

FALE COM A GENTE!

Editores Marcelo Luís,
Rafael Motta e Ronaldo Abreu Vaio
E-mail cidades@atribuna.com.br
Telefone 2102-7157

DESTAQUE DO DIA

CIDADES

Reduzir aeroporto é arriscado

Ex-titular de Aviação Civil e engenheiro especializado pelo MIT veem perigo de tarifa alta e custo operacional elevado em Guarujá

EDUARDO BRANDÃO
DA REDAÇÃO

O plano do Governo do Estado de utilizar aviões comerciais de menor porte no Aeroporto de Guarujá pode inviabilizar o projeto, debatido há décadas na região. Especialistas citam o alto preço de passagens – e, em consequência, menos passageiros – e altos custos operacionais como motivos que poderiam afastar empresas interessadas em atuar na Base Aérea de Santos, em Vicente de Carvalho.

A proposta do Palácio dos Bandeirantes, de utilização de aviões para dez a 30 passageiros, foi revelada ontem por *A Tribuna*. Seria um aeródromo bem menor do que a companhia Azul pretende utilizar na unidade. A empresa já demonstrou interesse em demandar três rotas em Guarujá com aeronaves do tipo ATR, capazes transportar até 72 passageiros.

As dimensões dos aviões que poderão passar por Guarujá ainda não estão definidas. Segundo o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, uma empresa especializada em questões aeroviárias entregará, em setembro, um estudo para propor a melhor forma de operar o complexo. Com isso, fica incerto o prazo para que o aeroporto comece funcionar. A Prefeitura de Guarujá esperava iniciar as operações na próxima temporada de verão.

Para o ex-titular da Secre-



Pista da Base Aérea de Santos tem extensão suficiente para aviões de grande porte, diz o engenheiro especializado pelo MIT Marcos Vendramini

taria Nacional de Aviação Civil (SAC, de 2016 a 2018) e doutor em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica de São Paulo (Poli-USP), Dario Rais Lopes, o uso de aviões de dimensões reduzidas terá impacto direto no valor médio da passagem. Ele afirma que aeronaves desse tipo têm custo médio de R\$ 3,5 mil por hora de voo – que se diluem no

número de passageiros.

“Seriam, minimamente, R\$ 400,00 por pessoa. Aí, começam outras indagações (do usuário). Saírei para Santos com um avião que é mais devagar e com uma passagem que não terá nenhuma diferença com Congonhas? Fica complexo”, compara.

Opinião semelhante tem o engenheiro especializa-

ção em Planejamento e Projeto de Aeroportos pelo Massachusetts Institute of Technology (MIT), nos Estados Unidos, Marcos Vendramini. “Receber aviões com 20, 30 passageiros é limitar o espaço a receber táxi aéreo. Guarujá tem que ser destino ou partida, não ficar delegada a fazer escalas (para conexões a outros aeroportos)”, sustenta.

No entendimento de Machado, porém, seria o adequado: “Não terei um Boeing pousando em Guarujá. Mas eu terei uma série de aeronaves menores (...) que vai trazer um público maior”.

INFRAESTRUTURA VALIOSA

Vendramini, porém, pensa que não. Assegura que a pista da Base Aérea pode rece-

ANDAMENTO

Representantes da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, do Departamento Aeroviário do Estado (Daesp) e da Prefeitura de Guarujá ainda vão se reunir para debater o modelo de concessão do aeródromo regional, possivelmente neste mês.

Antes, a deputada federal Rosana Valle (PSB) marcou encontro com o vice-governador e secretário de Governo, Rodrigo Garcia (DEM), no Palácio dos Bandeirantes. Será às 16 horas de amanhã. “Quero me inteirar do plano estadual, até porque o projeto (de Guarujá) está com muitos passos à frente.”

Novamente questionada sobre o assunto, a Prefeitura repetiu a nota segundo a qual “aguardará as reuniões técnicas para uma definição sobre o assunto”.

ber grandes aviões, como Boeing 737 (até 215 passageiros), Airbus 318-312 (entre 120 e 220 assentos) e os modelos da Embraer.

“O aeroporto de Guarujá poderia ser uma infraestrutura valiosíssima para a nossa região com muitas possibilidades, apoio ao pré-sal, passageiros de cruzeiros, turismo de negócios, fomento de atividades complementares e acessórias de apoio aeronáutico”, diz ele, que trabalhou nos estudos para os leilões dos aeroportos de Guarulhos, Galeão e no projeto da remodelação do Aeroporto de Brasília.

Espera por Guarujá pode ser maior ainda, diz Lopes

Dario Rais Lopes também questiona o objetivo do Estado de incluir o aeródromo de Guarujá num pacote de concessões ao setor privado. A intenção da Secretaria de Turis-

mo paulista é colocar a unidade regional, as de São José dos Campos e Guaratinguetá e outras 20 num programa de desestatização.

“Isso pode postergar mais ainda (voos comerciais na

Base Aérea), por ser redesenhado por um tamanho tão pequeno que não o justifique como alternativa comercial”, afirma.

Para ele, Guarujá poderia absorver parte da demanda

da aviação civil estadual nos próximos 20 anos – de 80 milhões de passageiros por ano para 180 milhões, conforme projeções. Seria opção para Congonhas, Cumbica e Campinas.

Por isso, aeroportos regionais precisariam ser preparados para receber voos regulares, com a meta de que todos os passageiros tenham acesso a um aeroporto em menos de duas horas.

“Para isso, o embarque (check-in) também precisa ser por Santos, seja pelo Concais (terminal de passageiros marítimos) ou um dos terminais abandonados do Valongo”, diz.