

Aeroporto de Vitória. Pista pequena fez terminal capixaba ter apenas dois voos de carga por dez anos

Cargas aéreas: dez anos de espera

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

FOTOS: NESTOR MÜLLER

Além da péssima estrutura para os passageiros, aeroporto não consegue ter mais voos cargueiros

RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

■ O Aeroporto Eurico Salles, em Vitória, que opera com movimento de passageiros três vezes superior à sua capacidade instalada registra deficiência de infraestrutura também para o transporte de carga. O segmento do comércio exterior – uma das principais vocações do Estado – luta há mais de uma década para que o Aeroporto da Capital tenha pista em condições de operar aeronaves de maior porte para a importação e exportação de cargas para diferentes destinos.

Nem mesmo os dois voos semanais diretos de Miami (Estados Unidos) que trazem cargas de alto valor agregado importado por empresas se-



NO CHÃO. Voo da Lanchile, iniciado em 1999, continua limitado

diadas no Estado são suficientes para atender à demanda do segmento. Isso porque as empresas compram em diferentes países e essa rota não atende a todas as empresas. A rota Miami-Vitória foi iniciada em meados de 1999.

O modal aéreo não atende às necessidades das empresas

que atuam no ramo do comércio exterior, ressalta o presidente do Sindicato do Comércio de Importação e Exportação (Sindiex), Severiano Alvaranga Imperial. Para que o setor pudesse ser atendido, explica, seria preciso eliminar o gargalo da pista, que não tem condições de receber aere-

ves cargueiras de maior porte.

De acordo com informações da assessoria da Infraero, em Vitória, no período de 2001 até abril desse ano, o Aeroporto de Vitória registrou a importação de 51,3 mil toneladas de carga. Os principais produtos importados foram eletroeletrônicos, partes e peças de equipamentos industriais, telefonia celular, remédios, aeronaves, vindos basicamente dos Estados Unidos, Europa e China.

VALOR

No período de janeiro a maio deste ano, as cargas importadas pelo Aeroporto de Vitória somaram US\$ 219 milhões e, representaram 8% das importações do Estado, informa Imperial. Ele explica que está crescendo a importação de aviões e os importadores estão enfrentando a falta de espaço para deixarem aeronaves até que a nacionalização seja concluída para a liberação.

Imperial explicou ainda

que muitos produtos que são importados, principalmente os de maior valor agregado, são desembarcados em Guarulhos, São Paulo, e, depois transportados até Vitória, pelas aeronaves de passageiros da TAM. “Esse procedimento dá mais agilidade às empresas, embora aumente o custo”, destaca o presidente do Sindiex.

De acordo com a Infraero são dois voos semanais dire-

tos de Miami (às segundas e às quintas-feiras) realizadas pela ABSA e pela Lan Chile. As aeronaves são contratadas pela Bringer Corporation, idealizadora da rota. A Infraero informa ainda estar finalizando o projeto do novo terminal de carga que terá equipamentos mais modernos. O novo terminal terá um centro logístico com terminal de importação, exportação, cargas domésticas e entrepostos aduaneiros.

Confira a movimentação de cargas

Ano	Peso (ton.)	Crescimento (%)
2001	3.029.068,277	-
2002	3.736.231,050	23,35%
2003	3.928.619,070	5,15%
2004	5.620.507,040	43,07%
2005	6.484.020,810	15,36%
2006	7.134.573,101	10,03%
2007	7.428.781,123	4,12%
2008	7.238.077,440	-2,57%
2009	3.810.918,553	-47,35%
2010	1.958.298,140	5% (até abril)
Total	51.359.966,604	

Fonte: Infraero-ES

300 metros ainda separam Vitória do mundo

Para quem negociou o primeiro voo de carga em 97, gargalo continua e não tem solução rápida

■ O ex-subsecretário de Desenvolvimento Econômico de Vitória, Almir Bressan, que coordenou as discussões, iniciadas em 1997, para a implementação da rota Miami-Vitória, lamenta que uma década depois, o Aeroporto Eurico Salles continue sem condições de receber aeronaves de maior porte. "O gargalo continua e ao que parece a solução não está próxima", reclama.

As aeronaves (boeing 767) aterrissam com até 60% de sua capacidade, mas decolam com apenas 40% da capacidade, por conta do tamanho da pista. Ele

lembra que a ampliação da pista em 300 metros seria o suficiente para que as aeronaves pudessem operar com capacidade total, reduzir o custo da operação e ampliar a exportação.

Para Bressan, depois de tanto tempo da implantação da rota e a constatação de que não houve avanços o que fica "é um sentimento de impotência". A burocracia, fala ele, está travando o desenvolvimento do comércio exterior no Estado. Os projetos da área de logística, enfatiza, não saem do papel.

"Sinto-me orgulhoso de ter participado do processo e do primeiro voo, mas reconheço que essa questão poderia ter progredido muito mais se não fosse a burocracia atrasando as coisas", desabafa Bressan. O voo inaugural foi realizado em 12 de maio de 1999.

O proprietário da Bring Corporation, Eduardo de Castro, avalia que houve progresso chegando a dois voos semanais. Até 2008, explica, havia demanda para a entrada do terceiro voo semanal, o que acabou não acontecendo porque houve redução nas importações. Já houve recuperação nas importações, mas o volume ainda está inferior ao de 2008. Hoje são importadas certa de 100 toneladas por semana, mas o volume semanal já foi de 200 toneladas.

Além de manter os dois voos semanais de importação, Castro estuda aproveitar a aeronave que traz cargas para exportar mercadorias. Confeções, mamão papaia, pescado, chocolate e raízes (gengibre, inhame) são as cargas que poderão ser embarcadas em Vitória a partir do primeiro trimestre de 2011.