

A J 0 1703

Problemas. Constatação está em documentos enviados pela Infraero ao Ministério Público Federal

Aeroporto de Vitória não deve alcançar status de internacional

GABRIEL LORDÉLLO

Principal impedimento é o tamanho da nova pista, considerada pequena para os padrões internacionais

ABDO FILHO

afilho@redegazeta.com.br

■ As obras do Aeroporto Eurico Salles podem até sair do papel, mas o terminal capixaba, ao contrário do que foi alardeado pelo governo federal quando iniciou a ampliação, em 2004, não alcançará o status de aeroporto internacional. Especialistas e a própria Infraero, estatal que administra grande parte dos aeroportos brasileiros, dizem isso.

Para a população, a promessa é de um aeroporto com condições de receber regularmente aeronaves de fora do Brasil. Entretanto, documentos enviados pela Infraero ao Ministério Público Federal (MPF) mostram que a situação não é bem essa.

No dia 16 de maio de 2004, a estatal, respondendo a questionamentos feitos pelo MPF, infor-

Guarapari, a nova pista do Eurico Salles é perigosa e, por isso, não deve receber autorização para voos internacionais.

“O Comando da Aeronáutica deu uma autorização de modo genérico para o início das obras de ampliação do terminal, não especificando as obras para a nova pista. Eles sabem que é uma implantação perigosa. Dificilmente, essa obra obterá o certificado exigido pela Organização Internacional de Aviação Civil para operações internacionais”.

O presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), Lucas Izoton, é outro que questiona a viabilidade do Aeroporto Internacional Eurico Salles.

“O terminal já nasce limitado. Além de não ter espaço para crescer, uma pista de 2.535 metros não atende às necessidades de um aeroporto internacional. Defendemos melhorias, mas queremos que o governo busque outra área. Temos de ter um aeroporto de olho nas necessidades do Estado para 2050”.



AMPLIAÇÃO. Promessa é de um aeroporto com condições de receber regularmente aeronaves de fora do Brasil

mou que uma série de rotas internacionais poderiam ser feitas por Vitória, mas que a mais recomendada, com 100% de aproveitamento, seria a Miami/Manaus/Vitória/Manaus/Miami.

Ou seja, o voo internacional que partiria e chegaria a Vitória passaria por Manaus, já que não teria como chegar, sem escala, nos Estados Unidos. Voo direto, só com metade da carga. “Uma aeronave cargueira tipo B747 pode decolar de Vitória com o total da carga paga com direção a Miami, fazendo escala em Manaus, ou com índice de aproveitamento entre 50% e 60% para voo direto”, diz o documento.

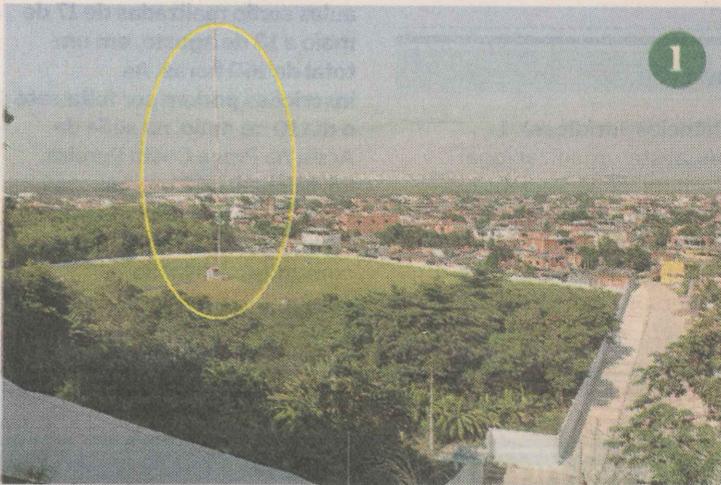
O maior problema de Vitória seria o tamanho da nova pista de pouso e decolagem, 2.535 metros, pequena para os padrões internacionais. Nesses casos, o padrão é que as pistas tenham, pelo menos, 3.200 metros.

ESCALAS

No documento, a Infraero aborda o problema e reconhece o status de “aeroporto nacional”. “As limitações definidas pelo comprimento da pista não significam, necessariamente, uma impossibilidade de bom aproveitamento do voo, que pode ser incrementado com escalas intermediárias no próprio Brasil”.

Para Jaime Cabral, ex-diretor de Guarulhos, Congonhas, Galeão e do Aeroporto de

Na rota dos aviões



■ **A portaria do Decea, de novembro de 2008, mostra as construções que mais invadem a zona de aproximação do Aeroporto de Vitória:**

■ **TORRE DE RÁDIO (1).** Torre da Rádio Espírito Santo, próxima ao Parque de Exposições. Tem uma altura de 78,42 metros, 34,78 metros acima do gabarito permitido.

■ **GASÔMETRO.** Gasômetro na ArcelorMittal Tubarão. Com 117,72 metros, ele está 14,72 metros acima do gabarito.

■ **CONDUTOR DE MINÉRIO.** Condutor de minério na ArcelorMittal Tubarão. Com 133,41 metros, o condutor está 42,41 metros acima da altura permitida.

■ **CHAMINÉ (2).** Chaminé 2 da ArcelorMittal Tubarão. Com 176,82 metros, o equipamento está 64,15 metros acima do gabarito permitido.

■ **CHAMINÉ.** Chaminé 3 da ArcelorMittal Tubarão. Com 176,83 metros, ela está 59,5 metros acima do que é permitido.

Projeto da Infraero é inseguro, segundo parecer do Decea

Comprimento das pistas do aeroporto não pode ultrapassar os 1,9 mil metros, revela estudo

■ No dia 18 de março o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), vinculado ao Ministério da Defesa, soltou um parecer técnico dizendo que, por questões de segurança, as pistas do Aeroporto de Vitória podem ter, no máximo, 1.900 metros. Isso significa 635 metros a menos do que os 2.535 metros previstos pelo projeto da Infraero.

O principal motivo desse parecer do Decea é que uma pista com o comprimento maior fará com que algumas das construções que já foram autorizadas no entorno passem a ser consideradas obstáculos, pondo em risco as operações no aeroporto.

Na ocasião, um docu-

mento da própria Infraero mostrou que o Shopping Mestre Álvaro e um prédio da MRV, encontram-se na área de aproximação Nordeste, e o Hotel Ibis e a ampliação do Vitória Apart Hospital, estão na área de transição Nordeste. Mas o problema vai além.

O próprio Decea, em uma portaria liberada em novembro de 2008, elencou 55 obstáculos na zona de aproximação do Aeroporto de Vitória. Alguns, caso da chaminé 2 da ArcelorMittal Tubarão, com 64,15 metros acima do gabarito permitido pelo Plano Específico da Zona de Proteção do Aeródromo de Vitória.

Segundo a portaria, alguns obstáculos não causam problemas à circulação operacional, mas, em outros casos, as construções só serão toleradas em caso de reforma. Se o obstáculo estiver na faixa de pista ou nas áreas de aproximação e transição pode até ser retirado do local.