Vitória irá transportar equipamentos petrolíferos

ELAINE SILVA
ecferreira@redgazeta.com.br

O tamanho da atual pista do Aeroporto de Vitória está impedindo que o Estado receba linhas regulares de vôos de cargas vindas dos Estados Unidos e Europa, por exemplo. A VarigLog, empresa de cargas da Varig que já opera dois vôos regulares entre Vitória e Miami, só não ampliou suas atividades no Estado devido a essa limitação.

A empresa inclusive já tem demanda para realizar uma linha entre Houston (EUA) e Vitória, exclusiva para equipamentos da área de petróleo. Essa linha, segundo informações do diretor comercial da empresa na América do Norte, Ásia e Caribe, Jack Servera, já existe atualmente, desde junho, entre Houston e Rio de Janeiro. Ela é feita por avião do tipo DC-10, que pelo tamanho, não pode pousar na atual pista do Aeroporto de Vitória.

O executivo, que atua no escritório da VarigLog em Nova York, informou na última sexta-feira, por telefone, que já há demanda, em Vitória, para a operação de quatro vôos regulares vindos de Miami. "Tínhamos três vôos operando até janeiro deste ano, mas precisamos retirar

para manutenção das aeronaves", informou ele.

O tipo de avião operado no vôo Miami-Vitória é um cargueiro 727, modelo menor, que comporta 25 toneladas em 11 pallets de carga. Como não podem utilizar os aviões maiores que a empresa detém, agora a linha está sendo feita com dois vôos regulares, que movimentam 45 toneladas por semana.

Segundo Servera, como a procura de empresas pelo serviço é grande, a VarigLog está estudando alternativas para retomar um terceiro ou quarto vôo semanal, a partir de janeiro de 2006. O representante da VarigLog no Estado, Fábio Nielsen, explicou

que é provável que a empresa encontre uma solução entre o cargueiro 727 e o DC-10 para aumentar o número de vôos entre Miami e Vitória.

Missão. Esse vôo foi oficializado há cerca de um ano, quando uma missão empresarial de capixabas foi a Miami, a convite da VarigLog, conhecer os operadores de carga da cidade americana. Depois do encontro, segundo Jack Servera, as tradings companies (que fazem importação de produtos por Vitória) ampliaram o serviço pela VarigLog.

"Colhemos os bons frutos dessa missão e hoje só não ampliamos a oferta de vôos de carga para Vitória devido ao problema da pista. A VarigLog não enxerga hoje o Espírito Santo como um Estado com potencial. Ele é um candidato fortíssimo e que só precisa de uma pista maior para elevar suas importações e exporta-

ções", explicou Servera.

Representante da VarigLog no Estado, Nielsen disse que hoje as cargas transportadas por Vitória representam 35% do mercado nacional. Além de importar produtos dos EUA, o cargueiro faz o papel também de exportador. "Depois de descarregar aqui o que

vem de Miami, embarcamos produtos capixabas que vão para o mundo todo, como mão, roupas e as cargas que chegam aqui para serem nacionalizadas e depois vão para outros Estados", afirmou.

A ampliação da pista atual do Aeroporto de Vitória está prevista no projeto de expan-

são que a Infraero iniciou este ano. Com um investimento total de R\$ 390 milhões, as obras ainda não adquiriram ritmo suficiente para seguir o cronograma de 2 anos como havia sido prometido pelo Governo federal. Além de aumentar a pista atual, será construída uma nova.

Silêncio sobre a venda da empresa

O diretor comercial da VarigLog para América do Norte, Ásia e Caribe, Jack Servera, não quis comentar a possível venda da empresa, que é o braço de cargas da Varig. Na última semana, a Varig anunciou que pretende vender a VarigLog para o fundo de investimento norte-americano Matlin Patterson. Segundo Servera, as operações da empresa continuam sendo feitas normalmente e nada mudou até agora. A VarigLog fatura anualmente US\$ 510 milhões e atua nos 7 principais mercados da Europa, nos Estados Unidos, Japão, Canadá, México e países sul-americanos. A empresa movimenta 600 toneladas de cargas semanalmente e atua com aviões do tipo DC-10, MD-11 e também cargueiros, como 727 e 747.